



VNIVERSITATĪ DE VALÈNCIA

TESIS DOCTORAL

**LA REVITALIZACIÓN URBANA DE LOS MUNICIPIOS
TURÍSTICOS VALENCIANOS. REPENSAR EL LITORAL
CONSTRUIDO**

PROGRAMA DE DOCTORADO EN DESARROLLO LOCAL Y TERRITORIO

Doctorando: Hèctor del Alcàzar Indarte

Directores de la Tesis: Dr. Joan Noguera Tur
Dr. Javier Pérez Igualada

Mayo 2017

Als meus pares
que sempre m'han recolzat

A la meua iaia
In Memoriam

INDICE

	Pág.
Introducción	15
Antecedentes	15
Objetivos	16
Justificación de la investigación	17
Desarrollo de la tesis	17
Estrategia metodológica	21
1. Fundamentos teóricos y coordenadas analíticas	25
1.1. Ordenación y planificación del territorio	25
1.1.1. Definiciones	25
1.1.1.1. La <i>Ordenación Territorial</i>	25
1.1.1.2. La planificación territorial	28
1.1.1.3. La planificación sectorial	29
1.1.1.4. La planificación estratégica	29
1.1.1.5. El plan	29
1.1.2. La <i>Ordenación Territorial</i> de la zona litoral	30
1.1.3. La Estrategia Territorial Europea (ETE)	32
1.1.4. Las <i>Áreas Metropolitanas</i>	33
1.1.5. La <i>Ordenación en Profundidad</i>	36
1.1.6. El paisaje como herramienta	40
1.2. Los valores de la ciudad	42
1.2.1. Definiciones y delimitaciones	42
1.2.2. Características que identifican una ciudad	44
1.2.3. <i>Ciudad Pública versus Ciudad Doméstica</i>	46
1.2.4. La mal llamada <i>Ciudad Difusa</i>	49
1.3. La transformación de la ciudad	52
1.3.1. El crecimiento de la ciudad	52
1.3.2. Las migraciones en la configuración de la ciudad	55
1.3.3. La <i>“explosión” de la ciudad</i>	58
1.3.4. Patrones urbanos producidos	59
1.3.5. El crecimiento disperso y su implicación en el territorio. La aparición de las <i>Áreas Metropolitanas</i>	60
1.3.6. La materia prima del crecimiento disperso: la <i>Segunda Residencia</i>	64
1.4. Los límites de la ciudad. La confluencia de escalas	70
1.4.1. La formación de los límites de la ciudad	70
1.4.2. La desmaterialización gradual de los límites	72
1.4.3. La confluencia de lo urbano y lo rural	73
1.4.4. El paisaje en el <i>Espacio Paraurbano</i>	76
1.4.5. Los elementos que vertebran la percepción de la ciudad	77
1.4.6. La introducción de la naturaleza (lo rural) en lo urbano	78

1.4.7. Intervenciones teóricas propuestas	82
1.5. Turismo y Ocio. Una aproximación necesaria	86
1.5.1. La evolución del turismo. Algunos datos relevantes	87
1.5.2. Las fases de los destinos turísticos	89
1.5.3. Efectos beneficiosos y nocivos del turismo	92
1.5.4. El paisaje como recurso turístico	95
1.5.5. El turismo en España. Parámetros imprescindibles	96
1.5.6. Interpretaciones del modelo turístico del mediterráneo español	101
1.5.7. Instrumentalización inmobiliaria del turismo	103
1.5.8. Clasificación de las zonas recreativas	106
1.5.9. El ocio de fin de semana como polo atractivo	106
1.5.10. Problemas de la oferta turística. Balance de síntesis	107
1.6. Los municipios litorales	110
1.6.1. La transformación de municipios rurales de costa a municipios turísticos	110
1.6.2. Clasificación de los espacios del litoral	117
1.6.3. Singularidades de los municipios turísticos	119
1.6.4. El crecimiento de los municipios turísticos	121
1.6.5. Tipología edificatoria asociada al tipo de turismo	122
1.6.6. Estado actual de los municipios turísticos	123
2. La reconversión de lo urbano. El caso de los municipios turísticos	129
2.1. La encrucijada en la que se encuentran los municipios turísticos	132
2.2. El cambio de modelo. El paso de municipio turístico a ciudad insertada en el territorio	138
2.2.1. La transformación en ciudad: implicaciones a escala urbana	138
2.2.2. La transformación en ciudad: implicaciones a escala municipal y territorial	141
2.3. Propuestas para su revitalización urbana	144
2.3.1. Propuestas de actuación a escala territorial	144
2.3.2. Propuestas de actuación a escala urbana	149
2.3.3. Propuestas de actuación en los municipios turísticos	153
3. Casos de estudio	163
3.1. Benidorm	169
3.1.1. Análisis histórico	171
3.1.2. Análisis territorial	179
3.1.3. Análisis urbano	189
3.1.4. Diagnóstico	197
3.1.5. Propuestas de intervención urbana	202
3.2. Gandia	207
3.2.1. Análisis histórico	207
3.2.2. Análisis territorial	217

3.2.3. Análisis urbano	229
3.2.4. Diagnóstico	235
3.2.5. Propuestas de intervención urbana	240
3.3. Benicassim	245
3.3.1. Análisis histórico	245
3.3.2. Análisis territorial	249
3.3.3. Análisis urbano	257
3.3.4. Diagnóstico	263
3.3.5. Propuestas de intervención urbana	269
4. Discusión sobre los casos de estudio	275
4.1. Análisis comparados	275
4.2. Diagnósticos comparados	281
4.3. Propuestas de intervención urbana comparadas	286
5. Conclusiones	293
6. Bibliografía	305
7. Anexo fotografías aéreas	325

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Delimitación del espacio litoral	30
Figura 2: Modelo de relación de los núcleos urbanos en el espacio rural	34
Figura 3: Fases de la conformación de las <i>Áreas Metropolitanas</i> .	35
Figura 4: Modelos de interacción en las <i>Áreas Metropolitanas</i>	36
Figura 5: <i>Ordenación en Profundidad</i> a escala urbana y regional	37
Figura 6: Esquema de red viaria litoral	39
Figura 7: Esquemas comparativos entre la <i>Ciudad Pública</i> y la <i>Ciudad Doméstica</i>	49
Figura 8: Tipología y evolución de las ciudades costeras del litoral valenciano	53
Figura 9: Configuraciones metropolitanas respecto a la estructura de la región urbana y el tipo de crecimiento predominante	64
Figura 10: Modelo de expansión urbana de la ciudad sobre áreas de <i>Segunda Residencia</i> de su entorno	68
Figura 11: Límites naturales y antrópicos y discontinuidades en un espacio	71
Figura 12: Los espacios previos a la confluencia con el límite urbano	73
Figura 13: Las tipologías del <i>Espacio Paraurbano</i>	74
Figura 14: <i>Territorio Intermedio</i>	75
Figura 15: Clasificación del territorio	79
Figura 16: Clasificación de los espacios con vegetación	80
Figura 17: Crecimiento urbano mediante la configuración de un <i>Cinturón Verde</i> y la integración del espacio rural	84
Figura 18: Modelo de las fases por las que pasa un destino turístico	91
Figura 19: Estructura de un municipio turístico	113
Figura 20: Tipos de desarrollo turístico en los municipios litorales	122
Figura 21: Fases de la introducción del espacio rural en el espacio urbano	148
Figura 22: Evolución de Gandia hasta 1980	216
Figura 23: Evolución de la Playa de Gandia hasta 1980	216
Figura 24: Evolución urbana de Benicàssim	246

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Fases de la <i>Ordenación Territorial</i>	27
Tabla 2: Usos del suelo del espacio litoral	32
Tabla 3: Criterios para la definición del concepto de <i>Ciudad</i>	43
Tabla 4: Comparación de las características entre la <i>Ciudad Pública</i> y <i>Ciudad Doméstica</i>	48
Tabla 5: Comparación de las características de las <i>Áreas Metropolitanas Tradicionales</i> y <i>Nuevas</i>	62
Tabla 6: Clasificación de los viajes turísticos por el motivo principal del viaje	86

Tabla 7: Tipos de destinos turísticos litorales en función de las características que dieron origen a su creación como tal	89
Tabla 8: Comparación de las características de los espacios del litoral	117
Tabla 9: Factores que favorecieron la transformación de los municipios rurales del litoral en municipios turísticos	133
Tabla 10: Patrones urbanos utilizados en función de los crecimientos urbanos del municipio turístico mediterráneo	141
Tabla 11: Propuestas de actuación a escala territorial catalogadas según el tipo de actuación	146
Tabla 12: Propuestas de actuación a escala urbana catalogadas según tipo de actuación	152
Tabla 13: Propuestas de actuación en los municipios turísticos catalogadas según el tipo de actuación	159
Tabla 14: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Marina Alta)	181
Tabla 15: Localización de los usos del litoral en el entorno de Benidorm	187
Tabla 16: Comparación entre Benidorm y las características que identifican al concepto de <i>Ciudad</i>	198
Tabla 17: Características que cumple Benidorm respecto a los conceptos de <i>Ciudad Pública</i> y <i>Ciudad Doméstica</i>	198
Tabla 18: Relación entre las partes que configuran Benidorm respecto a los patrones urbanos y el modelo de <i>Ciudad</i> que tienen como referencia	199
Tabla 19: Características de los espacios litorales en el término municipal de Benidorm	201
Tabla 20: Características del tipo de destino turístico litoral que es Benidorm	201
Tabla 21: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Safor)	219
Tabla 22: Localización de los usos del litoral en el entorno de Gandia	227
Tabla 23: Comparación entre los núcleos urbanos de Gandia y las características que identifican al concepto de <i>Ciudad</i>	236
Tabla 24: Características que cumple Gandia respecto a los conceptos de <i>Ciudad Pública</i> y <i>Ciudad Doméstica</i>	237
Tabla 25: Relación entre las partes que configuran Gandia respecto a los patrones urbanos y el modelo de <i>Ciudad</i> que tienen como referencia	237
Tabla 26: Características de los espacios litorales en el término municipal de Gandia	238
Tabla 27: Características del tipo de destino turístico litoral que es la Playa de Gandia	239
Tabla 28: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Plana Alta)	251
Tabla 29: Localización de los usos del litoral en el entorno de Benicàssim	255
Tabla 30: Comparación entre Benicàssim y las características que identifican a la ciudad	263
Tabla 31: Características que cumple Benicàssim respecto a los conceptos de <i>Ciudad Pública</i> y <i>Ciudad Doméstica</i>	265
Tabla 32: Relación entre las partes que configuran Benicàssim respecto a los patrones urbanos y el modelo de <i>Ciudad</i> que tienen como referencia	267

Tabla 33: Características del espacio litoral de Benicàssim	267
Tabla 34: Características del tipo de destino turístico litoral que es Benicàssim	268
Tabla 35: Comparación entre los casos de estudio y las características que identifican al concepto de <i>Ciudad</i>	281
Tabla 36: Características que cumplen los tres municipios respecto a los conceptos de <i>Ciudad Pública</i> y <i>Ciudad Doméstica</i>	282
Tabla 37: Características de los espacios litorales en los tres municipios	283
Tabla 38: Características de los casos de estudio respecto a los tipos de destino turístico litoral	284
Tabla 39: Comparación de las recomendaciones y propuestas de intervención urbana respecto a la idoneidad en cada uno de los tres casos de estudio	288

ÍNDICE DE PLANOS

	Pág.
Plano 1: Relación de municipios de La Mariana Baixa	178
Plano 2: Orografía de Benidorm	180
Plano 3: Desarrollos Turísticos en el entorno de Benidorm	182
Plano 4: Patrones urbanos en el entorno de Benidorm	184
Plano 5: Usos del litoral en el entorno de Benidorm	186
Plano 6: Dotaciones de Benidorm	190
Plano 7: Oferta turística de Benidorm	192
Plano 8: Altura de las edificaciones de Benidorm	194
Plano 9: Límites urbanos de Benidorm	196
Plano 10: Estrategia de intervención para Benidorm	204
Plano 11: Relación de municipios de La Safor	218
Plano 12: Orografía de Gandia	220
Plano 13: Desarrollos Turísticos en el entorno de Gandia	222
Plano 14: Patrones urbanos en el entorno de Gandia	224
Plano 15: Usos del litoral en el entorno de Gandia	226
Plano 16: Dotaciones de Gandia	228
Plano 17: Oferta turística de Gandia	230
Plano 18: Altura de las edificaciones de Gandia	232
Plano 19: Límites urbanos de Gandia	234
Plano 20: Estrategia de intervención para Gandia	242
Plano 21: Relación de municipios de La Plana Alta	250
Plano 22: Orografía de Benicàssim	252
Plano 23: Desarrollos Turísticos en el entorno de Benicàssim	254
Plano 24: Patrones urbanos en el entorno de Benicàssim	256
Plano 25: Usos del litoral en el entorno de Benicàssim	258
Plano 26: Dotaciones de Benicàssim	260

Plano 27: Oferta turística de Benicàssim	262
Plano 28: Altura de las edificaciones de Benicàssim	264
Plano 29: Límites urbanos de Benicàssim	266
Plano 30: Estrategia de intervención para Benicàssim	270

ÍNDICE DE IMÁGENES

	Pág.
Imagen 1: Turismo de “sol y playa”. Años 60	94
Imagen 2: Balneario de las Arenas. València. Principios siglo XX	98
Imagen 3: Las embarcaciones en el turismo de “sol y playa”. Moraira (2016)	98
Imagen 4: Actividad en las calles de Benidorm (Febrero, 2016)	98
Imagen 5: Edificación turístico-residencial en Benidorm (2016)	102
Imagen 6: Edificación turístico-residencial en la Playa de Gandia	102
Imagen 7: Edificación turístico-residencial en la Playa de Oliva	104
Imagen 8: Edificación turístico-residencial en torno a Dénia	104
Imagen 9: Edificación turístico-residencial en Moraira	104
Imagen 10: Municipio turístico de Xàbia. Centro histórico en el interior del territorio	112
Imagen 11: Vista de pájaro de València (<i>Ciudad-Centralidad</i>)	118
Imagen 12: Frente marítimo de Benidorm (<i>Ociourbe</i>)	118
Imagen 13: Frente marítimo de Altea (<i>Ciudad Identidad</i>)	118
Imagen 14: <i>Desarrollo turístico vinculado</i> a núcleo litoral histórico existente. Altea	120
Imagen 15: <i>Desarrollo turístico vinculado</i> a núcleo litoral disgregado existente. Moraira	120
Imagen 16: <i>Desarrollo turístico ex novo</i> , no vinculado a núcleo existente. Borriana	120
Imagen 17: Municipio turístico de Cullera, visto desde La Murta	124
Imagen 18: Vista de la zona de expansión turística de Cullera	124
Imagen 19: Vista del centro histórico de Cullera. Al fondo La Murta	124
Imagen 20: Vista de pájaro de Sagunt. Objetivo para la transformación del núcleo litoral	156
Imagen 21: Frente marítimo de la Playa de Levante. Benidorm (2016)	164
Imagen 22: Vista aérea de la Playa de Gandia	164
Imagen 23: Vista aérea playa de Benicàssim	164
Imagen 24: Vista aérea de la Playa de Levante. Benidorm (Años 90)	168
Imagen 25: Playa de Levante. Benidorm (Años 30)	170
Imagen 26: Núcleo histórico de Benidorm (1955)	170
Imagen 27: Nuevas alineaciones del casco urbano. Plano del expediente PGOU 1956	172
Imagen 28: Estado de la edificación en 1956. Plano del expediente del PGOU	172
Imagen 29: Vista aérea de Benidorm (1960)	174
Imagen 30: Vista aérea de Benidorm (Principios años 70)	174
Imagen 31: Vista aérea de Benidorm. Centro Urbano y Playa Poniente (2006)	176
Imagen 32: Playa de Poniente. Benidorm (2016)	176
Imagen 33: Confluencia de unifamiliares y torres de apartamentos. Benidorm (2017)	188

Imagen 34: Playa de Levante desde El Rincón. Benidorm (2017)	188
Imagen 35: Vista de pájaro de Benidorm (2016)	200
Imagen 36: Paseo marítimo de la Playa de Poniente. Benidorm (2016)	200
Imagen 37: Vista de Pájaro de la Playa de Gandia (2016)	206
Imagen 38: Paseo marítimo de la Playa de Gandia	206
Imagen 39: Plano General de la Ciudad de Gandia y Proyecto de Ensanche (1877)	208
Imagen 40: Plano de Gandia con los ensanches Norte, Sur y Oeste (hacia 1970)	208
Imagen 41: Conducción de naranja al puerto de Gandia	210
Imagen 42: Viviendas unifamiliares en la Playa de Gandia (hacia década 1960)	210
Imagen 43: Vistas aéreas del puerto de Gandia en distintas épocas	210
Imagen 44: Urbanización de la Playa de Gandia. Hotel Bayren (hacia 1959)	212
Imagen 45: Vista aérea de Gandia con la Playa al fondo	212
Imagen 46: Gandia. Vista aérea, playa y puerto (1969)	214
Imagen 47: Plano del Grau y la Playa de Gandia(1972)	214
Imagen 48: Vista aérea de la playa de Gandia (Mediados década de 1970)	214
Imagen 49: Benicàssim. Mapa Topográfico Nacional 1942. Det. hoja nº 616 - Vilafamés.	246
Imagen 50: Playa de Benicàssim (Década 1970)	246
Imagen 51: Frente marítimo de Benicàssim desde el Norte (2017)	248
Imagen 52: Zona de la playa de Benicàssim sin paseo marítimo (2017)	248
Imagen 53: Frente marítimo de Benicàssim desde el Sur (2017)	248
Imagen 54: Benidorm. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A (07-02-1946)	325
Imagen 55: Benidorm. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B (04-07-1956)	326
Imagen 56: Benidorm. 1973-1986 Vuelo Interministerial	327
Imagen 57: Benidorm. 1980-1986 Vuelo Nacional	328
Imagen 58: Benidorm. 1989-1991 Vuelo Costas	329
Imagen 59: Benidorm. 2012 Vuelo PNOA (24-06-2012)	330
Imagen 60: Gandia. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A (29-07-1946)	331
Imagen 61: Gandia. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B (15-08-1956)	332
Imagen 62: Gandia. 1973-1986 Vuelo Interministerial	333
Imagen 63: Gandia. 1980-1986 Vuelo Nacional	334
Imagen 64: Gandia. 1989-1991 Vuelo Costas (1989)	335
Imagen 65: Gandia. 2012 Vuelo PNOA	336
Imagen 66: Benicàssim. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A	337
Imagen 67: Benicàssim. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B	338
Imagen 68: Benicàssim. 1973-1986 Vuelo Interministerial	339
Imagen 69: Benicàssim. 1980-1986 Vuelo Nacional (1984)	340
Imagen 70: Benicàssim. 1989-1991 Vuelo Costas (1989)	341
Imagen 71: Benicàssim. 2012 Vuelo PNOA	342

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Cada investigación conducente a la obtención del título de doctor tiene, lógicamente, su intrahistoria. Y la nuestra no está, claro, exenta de ella. Algunos de los elementos que la componen son infrecuentes, por decir lo menos. Aludiremos, exclusivamente, al que nos parece más importante, que no es otro que el de la cooperación multidisciplinar que refleja todo nuestro trabajo. Esa proyección se advierte tanto en la elección del tema, como en el desarrollo del mismo; se sustenta en la codirección de dos profesores pertenecientes a dos universidades distintas; y, por supuesto, responde a la condición de quien la presenta de licenciado y diplomado en Estudios Avanzados en Arquitectura por la *Universitat Politècnica de València* que trabaja desde hace años como investigador en el *Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local*, adscrito a la *Universitat de València Estudi General*.

De esa realidad personal e institucional, a la par que académica y científica, ha nacido este volumen que presentamos para acceder al Grado de Doctor por la *Universitat de València*. El elemento que nos ha permitido conciliar aquella realidad binaria aludida, el que –podríamos decir– más que permitir nos indujo a plantearnos esta temática de investigación ha sido el que cabe inferir de la conexión entre dos variables como son desarrollo de municipios turísticos costeros y desarrollo urbano. Sobre la interacción entre ambas, en un marco geográfico definido como es el País Valenciano, hemos trabajado en los últimos años. Esa ha sido nuestra preocupación y nuestro interés. El resultado de nuestro esfuerzo, que siempre ha contado con la generosa colaboración de ambos codirectores, son las páginas que componen el volumen. Lógicamente, no obstante, los déficits e insuficiencias que puedan apreciarse en la Tesis doctoral son de la exclusiva responsabilidad de quien la firma.

Antecedentes

Los municipios turísticos del litoral valenciano se han desarrollado enormemente, a partir sobre todo de los años sesenta del siglo pasado, a consecuencia de la irrupción del turismo (y más concretamente, del turismo de masas) como motor económico de la región. Este desarrollo se apoya en las características intrínsecas de los municipios debidas a su localización: sol y un clima benigno durante la mayor parte del año. Aprovechando el significativo aumento de turistas, con los beneficios económicos aparejados, los habitantes locales se lanzaron a ofrecer servicios para éstos, y los distintos municipios costeros empezaron a introducir en el mercado terreno urbanizable ante la demanda generada, como una opción para recaudar dinero para las arcas municipales. Es por ello que estos núcleos urbanos crecieron consumiendo el territorio circundante, sin tener una visión previa del modelo de *Ciudad* deseable y de su sostenibilidad a lo largo del tiempo. Así, en la actualidad encontramos municipios turísticos con uno o varios núcleos urbanos que han crecido de una manera desmesurada y poco reflexiva sin tener en cuenta la orografía en la que se insertan, la relación con el entorno, la relación con los

municipios vecinos y las necesidades de habitabilidad de la población residente.

La mayor parte del crecimiento de estos núcleos urbanos (los históricos que han sido ampliados y los de nueva creación) ha tenido como única prioridad dar cabida a todo aquel turista que quisiera alojarse en el territorio. Es por ello que el objetivo era conseguir el mayor número de viviendas posibles dentro del planeamiento existente. Pero, tal como distintos autores han señalado (Butler, 1980; Aledo y otros, 2007; Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2008; Pitarch, 2009), los destinos turísticos tienen una vida preestablecida en la que al final tienen dos salidas: o mueren o se actualizan/reinventan ofreciendo una oferta complementaria a la desarrollada hasta el momento. Dada la situación en la zona del País Valenciano, entendemos que si se realizan actuaciones para revitalizar los núcleos urbanos turísticos de acuerdo con los parámetros que configuran el concepto de *Ciudad* (que no se tuvieron en cuenta en la época de su construcción y desarrollo), obtendremos mejores espacios urbanos que además complementarán la oferta turística con la desarrollada hasta el momento y, en cualquier caso, en el supuesto negativo de que el destino turístico muriera (por no poder competir con la novedad de otros destinos turísticos), obtendríamos lugares más “habitables” para los residentes.

Objetivos

Así, con la presente investigación se busca estudiar la ordenación y planificación territorial de las zonas litorales, los patrones urbanos y los límites de la ciudad donde confluye lo urbano con lo rural, de manera que se pueda establecer qué tipo de desarrollo urbano es más sostenible y respetuoso con el entorno y de qué manera se podría llevar a cabo, para posteriormente poderlo aplicar a los diferentes casos de estudio seleccionados a través de diferentes propuestas urbanísticas.

Son interesantes los interrogantes que surgen al consultar la bibliografía recopilada sobre la temática escogida que nos ayudará a vertebrar el trabajo. En primer lugar, el de determinar cuál de los patrones de ciudad descritos en la bibliografía podemos considerar que proporciona mayor calidad de vida a la ciudadanía, es más respetuoso con el entorno y es más sostenible económica y socialmente a largo plazo. Seguidamente habría que plantearse cuál debería ser la relación de borde entre la zona urbana y la zona rural/no urbana. En tercer lugar, deberíamos estudiar si los municipios turísticos tienen carencias de habitabilidad y de uso en su espacio urbano y si después del análisis la respuesta fuera afirmativa deberíamos estudiar cuáles son estas carencias para proponer soluciones que las eliminen. Posteriormente, es interesante estudiar e investigar que propuestas se han planteado para resolver los bordes urbanos y para la regeneración y mejora del espacio urbano, identificando aquellas que se han llevado a la práctica. En quinto y último lugar, nos preguntamos si podríamos proponer soluciones para los diversos casos de estudio escogidos, que siguiendo el modelo de *Ciudad* -considerado más conveniente para la zona-, resolvieran las carencias urbanas detectadas así como la transición entre lo urbano y lo rural.

Justificación de la investigación

En la parte de la bibliografía referida a la temática turística que hemos trabajado (Callizo Soñeiro, 1991; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2008; González Reverté, 2008; etc.) se exponen los casos de municipios litorales, centrándose en la descripción y comparación de parámetros turísticos a lo largo del tiempo o con otros municipios. Por otro lado existe una extensa bibliografía de la que nos hemos servido sobre el tema de la ciudad, su evolución, las tipologías edificatorias aparejadas, etc. (Monclús, 1998; Lynch, 1970; Ponce Herrero, 2006; Oliva Casas, 2006; entre otros muchos que aparecen en la bibliografía) También hemos detectado una preocupación relacionada con la ordenación y planificación a una escala regional desde inicios del siglo XX (Blanquer y otros, 1983; Barragán Muñoz, 1993; Pujadas y Font, 1998; etc). Por último, hemos recogido la inquietud por la repercusión de los crecimientos turísticos sobre el territorio (Alcover, 1966; Candilis, 1973; Nogué, 2005; Pié, 2005; etc.)

Así pues, al aproximarnos a la investigación hemos observado en la bibliografía que existe una diferenciación en el modo de abordar el análisis de los municipios turísticos dependiendo del área de conocimiento desde la que se realice. Por un lado, encontramos la aproximación desde la geografía física en la que el énfasis se pone en la incidencia del crecimiento del núcleo urbano sobre el territorio y las relaciones que se generan con los otros artefactos urbanos vecinos. También desde esta área, conjuntamente con el turismo y la economía, hemos detectado que el foco de análisis se centra en su prevalencia como destino turístico a lo largo del tiempo y en las acciones necesarias para conseguirlo. En cambio, desde el ámbito arquitectónico los intereses se han centrado en los valores urbanos del espacio construido, en la viabilidad del modelo urbano y en la puesta en valor del patrimonio existente. De manera que hemos encontrado diversas aproximaciones a un mismo elemento que es analizado desde ámbitos estancos, por lo cual hemos echado en falta una visión holística del caso de estudio. El enfoque novedoso de la investigación que presentamos radica, pues, en que hemos interconectado los tres ámbitos citados (turismo, ciudad y territorio).

Desarrollo de la tesis

Para aproximarnos al objeto de estudio (tres municipios turísticos del País Valenciano) comenzaremos por el estudio del marco teórico desde una escala territorial-regional, para ir descendiendo hasta una escala local. Así, en el subcapítulo 1.1 se realiza un análisis de la ordenación y la planificación territorial donde se exponen sus definiciones. Posteriormente nos centramos en los dos ámbitos que encontramos en los municipios de costa: el litoral y las *Áreas Metropolitanas*. El interés por los municipios litorales se debe a que, por su localización geográfica, tienen unas temáticas urbanas específicas que resolver en la confluencia entre el territorio y el mar. Respecto a las *Áreas Metropolitanas*, que someramente podríamos resumir como zonas en las que destaca uno o varios núcleos alrededor del cual gravitan otros municipios de menor entidad, los cuales se aprovechan de su poder de atracción a la vez que lo complementan configurando una unidad supramunicipal. Éstas nos interesan por el modo que tienen los

municipios de relacionarse entre sí, y las consecuencias que de ello se derivan en cuanto a la estructura urbana y territorial. Esos efectos pueden ser extrapolables a las relaciones que se establecen entre los distintos núcleos urbanos de un municipio (caso común en los municipios litorales cuyo núcleo urbano surgió en el interior por seguridad y que han creado otro núcleo en relación con la costa) y entre estos y otros municipios. En la parte final de este apartado trabajamos con el concepto de *Ordenación en Profundidad* de los municipios turísticos, que consiste básicamente en un crecimiento estructurado de los núcleos urbanos costeros tierras adentro, para no colmatar todo el litoral y dejar salidas naturales al mar. Concluiremos estas páginas, no obstante, introduciendo la idea del paisaje como una herramienta de trabajo sobre el territorio.

En el subcapítulo 1.2., descendemos a esa segunda escala más reducida y tratamos el concepto de *Ciudad*. Se analizan cuáles son las características básicas necesarias para definir de tal modo a un núcleo urbano considerado. Posteriormente se contraponen los conceptos de *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*, planteados por Oliva i Casas (2006). En concreto, sobre dos elementos de estudio que cumplen las características necesarias para poder ser catalogadas como ciudades, se analizan las diferencias morfológicas, estructurales, etc. que conducen a distintas percepciones (algunas veces opuestas) y calidades de vida, para posteriormente proponer la opción que consideramos que hay que perseguir.

En el subcapítulo 1.3, profundizamos en esa segunda escala y tratamos la transformación de la ciudad. En esta sección hacemos un análisis histórico del crecimiento de la ciudad en el que vemos los elementos que contuvieron su expansión, qué sucede cuando dichos límites son superados y cómo avanza la urbanización del espacio rural. También se hace mención específica del caso valenciano, en el que el crecimiento de los núcleos urbanos se hace sobre la huerta, un espacio que tiene un valor económico-productivo. Seguidamente describimos como afectaron las dinámicas migratorias y de movilidad a la configuración de la morfología de la ciudad. Tratamos tanto las migraciones del campo a la ciudad (en busca de mayores oportunidades) como las provocadas por la vuelta a la naturaleza que surgen a lo largo del siglo XX. Así mismo, se hace un análisis de cómo afectan los medios de transporte (privados y públicos) al desarrollo de las ciudades, y cómo han permitido éstos una creciente separación entre el lugar de residencia y el de trabajo, contribuyendo a la disolución de la ciudad densa, característica de la zona mediterránea. Seguidamente, se detallan los distintos patrones urbanos que surgen después de esta disolución. Profundizando en dichos patrones, nos adentramos en el crecimiento difuso ya que es característico de la expansión de los municipios turísticos, y que implica la ocupación de una gran cantidad de territorio. Finalmente, estudiamos la cuestión de la *Segunda Residencia*, para definir los distintos tipos y cómo afecta cada uno de ellos a los crecimientos urbanos que se materializan en los municipios litorales.

En el subcapítulo 1.4 tratamos los límites de la ciudad como lugar donde se da la confluencia de las dos escalas analizadas en los subcapítulos precedentes. Exponemos en primer lugar la formación de dichos límites, que pueden ser naturales, resultado de la topografía o la orografía, o artificiales, producto de la intervención del hombre. Seguidamente, analizamos cómo se

relacionan lo urbano y lo rural en dichos espacios de transición. Para ello nos aproximamos al límite desde lo urbano hacia lo rural y a la inversa. Después, analizamos las distintas definiciones y clasificaciones que se han dado por distintos autores (Folch, 2003; Mata, 2006; Batlle, 2006; etc.) para referirse a este espacio (espacios paraurbanos, espacios híbridos, territorios intermedios, territorios de frontera). Finalmente, se analizan intervenciones teóricas propuestas que consideramos acciones convenientes para llevar a la práctica con el objetivo de resolver el encuentro entre lo urbano y lo rural, así como para introducir espacios con vegetación en el interior de lo urbano conectados con la zona no urbana. Estos, conjuntamente con los espacios rurales de interés natural-paisajístico, son clasificados por su área de influencia sobre los habitantes del territorio.

Una vez analizadas las distintas escalas (supramunicipal, local y las relaciones entre ambas) y definidas las características de la *Ciudad*, entramos en el contexto que dio origen a los municipios turísticos. Es por eso que en el subcapítulo 1.5 tratamos el tema del turismo y el ocio. Comenzamos con una breve historia del turismo, en la que se plasma su evolución a lo largo del tiempo, para que nos ayude a entender su importancia actual. A continuación, analizamos su influencia en España, y más concretamente en el País Valenciano, donde están los tres elementos de estudio, centrándonos en la época que se extiende desde el *boom* turístico de inicios de los años 60 del siglo pasado hasta la actualidad, estudiando la contraposición entre el turismo hotelero y el residencial, y cómo afecta cada uno de ellos al territorio. Posteriormente tratamos las tres zonas recreativas que generan desplazamientos de personas, según su proximidad y accesibilidad, ya que influyen en el crecimiento y el desarrollo urbano por atraer funciones turísticas y complementarias a éstas. Uno de estos factores es la aparición de primeras residencias en el área metropolitana, propiciada por la mejora de las infraestructuras de transporte que permitieron la separación entre el municipio de residencia y el de trabajo. Finalmente, en este apartado tratamos los problemas de la oferta turística y cómo afectan a los núcleos urbanos litorales.

En el último subcapítulo del marco teórico, el 1.6, estudiamos los municipios litorales centrándonos en las especificidades de la región de referencia. Primeramente, analizamos la conversión en municipios turísticos de los municipios rurales situados en la zona litoral: cuáles fueron las causas que la motivaron, cómo se realizó la evolución y evaluamos si las políticas favorecieron o no dicha transformación. En segundo lugar, una vez vista la mutación, nos adentramos en sus características, en cómo se produce su crecimiento (a partir del núcleo consolidado o mediante la formación de un núcleo *ex novo*, normalmente vinculado con la zona litoral) y en la tipología edificatoria desarrollada dependiendo del tipo de alojamiento (hotelero o residencial). Por último, se describe la situación actual de los municipios litorales del País Valenciano.

Una vez completada esta aproximación y exposición teórica, en el capítulo 2 defendemos el patrón de ciudad que consideramos más conveniente para los núcleos urbanos, señalando qué características son imprescindibles para reconocer el concepto de *Ciudad*, de qué manera se debe realizar la transición entre lo urbano y rural, cómo se debe desarrollar el núcleo urbano y cómo deben ser tanto las relaciones supramunicipales como las locales con respecto a otros

núcleos de la zona. Y posteriormente trasladamos estas ideas a los casos de los municipios turísticos y proponemos los tipos de intervenciones que se podrían realizar para conseguir plasmar dichas ideas en estas zonas urbanas.

En el capítulo 3 pasamos a analizar los tres casos de estudio teniendo como base lo expuesto en el capítulo anterior. Para ello, se utiliza una misma metodología que consiste en el análisis del municipio, la realización de un diagnóstico y el planteamiento de unas propuestas de intervención urbana. En este apartado nos hemos apoyado principalmente en las fuentes gráficas (planos), de los tres municipios, que se han recopilado en el geoportal *TerraSit* del *Institut Cartogràfic Valencià*. Estos planos han sido la base sobre la cual hemos plasmado la información generada con nuestro estudio, para lo cual hemos realizado un trabajo de limpieza de los archivos informáticos, dejando únicamente las capas de información necesarias para el análisis. Siguiendo la misma metodología empleada en relación con el marco teórico, el punto de partida del análisis ha sido la escala territorial, para comprender su situación, la implicación de la topografía en la formación del núcleo urbano y sus relaciones con el entorno en el que está insertado. Seguidamente descendemos a una escala menor mediante planos de mayor detalle, en los que hemos podido estudiar las partes que conforman el municipio y su evolución a lo largo del tiempo: cuáles han sido los desarrollos urbanos motivados por el turismo, que patrón urbano se ha empleado para llevarlos a cabo y qué usos del suelo se han generado. Para ello, nos hemos apoyado en la bibliografía que trata sobre la historia de los municipios, en fotografías aéreas históricas tomadas en los vuelos efectuados a lo largo del siglo XX y en los planos históricos recopilados. Después hemos realizado un análisis más pormenorizado de los distintos núcleos urbanos (si tuviera más de uno el municipio), centrándonos en los equipamientos existentes, en la actividad económica relacionada con el alojamiento de turistas, en la tipología residencial a partir de una clasificación por alturas (vivienda unifamiliar, bloque de viviendas y rascacielos) y en el límite entre la zona urbana y la rural. Para obtener esta información, que hemos plasmado en los planos previamente preparados, hemos realizado las necesarias visitas a los distintos lugares para la toma de datos; igualmente hemos trabajado apoyándonos en las fotografías tomadas por satélite de *google maps* o *bing maps*. Con toda esta información recopilada sobre el estado actual de cada uno de los municipios estudiados, hemos realizado el diagnóstico de cada uno de ellos. Finalmente, con el análisis y el diagnóstico, hemos pasado a la fase de realización de propuestas sobre el plano de intervenciones urbanas que mejoren la habitabilidad. Los tres casos de estudio seleccionados son: Benidorm, Gandia y Benicàssim.

Hemos escogido Benidorm (comarca de La Marina Baixa) porque es el paradigma del turismo de masas en el que prima el turismo hotelero. Se trata de un pequeño núcleo urbano de pescadores que, a inicios del *boom* turístico, viendo las posibilidades que le ofrecía su localización geográfica, apostó decididamente por un modelo planificado de ciudad cuyo motor de actividad sería el turismo. Tiene también interés el que sea uno de los pocos municipios que previeron el crecimiento que podía venir aparejado con el turismo y lo planificó previamente. Su crecimiento paralelo a la costa se desarrolla principalmente en altura, aunque también se

observan actuaciones de viviendas unifamiliares de baja densidad en crecimientos posteriores ya en zonas a cierta distancia del mar. Es interesante el carácter marcadamente urbano que se ha buscado como atractivo turístico, que choca con los planteamientos más difusos que se han ido desarrollando en otros municipios costeros.

Por contraposición al anterior y por su relevancia como destino turístico en la costa valenciana, el segundo caso de estudio escogido es Gandia (comarca de La Safor). En este caso, se trata en realidad de dos núcleos urbanos: el núcleo histórico-cultural que se ha desarrollado vinculado al curso del río Serpis, separado de la costa por motivos de salvaguarda, y el núcleo turístico desarrollado a partir de los años 60 del siglo pasado, que se extiende con una trama de calles paralelas a la línea de costa. En este segundo asentamiento prevalece el turismo residencial, que a diferencia de Benidorm tiene un carácter muy estacional, asociado a los meses de verano. En este segundo caso de estudio también es interesante prestar atención a la dicotomía existente entre ambas zonas pobladas (la interior, habitada durante todo el año y la costera, con una marcada temporalidad estival) y cómo afecta esta situación a los espacios públicos.

Por último, el tercer caso escogido es el de Benicàssim (comarca de La Plana Alta), que podría interpretarse como un caso intermedio entre los dos anteriores. En esta localidad encontramos dos núcleos (el histórico y el turístico) en la que la cercanía entre el núcleo primigenio y la costa ha provocado que el espacio intermedio entre ambos núcleos se haya visto completamente colmatado con un tejido urbano en el que predomina la tipología de vivienda unifamiliar. Además, se observa que ese espacio colmatado se ha extendido de forma paralela a la costa a ambos lados del centro urbano antiguo.

Finalmente, en los dos últimos capítulos de la Tesis Doctoral realizamos un análisis comparativo de los tres municipios que han sido objeto de nuestra investigación (capítulo 4), y extraemos las conclusiones que nos han parecido más importantes de aquellas derivadas de nuestra investigación (capítulo 5). El volumen se cierra con el apartado dedicado a la bibliografía y un anexo con las fotografías aéreas históricas del Instituto Geográfico Nacional utilizadas para analizar el desarrollo urbano y la evolución de los distintos municipios.

Estrategia metodológica

Como resultado del desarrollo de la tesis realizada podemos sintetizar la metodología utilizada respecto a las siguientes fases:

- I. Análisis de la bibliografía existente vinculada al ámbito temático de estudio (la *Ordenación Territorial*, la confluencia de lo rural y lo urbano, la ciudad, la transformación de la ciudad, los crecimientos urbanos, el turismo, los municipios turísticos, la renovación de los destinos turísticos, etc.) con la finalidad de identificar el estado de la cuestión (marco teórico y conceptual) que ha servido de guía para la implementación de los sucesivos apartados.
- II. Justificación de la investigación y establecimiento de los Objetivos.

- III. Elaboración del Marco teórico y conceptual de la investigación
- IV. Aproximación al elemento de análisis (los municipios turísticos) desde el punto de vista de los diferentes conceptos tratados en el Marco teórico y conceptual. En este apartado se ha organizado todo el conocimiento adquirido para elaborar un relato en el que se sintetiza y se relacionan los distintos conceptos estudiados para hacer frente a la situación identificada (carencias urbanas de los municipios litorales y pérdida de atractivo como destino turístico).
- V. Recopilación de propuestas teóricas para la transformación de los municipios turísticos.
- VI. Selección de tres casos de estudio para su análisis a partir de las fuentes gráficas recopiladas (planos de Sistemas de Información Geográfica y fotografías aéreas) y de la bibliografía utilizada. Los casos de estudio se han analizado desde el punto de vista de su evolución a lo largo de la historia, y respecto a los distintos conceptos tratados en el marco teórico, aplicados a dos niveles de análisis: la escala territorial y la escala urbana. Cada uno de los conceptos utilizados para el análisis se ha representado en un documento gráfico distinto de manera que permitieran en fases posteriores la comparación de los casos de estudio para establecer similitudes y diferencias respecto a cada uno de los conceptos.
- VII. Elaboración de un diagnóstico para cada uno de los casos de estudio.
- VIII. Elaboración de una estrategia de intervención para cada uno de los casos de estudio a partir de las propuestas teóricas estudiadas que deben potenciar las fortalezas y hacer frente a las debilidades detectadas en el diagnóstico.
- IX. Discusión de los resultados obtenidos a partir de la comparación entre sí de los tres casos de estudio.
- X. Conclusiones de la investigación.

Permítaseme acabar estas líneas introductorias haciendo explícito mi agradecimiento más sincero a quienes han codirigido la investigación: el Dr. Joan Noguera Tur (IIDL-UVEG) y el Dr. Javier Pérez Igualada (Departamento de Urbanismo de la UPV) Su dedicación y su esfuerzo constituyen un ejemplo que admiraré siempre. Igualmente quiero expresar nuestra deuda con ambas instituciones universitarias, la UPV en la que me formé como arquitecto, y la UVEG en la que he desarrollado mi trabajo como investigador. De ambas me siento particularmente orgulloso. Mis compañeros del Grupo LOCSUS del IIDL-UVEG (Indira Betancourt, Mar Riera, Itziar Vañó, y muy especialmente Adrián Ferrandis y Mar Ortega) han sido siempre un apoyo y un estímulo para el trabajo, particularmente en aquellos momentos más complicados que todo doctorando atraviesa. A todos mi agradecimiento.

1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y COORDENADAS ANALÍTICAS

1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y COORDENADAS ANALÍTICAS

1.1. ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO

Para aproximarnos al análisis de un municipio podemos hacerlo utilizando dos escalas distintas: una interurbana y una urbana. La primera, de ámbito superior, se preocupa de las relaciones entre los distintos núcleos urbanos, así como del territorio donde se encuentran, mientras que la otra se centra en lo que afecta al espacio urbano del municipio (Barragán Muñoz, 1993). La *Ordenación Territorial* se ocupa de la escala supramunicipal, es decir, de la regional, subregional o comarcal, mientras que la segunda escala, la urbana, es el tema central de lo que denominamos ordenación municipal (Pujadas y Font, 1998).

Los municipios surgen en emplazamientos concretos, cuyas características les influyen en la configuración de su estructura urbana. Sin embargo, éstos también se ven influidos por los municipios circundantes y por las relaciones que con ellos se generan. Es esta primera escala, la de ámbito supramunicipal, la que vamos a analizar en el presente subcapítulo con la intención de comprender estas relaciones y tenerlas en cuenta. Para ello, empezaremos fijando una serie de definiciones que nos ayuden a aproximarnos a la temática.

1.1.1. Definiciones

1.1.1.1. La *Ordenación Territorial*

Ordenar consiste, básicamente, en asignar unos usos específicos, resultado de las actividades desarrolladas por el ser humano o heredados del lugar, a unos espacios en los que se ha dividido el territorio (Pujadas y Font, 1998).

La *Ordenación del Territorio*, entendida como una política diferenciada y continuada que afecta a una escala superior a la municipal, no surge hasta principios de siglo XX, cuando lo hace casi al mismo tiempo en Europa y América del Norte. Sin embargo, hasta unas décadas después de la Segunda Guerra Mundial carecerá de la continuidad necesaria para mostrar sus resultados. En España, aparece también en el primer tercio del siglo pasado, más influenciada por el urbanismo y la geografía que por la economía, aunque no adquirió relevancia hasta la Ley del Suelo de 1975, cuando toma un carácter más económico. Con la Constitución de 1978, que define una nueva organización del territorio español en comunidades autónomas y la asignación de ciertas competencias a éstas, se le da un nuevo impulso a esta política más teórica que llevada a la práctica (Zoido, 1998). Aunque la *Ordenación Territorial* es desde entonces competencia de las Comunidades Autónomas, el gobierno central puede influir en ella o incluso determinarla mediante la redacción de políticas con fuerte influencia en el territorio sobre las que sí tiene jurisdicción (Farinós, 2006; Ferrandis, 2015).

Para poder hablar de *Ordenación del Territorio* es necesario que se cumplan tres condiciones: “que éste pueda tener usos alternativos, que existan criterios que permitan pronunciarse so-

bre qué usos son los más adecuados, y que haya poder político para llevar a la práctica las decisiones tomadas” (Pujadas y Font, 1998, p. 13).

Sobre el término *Ordenación Territorial* se han dado distintas definiciones que se diferencian por pequeños matices¹. De entre ellas queremos destacar tres:

1. El arquitecto Emilio Larrodera (1983) la definió como el “conjunto de acciones esencialmente de carácter público dirigidas a conseguir, en un territorio definido, la óptima utilización de sus propios recursos y de los recursos ajenos que le sean atribuidos, para que su población pueda desarrollar plenamente sus actividades, en forma equilibrada con su propio marco natural y ambiental, así como con otros territorios integrados en unidades solidarias de ámbito superior” (p. 15).
2. El geógrafo Juan Manuel Barragán Muñoz (1993) propone definirla, con objetivos didácticos, como un proceso de distribución y adecuación espacial a lo largo del tiempo, buscando el equilibrio entre el bienestar de las personas de un territorio, las actividades que éstas realizan y la integración con el medio natural de un modo apropiado.
3. Según la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983), la *Ordenación del Territorio* es “la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida como un enfoque interdisciplinario y global cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector”. Según ésta, sus objetivos fundamentales son cuatro: “1) El desarrollo socioeconómico equilibrado de las regiones; 2) La mejora de la calidad de vida; 3) La gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente y 4) La utilización racional del territorio”.

Analizando las tres definiciones que hemos destacado se pueden sintetizar los objetivos principales de cualquier *Ordenación Territorial*: 1) otorgar unas condiciones de igualdad a todo el territorio mediante una distribución que permita una correcta accesibilidad a las dotaciones de todos los habitantes de ese territorio y 2) la utilización de los recursos existentes en el territorio a ordenar, mediante la localización más apropiada de los usos del suelo y de las actividades humanas (Zoido, 1998).

Para llevar a cabo una correcta *Ordenación Territorial* hay que detectar y potenciar los hechos físicos relevantes existentes en el territorio, tanto los naturales como los antrópicos, pues todos ellos son los que tienen carácter estructurante y los que ayudan a vertebrar, conocer y utilizar el territorio que es objeto de ordenación. Dichos elementos estructurantes pueden ver cambiada la percepción que de ellos se tiene (positiva, neutra o negativa) por una misma sociedad a causa de que con el paso del tiempo se cambia el modo de interpretarlos. Del mismo modo, distintos elementos en emplazamientos diferentes que representan un mismo concepto pueden ser percibidos de manera heterogénea, debido a las particularidades cul-

1. En (Ferrandis,2015) se recogen ocho definiciones sobre la *Ordenación Territorial* que nos han ayudado, conjuntamente con otras definiciones recopiladas, a la comprensión del concepto.

turales existentes entre los habitantes de cada lugar o porque se trate de grupos sociales no semejantes los que lo evalúan (Zoido, 1998).

Así pues, la *Ordenación Territorial* es responsabilidad de las Administraciones Públicas competentes en materia de territorio y debe tener un enfoque global que integre, a un mismo nivel, todos los elementos que influyen sobre el sistema territorial con el objetivo de llevar a cabo “el desarrollo sostenible de la sociedad mediante la previsión de sistemas territoriales armónicos, funcionales y equilibrados capaces de proporcionar a la población una calidad de vida satisfactoria” (Gómez Orea y Gómez Villarino, 2011, p. 74). Esta calidad de vida estaría definida por tres indicadores: “el nivel de renta, las condiciones de vida y de trabajo y la calidad ambiental” del entorno donde habitan los ciudadanos (Gómez Orea y Gómez Villarino, 2011, p. 76).

La función de la *Ordenación Territorial* consiste en realizar unos planes previstos en la legislación y ejecutarlos según un proceso continuo organizado en tres fases (el diagnóstico, la planificación y la gestión) (Gómez Orea y Gómez Villarino, 2011; Ferrandis, 2015). El diagnóstico es la fase en la que se analizan los problemas y las potencialidades del territorio con la intención de marcar los objetivos y escoger los instrumentos de la ordenación a utilizar. En la planificación se realizan y aprueban los planes que definen el modelo territorial futuro, para lo cual se hace imprescindible tener en cuenta tanto la situación presente como la del pasado (Jurado, 2011). En la fase de gestión o ejecución se trata de materializar los planes, aprobados previamente, sobre el territorio (Pujadas y Font, 1998). Pero para que la *Ordenación Territorial* pueda proporcionar una calidad de vida satisfactoria para la población, que es su objetivo último y fundamental, se deben dar una serie de condiciones imprescindibles:

“voluntad política para imponer el control del uso del suelo y del comportamiento de las actividades; cobertura legal de los planes que proporcione capacidad vinculante a sus propuestas; y capacidad institucional para gestionar la ejecución, el seguimiento y el control de los planes, en suma, para hacer que se cumplan sus previsiones” (Gómez Orea y Gómez Villarino, 2011, p. 75).

Tabla 1: Fases de la *Ordenación Territorial*

Ordenación Territorial	
Fases	Objetivos
1. Diagnóstico	Analizar problemas y potencialidades para fijar objetivos e instrumentos a utilizar
2. Planificación	Realizar y aprobar los planes para el modelo territorial futuro
3. Gestión	Llevar a la práctica los planes aprobados

Fuente: Elaboración propia a partir Gómez Orea y Gómez Villarino (2011)

Como consecuencia de lo expuesto, la planificación es una fase dentro de la *Ordenación Territorial*, posterior al diagnóstico. Torres Alfosea (1997) diferencia la ordenación de la planificación argumentando que la primera requiere un caso de estudio que esté desordenado, es decir que disponga de una estructura existente, mientras que la segunda se puede realizar ex

novo. Sin embargo, ya se proponga actuar sobre una estructura dada o se plantee la creación de una desde la nada, es imprescindible, a nuestro entender, realizar un análisis del territorio sobre el cual se va a proponer una actuación futura. Por lo cual, entendemos que toda intervención a escala supramunicipal será *Ordenación Territorial*, si bien reconocemos que mucha de la bibliografía consultada utiliza el término *Planificación Territorial* como sinónimo.

1.1.1.2. La planificación territorial

La planificación territorial es, pues, la segunda fase de la *Ordenación del Territorio* y la más importante porque es en la que se plasma la voluntad futura a partir del análisis del territorio que es objeto de ordenación. Concretamente, se encarga de preparar y llevar a cabo las decisiones previamente tomadas a nivel supramunicipal, normalmente por las Instituciones Públicas competentes en la materia, con la intención de actuar de manera que en dicho proceso se obtengan las metas marcadas, las cuales deben de ser alcanzables con los medios de los que se dispone (Barragán Muñoz, 1993). Por ello se hace imprescindible que los tomadores de decisiones (las administraciones públicas pertinentes) tengan una visión transversal del territorio concreto de ámbito supramunicipal, ya que se ven interpelados distintos municipios, con el objetivo de definir una política con la que se alcance el futuro deseado para éstos. Esta política se materializará mediante un instrumento normativo, el plan de ordenación (Benabent, 2007). Éste establece dos tipos de medidas: las vinculantes (de obligado cumplimiento) y las indicativas (que promueven ciertas directrices pero no las imponen) (Pujadas y Font, 1998).

Así pues, la planificación territorial consiste en:

- *“fijar unos objetivos a medio y a largo plazo, consensuados por la mayor parte de actores;*
- *definir directrices, criterios y condiciones a satisfacer, o sea, las reglas del juego;*
- *establecer mecanismos de flexibilización según la evolución observada o ante situaciones inesperadas;*
- *marcar los indicadores de seguimiento que han de permitir una evaluación permanente e inteligente del plan, útil para la toma de decisiones”* (Torres, 2003, pp. 131-132).

La planificación territorial debe dar respuesta a los siguientes problemas: 1) Distribuir la población y las actividades económicas en el territorio, 2) Formular directrices para coordinar las distintas planificaciones sectoriales, 3) Formular directrices a las que se supedita el planeamiento urbano de los municipios, 4) Definir unidades para llevar a cabo una planificación territorial de orden inferior y 5) Identificar zonas que compartan una misma problemática aunque pertenezcan a ámbitos distintos (Pujadas y Font, 1998).

La falta de una planificación territorial propicia, como se ha comprobado en las últimas décadas, que se produzca un crecimiento urbanístico incontrolado que afecta gravemente al territorio y a la calidad de vida de sus habitantes. Además, su ausencia produce que los ayunta-

mientos se hayan de enfrentar a la elaboración de las propuestas urbanísticas del municipio sin criterios ni recomendaciones de orden cuantitativo y cualitativo. Esta falta de parámetros hace que la aprobación o el rechazo de estas propuestas urbanísticas, por parte de la Administración Autónoma competente, carezca de criterios objetivos. Otra de las consecuencias de su inexistencia es que se carece de la figura normativa de ámbito supramunicipal que permite la preservación de los grandes espacios libres que comparten unos mismos valores naturales o paisajísticos aunque su superficie afecte a varios municipios. En consecuencia, en estos casos, su protección depende de la decisión particular de cada municipio originando una fragmentación del conjunto (Burriel, 2008).

El enfoque actual de la planificación territorial tiene una voluntad negociadora en lugar de impositiva. Propone una descentralización de la toma de decisiones y el empoderamiento de los actores locales y regionales para que sean estos los que diseñen las políticas que afectan a su territorio (Farinós, 2006).

1.1.1.3. La planificación sectorial

La planificación sectorial se caracteriza por primar un sector o actividad sobre la visión global del territorio. Por ello, para tener un territorio donde ningún sector se imponga sobre otro y menos sobre el territorio, debe hacerse una aproximación general en el que se planifique de una manera global, considerando las distintas planificaciones sectoriales para armonizar y dar coherencia a todos los usos que coexisten en él y a las actuaciones que se propongan sobre él (Pujadas y Font, 1998; Benabent, 2012).

1.1.1.4. La planificación estratégica

La planificación estratégica es un instrumento que permite a las administraciones locales o regionales el plantear retos, alternativas y propuestas de acción que son difíciles de abordar desde la planificación territorial ya que escapan de su ámbito de actuación, más relacionada con la armonización de los usos del suelo, como son la economía, la cultura o la tecnología. Puede ser a escala municipal y complementar al planeamiento urbano, o de escala regional o subregional y complementar a la *Ordenación Territorial* (Pujadas y Font, 1998). Introduce criterios como la creación y consideración de las posibles situaciones en el futuro, la flexibilidad de la estrategia propuesta o la participación pública (Donaire y Mundet, 2002).

1.1.1.5. El plan

El plan es la materialización del modelo territorial que se aspira alcanzar en el futuro, partiendo de la situación territorial existente que es resultado de los acontecimientos acaecidos a lo largo del tiempo (Jurado, 2011). Entre el plan y el programa existe una dimensión temporal. El *programa de actuación* acompañará al plan que esté bien gestionado, estableciendo el calendario de actuaciones a llevar a cabo e indicando los recursos económicos que son necesarios para ejecutarlas (Pujadas y Font, 1998).

Los planes estratégicos aplicados a los territorios se caracterizan por cumplir con cuatro re-

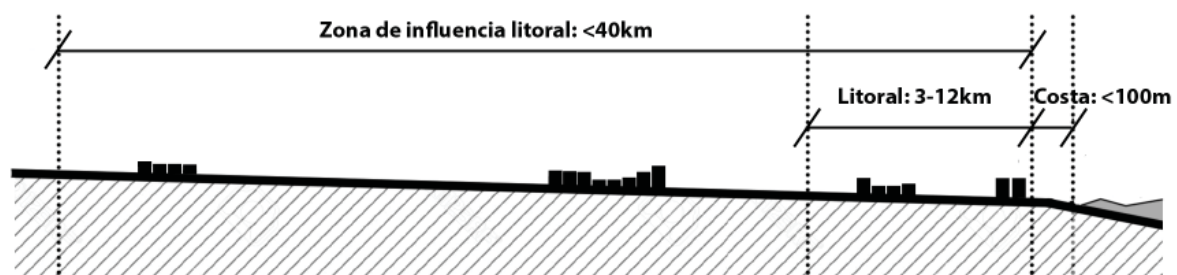
quisitos: 1) están liderados por el sector público; 2) requieren la participación de los agentes e instituciones con poder de decisión sobre el territorio donde se quiere actuar; 3) deben buscar el consenso entre aquellos y 4) deben ser una mezcla de reflexión y de acción.

En la realización de estos planes se identifican cuatro fases diferenciadas: 1) Organización del documento e identificación de los aspectos críticos, 2) Diagnóstico interno y externo, 3) Definición de metas, objetivos y líneas estratégicas, y 4) Establecimiento de los objetivos con cada línea estratégica y proposición de las acciones para alcanzar dichos objetivos (Pujadas y Font, 1998).

1.1.2. La Ordenación Territorial de la zona litoral

Una vez introducidos en la *Ordenación Territorial* y las distintas fases que la componen, vamos a centrarnos en su aplicación sobre el territorio que está en contacto con el mar. El ITUR (1988) hace una delimitación del espacio litoral en tres zonas en función de la profundidad terrestre que abarca. La primera es la *Costa* que comprende una decena de metros a partir de donde termina el mar en contacto con la tierra. La segunda es el *Litoral* que tiene una anchura de unos 3-12 km a partir de la finalización de la anterior zona. Y por último, la *Zona de Influencia Litoral* que abarca hasta una profundidad de 40 km desde la primera zona. De estas tres zonas nos centraremos en la segunda por ser el espacio físico en el cual se desarrollan los municipios turísticos, y en menor medida en la zona de influencia para observar sus relaciones en el territorio.

Figura 1: Delimitación del espacio litoral



Fuente: Elaboración propia

El espacio litoral acoge una pluralidad de usos del suelo, entre los que cabría destacar los núcleos de población, los usos vinculados al turismo, los usos relacionados con la industria y las infraestructuras del transporte. De entre estos, el uso turístico y el residencial, o una mezcla de ambos, generan una gran presión sobre este espacio, para apropiarse de la mayor parte de él, lo que puede degenerar en una excesiva urbanización que daña y degrada el patrimonio natural que es el mayor atractivo que posee (Pujadas y Font, 1998).

La *Ordenación del Litoral* debe cumplir con algunos objetivos específicos para que este espacio físico sea sostenible a lo largo del tiempo: 1) Garantizar el acceso público, libre y gratuito a la

zona de Costa; 2) Contener el crecimiento excesivo de la zona urbanizada; 3) “Localizar adecuadamente los usos y las actividades en función de las aptitudes territoriales, no sólo físicas, sino ecológicas, técnicas, financieras e incluso culturales” (Torres Alfosea, 1997, p. 67); y 4) Proteger y potenciar los valores naturales y culturales del paisaje litoral existente en el territorio (Pujadas y Font, 1998).

Torres Alfosea (1997) realiza una clasificación de los usos del suelo en el espacio litoral, particularizando en detalle aquel vinculado con la construcción de inmuebles. De manera general diferencia entre tres usos principales. En primer lugar, el *Uso Urbano* consecuencia de la influencia del sector turístico-residencial que a lo largo del siglo XX se extendió enormemente por el litoral mediterráneo español. El segundo se da en aquellas *Zonas que tienen un valor ecológico-paisajístico*, las cuales se han visto poco alteradas gracias a que han estado supeditadas a alguna figura de protección. En tercer lugar, los *Usos Económicos No Turísticos-Residenciales*, que es el menos habitual en la costa mediterránea y se corresponde con el *Uso Productivo-Industrial* y las *Infraestructuras del transporte*. Del primer uso, el *Urbano*, hace otra clasificación más detallada en la que diferencia cinco tipos (Tabla 2):

- *Residencial Extensivo*, en el cual predomina la vivienda unifamiliar como tipología arquitectónica y donde hay una escasa proporción de espacios libres respecto a la cantidad de viviendas.
- *Residencial Intensivo*, caracterizado por tratarse de espacios donde predominan las torres de apartamentos y por su localización próxima a las áreas urbanas.
- *Residencial Enclavado*, determinado por ubicarse sobre un territorio que tiene fuertes condicionantes de accesibilidad (grandes pendientes, lejanía de los ejes principales de la infraestructura del transporte,...) lo que motiva la configuración de conjuntos autosuficientes de viviendas para que no tengan que depender de los núcleos funcionales próximos.
- *Urbano*, aquel que corresponde principalmente con los núcleos antiguos de los municipios litorales y los crecimientos en continuidad con estos, en los que se da una densidad de edificación alta e intensidades medias respecto al tráfico de vehículos y de intercambio comercial, con lo cual se convierten en los núcleos funcionales de los anteriores usos. En este caso prima la primera residencia.
- *Turístico*, aquel en que el sector turístico es el elemento motor de su desarrollo.

Un problema que se produjo en la zona litoral española, sobre todo en el mediterráneo, fue que la ordenación del espacio litoral se hizo a remolque de los acontecimientos que estaban enfocados a aprovechar el tirón turístico de la costa. El país, ante la necesidad de turistas que aportaran divisas a la maltrecha economía, se desarrolló de una manera caótica, desde una política de hechos consumados. Así, la infraestructura de alojamiento creada para atraer turistas era la que promovía que posteriormente se urbanizara en su entorno, que carecía por completo de un modelo de desarrollo futuro y en el que se realizaba la ordenación urbanística al mismo tiempo que llegaban los turistas, cuando no posteriormente. Esto provocó que gran parte de las actuaciones que se llevaron a cabo estuvieran básicamente enfocadas a reparar los errores de las intervenciones realizadas durante este periodo de gran expansión (Torres

Alfosea, 1997). Sin embargo, estos antecedentes no deben conducir a una musealización del espacio natural en aquellos lugares del litoral con potencial turístico, sino que se debe realizar su correcta ordenación, integrando los usos más aptos para ese emplazamiento, y teniendo en cuenta que si no se permite su evolución natural puede que se dañen los valores que se querían salvaguardar. Es decir, la conservación de un espacio natural debe tener algún motivo que la secunde (educativo, científico, ...) ya que si se propone como respuesta a una agresión sufrida previamente no será suficiente, puesto que lo que hay que hacer es actuar para revertir esa situación negativa y ponerlo en valor. Si simplemente se conserva un espacio que se quiere preservar, lo que sucede es que se generan elementos estáticos que no evolucionan con el territorio circundante que, por ser un ecosistema, está en continua transformación (Torres Alfosea, 1997).

Tabla 2: Usos del suelo del espacio litoral

Usos del suelo en el espacio litoral	
1. Uso del sector turístico-residencial	<i>Residencial Extensivo</i>
	<i>Residencial Intensivo</i>
	<i>Residencial Enclavado</i>
	<i>Urbano</i>
	<i>Turístico</i>
2. Zonas con valor ecológico paisajístico	
3. Usos económicos no turísticos-residenciales	<i>Productivo-Industrial</i>
	<i>Infraestructuras del transporte</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Torres Alfosea (1997).

1.1.3. La Estrategia Territorial Europea (ETE)

En el ámbito europeo se ha desarrollado un documento, la ETE (1999) aprobada en Postdam, para que sea tomado como referencia por las políticas y los actores implicados en la *Ordenación Territorial* con el objetivo de favorecer un desarrollo más sostenible del territorio. Tiene un enfoque global y defiende un modelo territorial policéntrico, focalizado en los núcleos urbanos, pues es en ellos donde están los problemas sociales, económicos y ambientales más importantes del siglo XXI (Farinós, 2006). Este documento señala cinco aspectos que son necesarios para el desarrollo sostenible y que influyen principalmente en la escala de la ciudad: 1) Controlar la expansión urbana, 2) Mezclar funciones y grupos sociales en los espacios urbanos para evitar la pobreza y la exclusión social, 3) Gestionar eficientemente los recursos, 4) Reducir la movilidad motorizada obligada y 5) Proteger e incentivar el desarrollo del patrimonio natural y cultural (Serrano Rodríguez, 2006). Estos cinco puntos son características de las que generalmente carecen los municipios litorales y por tanto hay que tenerlas en cuenta para ver de introducirlas mediante las intervenciones que se puedan materializar en el futuro².

2. En el territorio valenciano, se ha desarrollado una normativa específica que sintoniza con la europea. Se trata de la "Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana". <http://www.habitatge.gva.es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496> (Consultada 02-05-2017).

1.1.4. Las Áreas Metropolitanas

A escala supramunicipal, la planificación territorial tiene unos objetivos compartidos con los aprobados en la Conferencia de Postdam de 1999, pero más concretos:

- Desarrollar un sistema metropolitano en el que se encuentran varios centros, teniendo en cuenta la relación ciudad-campo.
- Asegurar iguales condiciones de accesibilidad, conectividad y conocimiento a los distintos centros.
- Asentar el desarrollo sobre la sostenibilidad y la gobernanza (Torres, 2003).

El territorio se puede delimitar en áreas funcionales, que pueden ser fuertes o débiles. Un área será débil si está alejada de los núcleos urbanos donde se sitúan las dotaciones de uso supramunicipal que deben dar servicio a dicha zona. Para evitar este tipo de áreas es importante diseñar una correcta distribución de las dotaciones y de los servicios públicos, a fin de equiparar las condiciones de vida de todas las personas de la región. Para la correcta vertebración de las distintas áreas funcionales se deben tener en cuenta tres parámetros:

- Los nodos o núcleos urbanos de un área que tienen diferente jerarquía dependiendo de su importancia en el territorio.
- Las redes o infraestructuras de comunicación que dan acceso y conectan los distintos nodos, estructurando el territorio.
- Las dotaciones de los diferentes nodos, las cuales dan servicio tanto a la población de su núcleo urbano como a la población de otros nodos que, careciendo de dichas funciones, se encuentren en su zona de influencia (Pujadas y Font, 1998).

Los distintos núcleos urbanos de pequeño o mediano tamaño repartidos por un espacio rural determinado se relacionan entre sí conformando un sistema que proporciona los servicios necesarios a toda su población, la cual está distribuida por los distintos asentamientos. Este modo de interactuar y de proporcionar servicios configurando una unidad funcional de orden superior es equiparable, a pequeña escala, a un área metropolitana. Este modo de colaborar ayuda no sólo a la gestión de los recursos sino también a retener a la población que de manera continua venía abandonando estas zonas. Pujadas y Font (1998) identifican seis modelos de interrelación entre los núcleos urbanos repartidos por el espacio rural:

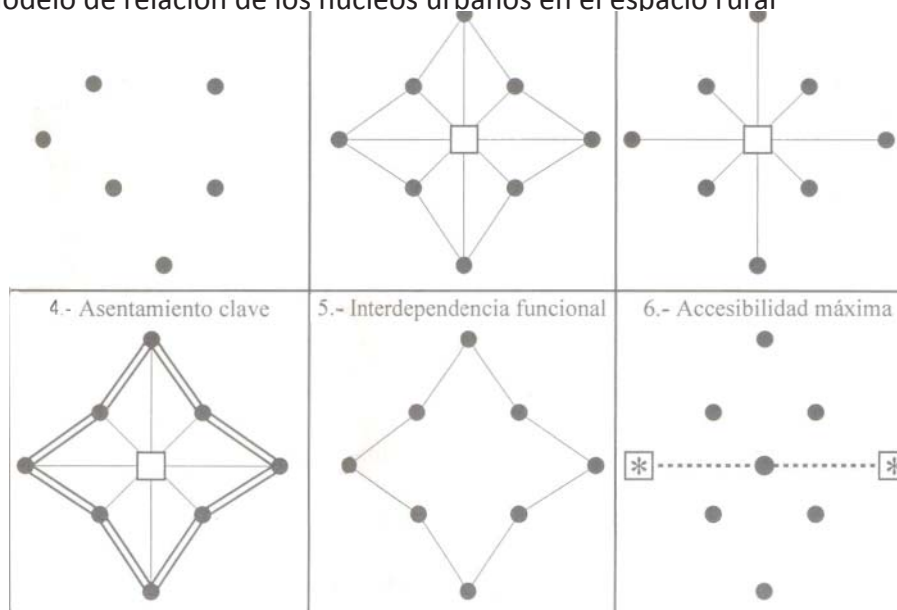
1. *Pueblos Aislados*. Los núcleos urbanos son independientes entre sí, no hay ninguno de orden superior y por tanto no hay ninguno que encabece y promueva el desarrollo del territorio.
2. *Constelación de Pueblos*. Existe un asentamiento de orden superior respecto al cual el resto se organizan, pero no adquiere un papel predominante de manera que se mantienen interrelaciones entre los de orden inferior que siguen teniendo una cierta autosuficiencia respecto a aquel.
3. *Grupo Disperso*. Los distintos núcleos urbanos, aunque mantienen servicios elementales, se organizan en torno a uno de orden superior que es el que concentra los principales servicios y actividades.
4. *Asentamiento Clave*. Variación del anterior en el que el núcleo principal adquiere ma-

yor relevancia como organizador del territorio, desarrollándose únicamente la función residencial en el resto de núcleos de orden inferior. Es decir, los núcleos de orden inferior no disponen de los servicios elementales.

5. *Interdependencia Funcional*. Existe una especialización de uso de cada uno de los núcleos urbanos del territorio de manera que dependen unos de otros. Es un modelo poco común.

6. *Accesibilidad Máxima*. Los núcleos que adquieren mayor relevancia son los que se encuentran en ejes de conexión entre dos grandes núcleos urbanos. El resto de asentamientos alejados de estos ejes, quedan marginados.

Figura 2: Modelo de relación de los núcleos urbanos en el espacio rural

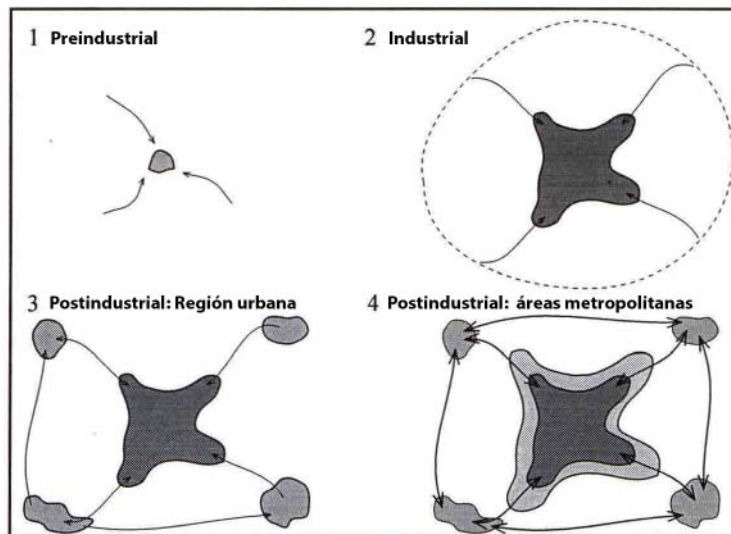


Fuente: Elaboración propia, a partir de esquemas de Pujadas y Font (1998).

Estos seis modelos de relación entre núcleos urbanos en la ruralidad son la base sobre los cuales se desarrollan las *Áreas Metropolitanas*. De este modo, la transformación de estas relaciones mantenidas por pequeños o medianos núcleos repartidos por el espacio rural hasta conformar un área metropolitana se puede dividir en cuatro fases diferenciadas:

- *Preindustrial*: El pequeño núcleo urbano está en relación con su entorno.
- *Industrial*: El núcleo urbano adquiere cierta relevancia y crece de modo compacto a partir de las infraestructuras del transporte. El crecimiento urbano se realiza sobre el entorno rural.
- *Postindustrial: Región urbana*. Surgen núcleos satélites poco relacionados entre sí alrededor del núcleo urbano principal sobre el cual gravitan.
- *Postindustrial: Conurbaciones o Áreas Metropolitanas*. Las infraestructuras del transporte permiten la dispersión del crecimiento urbano. Los núcleos secundarios adquieren protagonismo y aumenta significativamente la interrelación entre ellos y no únicamente con la ciudad principal (Herbert y Thomas, 1990).

Figura 3: Fases de la conformación de las *Áreas Metropolitanas*



Fuente: Herbert y Thomas (1990).

La definición que dio Vinuesa en 1975 para las *Áreas Metropolitanas* sigue siendo válida:

“área geográfica continua, generalmente perteneciente a circunscripciones administrativas diferentes, en las que se forma una gran aglomeración humana, que constituye un importante mercado de trabajo suficientemente diversificado, con unas fuertes relaciones de interdependencia entre los núcleos que la integran, y que ejerce además una clara posición preponderante y de dominio dentro del sistema de ciudades” (Pujadas y Font, 1998, p. 324).

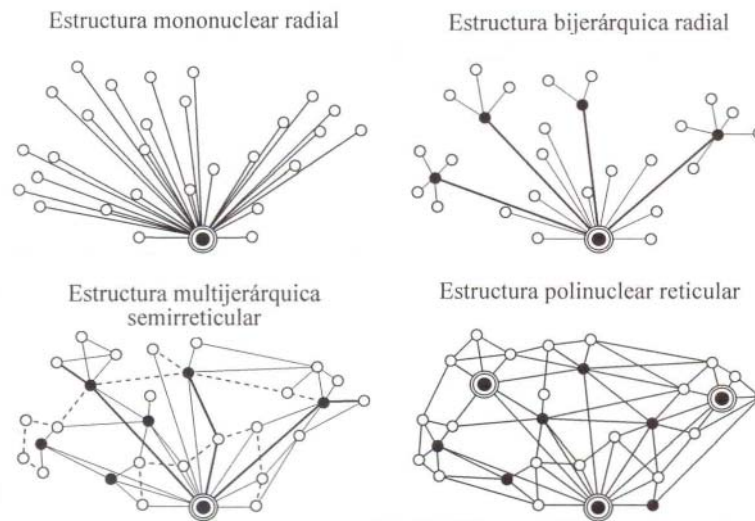
Así pues, tienen tres aspectos que las caracterizan: 1) Tener un núcleo urbano dominante sobre el conjunto del territorio de su influencia, 2) Poseer núcleos secundarios que se encuentran en ese mismo territorio y 3) Disponer de interrelaciones entre todos los núcleos, destacándose la movilidad pendular vinculada al trabajo (Pujadas y Font, 1998).

Como resultado de lo expuesto, el área metropolitana se estructura de un modo radial a partir de las infraestructuras del transporte que surgen del núcleo central y que conectan con los secundarios. A medida que el área se consolida, surge una nueva estructura concéntrica complementaria a la radial, en la cual se potencia la interconexión entre los núcleos secundarios. Esto configura distintos modelos de interacción dentro de las *Áreas Metropolitanas*:

- *Modelo Mononuclear Radial:* El núcleo central es muy potente y organiza todo el territorio al no existir centros de segundo orden con peso específico como para organizar una parte de éste;
- *Modelo Bijaerárquico Radial:* Existen núcleos secundarios que, aunque mantienen la dependencia del núcleo central, pueden organizar una parte del territorio metropolitano;
- *Modelo Multijaerárquico Semirreticular:* Variante del anterior en el cual, al existir unas fuertes interrelaciones entre los núcleos secundarios, se produce una menor dependencia del núcleo central y, en consecuencia, una mayor cohesión en el ámbito metropolitano.

- *Modelo Polinuclear Reticular*: No hay un núcleo principal sino una variedad de centros de distinto tamaño que tienen relaciones multilaterales de relevancia entre todos ellos (área metropolitana madura) (Pujadas y Font, 1998).

Figura 4: Modelos de interacción en las Áreas Metropolitanas



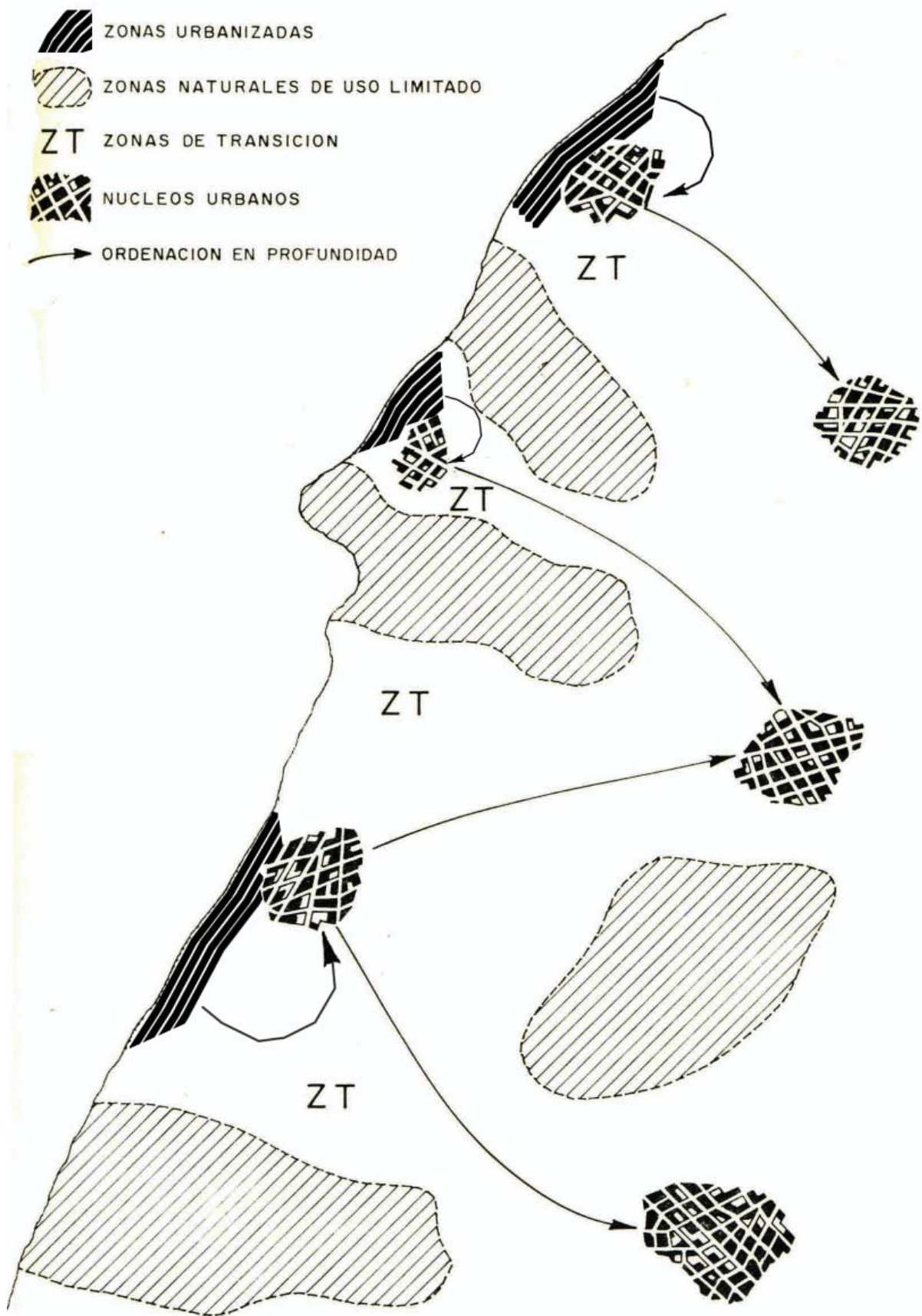
Fuente: Esquemas de Pujadas y Font (1998).

Los problemas territoriales sobrepasan los límites administrativos de los municipios. Por ello deben ser analizados desde una escala territorial y proponer políticas y acciones de ámbito supramunicipal para poder hacerles frente (Jurado, 2011). En el litoral del País Valenciano, durante el gran *boom* residencial vinculado al turismo del siglo pasado, no se tuvo en cuenta esta idea y cada municipio ha competido con los de su entorno elaborando planes urbanísticos de un fuerte carácter expansivo con la intención de atraer toda la demanda turística efectiva del territorio, lo que ha generado un sobredimensionamiento de la zona urbana en el ámbito supramunicipal (Priestley, 1996; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Sin embargo, el gobierno autonómico, la administración de ámbito superior con competencias sobre la materia, ante la constatación de este problema, optó por no regularlo y no fijar un límite al conjunto del crecimiento urbano desenfrenado que se estaba llevando a cabo en el entorno litoral. En lugar de este *laissez faire*, la Generalitat debería haber fijado unos crecimientos máximos a cada municipio, en función de las características de su emplazamiento, y un crecimiento máximo total al conjunto de los municipios involucrados mediante planes supramunicipales o directrices a los cuales se debieran supeditar los planeamientos propuestos por los distintos municipios (Burriel, 2009).

1.1.5. La Ordenación en Profundidad

La *Ordenación en Profundidad* es un concepto utilizado en la ordenación de la zona litoral que se caracteriza por proponer unas actuaciones enfocadas a mejorar y hacer más habitables los espacios turísticos masificados. Tiene dos ámbitos de influencia: la escala territorial y la escala

Figura 5: Ordenación en Profundidad a escala urbana y regional



Fuente: Reelaboración a partir de una figura en García Álvarez (1981)

urbana. Esta propuesta de actuación hace énfasis en que a la hora de plantear la *Ordenación* futura de un municipio o una zona litoral no sólo debe proponerse un tratamiento para el frente litoral, sino que hay que ampliar el ámbito de intervención y analizar también el territorio próximo que se ve influenciado por éste (las zonas que el ITUR en 1988 definía como *Litoral* y *Zona de influencia litoral*, que llegan a abarcar hasta 40 km al interior desde la costa) con la intención de conseguir dos resultados: 1) Preservar los espacios no construidos y liberar espacios al desplazar usos necesarios que no precisan estar en el frente litoral a zonas urbanizadas del municipio (escala urbana) o a zonas del interior que tengan menor impacto sobre el territorio (escala regional); y 2) Extender la influencia favorable de las actividades turísticas hacia zonas rurales del interior que tienen un menor nivel socioeconómico (Torres Alfosea, 1997).

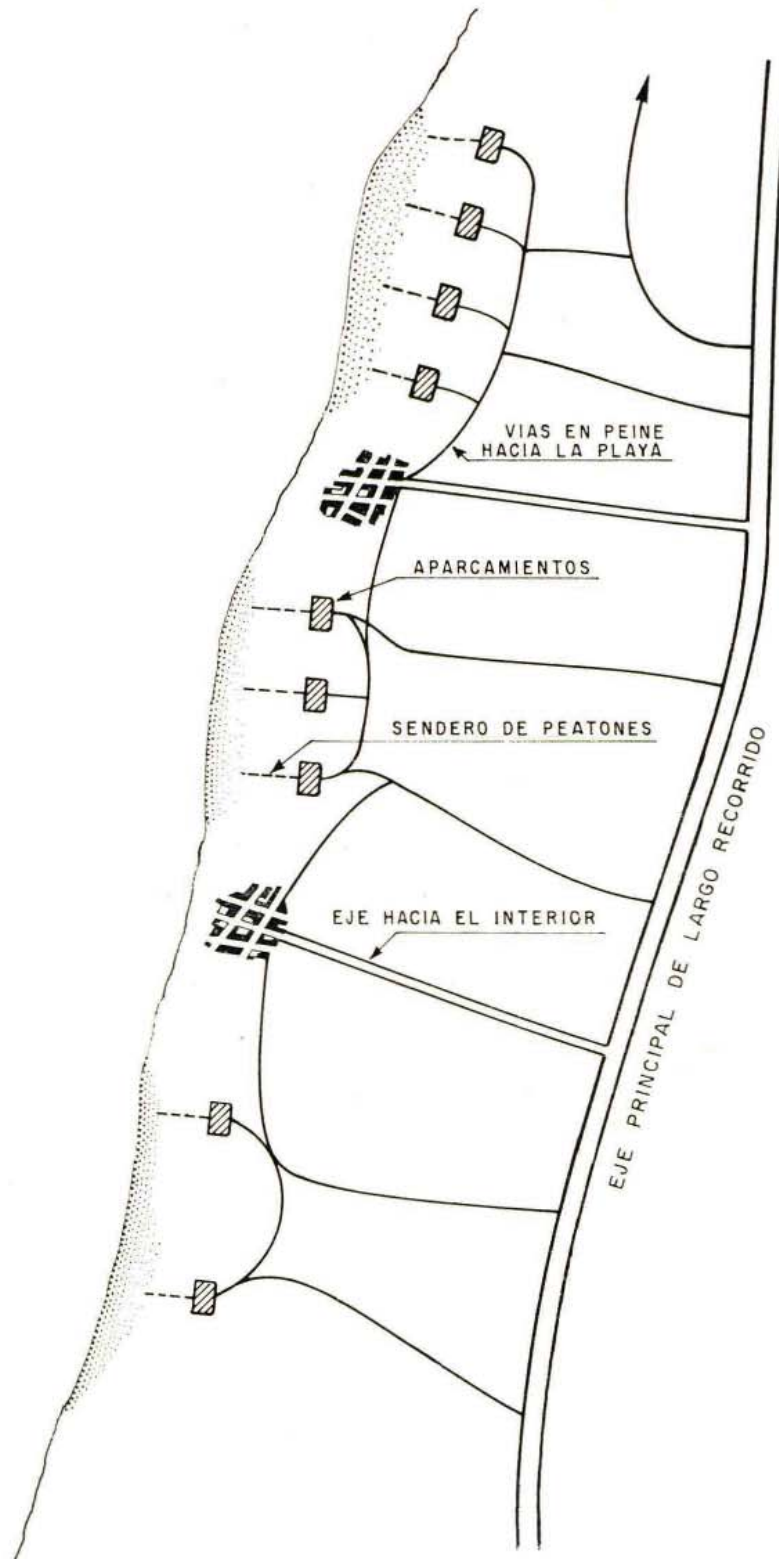
Para alcanzar el primer objetivo se debe actuar en dos escalas. A escala urbana, se debe planificar que el crecimiento debido a una demanda residencial se realice en las áreas de suelo ya urbanizadas de la parte interior (es decir, perpendicular a la línea de costa e impidiendo que la extensión se realice paralelamente al mar), y a escala supramunicipal (o municipal si el municipio dispone de varios núcleos urbanos independientes geográficamente) se debe realizar una *Ordenación* en la que se tengan en cuenta todos los núcleos y se decida, en el caso de que se necesitara aumentar la parte urbana, cuáles serían los núcleos más proclives a absorber el crecimiento y que menos afectan al entorno natural. En este caso, la *Ordenación* se podría equiparar a la de un *Área Metropolitana* de pequeña escala (dentro de un mismo municipio). No hay que olvidar que los núcleos urbanos desarrollados en contacto con la costa deben ser autosuficientes como mínimo respecto a los servicios básicos, aunque puedan depender de otros núcleos de orden superior (que normalmente son los núcleos históricos situados en el interior) para los servicios más especializados.

Las zonas litorales que se han conseguido conservar libres de edificación deben disponer de una estructura de vías de comunicación que promuevan su acceso público y que desincentiven las actuaciones que degradan el entorno. Para ello, se debe potenciar que el acceso a estas zonas de actividades recreativas se realice peatonalmente desde los núcleos urbanos. En el caso de que se requiera de un acceso rodado, éste se debe desarrollar mediante una estructura en peine que finalice en bolsas de aparcamiento suficientemente alejadas de la playa para que la llegada a ésta se realice mediante senderos peatonales (Figura 6). En consecuencia, se evitará la realización de carreteras paralelas al litoral ya que éstas “favorecen la urbanización lineal y la privatización del espacio litoral” (García Álvarez, 1981, p. 204).

El segundo objetivo tiene una gran importancia a escala territorial, pues uno de los problemas más comunes en la relación entre el turismo y la organización territorial es la poca influencia de la actividad económica ligada a éste en los municipios de interior cercanos a los municipios turísticos (Fernández Tabales, 2004). Es por ello que mediante la *Ordenación en Profundidad* se propone la realización de actuaciones que potencien los recursos paisajísticos, naturales y culturales del interior para complementar la oferta de “sol y playa” y atraer actividad económica al territorio interior (Vera Rebollo e Ivars, 2002; Fernández Tabales y Santos Pavón, 2011).

Figura 6: Esquema de red viaria litoral

ESQUEMA DE RED VIARIA LITORAL



(SEGUN "SECRETARIAT D'ETAT AU TOURISME". PARIS)

Fuente: García Álvarez (1981)

Hay que remarcar que urbanizar la parte interior del territorio de los municipios turísticos ante la masificación de éstos (Mazón y Huete, 2005), apoyándose en su orografía abrupta que permite la relación visual con el mar, no es *Ordenación en Profundidad* sino el mismo erróneo modelo urbanístico expansivo característico del turismo residencial que ha destrozado la costa mediterránea imponiéndose y apropiándose del territorio rural de interior (Vera Rebollo e Ivars, 2002; Mazón y Aledo, 2005; Nogué, 2005).

1.1.6. El paisaje como herramienta

El concepto de *Paisaje* puede ser utilizado como una herramienta en la cual apoyarse para tomar decisiones a la hora de ordenar el territorio. El paisaje es “una realidad visual fruto de la evolución física (geológica, climática, erosiva, etc.) pero también histórica y cultural” (Torres Alfosea, 1997, p. 61) y, por ello, nos puede servir de herramienta para percibir el territorio. Podemos establecer tres tipos de paisaje:

- *Paisaje Visual*: es aquel que percibimos a través de la vista cuando observamos un territorio
- *Paisaje Escondido o Estructural*: es el que se encuentra detrás de lo que observamos. Es fruto de la historia, la cultura, las actividades humanas sobre el territorio, ...
- *Paisaje Subjetivo o Esencial*: se refiere a aquellos “hitos y elementos simbólicos que nos ayudan a entenderlo y definirlo” (Torres Alfosea, 1997, p. 62). Es decir, aquellos elementos a los que otorgamos la importancia de ser los vertebradores del conjunto pues los hemos interpretado como tal y son la imagen que nos viene a la mente sobre ese territorio pese a no encontrarnos delante de él (Torres Alfosea, 1997).

En el caso específico que nos ocupa, la franja litoral, se ha producido un gran deterioro de su paisaje debido al fuerte proceso urbanizador que viene aparejado con el sector turístico (Barba y Pié, 1996b; Fernández Tabales, 2004). Los factores de este deterioro han sido: la ocupación intensiva del frente costero con nuevos asentamientos que pueden estar desarticulados del núcleo urbano tradicional; el crecimiento del núcleo histórico que en muchos casos supone la transformación de su morfología debido a que se hace de manera independiente de la estructura urbana y territorial existente; la aparición de tipologías edificatorias inexistentes en el entorno, que implican la pérdida de unidad del conjunto urbano y la diversidad de alturas de éstas; o la fragmentación formal del núcleo urbano tradicional, dando lugar a diversos asentamientos repartidos por el término municipal siguiendo una tendencia paralela a la línea de costa y, posteriormente, cuando el término litoral se acababa, extendiéndose hacia el interior (Vera Rebollo e Ivars, 2002).

Así pues, en el presente subapartado nos hemos aproximado a los municipios desde una escala regional en la que se hace necesaria la ordenación de su territorio, para luego ver las particularidades existentes en el ámbito litoral. Posteriormente nos hemos centrado en el concepto y la conformación de las *Áreas Metropolitanas* para entender los tipos de relaciones y

las influencias que se dan entre distintos municipios que están próximos entre sí. El objetivo de esta aproximación es analizar las distintas relaciones que se pueden dar entre ellos, extraer cuales de ellas son las más beneficiosas para el conjunto del territorio y las posibilidades de transformación de unas a otras. Y finalmente hemos introducido los conceptos de *Ordenación en Profundidad*, como propuesta para mejorar los municipios litorales masificados, y de paisaje, como herramienta que ayude a la toma de decisiones para la intervención en éstos.

Realizada la aproximación a escala territorial, en los siguientes tres subapartados vamos a descender a la escala urbana y nos centraremos en las características propias que definen la ciudad, en el proceso de evolución a lo largo de su historia para entender los problemas y carencias actuales y en cómo se lleva a cabo la intersección entre lo urbano y lo no urbano.

1.2. LOS VALORES DE LA CIUDAD

La segunda escala en la aproximación al análisis de un municipio es la escala urbana. A esta escala, el concepto de *Ciudad* es la unidad de referencia y el elemento más complejo debido a la cantidad de variables que la determinan. Vamos a profundizar en este concepto para analizar cuáles son sus características y los valores que aportan al hecho urbano.

1.2.1. Definiciones y delimitaciones

Para dar una definición y una delimitación del concepto de *Ciudad*, nos vamos a aproximar a él a través de los cinco criterios objetivos sintetizados por Oriol Nel·lo (1998):

Desde el punto de vista del *estatuto jurídico*, dada la delimitación administrativa de un municipio, se la considerará ciudad si supera un umbral de población residente, que habrá sido establecido previamente. Es una definición muy básica pues sólo tiene en cuenta la variable objetiva de los habitantes, sin contemplar su morfología (estructura urbana, tamaño del municipio, densidad, servicios, ...) Además, no contempla el caso de que la zona construida haya sobrepasado el límite administrativo de un municipio.

Según el criterio de las *definiciones morfológicas*, se obviará el límite administrativo y se tomará la extensión de la zona construida sin solución de continuidad como variable para determinar si es o no ciudad. Esta variable no contempla las dinámicas suburbanas desarrolladas en las últimas décadas, según las cuales un municipio puede tener varios núcleos urbanos separados entre sí, y deja también fuera de la definición la mejora urbana que ha supuesto la introducción de amplios espacios públicos que estructuran las poblaciones, ya que estos crean discontinuidades en la trama construida.

Fijándonos en el criterio de los *espacios funcionales*, se considera que un espacio urbano está configurado por las áreas (adyacentes o distantes en el territorio) que están fuertemente conectadas mediante flujos de movimiento (de personas, mercancías o información), creando una *red de relaciones* en el territorio. Sin embargo, cada función urbana tiene un espacio y un periodo en el que se desarrolla, por lo cual puede definir límites de la ciudad sensiblemente diferentes dependiendo de la función analizada.

Tomando como referencia la *estructura económica*, se determinan ciertos valores económicos y de hábitos de la población para asignar el carácter de urbano o rural a la zona analizada. Por ejemplo, “un alto porcentaje de población activa en el sector primario” se asocia a la ruralidad (Nel·lo, 1998, p. 44). Sin embargo, la homogenización económica, cultural y de las condiciones de vida entre lo rural y lo urbano ha conducido a la obsolescencia de esta clasificación.

Basándose en los *servicios y su jerarquía*, se toma la variable de cantidad de equipamientos y la diversidad funcional de éstos para determinar un valor a partir del cual considerar una zona urbana como ciudad y designar su ámbito de influencia en el territorio. Sin embargo, debido

a la mayor conectividad, puede ser que los distintos equipamientos a escala local ya no se distribuyan en una única zona urbana, sino en zonas distintas que se complementan entre sí. De este modo, una zona urbana que carezca de una dotación definida como necesaria, pero cuya ciudadanía pueda hacer uso de la que existe en una zona urbana cercana, no podrá ser considerada como ciudad.

Tabla 3: Criterios para la definición del concepto de *Ciudad*

Propiedades	Criterios					
	Estatuto jurídico	Morfología	Espacios funcionales	Estructura económica	Servicios y su jerarquía	Características
Restringido al ámbito administrativo del municipio	X				X	
Contempla morfología (estructura, tamaño, densidad, ...)		X				X
Contempla la zona construida sin solución de continuidad que sobrepasa el límite administrativo del municipio		X				X
Contempla la posibilidad de varios núcleos dentro del ámbito administrativo	X		X			X
Contempla la existencia de discontinuidades conformadas por espacios públicos que estructuran el tejido urbano	X		X		X	X
Contempla la conectividad mediante los flujos de movimiento (de personas, mercancías o información)			X			
Contraposición frente a lo rural				X		
Indicadores						
Superar un umbral de población residente	X					
Tamaño de la zona construida sin solución de continuidad		X				
Homogeneidad funcional en el espacio urbano			X			
Valores económicos				X		
Valores de los hábitos de la población				X		
Cantidad de equipamientos					X	
Existencia de todos los equipamientos considerados como necesarios					X	
Poseer todas las características propias e irrenunciables del concepto de <i>Ciudad</i>						X

Fuente: Elaboración propia.

Como hemos visto, basándonos en los cinco criterios objetivos identificados por Nel-lo, obtenemos una definición y una delimitación de la ciudad asociada a cada uno de ellos y a las varia-

bles mesurables en que se basan (número de habitantes, cantidad de equipamientos, ...). Estas definiciones y delimitaciones pueden ser iguales, parecidas, o significativamente diferentes entre sí, por lo cual no proporcionan una definición única y compartida sobre qué es la ciudad. Por este motivo, para definir el concepto de *Ciudad*, no nos basaremos en la superación o no de unos valores previamente establecidos en los indicadores analizados, sino que estableceremos cuáles son sus características propias e irrenunciables. De este modo, toda zona urbana que las cumpla la definiremos como *Ciudad*.

1.2.2. Características que identifican una ciudad

La primera característica que identifica una ciudad es la existencia de *espacio público* que vertebré y ordene todo el conjunto urbano en sus diversas unidades (manzana, barrio y ciudad). El espacio público es un espacio de relación donde la gente se expresa colectivamente y donde, por su dimensión simbólica, que le confiere monumentalidad, se facilita el encuentro, el intercambio y la mezcla de los diferentes grupos sociales favoreciendo la cohesión social y a la integración cultural (Perlado y Elorrieta, 2007). Por ello, lugares no pensados como tales, o carentes de estatuto jurídico para serlo, se pueden transformar en espacios públicos por el modo en que son utilizados por los ciudadanos (Borja, 1998). El espacio público no tiene un uso específico, sino que puede acoger una gran variedad de usos. Sus cualidades estéticas, espaciales y formales crean el sentimiento de pertenencia en los usuarios (Borja y Muxí, 2000). Es un tipo de espacio que implica “dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad” (Borja, 1998, sp), y un lugar donde se manifiestan “los problemas de injusticia social, económica y política” (Borja y Muxí, 2000, p. 23).

En segundo lugar, una ciudad debe ofrecer unos *servicios* mínimos (alcantarillado, suministro de agua, recogida de basura, ...) a los ciudadanos y disponer de todos los *equipamientos* que son requeridos en la vida diaria (institucionales, educativos, sanitarios, culturales, religiosos, deportivos y de ocio). El número de cada uno de los tipos y el menor o mayor tamaño de éstos dependerá de la población a la que debe dar servicio.

En tercer lugar, una ciudad debe acoger una amplia *variedad de usos* (residencial, comercial, dotacional y terciario) distribuidos en la trama urbana.

Una ciudad debe tener también *elementos de centralidad* que ayuden a ordenar y jerarquizar la estructura urbana. Esta función de centralidad es desarrollada normalmente por los edificios dotacionales o por los espacios públicos abiertos de estancia (plazas y parques), ya que son puntos estratégicos (a la forma y manera que establece el concepto de *Nodos* de David Lynch, del que hablaremos más adelante) donde los ciudadanos realizan las actividades urbanas. Es muy común que la centralidad generada por un edificio dotacional se vea potenciada por un espacio público abierto (una plaza) vinculado a él. Por ello, los lugares de centralidad a escala de barrio resultantes de la creación de espacio público son los mejores lugares para la localización de los equipamientos del barrio.

Por otra parte, el tamaño de las unidades donde poder realizar todas las funciones de la vida urbana cotidiana se deben basar en la *escala humana*. Es decir, el ciudadano debe ser la unidad de medida para proyectar y evaluar los espacios públicos y su relación con lo construido, las distancias existentes entre las distintas funciones cotidianas, etc.

En una ciudad debe además existir una red de *transporte público* que conecte los distintos barrios del conjunto de la zona urbana. Si la unidad de medida debe ser el ciudadano, y siguiendo esta premisa se ha alcanzado un tamaño considerable que hace inviables los desplazamientos a pie entre diferentes partes de la zona urbana, se hace necesaria la implantación de una red de transporte público. La condición de tener una red de transporte público implica dos parámetros mensurables: por un lado, que la ciudad tenga una superficie considerable (si no, no es necesario dicha red), y por otro lado, que tenga tal cantidad de población que haga viable y sostenible en el tiempo el poder ofrecer un servicio de transporte público, lo que implica una alta densidad de población. Perlado y Elorrieta (2007) la marcan en 40-45 viv/ha por debajo de la cual señalan que no se garantiza la población suficiente para poner en marcha el transporte público colectivo y para realizar los servicios y los equipamientos urbanos, un urbanismo comercial y espacios públicos con valor.

En una ciudad, por último, aunque se tiene en cuenta la presencia del vehículo privado, el *protagonismo lo debe tener el peatón* a la hora de proyectar el espacio público, de tal manera que se incentivan los desplazamientos a pie y las relaciones sociales de proximidad (Oliva i Casas, 2006).

Bajo nuestro punto de vista, las características señaladas (poseer espacio público y equipamientos estructurando la zona urbana y dotándola de elementos de centralidad; estar dotadas de los servicios urbanos; acoger variedad de usos; y primar la escala humana y los desplazamientos peatonales) son imprescindibles para el diseño de cualquier zona urbana. Pero no son suficientes para obtener una ciudad, ya que este concepto tiene un valor añadido, que exige una cierta complejidad de las estructuras físicas urbanas (*urbs*) y de las relaciones sociales que se desarrollan en ellas (*civitas*) (Capel, 2003; Oliva i Casas, 2006).

Si el conjunto de una zona urbana cumple estas características y la catalogamos como ciudad, todos sus barrios también deben cumplir dichas características. Los ítems que identifican a la ciudad, por tanto, se deben cumplir en las diferentes escalas de lo urbano: a nivel de conjunto y a nivel de las partes (barrios). Esta condición es habitual que se cumpla en ciudades históricas que han crecido con un *Patrón Denso o Mixto*. Sin embargo, es más difícil que se dé en los municipios que, fruto de la *"explosión" de la ciudad*, tienen distintos núcleos urbanos (asimilables a barrios), pues por lo general las nuevas zonas urbanas actúan como elementos independientes. En este caso, sólo si el núcleo histórico (el principal) es de una entidad significativa (dimensión en superficie y población) y cumple con las características que identifican a la ciudad, lo aislaremos e identificaremos como tal. Al resto de los núcleos del municipio los catalogaremos como simples urbanizaciones.

1.2.3. *Ciudad Pública versus Ciudad Doméstica*

Fernando Chueca Goitia, en su libro “*Breve historia del urbanismo*” de 1968, diferencia tres modelos de ciudad que cumplen las características reseñadas como propias de una ciudad: la *Ciudad Pública* del mundo clásico, donde se vive en el espacio público; la *Ciudad Doméstica* del mundo anglosajón, donde se hace vida en el interior de las viviendas; y la ciudad privada del mundo musulmán, donde la vida gira en torno al patio interior de la vivienda.

De estos tres modelos, los dos primeros son los que encontramos entremezclados en las zonas urbanas europeas actuales, que son la base sobre la que proyectar la ciudad del futuro. Vamos a analizar cada uno de ellos.

El concepto de *Ciudad Pública* engloba diferentes tipos de ciudad desarrollados a lo largo de la historia, tanto de estructura orgánica como de estructura racional. Tiene sus raíces en el origen de la ciudad histórica y se apoya fuertemente en la utilización de los espacios públicos exteriores, permitida por la benevolencia del clima mediterráneo, que favorece la creación de relaciones sociales entre los individuos. Según Josep Oliva i Casas (2006), hay nueve características que la definen:

1. La *artificialidad*. Desde el origen, este modelo se basa en la edificación, en la construcción de artefactos producidos por el hombre, y se opone al espacio abierto más o menos natural, aunque, a partir de una cierta dimensión, la ciudad requiere la creación de una red de parques urbanos que la estructure.
2. La *continuidad/compacidad* implica la ausencia de discontinuidades edificatorias en la trama urbana y la inexistencia de elementos que generen límites físicos o psicológicos (lo que Lynch llama *bordes*) que impidan al ciudadano moverse libremente por la trama urbana.
3. La *formalización del espacio*. Éste debe estar acotado, delimitado, modelado y ser percibido claramente como tal, mediante la utilización de lo construido. Es por ello que debe existir una fuerte relación entre la calle y la alineación de las fachadas de los edificios que la delimitan.
4. La *mezcla de usos* (residencial, comercial, terciario, dotacional) debe darse tanto en los edificios (uso residencial en las plantas altas y otros usos en las plantas inferiores, sobre todo a nivel de calle) como en la trama urbana para conseguir la continua realización de distintas actividades en la calle. Esta generación de vida urbana se aprecia cuando distintos grupos de personas utilizan el espacio público en diferentes horarios. Se deben evitar “las concentraciones de un uso específico que forman una gran unidad homogénea” (Oliva i Casas, 2006, p. 30) ya que son la causa de que los espacios queden desiertos y sin vida durante diversos periodos a lo largo del día (Borja y Muxí, 2000; Rueda, 2006).
5. El espacio público debe vertebrar todos los elementos que configuran la ciudad. Éste debe tener una doble vertiente: por un lado, facilitar el desplazamiento de vehículos y personas, y por otro, configurar lugares de estancia, de encuentro y de intercambio.
6. La *ventana a la calle* (preferimos este término al utilizado por Josep Oliva i Casas *Fachada*

a la calle, el cual nos parece que se puede confundir con la *formalización del espacio público*). Todos los edificios se abren a la calle con la voluntad de “participar y contribuir al hecho urbano” (Oliva i Casas, 2006, p. 29). En el caso de las plantas bajas, la existencia de tiendas permite permeabilidad y transparencia y generar vida urbana, pues hace más agradables los movimientos de los ciudadanos por el espacio público y confiere seguridad. El hecho de que haya gente en la calle es el modo más eficaz de que un espacio público sea percibido como seguro (Borja y Muxí, 2000).

7. El *carácter difuso*. Este concepto tiene un doble significado: por un lado, repartir las unidades que estructuran la ciudad por toda la zona urbana; y por otro lado, la predominancia de las unidades de pequeña y mediana escala en detrimento de las de gran escala.

8. La *prioridad del peatón* tanto en los espacios proyectados para la estancia al exterior como en la jerarquía de los desplazamientos (Perlado y Elorrieta, 2007). La red viaria está supeditada a la peatonal para no crear discontinuidades en esta última. Lo conveniente es que en los casos en los que interactúan el uso peatonal y el motorizado, se dote de mayor sección al primero sin expulsar al segundo, pues el motorizado le proporciona seguridad (Borja y Muxí, 2000).

9. La *actitud de la arquitectura*. Ésta debe supeditarse al urbanismo, es decir, a los intereses generales de la ciudad. Las edificaciones deben someterse a la continuidad y a la formalización del espacio en la trama homogénea de su entorno. Sólo en casos puntuales es aconsejable que aparezcan edificaciones que la quebranten, singularizándose y convirtiéndose en elementos de referencia. Pese a la homogeneidad espacial requerida, se debe promover el diseño de las fachadas para crear una diversidad de imágenes en el paisaje urbano.

El paradigma de este modelo es la ciudad mediterránea, que se caracteriza por ser compacta, densa, multifuncional y heterogénea, y por tener continuidad formal (Naredo, 1997; Rueda, 2006). Es un modelo que aumenta la complejidad del espacio urbano al proporcionar, incentivar y facilitar los contactos, los intercambios, la regulación y la comunicación entre todas las personas que en ella interactúan (Estal y otros, 2014); que promueve la confluencia en un mismo espacio físico de distintos tipos de personas y de diversas actividades, lo que favorece la cohesión social, la estabilidad, la madurez y la conformación de una estructura económica competitiva. Además, como consecuencia de todo lo anterior, mejora la calidad ambiental al ahorrar en la utilización de suelo, energía y recursos materiales, lo que permite que se preserven los espacios agrícolas y naturales que están a su alrededor. Y todo ello repercute sobre el ciudadano, pues tiene una mejor habitabilidad y calidad de vida, que se manifiesta en la menor contaminación atmosférica, visual y sonora, y mayor seguridad vial al incentivar los desplazamientos a pie y en transporte público (Borja y Muxí, 2000; Rueda, 2006).

El otro modelo, la *Ciudad Doméstica*, es un fenómeno reciente (siglo XX) que tiene dos orígenes. Por un lado, la ciudad racionalista del Movimiento Moderno, cuya base teórica se sustenta en la cultura suburbana anglosajona y nórdica, y por otro lado, el liberalismo norteamericano en el cual el proyecto de ciudad es entregado a los promotores privados (Oliva i Casas, 2006). Este modelo es la antítesis de la *Ciudad Pública* pues defiende lo opuesto a sus nueve

características: Hay un *rechazo de la artificialidad*, promoviéndose la introducción de vegetación entre la edificación de la zona urbana, la cual se transforma en suburbana. Esto genera *discontinuidades del espacio construido* y que el *espacio público no esté delimitado* por la edificación, de manera que *se diluye la percepción de la calle*. El *espacio público es entonces residual y amorfo*, resultado del vacío dejado por los volúmenes proyectados. Al carecer de una idea homogénea de conjunto (volumetrías, alturas, alineaciones,...), las edificaciones no se supeditan al conjunto (urbanismo), sino que cada una busca su propia significación y ostentación (*protagonismo de la arquitectura*).

Los distintos *usos* de la zona urbana *están distribuidos separadamente* por el conjunto de la ciudad, de modo que cada barrio está especializado en un solo uso, lo que lo hace ser homogéneo en su conjunto pero completamente distinto de los adyacentes. De este modo, destaca la existencia de unidades de gran escala en detrimento de las de pequeña y mediana escala, que son escasas. Esta *especialización en un único uso* hace que, para poder realizar las funciones de la vida cotidiana, se necesiten más desplazamientos y que estos sean más largos, exigiendo un mayor tiempo para realizarlos, lo que aboca al ciudadano a la utilización del *vehículo propio*, que *se convierte en la unidad de medida* de este tipo de ciudad (Perlado y Elorrieta, 2007). Estas características conducen a una saturación de la red de movilidad a causa del tráfico masivo generado por el aumento de los viajes motorizados, los cuales deben cubrir cada vez una mayor distancia, lo que genera un aumento del coste de recursos (materiales y energéticos) y de tiempo (Oliva i Casas, 2006; Rueda 2006). Este modelo de *Ciudad* promueve la segregación social y la dilución del sentido de civitas característico del concepto de *Ciudad* al configurarse distintos barrios, espacios y unidades habitacionales en función de los niveles de renta de los ciudadanos (Borja y Muxí, 2000; Rueda 2006; Perlado y Elorrieta, 2007).

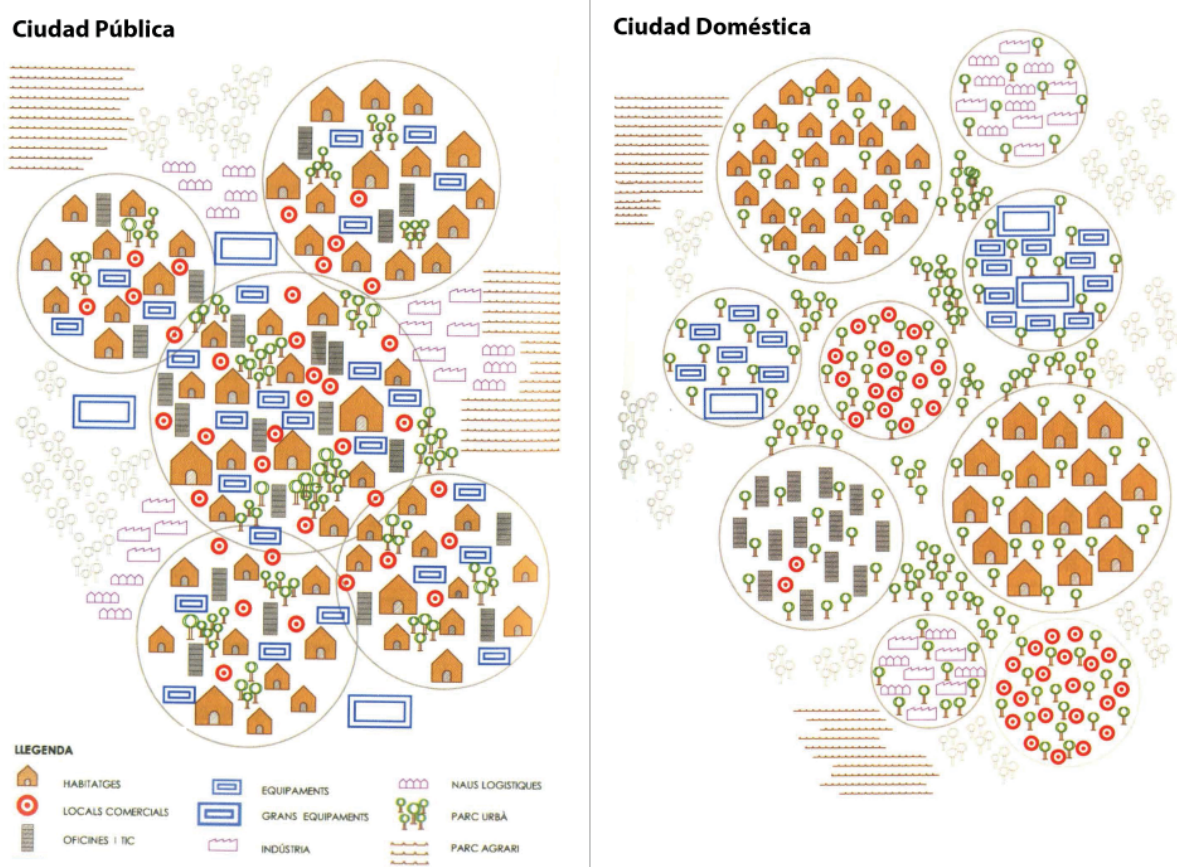
Tabla 4: Comparación de las características entre la *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*

<i>Ciudad Pública</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>
Artificialidad	Introducción de vegetación entre los edificios
Continuidad y compacidad del espacio construido	Discontinuidad del espacio construido
Espacio público acotado, delimitado, modelado y percibido como unidad	Espacio público no delimitado
Mezcla de usos	Usos separados
Espacio público vertebrador	Espacio público residual y amorfo
Relación de las viviendas con la calle	Dilución de la percepción de la calle
Unidades estructurantes de pequeña o mediana escala repartidas por la zona urbana	Unidades de gran escala que se especializan en un solo uso
Prioridad del peatón	Prioridad del Coche
Arquitectura supeditada al urbanismo	Protagonismo de la arquitectura

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

Un ejemplo de este modelo son las intervenciones acometidas para regenerar las zonas urbanas devastadas después de la Segunda Guerra Mundial, en las cuales, siguiendo las propuestas urbanísticas del Movimiento Moderno recogidas en la Carta de Atenas de 1933, se construyen edificios de mayor altura para mantener una densidad parecida mientras se libera espacio libre a su alrededor para la introducción de la naturaleza (Oliva i Casas, 2006), configurando núcleos urbanos en los que al espacio público se le asignó un uso específico que expulsaba al resto de usos posibles y, consecuentemente, ponía trabas a la diversidad de gentes y actividades (Borja y Muxí, 2000; Estal y otros, 2014).

Figura 7: Esquemas comparativos entre la *Ciudad Pública* y la *Ciudad Doméstica*



Fuente: Esquemas de Oliva i Casas (2006)

1.2.4. La mal llamada *Ciudad Difusa*

El término de *città difusa* fue introducido por Francesco Indovina en 1990, para identificar un tipo de relación urbana detectado a partir de un caso de análisis concreto (el territorio existente entre las ciudades de Venecia, Padua i Treviso), que define como “la evolución de la urbanización difusa” (Indovina, 2006, p. 25). Indovina defiende que, aunque hay grandes discontinuidades físicas entre las zonas construidas del caso de estudio, no cumpliendo por tanto el carácter morfológico propio de la ciudad histórica, en él ya aparecen elementos organizativos, funcionales, sociales y de uso característicos del fenómeno urbano. Según este autor,

la diferencia con el concepto de *Ciudad* sólo radica en que esta zona urbana “no presenta los caracteres de densidad, intensidad y solución de continuidad típicos de la ciudad [histórica]” (Indovina, 2006, p. 26).

Sin embargo, como puntualiza el geógrafo Francesc Muñoz (2005), el término *Città Difusa* debe entenderse solamente como la teorización del caso de estudio concreto analizado por Indovina, y no se puede generalizar como modelo porque, a diferencia de lo que es habitual en las *Áreas Metropolitanas* europeas, se caracteriza por la ausencia de una ciudad central que jerarquice las relaciones metropolitanas. Es por ello que se trata de un caso muy concreto y específico alejado de la realidad de las regiones urbanas europeas y sobre todo de aquellas situadas en la zona mediterránea, surgidas a partir de la existencia de un núcleo urbano histórico fuerte.

Mientras el término urbanización se refiere solamente a la parte física del crecimiento de la *urbs* y a su expansión por el territorio, el término ciudad tiene unas características (vistas anteriormente) y unas connotaciones sociales, culturales y políticas asociadas a la idea de *civitas*. Francesc Muñoz (2005) propone que se utilice el término *Urbanización Difusa* para referirnos a estas nuevas áreas urbanas surgidas de los procesos de *Dispersión* y *Metropolización* (de las que hablaremos más adelante) para no tener que evaluar si cumplen las connotaciones asociadas a *civitas*. Por nuestra parte, consideramos que, basándonos en las características intrínsecas del concepto de *Ciudad* definidas previamente, no existe tal evolución de *Urbanización Difusa* a *Ciudad Difusa* defendida por Indovina, ya que no cumple ninguna de éstas: el espacio público no es proyectado sino que es el espacio residual después de la edificación; hay una carencia de equipamientos y de servicios requeridos; no hay variedad de usos, sino una especialización (normalmente residencial); tienen una escala que toma como referencia el coche debido a las grandes distancias generadas, razón por lo cual éste prevalece sobre el peatón; y carecen de una red de transporte público.

Por ello descartamos el término de *Ciudad Difusa*, ya que no por llamar de tal modo a este tipo de urbanización, ésta adquiere las características intrínsecas de la *Ciudad*. Sin embargo, hay que constatar que esta urbanización difusa es fruto de la “explosión” de la ciudad histórica. Así pues, es una plasmación de cómo han evolucionado las ciudades a partir del pasado siglo, pero no por tener el origen en la ciudad tienen que mantener los valores que la definen.

De hecho, hay que destacar que el propio Indovina, al menos ocho años después de acuñar el concepto de *Città Difusa*, ya era conocedor de los puntos débiles del término y por ello argumentaba de la siguiente forma para minimizarlos y justificar su uso:

“si fos possible definir la ciutat només i exclusivament pels seus elements morfològics (densitat, intensitat i absència de solució de continuïtat), aleshores els fenòmens d’organització de l’espai que estem analitzant no podrien ésser atribuïts al fenomen urbà; però si, contrariàment, la ciutat hagués d’ésser caracteritzada també per funcions particulars i específiques, per la dotació d’equipaments i serveis, per les relacions socials i econòmiques que s’hi desenvolupen i per una cultura específica, ales-

hores potser el terme «ciutat difusa» podria resultar idoni per descriure una forma particular d'organització de l'espai que seria també diferent pel que fa a les seves connotacions morfològiques respecte a la ciutat. El concepte «ciutat difusa» potser expressa una certa contradicció en els seus propis termes (en un cert sentit, «difusa» es contraposa a «ciutat»), però sembla que permet una bona intel·ligibilitat.” (Indovina, 1998, p. 24)

También descartamos la utilización de aquellos términos que, haciendo referencia a las *Áreas Metropolitanas*, introducen el concepto de *Ciudad* (*Ciudad-Región, Ciudad-Territorio, Ciudad de Ciudades*) pues nos encontramos a una escala territorial. Aunque asimiláramos los distintos núcleos urbanos a la escala de barrio y cumplieran las características que identifican las ciudades, no lo harían en el conjunto ya que a esa escala el hombre no es la unidad de medida ni hay primacía del peatón en los desplazamientos. Por ello, entendemos que hablar de *Ciudad* cuando estamos a escala territorial es incongruente y produce confusión.

1.3. LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD

Hasta llegar a la complejidad que encontramos en las ciudades actuales, se ha producido a lo largo del tiempo una evolución de su morfología y de su estructura urbana motivada por distintos sucesos acaecidos en su historia. En este subcapítulo vamos a investigar esa evolución desde el asentamiento que le dio origen, cuáles fueron los elementos que impulsaron esas transformaciones y cuáles han sido los resultados de éstas, muchas de las cuales son incongruentes con la esencia de la ciudad analizada anteriormente.

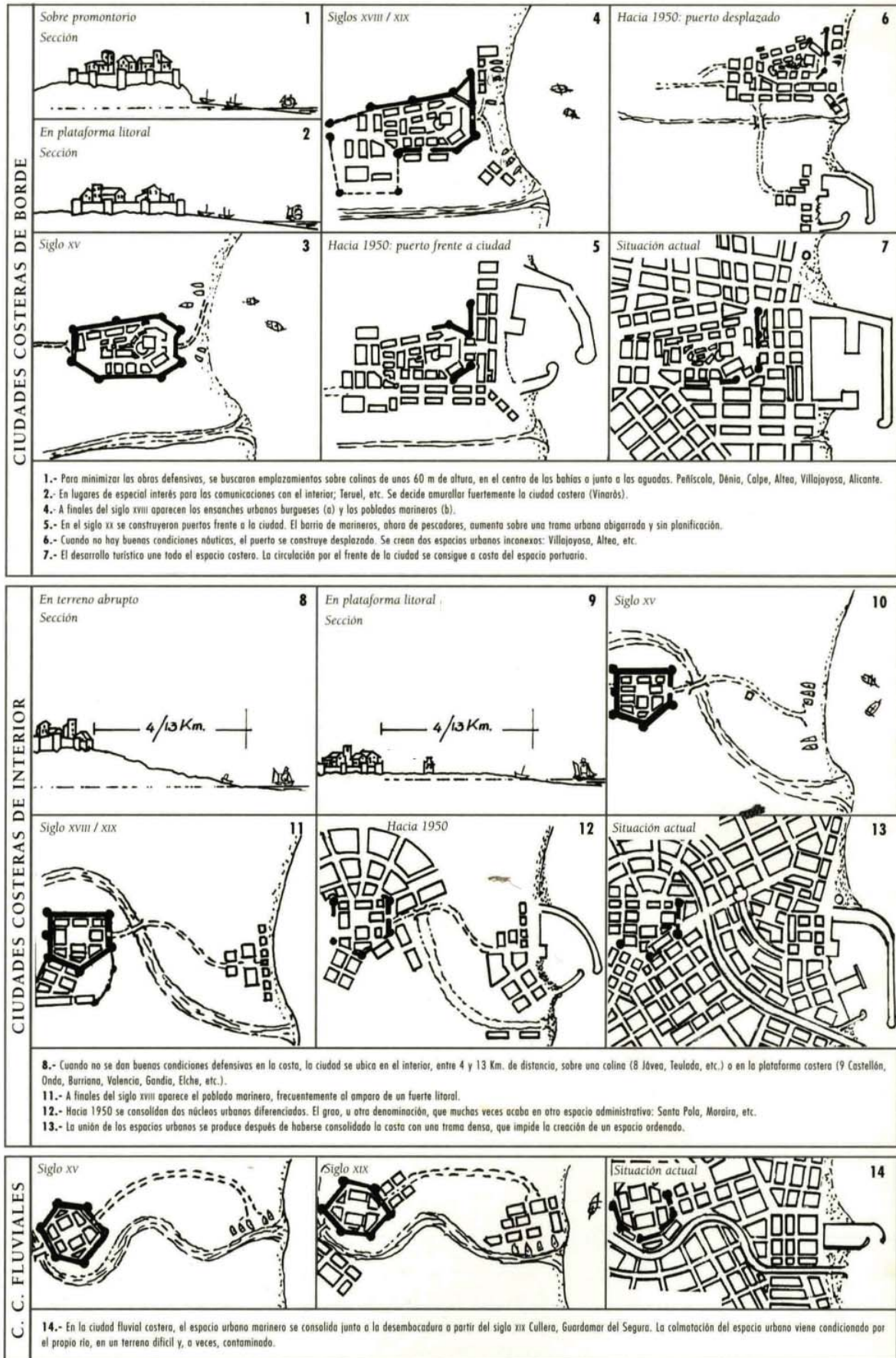
1.3.1. El crecimiento de la ciudad

La población de la antigua Mesopotamia (en la actualidad la región de Irak), entre el cuarto y el tercer milenio antes de Cristo, tiende a agruparse por cuestiones estratégicas (facilidad de intercambio, aunar esfuerzos en aras de mejorar la protección frente a enemigos, potenciar las relaciones sociales entre los individuos, ...) conformando agrupaciones de viviendas y dando lugar al germen de lo que se conoce como la *ciudad tradicional*. Éste modo de vivir en común se extiende a Egipto, de donde salta y se disemina en dos direcciones opuestas: por un lado, en dirección Este hacia la India y China, y por el otro hacia el Oeste, influyendo a los territorios mediterráneos. Este modelo de *Ciudad*, que se caracteriza por tener una estructura de núcleos habitados compactos y densos desarrollados sobre una trama de calles y plazas con acotadas diferencias morfológicas (la griega-romana, la medieval, ...), sufrirá pocas variaciones hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la Revolución Industrial modifica las necesidades del modelo (Oliva i Casas, 2006).

La aparición de los primeros núcleos de población está vinculada principalmente a la funcionalidad de su localización geográfica. Así pues, los factores que condicionan dicha implantación son básicamente dos: la proximidad a las materias primas y la defensa ante los enemigos. Es por ello que se suelen situar vinculados a ríos de los cuales extraer agua y/o a terrenos (espacios lagunares, por ejemplo) de donde poder obtener los alimentos; en lugares que estén en las rutas comerciales entre otros asentamientos ya consolidados; o en lugares elevados (promontorios) del territorio que faciliten un control visual sobre el entorno y la defensa del núcleo poblacional (Ferrer Marsal, 2002; Esteban, 2006). Las agrupaciones aparecen por ello en el interior del territorio a una cierta distancia de la zona litoral, de manera que: se evite el peligro de ataques marítimos por parte de piratas, se dispongan de terrenos con valor agrícola (en contraposición al escaso valor de los terrenos cercanos al agua marina y con exposición a los vientos húmedos que origina un ambiente nocivo para el cultivo) y, en función de la orografía existente, se pueda disponer de un control visual sobre el territorio (Ferrer Marsal, 2002).

Estos núcleos crecen y a medida que aumenta su importancia en el territorio necesitan de una mayor protección frente a los ataques externos. Esta es la razón por la cual las ciudades se amurallan. La muralla crea un elemento físico que protege del exterior y que permite el

Figura 8: Tipología y evolución de las ciudades costeras del litoral valenciano



Fuente: Ferrer Marsal (2002)

control de acceso al interior, pero que acota el crecimiento de la zona urbana a los límites definidos por su traza sobre el territorio. Es por ello que cuando se realiza ésta se deja en el interior terreno para permitir el futuro crecimiento de la urbe. Así pues, podemos decir que el elemento defensivo construido (en aquellas urbes cuya relevancia económica les permite acometer dicha intervención) y los accidentes geográficos del territorio en el que se encuentra son los que marcan el modo en el que se expande la zona construida. Así, mientras existe el peligro de que la población sea invadida, el límite estará marcado fuertemente en el territorio por el elemento defensivo, el cual estará supeditado a la orografía del emplazamiento con el objetivo de obtener la máxima funcionalidad con el menor coste. Dicho elemento defensivo podrá ser modificado en su recorrido con el fin de permitir una expansión de la zona construida. Podemos ver un ejemplo de este tipo de actuación en la ciudad de Valencia, entre la traza de la muralla árabe y la traza de la muralla cristiana.

Así pues, la muralla se convierte en el elemento que contiene el crecimiento de la zona urbana y, una vez consumido todo el terreno previsto para el aumento de tamaño de la misma, obliga a una densificación extrema de la zona construida, con consecuencias importantes en cuanto a la insalubridad y habitabilidad. Hacia finales del siglo XIX, cuando ya no es necesaria para su defensa, la muralla se eliminará para permitir la expansión de la urbe (Nel-lo, 1998; Chiner Vives, 2006). Será en este momento cuando se pongan de manifiesto claramente las condiciones orográficas del emplazamiento, ya que marcarán la dirección en la cual se planificará la expansión, por ser la más lógica y económicamente viable, mediante “expectativas de crecimiento plasmadas en Planes de Ensanche y después en Planes de Extensión y Proyectos Generales de Urbanización” (Peñín, 1983, p. 74). En el ejemplo de Valencia podemos observar que el recorrido del río será un límite físico que condicionará la expansión de la ciudad, propiciando que se produzca en la dirección opuesta al cauce.

Los asentamientos, como hemos visto, se disponen sobre un territorio sin catalogar y van creciendo en tamaño. Es cuando éste toma una cierta entidad cuando por contraposición podemos diferenciar dos usos básicos: espacio donde se vive y espacio del cual se extraen réditos para la supervivencia. De este modo se da origen a la diferenciación entre suelo urbano (aquel con funciones para la vida en común de una comunidad) y suelo rural (aquel espacio que se contrapone al anterior). Esta diferenciación sufrirá una pequeña modificación cuando sea necesaria la aparición de la muralla como elemento defensivo: como su construcción tiene un coste significativo, no se limitará únicamente a cercar la zona construida sino que abarcará una parte del suelo rural que se utilizará como tal mientras las necesidades residenciales de la población no lo requieran. Así, el término *suelo urbano*, con la aparición de este elemento artificial tan potente (la fortificación), se dota de contenido: es aquel terreno con edificaciones construidas basándose en una trama o estructura más aquel otro terreno que, aun no siéndolo, ha sido acotado por un elemento físico artificial y cuyo uso futuro es acoger el crecimiento de la zona construida. Con la desaparición de los elementos físicos que acotan la zona urbana pierde el sentido ese espacio previsto para el futuro crecimiento ya que no hay límite que lo acote. Es en este momento cuando surge el término *suelo urbanizable*, que es el terreno que,

ya sin límites físicos, se cataloga para que se produzca el futuro crecimiento de la zona urbana. Podemos afirmar, en resumen, que el *suelo urbano* (con funciones urbanas) es aquel *suelo rural* (sin dichas funciones) que ha sido transformado morfológicamente por la aparición de dichas funciones. En consecuencia, lo urbano se realiza mediante la transformación del terreno rural.

Esto, la transformación del suelo rural en urbano previo paso por la catalogación de urbanizable, ha generado desde la segunda mitad del siglo XX una fuerte presión sobre las zonas perimetrales de las zonas urbanas, las cuales se convierten en “suelos en espera” de ser urbanizados. La gran diferencia económica existente entre el rendimiento del uso del suelo rural y el precio que adopta el suelo por el simple hecho de poder ser edificado, hace que se abandone el trabajo en estos terrenos esperando una futura recalificación que otorgue grandes plusvalías al propietario, por lo que se incorporan al mercado inmobiliario mucho antes de su recalificación (Perlado y Elorrieta, 2007).

En el caso valenciano, por las particularidades del territorio (oroográficas, climatológicas, ...), ese territorio, que no es urbano, es utilizado como un recurso productivo de alimentos y tiene una gran influencia en la economía del municipio. Así pues, la expansión de la zona urbana, significativa sobre todo en el siglo XX, se produce mediante el consumo de la huerta circundante siguiendo una planificación que busca obtener el mayor aprovechamiento posible de las infraestructuras ya materializadas (Ramírez, 1983). Así pues, a causa de esta dinámica que hace que el crecimiento de la zona urbana se apoye inicialmente en las infraestructuras existentes (principalmente arterias de tránsito), ésta no crece homogéneamente formando radios concéntricos, sino que aparecen distintas zonas urbanas conectadas con el núcleo primigenio y una zona rural (que mantiene el uso productivo de la tierra) que ha quedado enclavada entre los distintos crecimientos urbanos. De este modo encontramos una intensa relación entre lo rural y lo urbano, en todo su perímetro de confluencia que, como se ha dicho, no se corresponde con una circunferencia. Esta pieza rural/natural hace de macla entre dos zonas urbanas y será el espacio que se colmatará con una expansión posterior de la zona urbana o se integrará en ella como *espacio público con vegetación*.

1.3.2. Las migraciones en la configuración de la ciudad

Históricamente, las urbes que se desarrollaron a mayor velocidad se convirtieron en focos de atracción para la población de los pequeños núcleos urbanos, ya que al haber más actividades, comercio, intercambio, etc. existía una mayor posibilidad de tener oportunidades laborales y en consecuencia de aspirar a una mejor calidad de vida. Este proceso es unidireccional, de población rural que se desplaza del campo a la ciudad en búsqueda de una vida mejor. Esta población, que se traslada a los centros de actividades, dejará atrás en su desplazamiento las tareas agrícolas (obtención de las materias primas pertenecientes al sector primario) para encargarse de las tareas de transformación de éstas para su comercialización (sector secundario). De este modo, se da una acción encadenada: las localidades que más se han desarrollado

atraen a un mayor número de población que buscan una mejor calidad de vida, lo que hace que la zona urbana deba crecer para dar cabida a estos nuevos residentes. Así pues, se puso en el mercado suelo en función de lo que era más rentable para el sistema económico: en las ciudades más desarrolladas y en las regiones más industrializadas (Peñín, 1983). Hasta que esa zona urbana que atrae a la población no adquiere un tamaño excesivo, esa relación entre lo urbano y lo rural (descrita en el apartado anterior) se da de una manera fluida. Sin embargo, a medida que la zona urbana crece en tamaño, la relación directa entre lo urbano y lo rural se va debilitando, al crecer las distancias para relacionarse con la naturaleza desde el interior de la zona urbana, hasta el punto de que los ciudadanos empiezan a idealizar el vivir en contacto con la naturaleza. El primer proceso de migración moderno se produjo como consecuencia de la revolución industrial, que provocó un gran reclamo de mano de obra hacia las ciudades, donde se implantaban las fábricas, generando una gran masificación de personas pese al enorme crecimiento de éstas para acoger a los nuevos habitantes (Pesci, 2003), y provocando unas condiciones de vida insalubres que hacen que surja un sentimiento de añoranza del territorio rural del que provienen. Estas condiciones crearán el caldo de cultivo para las propuestas anti-urbanas, como el movimiento urbanístico de las ciudades-jardín encabezado por Howard (Christiaanse, 2001). Ya en la segunda mitad del siglo XIX se dan casos de desplazamiento hacia la periferia de industrias y de residencias de las clases medias huyendo de la aglomeración de las áreas centrales (Monclús, 1998).

Fruto de estas condiciones, el proceso, que hasta entonces había sido unidireccional con desplazamientos migratorios hacia las ciudades, se convierte desde las primeras décadas del siglo XX en bidireccional cuando aparece una voluntad significativa de retorno a la naturaleza. Es representativo, como consecuencia de la crisis económica, que en 1930 en Estados Unidos se produce una mayor salida de las ciudades hacia las zonas rurales que de llegadas a éstas (Sert, 1942). Cuando la ciudad moderna, con su crecimiento desordenado, rompe los lazos con el pasado y lo hace sin tener en cuenta la existencia del entorno rural de su perímetro, se genera una desafección del ciudadano hacia la ciudad que le hace volver la mirada hacia el campo (lo rural/natural) y pensar en un plano individualista (Ramírez, 1983).

La ciudad de inicios de siglo XX no ha perdido las características que la han convertido en foco de atracción (intercambio, variedad de actividades, ...), sino que el rápido crecimiento desorganizado y poco planificado que ha sufrido ha hecho que se debilite la relación inicial existente entre lo urbano y lo rural (Fariña Tojo, 2006). Esta circunstancia la sufren los ciudadanos ya que repercute en su calidad de vida. La aparición y potenciación de los medios de transporte colectivos les permitirá aprovechar los fines de semana para escapar de la ciudad y reencontrarse con la naturaleza (Duocastella, 1966). A principios de siglo XX, se populariza el ferrocarril como transporte colectivo que permite el primer éxodo (de ida y vuelta) puntual y concentrado hacia la naturaleza durante los fines de semana o los periodos de vacaciones. De una forma muy gráfica escribía Josep Lluís Sert en 1942:

“Els caps de setmana i les vacances d’estiu revelen la ciutat en la seva realitat més rigurosa. Com a lloc de treball, ha deixat de funcionar; com a lloc per a viure-hi, ha

estat abandonada. Els homes han fugit de l'asfalt ardent per anar a buscar la llibertat de la natura: un espai per a jugar al aire lliure i al sol" (Sert, 1942, p. 95).

Es significativa la contraposición simbólica de la cita: la ciudad representada mediante un material eminentemente urbano (asfalto) del que hay que huir, frente a la naturaleza donde hay libertad, espacio para jugar, y condiciones beneficiosas (aire libre y sol) que se dan por inexistentes en la urbe.

Pero el ferrocarril no sólo permite una fácil movilidad hacia el exterior de las ciudades, sino que conecta éstas con los municipios de su entorno cercano de una forma potente. Las infraestructuras ferroviarias se convierten en los elementos que dirigen y sustentan el crecimiento urbano, ya que aprovechándose de su estructura lineal se sitúan, vinculadas con las paradas del trayecto, áreas industriales y zonas residenciales fuera de los límites estrictos de la ciudad, buscando unas condiciones más saludables (tanto de trabajo como de vida). La popularización del automóvil entre la clase media será el otro momento clave en el proceso de la expansión de la urbanización, ya que permitirá un crecimiento que ya no es lineal y concentrado entorno a ciertos focos (las estaciones del ferrocarril) sino radial en todas las direcciones (ya que se pueden beneficiar de todas las infraestructuras viarias, sin las limitaciones de conexión a través de las estaciones que tiene el ferrocarril) permitiendo que se colonicen zonas más alejadas del centro urbano (Muñoz, 2005; Esteban, 2006; Fariña Tojo, 2006).

Todas estas características comentadas (la desafección de la vida en las ciudades, la idealización de las condiciones de vida en el campo y la reducción de las distancias por la aparición de los nuevos medios del transporte producidos por la incipiente industria), unidas a la diferencia de precios entre las residencias en la corona metropolitana y la ciudad-centro, provocan que se produzca un cambio sustancial en el comportamiento histórico de las personas: la separación entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo (Esteban, 2006).

Los nuevos medios de transporte acortan las distancias entre las distintas poblaciones. Además, gracias a la evolución de la industria automovilística, el precio de los coches desciende mientras que el de las viviendas, que se fabricaban una a una, sigue aumentando. Estas dos circunstancias económicas hacen que las familias que no podían aspirar a una vivienda en la ciudad, sí pudieran hacerlo en las afueras y además comprar un coche con el cual desplazarse hasta los espacios funcionales (trabajo, ocio, intercambio...) (Perlado y Elorrieta, 2007). Este hecho ya lo había puesto de relieve el arquitecto Walter Gropius a principios del siglo XX para explicar la creciente *Suburbanización* que se estaba produciendo en las ciudades norteamericanas (Ponce Herrero, 2006).

La deslocalización de las personas respecto al lugar de trabajo, permitida por la irrupción de los nuevos medios de transporte, se debe a la búsqueda de unos estándares (salubridad, relación con la naturaleza, ...) que la ciudad no satisface o a la imposibilidad para muchas familias de aspirar a la propiedad de una vivienda en la ciudad por su alto coste. La separación del lugar de trabajo del de residencia provoca un cambio en el comportamiento de las personas y es el detonante de la expansión de la zona urbana por todo el territorio, dando origen

a la desaparición de los límites que hacían viable funcionalmente el tamaño de una ciudad (Perlado y Elorrieta, 2007).

1.3.3. La “explosión” de la ciudad

En el territorio la zona urbana se propaga y “expande sin solución de continuidad, de la mano de los avances en las comunicaciones (vehículos, infraestructuras e infoestructuras), que no hacen sino responder a nuevas demandas ciudadanas, que buscan mayor autonomía individual y una relativa inserción en la naturaleza” (Ponce Herrero, 2006, p. 89).

Cuando los límites que contenían los núcleos urbanos desaparecen, y ante las posibilidades de movilidad que ofrecen los medios de transporte, sobre todo el automóvil, se produce la urbanización de áreas rurales diseminadas por el territorio, las cuales se conectan con las infraestructuras existentes (Fariña Tojo y Naredo, 2010). Según el arquitecto urbanista Rubén Pesci (2003), las distintas relaciones que se dan entre la urbanización y el territorio se pueden clasificar en cuatro tipos.

El primer tipo es la *Dispersión*, caracterizada por crecimientos residenciales que invaden el territorio con extensas urbanizaciones de escasa densidad que “arrasan con las calidades naturales, económicas y sociales del medio rural” y que “no logran crear asociatividad y diversidad urbanas” (Pesci, 2003, p. 104). Son un ejemplo característico de este tipo las extensiones residenciales norteamericanas que se desarrollaron siguiendo el modelo de ciudad-jardín anglosajón.

Otro tipo es la *Difusión Dispersa*, en el cual se realiza una “diseminación de los criterios de articulación urbana” a una escala donde el coche sirve de elemento de medida. Este tipo de urbanización “no es compatible con ambientes de alta densidad poblacional y baja superficie disponible; tampoco lo es en sociedades subdesarrolladas donde la movilidad individual es muy cara o imposible; por otra parte, tiene aspectos de insostenibilidad energética por los altos costos de distribución de infraestructura, transporte, etc.” (Pesci, 2003, p. 105). El referente lo podemos encontrar en las agrupaciones de viviendas colectivas con servicios propios de las primeras décadas del siglo XX en Estados Unidos de Norteamérica.

El tercer tipo, la *Difusión Concentrada*, se basa en la recuperación de poblados rurales, que fueron o no abandonados cuando la población se desplazó a las grandes ciudades, como nuevas urbanizaciones donde se produce la vida asociada en contacto con el ámbito rural debido a que por su tamaño mantiene la relación primigenia entre lo urbano y rural descrito. Este tipo requiere “sociedades ricas y de alto desarrollo intelectual” (Pesci, 2003, p. 105).

El último tipo es la *Descentralización Concentrada*, que consiste en la configuración de distintos núcleos urbanos o barrios, sobre la base de una región urbana, de manera que se recupere la escala humana en cada uno de ellos y se disminuya el consumo de energía consecuencia de la movilidad y el transporte. Así, los núcleos se mantienen interconectados entre sí, pero se potencia en ellos una alta densidad y un tamaño acotado que permite la vida asociada y los

desplazamientos peatonales.

Dentro de esta clasificación podemos diferenciar dos grupos de dinámicas completamente yuxtapuestas: por un lado, tenemos los dos primeros tipos, que se caracterizan por generar nuevas zonas urbanas, mientras que el tercer y el cuarto tipo se centran en la regeneración de la urbanización existente para erradicar carencias con la intención de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Es decir, en el primer grupo (*Dispersión* y *Difusión Dispersa*) se produce una transformación del suelo rural en suelo urbano, y en el segundo grupo (*Difusión Concentrada* y *Descentralización Concentrada*) se realiza una transformación de la urbanización para dotarla de mayor habitabilidad, diversidad de funciones y escala humana.

Centrándonos en las dos tipologías que consumen territorio (el primer grupo), las consecuencias de esta “explosión” de los límites de la ciudad han sido la diseminación por el territorio de funciones y dinámicas de naturaleza urbana, el aumento de la movilidad y en menor medida, una transformación en las áreas urbanas consolidadas (Font, 2007a). Así pues, las urbanizaciones que se están llevando a cabo se basan principalmente en zonas residenciales configuradas por viviendas unifamiliares, es decir de muy baja densidad (el concepto de *Dispersión*), o bien por agrupaciones de vivienda colectiva con servicios aparejados, que se apoyan en infraestructuras viarias existentes y que están dotadas de espacio libre circundante de manera que se produce un descenso de la densidad bruta al contabilizar la de todo el conjunto (la definida como *Difusión Dispersa*) (Monclús, 1998).

Hecha la diferenciación entre estos dos tipos que consumen territorio y planteado que el segundo grupo mejora las urbanizaciones existentes, en adelante nos centraremos en la *Dispersión* por ser el tipo de urbanización más agresivo con el territorio. Cuando se hable únicamente de *Difusión* “sin adjetivo”, término utilizado por parte de la bibliografía consultada, como por ejemplo los textos de Francesco Indovina, nos estaremos refiriendo al concepto de *Dispersión*.

La *Dispersión* está ligada fuertemente a la *Metropolización*. Entendiendo ésta última como la “tendencia a la integración de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de urbanización difusa” (Indovina, 2007, p. 22), cuando la *Dispersión* origina distintas urbanizaciones diseminadas por el territorio, si no se diera la *Metropolización* de éste, se empobrecería la vida social y personal de los individuos que las habitan (Indovina, 2007).

1.3.4. Patrones urbanos producidos

Como consecuencia de la aparición de los diferentes tipos de urbanizaciones surge un nuevo tipo de patrón urbano: el disperso. Así pues, como recoge Ramon Folch (2003) podemos diferenciar tres tipos de patrones urbanos: el *Modelo Denso*, el *Modelo Disperso* y el *Modelo Compacto o Mixto*.

El *Modelo Denso* de una zona urbana se caracteriza por tener una alta densidad poblacional distribuida por un territorio acotado en superficie. Por otro lado, el *Modelo Disperso* es el

opuesto al *Denso* y se caracteriza por una baja densidad de población distribuida en una vasta superficie. En nuestra opinión, en sintonía con las ideas del profesor Folch, el *Modelo Disperso* es peor porque exige consumir una gran cantidad de territorio además de que tiende a eliminar la razón de ser embrionaria de las ciudades: “ser un lugar para el encuentro y el intercambio (comercial, cultural, social, etc.)” (Folch, 2003, p. 29). Dentro de este modelo urbano se enclavan los cuatro tipos de urbanización descritos por Pesci, que han sido tratados en el apartado anterior. Por último, está el *Modelo Compacto o Mixto*, que se caracteriza por tener una alta compacidad y mezclar usos, tanto a la escala de un edificio (edificio de viviendas con comercio en la planta baja u oficinas en las primeras plantas) como a nivel de barrio (donde, además, aparecen distintas tipologías edificatorias en una misma zona urbana, como pueden ser viviendas unifamiliares, edificios de viviendas, edificios terciarios, ...) (Folch, 2003).

Este último *Modelo Mixto* es el que se ha venido desarrollando en el contexto Mediterráneo (Folch, 2003), pero en la actualidad, debido a la globalización y a la fuerte influencia del *Modelo Disperso*, tan característico de los Estados Unidos de Norteamérica, encontramos que en las periferias de las ciudades mediterráneas se está imponiendo este último modelo. Esto ha conducido a que encontremos localidades donde se desarrollan los tres tipos de modelos dependiendo de la zona urbana que analicemos.

En otras latitudes, como por ejemplo en los Países Bajos, encontramos un *Modelo Mixto* en los centros históricos que proviene de una transformación funcional de éstos como lugares comerciales frente a un *Modelo Disperso* eminentemente residencial que se extiende ampliamente por el territorio.

1.3.5. El crecimiento disperso y su implicación en el territorio. La aparición de las *Áreas Metropolitanas*

La “*explosión*” de la ciudad como *Dispersión* de urbanizaciones por el territorio se vio favorecida por dos problemas vinculados al crecimiento de la propia urbe. Por un lado, como ya hemos comentado en apartados anteriores, la ciudad se expande a finales del Siglo XIX con la eliminación de los límites defensivos que la contenían. Esto produjo que la relación del ciudadano con la naturaleza se difuminara al alejarse cada vez más los espacios libres cercanos a la zona urbana del centro de la ciudad. Es decir, cada vez había que realizar un mayor desplazamiento para hallar dichos espacios. A este problema de proximidad a lo natural, se une el hecho de que las urbes, encorsetadas por tanto tiempo y por ello masificadas de residencias, carecen en su interior de espacios públicos en los que poder disfrutar del tiempo libre. Estos dos problemas, el alejamiento de la naturaleza a medida que crece la ciudad densa y la ausencia de espacios de estancia en el interior de ésta, hacen que los ciudadanos en su tiempo libre busquen estas carencias fuera de la ciudad durante su periodo de recreo y descanso (fines de semana y vacaciones), dando origen a la aparición de las viviendas de segunda residencia vinculadas a aquellas características añoradas en la ciudad (Perlado y Elorrieta, 2007).

La expansión inicial de la ciudad se realiza mediante un crecimiento en mancha de aceite siguiendo el *Modelo Denso*, en el cual se produce el ensanche de la zona construida preexistente de manera que no existe discontinuidad entre lo antiguo y lo nuevo. Pero los dos problemas relatados hacen que rápidamente se pase a un crecimiento disperso. Éste se da de tres formas diferentes, que se corresponden con otras tantas fases distintas que se suceden en el tiempo, pues normalmente una forma de crecimiento es desencadenada por la anterior. La primera fase del crecimiento disperso es la *Suburbanización*, que se caracteriza por la aparición de zonas urbanas en la periferia metropolitana de la ciudad central, con mayor o menor densidad, donde normalmente ya existe una discontinuidad física entre ellas y con respecto a la ciudad principal. Ésta da lugar a la *Periurbanización*, la segunda fase, caracterizada por la integración de los núcleos rurales preexistentes de escasa entidad dentro de la dinámica metropolitana. Por último, se da la *Rururbanización*, donde se difunden “las dinámicas metropolitanas hasta los antiguos espacios rurales más alejados de los núcleos primigenios” (Nel-lo, 1998, p. 39; González Reverté, 2005).

En la clasificación realizada por Gabino Ponce Herrero (2006), se utilizan también los términos *Suburbanización* y *Periurbanización*, pero se sustituye el tercero por *Desurbanización*, que se define como “dispersión generalizada y selectiva de los usos urbanos por el territorio, pérdida de significado de la ciudad central y aparición de nuevas centralidades periféricas” (Ponce Herrero, 2006, p. 90). En nuestra opinión este término estaría en otra categoría respecto a las fases relatadas por Oriol Nel-lo, pues introduce el concepto de *Uso* y es demasiado general respecto al modo en que las urbanizaciones dispersas se apropian del territorio.

Así pues, debido a las tres fases del crecimiento descritas, la zona urbana de un municipio se extiende por su territorio administrativo. Si tomamos como referencia dos municipios colindantes, puede suceder que haya núcleos urbanos pertenecientes a ambos que estén físicamente conectados o que tengan mayor interacción entre ellos que con sus respectivos núcleos poblacionales históricos. Así, abriendo el foco de análisis y yendo a una mayor escala podemos observar que se dan relaciones de un orden superior al municipal entre las distintas zonas urbanas, configurando sistemas territoriales que han sido descritos con distintos términos en la bibliografía: *Ciudad-Región*, *Ciudad-Territorio*, *Ciudad Difusa*, *Ciudad de Ciudades* (el concepto de *Ciudad*, bajo nuestro punto de vista, es contradictorio con dicho tipo de sistema de escala territorial en el que interactúan distintas zonas urbanas, como ya hemos dicho anteriormente), *Regiones Urbanas*, *Conurbaciones*, *Áreas Metropolitanas*, *Metrópolis*, *Megápolis*, *Metápolis*, *Archipiélago Metropolitano*,...

Francesco Indovina (2007) realiza una caracterización de las *Áreas Metropolitanas Tradicionales* y de las nuevas. En cuanto a las tradicionales destaca:

- La concentración en la ciudad principal de la fuerza económica y productiva.
- Una alta densidad de la zona urbana que genera normalmente problemas relativos a la congestión.
- *Dispersión* de una parte de la población en zonas urbanas monofuncionales (barrios

dormitorio) o municipios menores;

- Flujo de desplazamiento pendular obligado (trabajo y estudio) monodireccional hacia el centro de la metrópolis.

- La concentración de las actividades comerciales y los servicios especializados en el centro, que genera igualmente un movimiento pendular no obligado monodireccional hacia él.

Tabla 5: Comparación de las características de las *Áreas Metropolitanas Tradicionales* y *Nuevas*

Áreas Metropolitanas Tradicionales	Áreas Metropolitanas Nuevas
Existe un único núcleo urbano principal sobre el cual gravitan el resto	Existen diversos núcleos urbanos y nodos (espacios urbanizados sin función residencial, vinculados a las infraestructuras del transporte) con una mayor relevancia que el resto
El núcleo urbano principal concentra la fuerza económica y productiva	La fuerza económica y productiva se distribuye por los núcleos urbanos y los nodos
Parte de la población del área se encuentra viviendo en núcleos urbanos secundarios monofuncionales (residencial)	La población del área está distribuida entre los distintos núcleos urbanos y las urbanizaciones dispersas en el territorio
Se produce un desplazamiento pendular obligado (trabajo y estudio) monodireccional de los núcleos secundarios al principal	Desplazamiento pendular obligado (trabajo y estudio) pluridireccional del lugar de residencia a los lugares de trabajo y estudio
Alta densidad de los núcleos urbanos	Alta densidad en los núcleos urbanos y muy baja en las urbanizaciones dispersas, aunque hay una tendencia a la densificación de éstas
El núcleo urbano concentra las actividades comerciales y los servicios especializados	Las actividades comerciales y los servicios especializados se encuentran distribuidos por el territorio en los núcleos urbanos o en los nodos. Su situación responde a una buena accesibilidad con el transporte privado
Se produce un desplazamiento pendular no obligado (ocio) monodireccional de los núcleos secundarios al principal	Se produce un desplazamiento pendular no obligado (ocio) pluridireccional del lugar de residencia a los lugares de ocio
Se produce congestión en el núcleo urbano principal y en sus accesos	Se produce congestión en los núcleos urbanos, en los nodos, en los accesos a todos ellos y en la confluencia de los distintos flujos de desplazamiento

Fuente: Elaboración propia a partir de Indovina (2007)

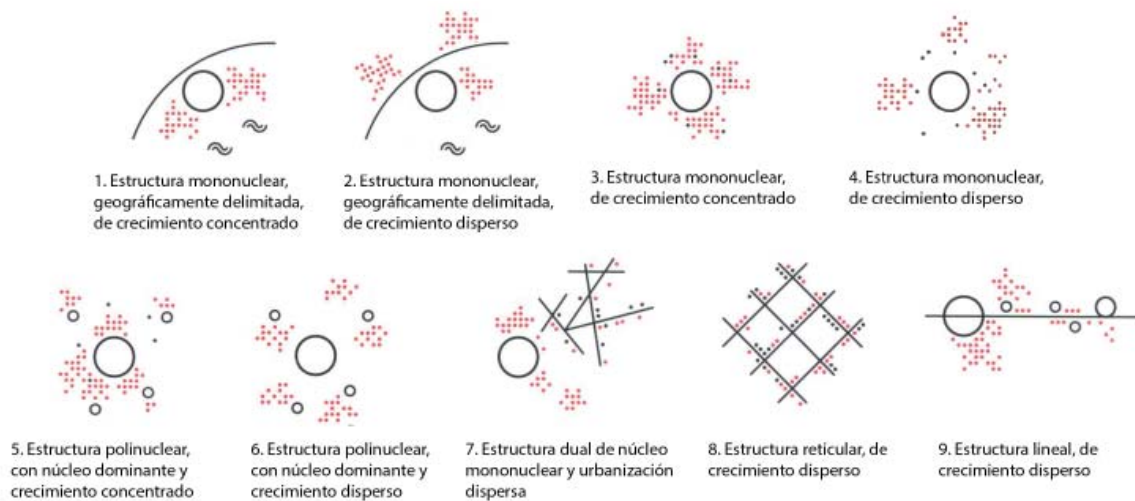
En cambio, las *Nuevas Áreas Metropolitanas*, según este autor, se caracterizan por:

- La distribución de la fuerza económica y productiva en distintos nodos compactos o de forma dispersa.
- La población se distribuye tanto en núcleos urbanos como en urbanizaciones dispersas por el territorio. Sobre estas se produce una tendencia a la densificación, pero quedando muy lejos de los valores de la ciudad densa.
- Flujo de desplazamiento pendular obligado (trabajo y estudio) pluridireccional.
- La dispersión de las actividades comerciales y los servicios especializados en distintos polos distribuidos por el territorio que facilitan el acceso mediante vehículo privado.
- Flujo de desplazamiento pendular no obligado que tiene múltiples direcciones.

De la caracterización hecha por Indovina (2007) se desprende una opinión positiva acerca de las *Nuevas Áreas Metropolitanas* que no compartimos, ya que en ellas ciertamente se eluden ciertos problemas (la congestión en la zona central o la monofuncionalidad de ciertas zonas de la corona metropolitana), pero no se corrigen sino que se deslocalizan, multiplicándose por el territorio (la congestión ahora vinculada a la multidireccionalidad de flujos, no sólo aparece en los distintos nodos, sino también en la confluencia de los distintos flujos que conectan las distintas zonas dispersas). Además, las metrópolis tradicionales, como las que define Indovina, permitían soluciones racionales para disminuir la congestión mediante el transporte público, que sin embargo, es inviable económicamente para dar respuesta a la pluridireccionalidad de las *Nuevas Áreas Metropolitanas*.

Por otro lado, Antonio Font y otros autores (2007a) realizan una clasificación de las configuraciones metropolitanas basada en la relación entre la estructura de la región urbana y el tipo de crecimiento predominante que se desarrolla en ella, diferenciando cinco estructuras posibles: la *mononuclear* (una zona urbana predominante sobre el resto), la *polinuclear* (diversas zonas urbanas que tienen una importancia semejante), la *reticular* (basada en una matriz rural originaria sin que se identifiquen núcleos consolidados de entidad), la *dual o mixta* (donde se da la mononuclear y una especie de reticular sin una geometría marcada) y la *lineal* (polinuclear donde destaca la importancia del eje que los une); que se expanden según el crecimiento concentrado o el disperso. Estudiando la relación entre dichas estructuras y el crecimiento asociado a ellas, identifican las siguientes configuraciones: (1) *Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento concentrado*, (2) *Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento disperso*, (3) *Estructura mononuclear, de crecimiento concentrado*, (4) *Estructura mononuclear, de crecimiento disperso*, (5) *Estructura polinuclear, con núcleo dominante y crecimiento concentrado*, (6) *Estructura polinuclear, con núcleo dominante, y crecimiento disperso*, (7) *Estructura dual de núcleo mononuclear y urbanización dispersa*, (8) *Estructura reticular, de crecimiento disperso* y (9) *Estructura lineal, de crecimiento disperso* (Figura 9).

Figura 9: Configuraciones metropolitanas respecto a la estructura de la región urbana y el tipo de crecimiento predominante



Fuente: Reelaboración a partir de los esquemas de Font y otros (2007a)

1.3.6. La materia prima del crecimiento disperso: la *Segunda Residencia*

Después de la segunda guerra mundial, y coincidiendo con una larga época de bonanza financiera de las economías capitalistas de occidente, se producen dos fenómenos significativos que se plasman en el territorio: la *Suburbanización* (primera etapa del crecimiento disperso, de la que ya hemos hablado) y la gran proliferación de la *Segunda Residencia*. Estas dos modalidades de ocupación del territorio son compatibles, desarrollándose muy a menudo conjuntamente (Sorribes, 1983).

La característica principal que define a la *Segunda Residencia* es su utilización temporal, restringida a diferentes periodos del año vinculados con actividades de ocio y tiempo libre (García Nart, 1991).

Como ya hemos comentado, hay una tendencia a la “huida hacia el campo” que en los países mediterráneos (sobre todo España, Portugal, Italia y Grecia) es bastante pronunciada por el hecho de que, al ser el suelo urbano un bien escaso y caro, el primer crecimiento urbano se realizó siguiendo un *Modelo Denso*, provocando una mayor congestión de la zona urbana existente. Por ello, la población que se lo puede permitir tiende a buscar zonas menos congestionadas y en contacto con la naturaleza. Por otro lado, la proliferación de la *Segunda Residencia* es vista positivamente por la administración a principios de los años 60 del siglo pasado, ya que propicia la dinamización de varios sectores clave del modelo desarrollista imperante, como son la construcción de viviendas, la construcción de infraestructuras y el sector automovilístico, los cuales por su inercia arrastran a otros sectores productivos (Sorribes, 1983).

La proliferación de la *Segunda Residencia* es la solución propuesta por el capital ante su incapacidad para resolver los problemas de la ciudad sin poner en duda las características del sistema en el cual se sustenta. La propuesta se basa en expandir lo que era un privilegio de

la burguesía (la posesión de una vivienda donde descansar y relacionarse con la naturaleza) a otras clases sociales que siempre se han mirado en el espejo de esta clase dominante. El auge de la *Segunda Residencia* también se verá favorecido por la accesibilidad a la propiedad del vehículo privado por parte de las clases populares (Ramírez, 1983).

Así pues, entre 1960 y finales de 1970 se produce un gran *boom* inmobiliario consecuencia del desarrollismo dominante y del modelo territorial desequilibrado llevado a cabo, que ha sido propiciado por la ausencia de una política territorial que neutralizara los dictados del mercado capitalista (Sorribes, 1983). Este urbanismo especulativo creó nuevos barrios e intervenciones de gran densidad pero carentes de espacios públicos de calidad, los cuales, además, no disponían de las dimensiones requeridas para la población proyectada, e infradotados de servicios y dotaciones (Perlado y Elorrieta, 2007).

El concepto de *Segunda Residencia*, además de consumir mucho territorio para su implantación, genera otros problemas: en primer lugar, la existencia de viviendas y de infraestructuras aparejadas que se utilizan de manera parcial a lo largo del año; en segundo lugar, la urbanización especulativa de grandes bolsas de terreno agrícola tanto para acoger dichas viviendas como en expectativa de acogerlas en el futuro, generando de este modo un importante perjuicio económico en la producción agrícola; en tercer lugar, unos resultados perjudiciales para el medio ambiente, ya que por su ubicación vinculada a espacios de gran valor paisajístico, ecológico o forestal, pueden propiciar situaciones en las que se favorezca la contaminación del entorno; por último, se genera una necesidad que no todos los estratos sociales pueden permitirse, lo que puede desembocar en viviendas ilegales o en el chabolismo (Ramírez, 1983; González Reverté, 2005; Perlado y Elorrieta, 2007).

No obstante, hay que destacar por otro lado, que la masificación del concepto de *Segunda Residencia* es un indicador que está relacionado con mejoras en la vida de los ciudadanos, como son: 1) la aparición y consolidación paulatina de las conocidas como *clases medias*; 2) la diferenciación de los trabajadores provocada por el desarrollo del sistema; 3) las conquistas socio-laborales adquiridas, destacando las referentes a las vacaciones, y 4) la voluntad tanto de las clases medias como de las populares de imitar las actividades realizadas durante el tiempo libre por parte de las clases privilegiadas (Bertolín, 1983).

La proliferación de la *Segunda Residencia* se vio favorecida por dos voluntades que son compatibles: 1) el deseo de *ser propietario* por parte de las clases medias, opción que sólo había sido accesible a las clases pudientes, y 2) el deseo especulativo. Y es que a la mentalidad imperante de considerar la propiedad como el modo normal de disfrutar de una vivienda se une el que sea vista como el método para invertir los ahorros y defenderse de la inflación (Bertolín, 1983; González Reverté, 2005).

Los ciudadanos reclusos en los edificios de una urbe que no ofrecía ni zonas verdes ni espacios exteriores agradables donde disfrutar del tiempo libre, ven la posibilidad, mediante la adquisición de una segunda residencia, de mejorar sus condiciones de vida (al menos en los periodos de descanso) y ascender en la escala social del consumo. Sin embargo, llama la atención

que esta segunda residencia se encuentre normalmente en lugares que están próximos a la vivienda principal, de manera que el tiempo de desplazamiento entre una y otra sea reducido (Bertolín, 1983; Alegrí Sabater, 1996). Lundgren (1974) ya argumentaba, apoyándose en datos extraídos de encuestas recogidas en Quebec, que existía una fuerte relación de proximidad entre la ciudad, donde sus residentes tenían la vivienda habitual, y los emplazamientos donde éstos tenían su vivienda secundaria.

Es paradigmático que la gente que posee una segunda residencia y huye de la ciudad hacia el campo, no busca disfrutar de las características de vida que éste les ofrece, sino que desarrolla las actividades que le gustaría realizar en el lugar donde vive habitualmente. Es decir, cambia el entorno urbano por el rural pero continúa con el modelo de vida urbano (Blanquer y otros, 1983).

En las poblaciones pertenecientes o cercanas al área metropolitana, susceptibles de acoger esas segundas residencias vinculadas a la proximidad a la ciudad central, la construcción de éstas ha tenido una gran acogida como herramienta para conseguir recursos económicos a través de las licencias de obras y tasas. Sin embargo, con esta práctica los municipios están lastrando su futuro, ya que una vez vendido todo el término municipal, se quedan nuevamente sin ingresos, pero con dos problemas añadidos: una mayor segregación social (el habitante de la *Segunda Residencia* no se integra con la población autóctona que habita en el municipio) y un elevado gasto debido a que los servicios e instalaciones de las nuevas urbanizaciones construidas deben ser mantenidos por el ayuntamiento (González Reverté, 2005; Esteban, 2006). De hecho, esta práctica de financiación de los municipios, común en los últimos años del siglo pasado y principios de éste, mediante la realización de PAIs (Planes de Actuación Integrada) que permitían nuevos crecimientos urbanos, han generado una gran cantidad de gastos a largo plazo por los costes de mantenimiento (limpieza de las vías, recogida de basuras, alumbrado público, vigilancia policial, transporte público,...) que tiene aparejado (Mazón y Aledo, 2005; Perlado y Elorrieta, 2007; Cremades, 2008). Aquellos municipios que se resistieron a dicha práctica de captación de ingresos fueron presionados con el argumento demagógico de que la creación de empleo repercutiría sobre la economía local (Blanquer y otros, 1983). Por otro lado, la construcción de *Segunda Residencia* también ha tenido durante largo tiempo respaldo estatal ya que se ha promovido una estructura financiero-fiscal que históricamente ha premiado el acceso a la vivienda de nueva construcción mediante programas que incentivaban fiscalmente la adquisición de ésta y ha descuidado la política fiscal para mejorar la vivienda habitual (Roger Casamada, 1991).

Pese a las consecuencias negativas relatadas, la *Segunda Residencia* en los pueblos de interior que se estaban despoblando han tenido algunos aspectos positivos como el fijar y atraer población o el aumento de la construcción (temporal mientras la realización de las viviendas) y del comercio (por la necesidad de ofrecer servicios a los nuevos residentes, aunque sea con carácter temporal vinculado a los periodos de vacaciones) (Omberg, 1991b; González Reverté, 2005; Mazón y Huete, 2005).

En la demanda de *Segunda Residencia* en España también ha tenido gran influencia la llegada de turistas extranjeros (sobre todo del centro y norte de Europa) a las poblaciones litorales (Mazón y Huete, 2005; Esteban y otros, 2005), que vieron en el turismo, a partir de los años 60 del pasado siglo, un motor de desarrollo y de captación de impuestos (Roger Casamada, 1991).

La *Segunda Residencia* se puede clasificar a partir de distintos parámetros (García Nart, 1991):

- Por la *frecuencia de usos*. Se diferencian dos tipos que pueden ser complementarios: de fin de semana y de utilización vinculada con periodos vacacionales.
- Por su *localización geográfica*. Podemos diferenciar las situadas en las proximidades de las ciudades, las que se sitúan en zonas rurales del interior, las vinculadas a los deportes de alta montaña y las ubicadas en el litoral, relacionadas con los periodos estivales.
- Por su *morfología edificatoria*. Según este criterio tenemos: los conjuntos de vivienda colectiva de alta densidad, los conjuntos de vivienda unifamiliar (con mayor o menor densidad de edificación sobre el territorio) y la vivienda unifamiliar dispersa en el territorio.
- Por su *relación con los asentamientos preexistentes*. Identificamos las que se basan en la modificación de los núcleos urbanos previamente establecidos, las que se desarrollan en una zona contigua a la zona urbana existente y las que no se relacionan con los núcleos urbanos.
- Por el *régimen de tenencia*. Las hay que son utilizadas por su propietario, otras que son alquiladas y otras que son compartidas entre varios propietarios.
- Por el *origen de su promoción*. Si se han promovido en conjunto o individualmente.
- Por el *origen de los ocupantes*. Si el residente temporal proviene de la misma región donde se encuentra ubicada la vivienda (regionales), si proviene de una región distinta dentro del país (nacionales) o si proviene de otro país (extranjeros).

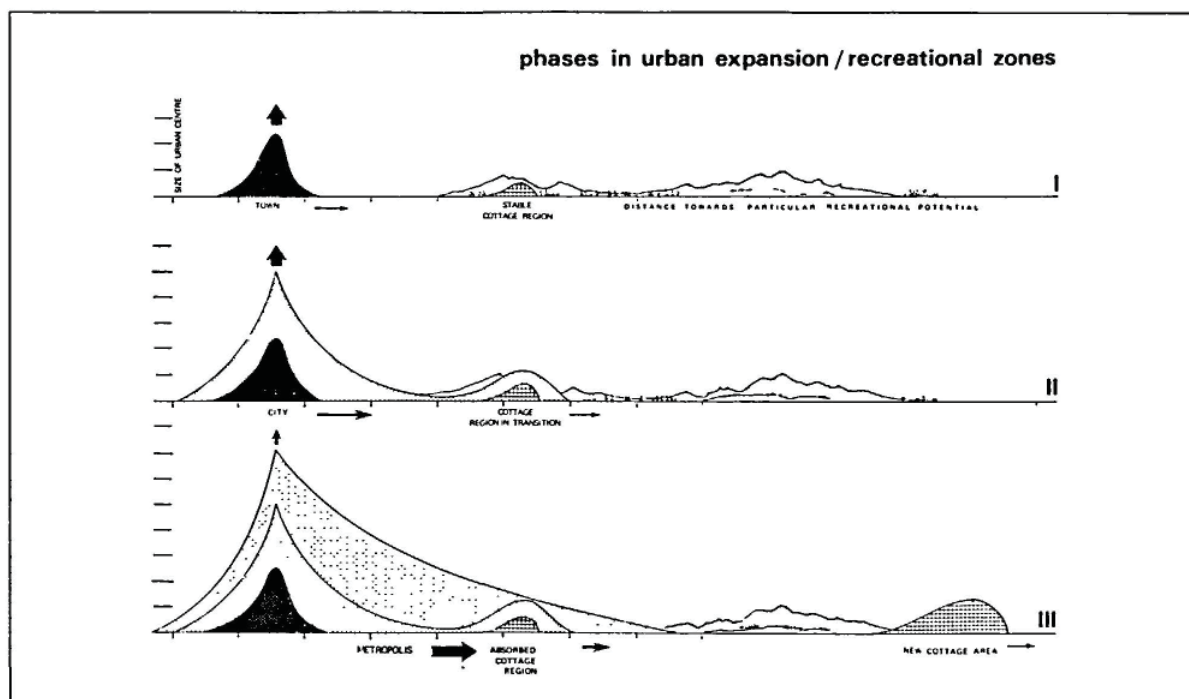
Como se ha comentado, uno de los factores principales de la *Segunda Residencia* es la relación con el medio natural, el cual puede ver alterada su topografía o transformado el uso del suelo para que sea posible su realización. Sin embargo, dicho emplazamiento rural tiene una limitada capacidad de carga para soportar la existencia de dichas residencias, una vez superada la cual se producen unos impactos importantes sobre el entorno que pueden acabar con los valores paisajísticos que motivaron su construcción (De la Cruz, 1991).

Las viviendas secundarias surgen en un inicio para disfrutar de los periodos de tiempo libre en un emplazamiento vinculado con la naturaleza. Así, en el parámetro de la frecuencia de uso de la clasificación hecha por García Nart (1991), se diferenciaban dos opciones que podían ser complementarias (el uso vinculado al ocio de fin de semana y el uso vinculado al ocio en periodo vacacional). Sin embargo, algunas de estas residencias han evolucionado en los últimos años respecto a este parámetro de utilización y se han transformado en primeras residencias. Es decir, han perdido la temporalidad de utilización para estar habitadas todo el año. Este caso es característico de las viviendas que, surgidas en las proximidades de las ciudades (Lundgren, 1974) o de las *Áreas Metropolitanas* (donde se encuentran los centros de trabajo, ocio, ...), se han visto favorecidas por la realización de infraestructuras (viarias generalmente, aunque

también ferroviarias), que las han aproximado a los centros de actividad, y por la generalización del uso del transporte privado. Sin embargo, hay que tener en cuenta que dentro de estas viviendas que han pasado de secundarias a principales, al empadronarse sus propietarios en ellas, se encuentran algunas que no lo son en la práctica pues éstos sólo están cumpliendo el requisito que les permita acogerse a las ventajas fiscales asociadas a la adquisición de la vivienda principal (González Reverté, 2005).

Este cambio de segunda residencia a primera es interesante en los casos de las viviendas ubicadas en núcleos urbanos de otros municipios (Esteban y otros, 2005). Sin embargo, en los casos de viviendas situadas en urbanizaciones dispersas carecerán de las condiciones mínimas exigibles en cuanto a las características de urbanidad (servicios, equipamientos, espacio público, ...) requeridas para la vida cotidiana (Perlado y Elorrieta, 2007). Además, hay que destacar que algunas viviendas secundarias (sobre todo aquellas vinculadas a la zona costera realizadas en las primeras etapas del *boom* turístico) no admiten fácilmente dicha transformación en viviendas permanentes, pues técnicamente están preparadas únicamente para soportar el clima caluroso y no el del invierno (Fariña Tojo y Naredo, 2010), por lo cual no se cumplen los estándares mínimos de habitabilidad exigibles para una vivienda que se utilice todo el año. En los lugares donde dicha transformación en viviendas permanentes ha tenido una gran incidencia se han creado algunas disfuncionalidades y desequilibrios (Mazón y Aledo, 2005) ya que se ha pasado de “tener una población estacional a tenerla permanente todo el año” (García Nart, 1991, p. 210). Ésta transformación está detrás de los pueblos dormitorio en las *Áreas Metropolitanas*.

Figura 10: Modelo de expansión urbana de la ciudad sobre áreas de *Segunda Residencia* de su entorno



Fuente: Lundgren (1974)

Hace más de 40 años, Lundgren (1974) ya recogía la circunstancia de que muchas de las residencias secundarias (normalmente de la tipología de viviendas unifamiliares) ubicadas en las proximidades de los núcleos urbanos, y relacionadas con el ocio y el descanso, pasaban a ser las viviendas permanentes de sus propietarios y exponía las consecuencias de dicha transformación sobre el territorio.

En el modelo que plantea, Lundgren recoge tres fases, partiendo de unas viviendas secundarias surgidas en las proximidades del núcleo urbano. En una segunda fase, se produce un crecimiento del núcleo y una utilización como viviendas principales de las viviendas secundarias, que se ven absorbidas por el hecho urbano. En la tercera y última fase, se crea una nueva zona de viviendas secundarias que cubren la demanda de disfrutar de la relación con la naturaleza que había propiciado la aparición de las primeras viviendas secundarias. Esta secuencia, de no tenerse en cuenta y regularse, daría lugar nuevamente al mismo proceso por el cual se destruye el espacio rural circundante de los núcleos urbanos.

1.4. LOS LÍMITES DE LA CIUDAD. LA CONFLUENCIA DE ESCALAS

1.4.1. La formación de los límites de la ciudad

Como ya hemos analizado en el apartado precedente, los asentamientos que dieron lugar a las ciudades se disponen en el territorio teniendo dos condicionantes primordiales: la proximidad a las materias primas y la defensa ante los enemigos. Cuando hablamos de la proximidad a las materias primas, nos estamos refiriendo a aquellas necesarias para la supervivencia, sobre todo a la obtención de alimentos, para lo cual es necesaria la cercanía al agua (ríos). Cuando hablamos de la defensa de la población nos referimos a la implantación en algún punto elevado que facilite la protección y una mayor visión sobre el territorio para prevenir ataques. Fruto de estos factores, que condicionaron el emplazamiento primigenio de la ciudad, la formación de sus límites iniciales está fuertemente relacionada con los elementos naturales (topografía/ orografía) del lugar. Posteriormente, estos lindes se vieron reforzados por los límites antrópicos: los creados o definidos por el hombre. En la actualidad, debido a los avances tecnológicos desarrollados a lo largo de la historia, que permiten sortear los accidentes geográficos, y a las mejoras sociales, que hacen innecesarios los límites como elementos de protección frente al exterior, los límites naturales han ido perdiendo importancia en favor de los realizados por el hombre. Así pues, analicemos estos dos tipos de límites: los naturales y los antrópicos (Santos y Ganges, 2006).

Los *límites naturales* están originados por los accidentes geográficos y podemos diferenciar dos tipos respecto a la relación visual que permiten a ambos lados del límite (entre lo rural y lo urbano). Por un lado, tenemos el *límite físico que permite la relación visual entre los dos ámbitos*. Los elementos más característicos de este tipo de límite serían: a) un río, el cual contiene el crecimiento en esa dirección, y b) los terrenos elevados y más o menos escarpados, cuando se sitúa una población en la cumbre, ya que su crecimiento está imposibilitado por el gran desnivel. Por otro lado, tenemos el *límite físico que niega la relación visual*. Este caso está conformado por los terrenos elevados y escarpados cuando la ciudad se sitúa en la parte baja de estos. Ejemplos de ciudades que han tenido estos límites son: Valencia (cuyo crecimiento estuvo limitado hacia el norte por causa del río), Sagunto o Teruel (que estaban erigidas en lo alto de la montaña) y Florencia (situada en un valle entre dos montañas de distinta pendiente).

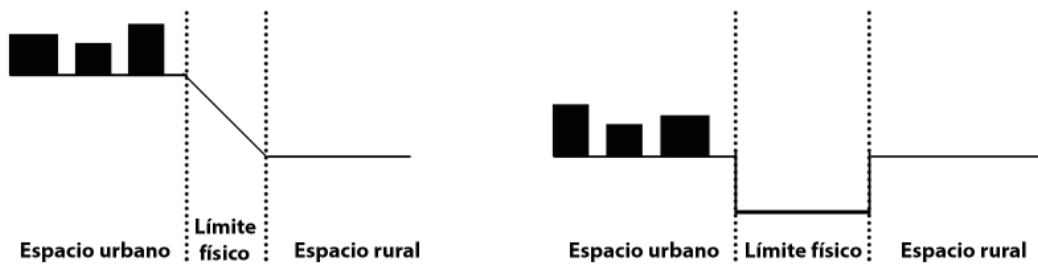
Los *límites antrópicos* son aquellos previamente inexistentes y que han sido creados por la mano del hombre para ser bien un elemento delimitador en sí mismo (por ejemplo, las murallas medievales) o bien para realizar otra función pero que, por su huella en el territorio, se ha convertido en uno (por ejemplo, las autopistas). Podemos diferenciar dos tipos: 1) los que generan una *fractura entre lo urbano y lo rural*, y 2) los que generan una *transición entre lo urbano y lo rural*. El primero está configurado por un terreno con un uso urbano, un terreno con un uso rural y entre ambos un elemento delimitador, el cual puede materializarse mediante un elemento débil (como puede ser una infraestructura de obra pública que permite la relación visual entre ambos lados) o mediante un elemento rotundo (como fueron las murallas que no

permitían la relación visual). El segundo está configurado por un terreno urbano, un terreno rural y entre los dos un terreno donde se hace una transición entre ambos (terrenos donde disminuye la cantidad de edificaciones predominando el espacio público y la masa arbórea).

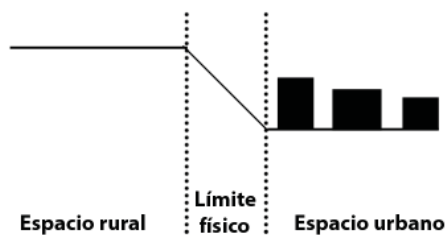
Así pues, la intersección entre lo urbano y lo rural se materializa en un límite que puede ser natural o antrópico; débil o rotundo; permitir la relación entre ambos lados o negarla (visual, de acceso, ...); o ser un elemento de ruptura o de transición entre ambos ámbitos.

Figura 11: Límites naturales y antrópicos y discontinuidades en un espacio

Límite físico que permite la relación visual entre lo urbano y lo rural



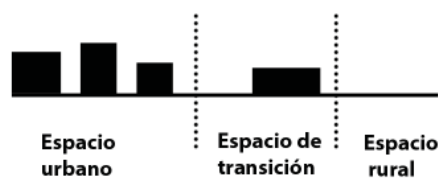
Límite físico que niega la relación visual entre lo urbano y lo rural



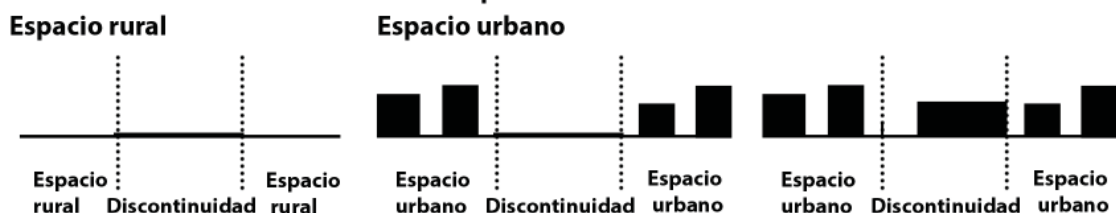
Límite antrópico que genera una fractura entre lo urbano y lo rural



Límite antrópico que genera una transición entre lo urbano y lo rural



Discontinuidad dentro de un mismo espacio



Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, hablando de elementos delimitadores, hay que destacar que también existen límites que no separan lo urbano de lo rural, sino que son *elementos que crean una discontinuidad dentro del mismo ámbito*: en el territorio (zona rural) o en la ciudad (zona urbana). En el caso de la zona rural, las discontinuidades están generalmente relacionadas con las infraestructuras (Rueda, 2006) y serán de mayor o menor intensidad dependiendo de la permeabilidad que ofrezcan para ser atravesadas (si están valladas, si tienen mucho tránsito, ...). En el caso de la zona urbana, estas discontinuidades están relacionadas principalmente con la falta de conectividad, con la existencia de una conectividad puntual entre barrios (normalmente por la existencia de una infraestructura ferroviaria, o viaria de tipo arterial) o con la presencia de elementos que dificultan la permeabilidad dentro de un mismo barrio y que dependerá de la escala que analicemos (como puede ser un parque vallado o una gran dotación en una trama de estrechas manzanas) (Borja y Muxí, 2000). Estas discontinuidades se pueden clasificar según las mismas categorías del límite entre lo urbano y lo rural.

1.4.2. La desmaterialización gradual de los límites

Hasta mediados del siglo XIX, los límites de las zonas urbanas han estado muy marcados por el emplazamiento y por las intervenciones humanas. Cuando se eliminan las barreras que encorsetaban el crecimiento de la urbe, se produce una expansión en mancha de aceite que va alejando el límite entre lo urbano y lo rural del centro urbano. Este aumento de superficie urbana se hace siguiendo el mismo patrón urbano existente en la parte histórica, es decir el *Modelo Denso*. Por ello, el límite se mantiene como un anillo cerrado irregular en este primer crecimiento, en el que es posible seguir observando claramente la ruptura que se da entre lo urbano y lo rural.

Sin embargo, a partir de la *“explosión” de la ciudad* el límite ya no es un elemento irregular de traza circular equidistante de un centro, que está situado en una ubicación física de la zona urbana dependiendo de la dirección de crecimiento que haya sido predominante en la urbe. Con la expansión sin solución de continuidad promovida por el modelo urbano disperso, el crecimiento de la zona urbana ya no se basa sólo en la estructura urbana preexistente, sino también en las infraestructuras de transporte que permiten la accesibilidad a los espacios circundantes (Lundgren, 1974). Es por ello que la traza hasta entonces circular, que marcaba la separación entre lo urbano y lo rural, se deforma y aparecen distintos apéndices, en los lugares de confluencia de lo urbano con las vías principales de conexión con el territorio, los cuales van disminuyendo de tamaño a medida que se alejan del centro urbano inicial. De este modo, en dichos emplazamientos, la transición entre lo urbano y lo rural ya no sólo se da en una única dirección sino en varias y sucede que se dan transiciones entre dos espacios urbanos de una misma urbe (y no entre lo urbano y lo rural) (Fariña Tojo, 2006). Éste es el caso del espacio natural que ha quedado entre dos expansiones vinculadas a dos arterias de tráfico, donde en la dirección perpendicular a éstas encontraremos un espacio rural rodeado de construcciones en tres de sus cuatro lados.

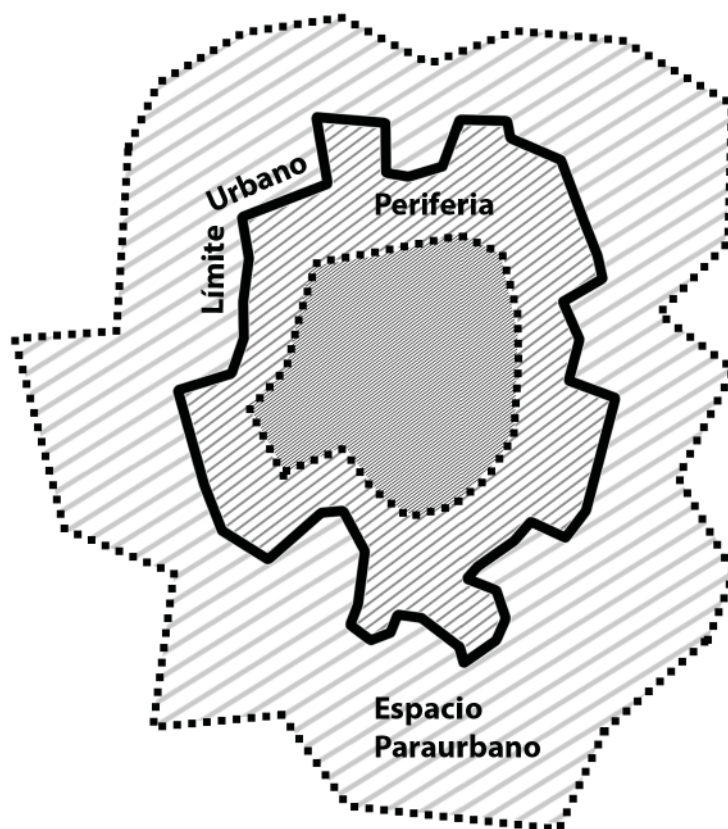
Además, a este desarrollo que se origina a partir de los centros históricos hay que añadir los nuevos crecimientos dispersos que se sitúan en lugares rurales sin núcleos urbanos preexistentes, vinculados con las infraestructuras de transporte que hacen posible una buena conectividad con los lugares de trabajo y ocio.

Estos dos crecimientos urbanos desarrollados a lo largo del siglo XX (el vinculado a lo existente - *Modelo Disperso* de los patrones urbanos -, y sobre todo las nuevas urbanizaciones de muy baja densidad distribuidas en una vasta superficie - el crecimiento disperso -) han hecho que el límite entre lo urbano y lo rural, tan claro a lo largo de la historia de las ciudades, donde uno se definía por ser el opuesto del otro, se haya ido desmaterializando gradualmente (González Reverté, 2005). Así, ese espacio que en el pasado separaba se convierte en un espacio imbricado que une ambas realidades y que debe permitir la transición en los dos sentidos (Perlado y Rueda, 2009).

1.4.3. La confluencia de lo urbano y lo rural

Como hemos explicado, la intersección entre lo urbano y lo rural en las urbes actuales se ha ido desmaterializando. Para conocer cómo queda configurado ese límite, nos aproximaremos a él desde ambos lados: desde el interior de la zona urbana hacia el exterior de ésta y desde la zona rural hacia la zona urbana.

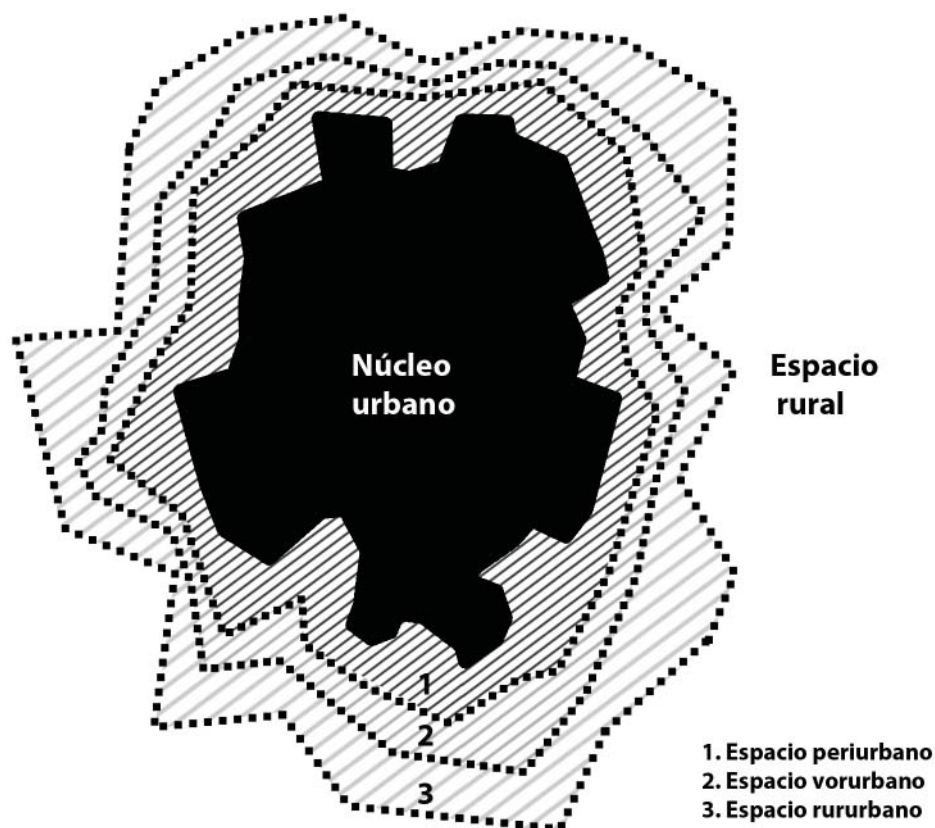
Figura 12: Los espacios previos a la confluencia con el límite urbano



Fuente: Elaboración propia

Si nos acercamos al límite desde el interior de la zona urbana, nos encontramos con la *periferia* justo antes de llegar a éste. Ésta es la parte más externa de la zona urbana que, al carecer de elementos identificativos locales, se configura como un lugar carente de identidad en cuanto a materialidad o cultura urbana, caracterizado por disponer de una mayor proporción de espacios vacíos con respecto a la zona central de la urbe, y por unas construcciones que inicialmente, en los años setenta del siglo pasado, carecían de diferencias estéticas significativas entre ellas debido al tipo de crecimiento residencial llevado a cabo, de fuerte carácter especulativo. Posteriormente, las construcciones realizadas fueron utilizadas para proponer nuevas tipologías y soluciones habitacionales (Solà-Morales, 1997). En cambio, si nos aproximamos al límite desde lo rural nos encontramos con un territorio que está sintiendo la influencia de lo urbano y está mutando a consecuencia de ello. Este territorio ha sido denominado *Espacio Paraurbano*.

Figura 13: Las tipologías del *Espacio Paraurbano*



Fuente: Elaboración propia.

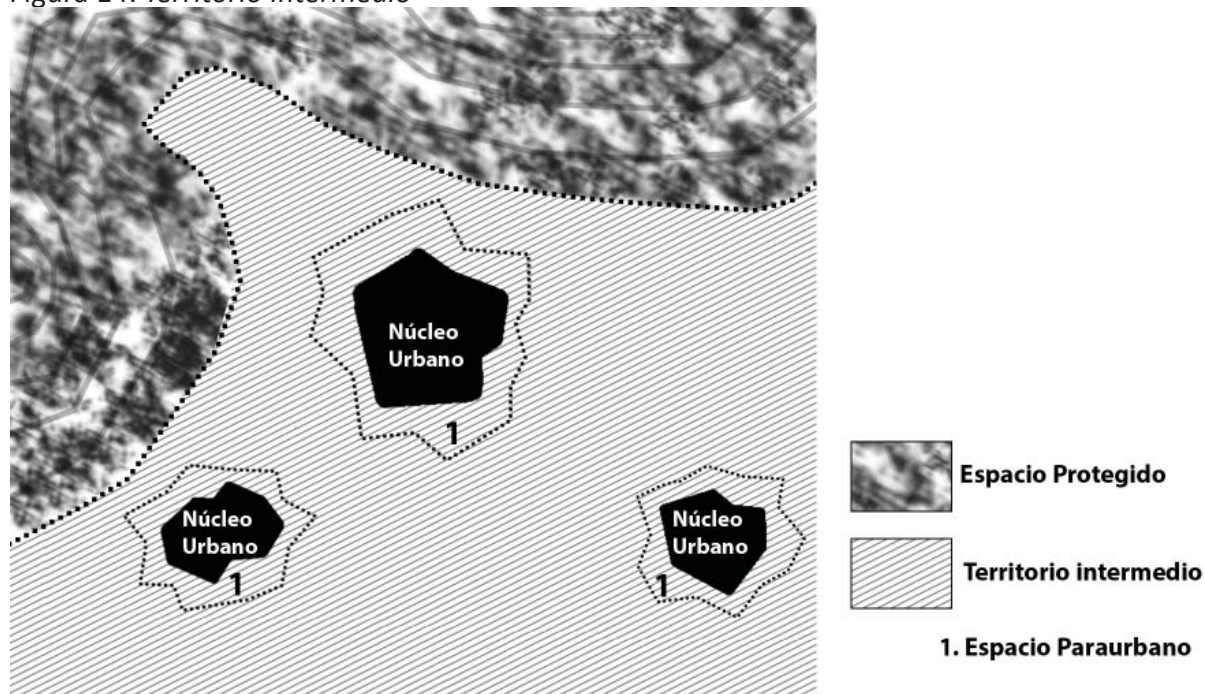
El doctor en biología Ramon Folch (2003) define este espacio rural influido por el polo de la ciudad como *Espacio Paraurbano*, en el cual diferencia tres tipologías distintas: En primer lugar, un *Espacio Periurbano* que es un “incipiente espacio urbano poco estructurado” (Folch, 2003, p. 31) situado en el borde de la periferia urbana. Éste conforma un anillo alrededor de la zona urbana con una sección que varía en anchura, donde hay por lo general poca calidad urbana. En segundo lugar, un *Espacio Rururbano* que es un área completamente rural en el que

aparecen construcciones de naturaleza urbana, con usos industriales o urbanos, diseminadas por él. En tercer y último lugar, un *Espacio Vorurbano* que es un espacio rural residual situado entre los dos anteriores y que con el tiempo tiende a confundirse con uno de ellos. Así en esta clasificación tenemos dos espacios, el *Periurbano* y el *Rururbano*, con un espacio de transición entre ambos (*Vorurbano*) que con el tiempo mutará a uno de los dos: si se transforma pasará a periurbano y si se consolida a *Rururbano*.

El espacio periurbano es un espacio periférico no previsto, no proyectado y no estudiado, que ha sido ignorado hasta que se ha empezado a valorar como espacio de oportunidad para ubicar equipamientos necesarios para la ciudad, pero no queridos por la ciudadanía cerca de sus residencias, o para paliar carencias de usos de ésta (Farreny, 2003).

Sin embargo, no hay que confundir el término *Espacio Paraurbano* que describe Folch, con el término *Espacio de Transición* que hemos analizado en el apartado anterior cuando hacíamos referencia al límite antrópico que genera una graduación entre lo urbano y lo rural. El primero es una clasificación de los espacios generados por la falta de planificación que encontramos al sobrepasar el límite urbano y adentrarnos en el rural. En cambio, el segundo término hace referencia a un espacio planificado y estructurado con la voluntad de convertirse en el límite blando entre lo urbano y lo rural. Es decir, el *Espacio de Transición* sirve para erradicar el *Espacio Paraurbano* y dotar a ese territorio de estructura y calidad.

Figura 14: *Territorio Intermedio*



Fuente: Elaboración propia

De un modo más general, se utilizan los términos de *Territorio Híbrido* y *Territorio Intermedio* para hacer referencia no sólo al *Espacio Paraurbano* sino a toda aquella vasta extensión que se da entre los núcleos urbanos consolidados y la naturaleza protegida. Es decir, éstos se refie-

ren a todo el territorio rural no protegido susceptible de verse transformado para acoger las funciones futuras de residencia, trabajo u ocio, y que en la actualidad es el que está sufriendo los cambios territoriales más significativos (Bru, 2003; Mata, 2006a). También entendemos como sinónimo de los anteriores el término *territorio de frontera*, aunque el arquitecto Enric Batlle (2006) lo utilice de un modo más amplio al referirse no sólo a los espacios libres que se desarrollan entre la ciudad compacta y un espacio natural, sino también a los espacios libres que se encuentran en el interior de la propia ciudad compacta.

1.4.4. El paisaje en el *Espacio Paraurbano*

Entendemos el paisaje como “el territorio percibido, con toda la complejidad psicológica y social que implica la percepción” (Mata, 2006a, p. 24) por parte de un individuo. En el concepto confluye el objeto (el ser de un territorio) y el sujeto (la interpretación visual que de él hace un individuo) (Mata, 2006a). El concepto de *Paisaje* es dinámico en el tiempo debido a que la interpretación que se haga de un territorio está influida fuertemente por la cultura que posean los individuos de la sociedad que lo perciben en un preciso momento de la historia (Rey, 2004; Nogué, 2005).

En una línea parecida se mueve la definición de paisaje que da la Convención Europea del Paisaje (CEP) del año 2000, que lo define como “cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones”. Esta definición introduce, según el geógrafo Alex Tarroja (2006), tres ideas interesantes: en primer lugar, que todo territorio es paisaje, y no sólo aquellos singulares; en segundo lugar, que todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de un paisaje de calidad; y en último lugar, que el paisaje otorga bienestar a la sociedad.

Vistas las diferentes definiciones que se complementan, consideramos que todo territorio debería estar regulado para asegurar una calidad paisajística apropiada en consonancia con su entorno. Actualmente, sólo los espacios protegidos (tanto los naturales como los urbanos) tienen una normativa que los regulan, mientras que el resto (el *Territorio Intermedio* del que hemos hablado anteriormente) queda indefenso frente a las presiones que sobre él se ciernen por parte de intereses externos. Es sobre todo en los *espacios paraurbanos* donde habría que poner más atención para salvaguardar sus valores patrimoniales y sus particularidades, ya que son estas zonas las que sufren las mayores transformaciones por la presión e influencia que lo urbano genera sobre ellas (Mata, 2006a). Las transformaciones de este espacio sin tener en cuenta la idiosincrasia del lugar genera la “banalización, homogenización y pérdida de singularidad” (Tarroja, 2006, p. 42) de su paisaje, de modo que se asemeja a otros espacios paraurbanos de otros emplazamientos con estructura territorial completamente diferente (Nogué, 2005; Tarroja, 2006). Es por ello que hay que prestar especial atención a las intervenciones que se realizan en el espacio periurbano. Mediante estas actuaciones se debería salvaguardar y reforzar las características intrínsecas del lugar y el carácter paisajístico que éstas le confieren, en vez de destruir las o banalizarlas (Mata, 2006b).

1.4.5. Los elementos que vertebran la percepción de la ciudad

Hemos analizado anteriormente cómo se conforman los límites de la ciudad que separan lo urbano y lo rural, y cuáles son las características del territorio cuando nos aproximamos a ellos antes y después de sobrepasarlos. En este apartado vamos a analizar los elementos que vertebran el interior de la ciudad con la intención de detectar si algunos de ellos son elementos delimitadores o si, por el contrario, aglutinan y refuerzan la estructura urbana. Para ello nos vamos a basar en la clasificación hecha por Kevin Lynch en su libro *“The image of the city”* (1960), en el cual identifica y, posteriormente analiza, los diferentes elementos básicos que son percibidos como estructurantes del hecho urbano por parte de sus propios usuarios.

Según este autor, desde el punto de la percepción, la ciudad tiene cinco elementos vertebradores. En primer lugar, las *Sendas* son los elementos lineales utilizados para el desplazamiento de un individuo, como pueden ser las calles, los caminos peatonales o las vías del tren. Cuando una circulación es identificada como senda por los individuos, es importante dotarla de continuidad mediante el arbolado y la alineación de las fachadas para afianzar su relevancia y carácter estructurador. Aquellas que tienen orígenes y destinos fácilmente identificables confieren unidad a la ciudad.

En segundo lugar, están los *Bordes* que, siendo también elementos lineales, generan “una ruptura de la continuidad” entre dos ámbitos (normalmente distintos). Pueden ser de dos tipos: que separen dos espacios (vallas) o que los relacionen y unan. Aquellos que además de impedir la relación visual, imposibilitan su penetración de modo transversal son los que tienen un carácter más rotundo.

En tercer lugar, los *Barrios* son áreas urbanas de mediana o gran escala que tienen unas características compartidas que las dotan de una identidad y que las diferencia de otras áreas con características diversas. Deben ser áreas polifuncionales donde existan unas funciones predominantes, entre las cuales siempre se debe encontrar la residencial (Borja y Muxí, 2000).

En cuarto lugar, los *Nodos* son puntos estratégicos de los que se parte o a los cuales dirigirse. Pueden ser debidos a la confluencia de elementos de comunicación (sendas) o a que en ellos se dé una concentración de funciones. Hay algunos que presentan ambas posibilidades al mismo tiempo. Que las sendas no sean visibles en superficie no le quita ni un ápice de importancia a los nodos surgidos de su confluencia (caso de las estaciones de metro).

En quinto y último lugar, los *Mojones* son elementos simples que se toman como puntos de referencia por parte del individuo y que pueden variar sustancialmente en escala (puede ser un elemento natural, una edificación o una pieza del mobiliario urbano). Para la elección de un mojón es importante que sea reconocible por diversos individuos, por lo cual debe tener una forma sencilla e identificable y generar un contraste con el entorno que le circunda que lo haga destacar.

Estos cinco elementos vertebradores no conforman apartados estancos, sino que un mismo elemento urbano puede ser catalogado de manera distinta dependiendo de la valoración que

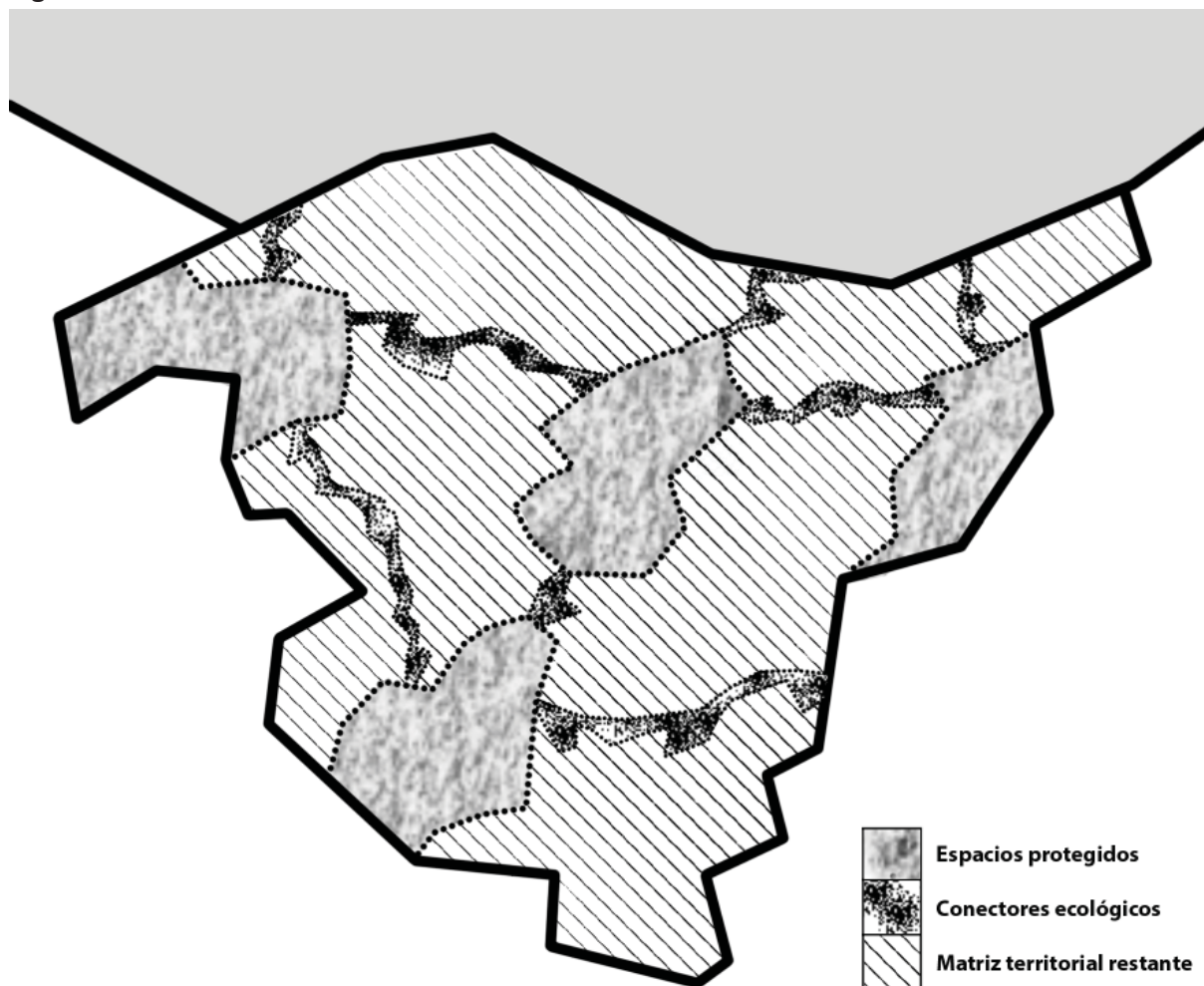
de él hagan distintos individuos. Por ejemplo, una calle con una sección ancha puede ser interpretada por un conductor que por ella se desplaza como una senda, mientras que para un peatón se convierta en un borde. Además de que puedan desarrollar distintas funciones, los elementos interactúan en la zona urbana de manera que unos elementos refuerzan a otros. Por ejemplo, la localización de nodos y/o mojones en el perímetro de la senda o en su proximidad ayuda a potenciar su importancia y la dota de escala. Los barrios (la unidad mayor en la que la ciudad se fracciona) “están estructurados con nodos, definidos por bordes, cruzados por sendas y regados de mojones” (Lynch, 1970, p.64).

1.4.6. La introducción de la naturaleza (lo rural) en lo urbano

Como hemos señalado anteriormente, los marcados límites entre lo urbano y lo rural se han ido desmaterializando a partir de inicios del siglo pasado, con lo cual se han flexibilizado, aunque ello no implica que la relación entre los dos ámbitos se haya desarrollado de forma premeditada ni correctamente. Pero esto no ha detenido el deseo de una parte de la población de migrar hacia la naturaleza (migraciones que hemos analizado anteriormente) en busca de unos estándares (salubridad, relación con la naturaleza, ...) que no encuentran o que consideran insuficientes en la ciudad. Es por ello que, en las últimas décadas, muchas personas que se lo pudieron permitir, pese a continuar trabajando en la ciudad o en núcleos de actividad del área metropolitana, se desplazaron a vivir a urbanizaciones o a localidades cercanas donde sentían más próxima la relación con la naturaleza, pero donde realizan las actividades (de marcado carácter urbano) que les gustaría poder desarrollar en la ciudad.

Así pues, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, revertir este proceso de migración y desincentivar la voluntad de vivir en urbanizaciones dispersas o de poseer una segunda residencia se debe trabajar en un doble ámbito. Por un lado, hay que mejorar las condiciones de habitabilidad en las viviendas mediante el aumento de su superficie y, por otro lado, hay que ofrecer a los ciudadanos un entorno urbano cotidiano que satisfaga las necesidades de contacto con la naturaleza (Vera Rebollo, 1996; Pié y otros, 2005; Rueda, 2006). Para conseguirlo se propone introducir la naturaleza en el interior de la ciudad y salvaguardar y potenciar los espacios rurales en contacto con ella. Estos espacios, previstos para ser utilizados por sus habitantes durante las actividades de ocio, varían de importancia y de tamaño respondiendo a las diferentes escalas de la ciudad y del territorio. Y es que, cuando nos acercamos al territorio aumentando la escala, “no observamos las mismas cosas a tamaño mayor, sino otras distintas” (Folch, 2003, p. 39): vemos relaciones entre partes más pequeñas que pasan desapercibidas a una escala menor.

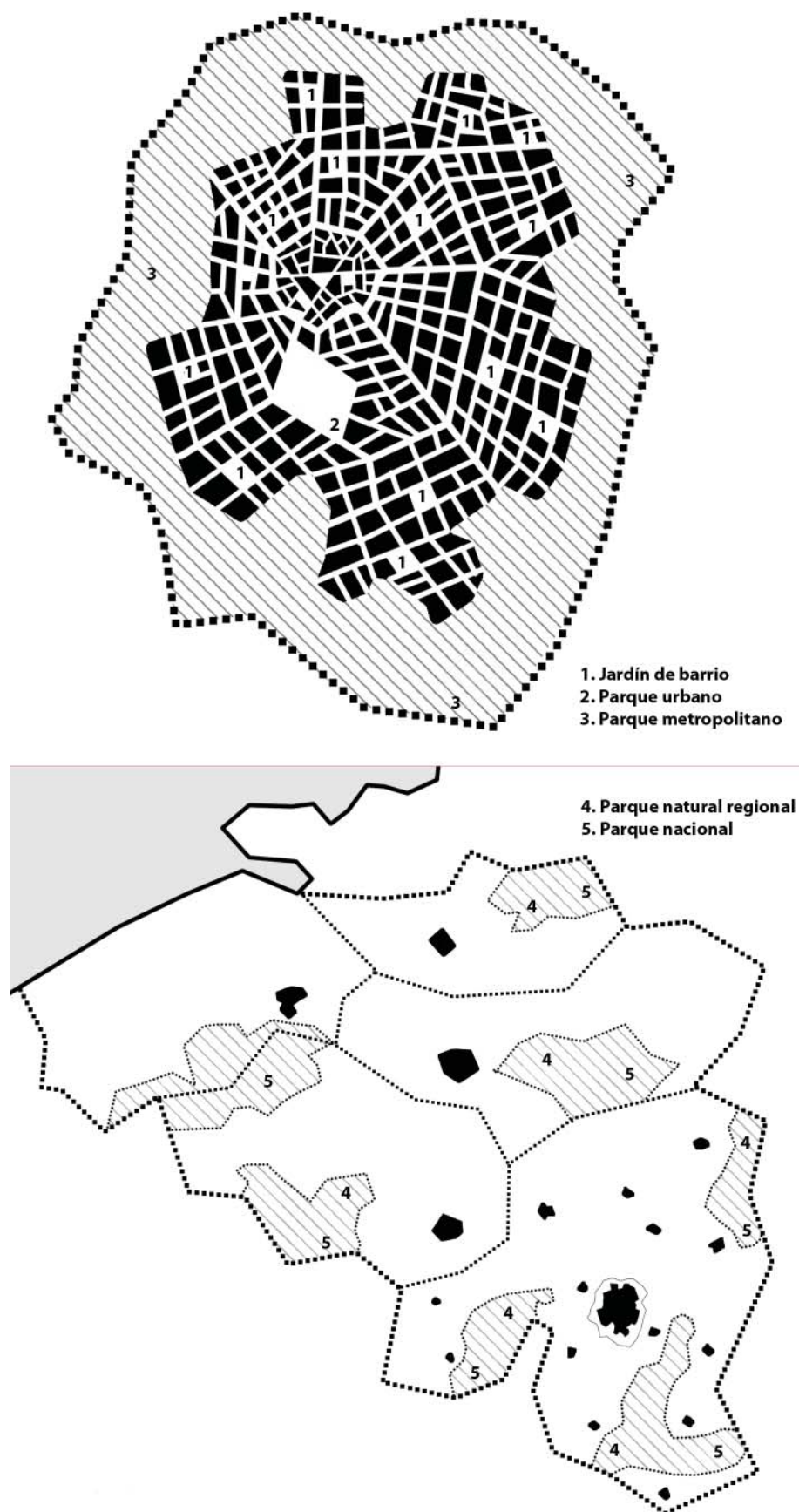
Figura 15: Clasificación del territorio



Fuente: Elaboración propia a partir de Mayor Farguell (2006)

El biólogo Mayor Farguell (2006), siguiendo el modelo *patch-corridor-matrix* establecido por Forman para la *landscape ecology* (Dramstad y otros, 1996), realiza una clasificación del territorio en tres ámbitos. El primero de ellos es el de los *espacios protegidos*, que son aquellos que tienen valores naturales en buen estado de conservación y que no han sido perturbados por elementos o efectos antrópicos. El segundo es el de los *conectores ecológicos*, que son espacios que permiten la conexión entre los distintos espacios protegidos y que en consecuencia vertebran los procesos de ocupación del territorio (Perlado y Elorrieta, 2007). Son espacios susceptibles de acoger actividades antrópicas relacionadas con el ocio. Por último, la *matriz territorial restante*, que se refiere al resto del territorio donde se materializan los elementos y procesos ecológicos y antrópicos, y donde se realizan y se realizarán las actividades humanas. Si asimilamos esta clasificación a la escala urbana, lo que proponemos es que hay que regenerar los espacios degradados o no utilizados para convertirlos en elementos lineales que conecten y pongan en contacto los espacios públicos con vegetación de las distintas escalas (Perlado y Elorrieta, 2007). Para identificar estos *espacios con vegetación* en las distintas escalas, nos basamos en la clasificación hecha por García Álvarez (1981), que distingue cinco tipos:

Figura 16: Clasificación de los espacios con vegetación



Fuente: Elaboración propia

En primer lugar, el *Jardín de Barrio*, que es un espacio verde con relevancia a escala de barrio, utilizado cotidianamente por sus residentes.

En segundo lugar, el *Parque Urbano*, zona verde de mucho mayor tamaño que el anterior que, aunque da servicio a los barrios aledaños de manera cotidiana, forma parte de la red de espacios públicos abiertos que vertebra la ciudad, dándole servicio al conjunto de todos los habitantes durante los fines de semana.

En tercer lugar, el *Parque Metropolitano*, *zona natural de equilibrio* o *Cinturón Verde*. Éste es un espacio planificado mediante la preservación de áreas naturales (agrícolas y forestales) en torno a la zona urbana con el objetivo de contener el crecimiento incontrolado del suelo urbano y complementar la oferta de espacios públicos abiertos que pueden ser utilizados por el conjunto de la ciudadanía los fines de semana. Este espacio debe estar exento tanto de edificaciones como de infraestructuras que pudieran provocar discontinuidades en su unidad (Pujadas y Font, 1998). Los tres términos empleados son muy descriptivos y aunque los tres se refieren a un mismo espacio cada uno pone el foco en un aspecto. El término *Parque Metropolitano* hace referencia a que se ha sobrepasado la escala de la ciudad y manifiesta a su vez que además de restringir el crecimiento, forma parte de la estructura de espacios libres de una unidad supramunicipal (el *área metropolitana*). El término *zona natural de equilibrio*, acuñado en 1973 para identificar las grandes zonas de París que se planificaban como no urbanizables, manifiesta por un lado que son zonas donde se preserva la naturaleza existente, y por otro lado el objetivo de querer equilibrar la falta de espacios naturales en el entorno urbano. El término *Cinturón Verde* también es muy ilustrativo porque pone de manifiesto que es un elemento único continuo alrededor de la zona urbana y la predominancia de la vegetación en él.

En cuarto lugar, el *Parque Natural Regional*, que responde a una escala territorial y es utilizado por todos los habitantes de la región para actividades de ocio durante los fines de semana y periodos vacacionales. Se suelen diferenciar dos tipos respecto a la proximidad a la ciudad: los cercanos y los lejanos a ésta. Aquellos que están cerca deben ser tenidos en cuenta en los planes de ordenación del área metropolitana.

En quinto y último lugar, el *Parque Nacional*, que es igual que el natural regional pero con una mayor importancia, de manera que se considera a una escala suprarregional. Un parque nacional es también un parque natural regional, ya que influye en el territorio en el que se encuentra.

Fariña Tojo y Naredo (2010) diferencian dos conceptos que hacen referencia a los *espacios con vegetación* de la escala urbana identificados por García Álvarez (1981) (*Jardín de Barrio* y *Parque Urbano*). Por un lado, *Zona Verde*, que definen como “un área ajardinada en la ciudad que requiere cuidados periódicos constantes” (Fariña Tojo y Naredo, 2010, p. 24), y por otro, *Espacio Libre de Uso*, nombre que dan a un área de la ciudad sin urbanizar que no requiere cuidados periódicos constantes y que no tiene un uso concreto. Los autores piensan que, desde el punto de vista de la sostenibilidad, se debería promover el segundo concepto, aunque desde nuestro punto de vista presenta algunas deficiencias (no manifiesta la presencia

de vegetación, está urbanizado en mayor o menor medida por encontrarse dentro del núcleo urbano, ...). Es por ello que planteamos el concepto de *Espacio Verde Libre de Uso*, que es una mezcla de ambos: un área urbanizada con fuerte presencia de vegetación autóctona, por lo que no requiere de cuidados constantes, que está urbanizada pudiendo acoger diferentes usos. Su urbanización se puede limitar a los bordes o abarcar su totalidad, pero siempre con una preponderancia de la vegetación sobre el resto de elementos.

1.4.7. Intervenciones teóricas propuestas

En este apartado examinaremos distintas propuestas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante la introducción de la naturaleza en el interior de la ciudad. Con ello se pretende revalorizar ciertos espacios urbanos degradados y ofrecer espacios de esparcimiento y ocio.

Una propuesta recogida en el libro "*Garden Cities of Tomorrow*", escrito por Ebenezer Howard en 1898, para mejorar la calidad de vida en la ciudad (industrial, en aquella época) era la de "crear centros de actividad, integrar el paisaje e incorporar espacios abiertos, planificar al mismo tiempo la ciudad y su región metropolitana y utilizar el transporte público" (Torres, 2003, p. 134) para comunicar los distintos espacios urbanos (Perlado y Elorrieta, 2007).

La segunda propuesta de intervención es trabajar sobre los vacíos urbanos, los espacios libres que han quedado desperdigados en el interior de la zona urbana y en su perímetro. Para ello, la primera fase es analizar los espacios libres que, estando dentro de las zonas urbanas de gran densidad, se encuentren infrautilizados o degradados por la pérdida de uso (caso de fábricas abandonadas). Estos espacios se pueden utilizar para paliar las posibles carencias de espacio público en el barrio (Borja y Muxí, 2000). Dependiendo del tamaño del espacio libre y de la presencia o no de vegetación se puede proponer la realización de un jardín de barrio o un parque urbano.

A partir de la transformación de espacios obsoletos en espacio público abierto (con o sin vegetación), se conectaría peatonalmente dichos nuevos espacios con los previamente existentes para crear una red de espacios públicos o infraestructura verde urbana. Para ello es conveniente la utilización de calles-parque (en aquellos viales cuya sección lo permita) o peatonalizar calles secundarias que relacionen los distintos espacios públicos con el objetivo de que los ciudadanos se puedan desplazar de unos a otros sin verse invadidos por el tráfico rodado. La utilización de vegetación en dichos elementos de conexión ayuda a enfatizar la relevancia de estos en comparación a los adyacentes.

Una vez creada esta estructura de espacio público en el interior de la zona urbana, es recomendable la realización de un *Cinturón Verde* (en el caso de no existir) que contenga el crecimiento urbano. En el caso de que en un futuro se decidiera sobrepasar dicho *Parque Metropolitano*, éste se convertiría en el gran parque urbano que vertebraría el conjunto de la población. Posteriormente, este parque circundante habría que introducirlo en el interior de la zona urbana

como si fueran *cuñas de vegetación*: espacios que se estrechan a medida que se aproxima al centro urbano, utilizando para ello *Espacio Paraurbano* que haya quedado entre dos direcciones de desarrollo urbano (Figura 17). A su vez, habría que potenciar la conexión peatonal de la red de espacios públicos urbanos creada con el *Cinturón Verde* (Batlle, 2006; Perlado y Elorrieta, 2007).

Otra propuesta de intervención es la gestión del territorio con criterios paisajísticos de manera que se protejan los “valores patrimoniales y las peculiaridades de cada lugar” (Mata, 2006a, p. 33) y la diversidad de paisajes, se realce su identidad y se asegure una mínima calidad ambiental (Mata, 2006a). En esta línea está la propuesta de Miguel del Rey (2001a) de poner en valor los terrenos agrarios (la huerta circundante en la mayoría de las poblaciones litorales del País Valenciano) como elemento que estructure el territorio. El arquitecto propone la creación de un *Cinturón Verde* mediante la protección y consolidación de la huerta existente (espacio público característico del emplazamiento) y su adecuación para que sea compatible el mantenimiento de la función productiva con las actividades de ocio de los ciudadanos. En esta propuesta tiene una gran relevancia la protección, conservación y puesta en valor de las infraestructuras (acequias, caminos, ...) que permiten y sustentan la actividad agraria en estos terrenos del *Espacio Paraurbano* (Perlado y Rueda, 2009).

Pero por encima de estas propuestas, se considera necesario un cambio en el modelo urbanístico adoptado hasta la fecha. Por ello se propone pasar de un urbanismo basado en la expansión continua e ilimitada de la zona urbana por el territorio, a uno que se sustente en la transformación de dicha zona para disminuir su impacto en el mismo (Gaja, 2008). Tal y como entendemos el cambio de modelo, éste defiende la eliminación de la figura del suelo urbanizable (suelo rural susceptible de convertirse en urbano) y restringir lo urbano a lo estrictamente construido, de manera que la práctica del urbanismo debería ir encaminada a crear y mejorar los espacios públicos en el interior de la zona construida, así como a resolver las carencias dotacionales y mejorar la calidad arquitectónica de las edificaciones (mediante su sustitución en la trama urbana). Es decir, se propone un urbanismo basado en el concepto de *Construir sobre lo construido* (Rey, 2001a), donde “no se trata de construir más ciudad, sino una mejor ciudad” (Capel, 2003, p. 11) tanto urbanísticamente como socialmente (Fariña Tojo y Naredo, 2010). Una de las intervenciones para regenerar y recualificar barrios degradados o vulnerables es la realización de un plan de equipamientos y servicios que los revitalicen al atraer a gente diversa (Borja y Muxí, 2000; Rueda, 2006). En esta línea se encuentra la realización de un Plan de Esponjamientos Urbanos, que consistiría en crear espacios libres en la trama urbana (por ejemplo, a partir del derribo de los edificios de viviendas obsoletos como propone Josep Lluís Sert (1942)) para transformarlos en espacios públicos abiertos o construir en ellos las dotaciones carentes de un barrio (Perlado y Elorrieta, 2007). Con esta propuesta se recoge la idea de Enric Batlle de transformar los espacios libres en desuso o degradados pero con la diferencia de que es el urbanista quien, fruto de un análisis del espacio urbano y de la información extraída de la participación ciudadana, propone cuales de los espacios construidos pueden ser esos espacios libres que posteriormente se transformarán.

Figura 17: Crecimiento urbano mediante la configuración de un *Cinturón Verde* y la integración del espacio rural



Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, para llevar a cabo ese cambio de modelo urbanístico es necesario que esté respaldado por una política que

“enjuicie y apoye la conservación, reutilización, demolición o sustitución del patrimonio construido atendiendo a las necesidades sociales de la población y a la adaptación de los edificios, infraestructuras y entornos al clima, a su comportamiento ecológico y a su valor cultural” (Fariña Tojo y Naredo, 2010, p. 9).

Hasta no hace poco, toda la normativa desarrollada para ser aplicada en el planeamiento urbanístico y en la *Ordenación Territorial* estaba centrada en la expansión urbana, de manera que no se han planteado instrumentos útiles para la intervención en los núcleos consolidados; es decir, para ese cambio de modelo (Fariña Tojo y Naredo, 2010).

Finalizado el análisis de las características de la ciudad, su evolución a lo largo de la historia, su interacción con el territorio rural y las relaciones que se dan entre distintos núcleos vecinos, tanto a escala regional como municipal, en el siguiente subcapítulo nos vamos a centrar en el turismo y el ocio, que han sido el motor que ha promovido los significativos cambios físicos que se han llevado a cabo en los municipios litorales del País Valenciano.

1.5. TURISMO Y OCIO. UNA APROXIMACIÓN NECESARIA

En 2008, la Organización Mundial del Turismo define éste como:

“un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual, normalmente por motivos de ocio” (OMT, 2010, p. 1).

Esta definición es la que da inicio al primer capítulo de las Recomendaciones Internacionales para Estadísticas de Turismo (RIET 2008), aunque se ve ampliada en páginas sucesivas hasta incluir a todos aquellos desplazamientos que se realizan a lugares distintos de los de la residencia, como se puede observar en la clasificación respecto al motivo principal del viaje.

Tabla 6: Clasificación de los viajes turísticos por el motivo principal del viaje
Clasificación de los viajes turísticos por el motivo principal del viaje

1. Motivos personales
1.1. Vacaciones, recreo y ocio
1.2. Visitas a familiares y amigos
1.3. Educación y formación
1.4. Salud y atención médica
1.5. Religión/peregrinaciones
1.6. Compras
1.7. Tránsito
1.8. Otros motivos
2. Negocios y motivos profesionales

Fuente: RIET 2008 (OMT, 2010, p. 26)

Por lo cual, la definición de turismo quedaría ampliada como sigue:

“El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales” (OMT, 2010a)³.

Esta referencia, más inclusiva respecto a los motivos de los desplazamientos es, sin embargo, contradictoria con una exclusión que se hace en el mismo documento:

“Si el motivo principal del viaje es realizar un trabajo a cambio de una remuneración, entonces el viaje no puede considerarse un viaje turístico” (OMT, 2010, p. 26).

Esta aseveración cuestiona el segundo tipo contemplado en la Tabla 6 (Negocios y motivos profesionales), conclusión ésta con la que estamos completamente de acuerdo. Es por ello, que nos decantaremos por la primera definición mencionada arriba, introduciendo la ampli-

3. <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico> (Consultada 08-06-2016)
<http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/glossarysprev.pdf> (Consultada 08-06-2016)

tud del primer tipo recogido en la Tabla 6. Es decir qué, finalmente, nuestra definición de turismo es el resultado de una lectura crítica del documento de la OMT (2010)⁴. De este modo, consideramos que:

El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales, los cuales normalmente están relacionados con el ocio.

1.5.1. La evolución del turismo. Algunos datos relevantes

Podemos encontrar el germen del turismo en los viajes de estudios (*grand tour*) que realizan los jóvenes pertenecientes a familias acomodadas europeas entre los siglos XVII y XIX por todo el continente, con el objetivo de complementar y completar su formación (Callizo Soneiro, 1991; Pié, 2002); en el discurso romántico de finales del siglo XVIII que postula el disfrute de la naturaleza; y en la fascinación por los lugares exóticos que está vinculado con la expansión del colonialismo en el siglo XIX y que se manifiesta en la literatura de viajes de la época (Mantecón, 2005). El turismo como periodo de desconexión y descanso surge, pues, a finales del siglo XIX en una sociedad industrial, en la cual la burguesía y las gentes adineradas abandonan las ciudades masificadas, y a consecuencia de ello insalubres, durante distintas épocas del año buscando reencontrarse con la naturaleza, el aire y el sol; es decir, unas condiciones que permitieran cambiar el escenario vital y descansar de la vida habitual. Desde esta concepción inicial, tal vez se debería hablar más bien de *higienismo* en lugar de turismo pues este cambio de aires para desconectar estaba aparejado a actividades relacionadas con el cuidado de la salud. Posteriormente este concepto se transformó dando paso al *veraneo* al vincularse fuertemente este periodo de descanso y mejora de la salud con la época estival y la relación con el sol y el agua del mar. Finalmente, el periodo de descanso se independizó de una estación concreta del año y se democratizó y diversificó dando origen al turismo actual, término más global y que aúna las distintas tendencias. Éste, por tanto, es la plasmación de la evolución de los dos términos anteriores permitida por la aparición de dos factores: el tiempo libre y la movilidad (Duocastella, 1966; Alegrí Sabater, 1996; Torres Alfosea, 1997; Peñín, 2002).

El primer factor, el tiempo libre, es una conquista social que consiguen los trabajadores al reconocérseles su derecho a las vacaciones pagadas en la Convención de la Organización Internacional del Trabajo celebrada en 1936 (Callizo Soneiro, 1991). Tras la conclusión de la II Guerra Mundial, el contexto cambia radicalmente no sólo porque tras la contienda se puedan aplicar esos logros socio-laborales (vacaciones pagadas o jubilaciones), sino porque también se produce una mejora de los niveles de vida de las personas consecuencia del crecimiento económico que se produce en la mayor parte de la Europa Occidental, lo que permite un aumento considerable de la renta de las familias (Callizo Soneiro, 1991; Torres Alfosea, 1997; Mantecón, 2005). Es decir, tras la contienda, el turismo se socializa entre la mayor parte de la

4. En junio de 2016 realicé una gestión por escrito con la oficina de la OMT en Madrid, la cual no hizo sino ratificar la vigencia del documento de 2010.

ciudadanía debido a la consecución de tiempo libre y a la mayor capacidad económica adquirida con la cual poder hacer frente a los gastos durante dicho periodo. Es en dicho contexto socioeconómico cuando se afianzan las llamadas clases medias. Éstas, al igual que los obreros y los trabajadores, toman como ejemplo para el disfrute de sus vacaciones el modo en que las clases adineradas, acostumbradas a ellas, emplean su tiempo libre (Bertolín, 1983).

El segundo factor es el extraordinario incremento de la movilidad, la cual ya se había convertido en un elemento importante desde que en 1839 se inventara el ferrocarril (Callizo Soneiro, 1991). La invención del vehículo individual, y su extensa popularización y comercialización, unido al aumento de las opciones de desplazamiento y al desarrollo de infraestructuras de transporte (tanto autopistas y redes de ferrocarril como aeropuertos) hizo que se acortaran las distancias entre lugares alejados entre sí, propiciando de este modo el crecimiento del turismo (Gausa, 1996). Es decir, favoreciendo la visita de lugares no habituales con un fin de ocio.

Así pues, a medida que el ciudadano ha pasado a disponer de una mayor cantidad de tiempo libre, el ocio ha ganado una mayor relevancia en la vida de las personas (Maas, 2000a). Una buena parte del ocio se materializa a través de una experiencia turística, la cual se sustenta en tres conceptos fundamentales: el lugar de origen, el lugar de destino y el viaje, que conecta ambos emplazamientos física y psicológicamente (Nogué, 2005).

Centrándonos en el turismo litoral, que es el que nos interesa en esta investigación, se constata que los espacios vinculados a éste no responden a una misma forma de estructurarse, sino que se han detectado tres tipos distintos:

a) El *Centro Planificado*. Es aquel tipo en el que hay una fuerte implicación por parte del Estado, o de las administraciones públicas competentes, que realizan una política de expansión del turismo en distintas zonas seleccionadas de su territorio, con la intención de mejorar los intercambios con el exterior y promover actividades de ocio. Las actuaciones se apoyan en un análisis profundo del entorno y en ellas la oferta siempre precede a la demanda, de manera que el negocio turístico no se deja en manos exclusivamente de la iniciativa privada ni se dejan resquicios para la improvisación. Ejemplo: Costa del Mar Negro.

b) El *Integral Extensivo*. Se trata de un tipo en el cual la oferta también precede a la demanda. En este caso, el espacio turístico se estructura con un carácter marcadamente funcional, con la intención de obtener el máximo beneficio posible, interviniendo lo mínimo necesario en las características intrínsecas del entorno para hacerlo atractivo, de modo que éstas se conserven y consoliden reforzando la imagen de marca que atraiga al turista potencial. En este tipo se busca que el visitante sea bastante diversificado. De hecho, en este caso, la planificación territorial está mucho más interesada en posicionar la imagen de marca en el mercado turístico, que en desarrollar los sectores económicos que intervienen en el territorio. Ejemplo: Litoral francés Languedoc-Rosellon.

c) El *Intensivo Espontáneo*. Es aquel tipo en el cual el desarrollo del espacio litoral se ha producido de manera masiva y sin previsión y donde, a diferencia de los dos casos anteriores, la demanda ha precedido a la oferta. En su modo de desarrollarse destaca la anarquía y la improvisación, materializándose de distintas maneras. Una de ellas, muy

característica, ha sido mediante la aparición de las urbanizaciones de viviendas unifamiliares esparcidas por el litoral. Ejemplo: Litoral del Mediterráneo español (Callizo Soneiro, 1991).

Tabla 7: Tipos de destinos turísticos litorales en función de las características que dieron origen a su creación como tal

<i>Centro Planificado</i>	<i>Integral Extensivo</i>	<i>Intensivo Espontáneo</i>
Oferta precede a la demanda	Oferta precede a la demanda	Demanda precede a la oferta
Se analiza el entorno	Se analiza el entorno	No hay análisis del entorno
Fuerte implicación del Estado/administraciones públicas en la toma de decisiones	Las administraciones públicas no encabezan pero supervisan las intervenciones	Dejación de funciones por parte de las administraciones públicas
Iniciativa pública	Iniciativa privada	Iniciativa privada
Desarrollo planificado: Selección de las zonas en las que propiciar la expansión turística	Desarrollo estructurado: Sobre emplazamiento turístico se interviene el mínimo necesario para potenciar sus características intrínsecas y con ello posicionar y reforzar su imagen de marca	Desarrollo improvisado
El negocio turístico no es exclusivo de la iniciativa privada	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada

Fuente: Elaboración propia a partir de Callizo Soneiro (1991)

De los tres tipos, el primero es el más apropiado y sostenible, ya que hay un análisis previo del entorno, una planificación en ciertas ubicaciones previamente seleccionadas por sus características intrínsecas de cómo alcanzar el objetivo prefijado previamente por las administraciones públicas, y donde prima la oferta sobre la demanda. El segundo tipo, aunque mantiene ciertas características positivas del anterior modelo (la prevalencia de la oferta sobre la demanda), se centra en la atracción de los turistas mediante la identificación y potenciación de una imagen de marca que transmita los valores propios del emplazamiento. Este tipo se concentra en el presente olvidando la planificación y el deseo del modelo de municipio que se quiere alcanzar en el futuro. El tercer tipo es completamente erróneo, ya que conduce a la destrucción del territorio al supeditarse todo a complacer a la demanda turística.

1.5.2. Las fases de los destinos turísticos

Otro aspecto relevante a la hora de tener en cuenta el fenómeno del turismo es que la vida del destino turístico no tiene un crecimiento mantenido en el tiempo sino que pasa por distintas fases (Butler, 1980) desde su descubrimiento como lugar turístico hasta su estancamiento. Esto se debe a que, con el paso del tiempo, se produce la maduración y posterior obsoles-

cencia de las estructuras generadas, que le hacen competir en desventaja frente a los nuevos destinos turísticos, más adaptados a la demanda de la época o con precios más económicos. Las fases por las cuales pasa cualquier destino turístico son las siguientes:

1) *Descubrimiento*: Fase caracterizada por la afluencia de muy pocos turistas debido a su dificultad de acceso, a la ausencia de instalaciones que lo complementan y/o porque es un destino desconocido salvo para los residentes de la zona. En esta fase no existe un desarrollo económico vinculado al turismo.

2) *Inicio*: El lugar comienza a ser poco a poco más conocido, atrayendo a grupos reducidos de turistas, que empiezan a llegar con asiduidad. Los residentes empiezan a hacer negocio ofreciendo alojamiento y servicios a los turistas.

3) *Desarrollo*: Con el aumento significativo del número de turistas, el negocio turístico se especializa y pasa a ser desarrollado por agentes externos a la zona, reduciéndose el papel de los residentes en él. Se realizan campañas publicitarias, se potencian los atractivos culturales y naturales del emplazamiento y se realizan instalaciones e infraestructuras que ofrecen servicios demandados por los visitantes y que complementan la oferta característica del lugar. El modelo de desarrollo impulsado por los poderes públicos se centra en contentar a los turistas, postergando los intereses de las personas que viven allí. Se producen cambios significativos en la fisonomía del territorio.

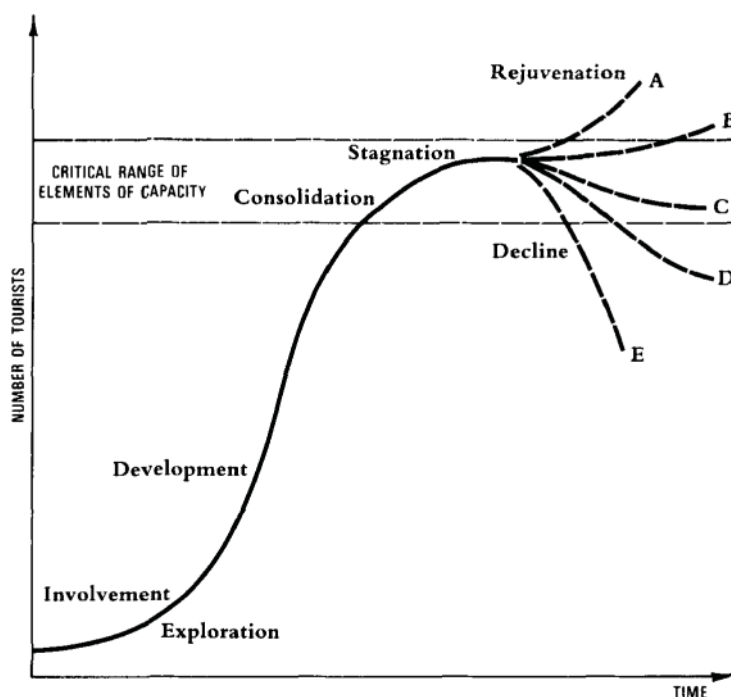
4) *Consolidación*: Llegan al destino más turistas que el año precedente, pero cada vez el incremento con respecto al año anterior es menor. En esta fase el número de turistas es mayor al de residentes durante varias épocas del año. Hay una mayor especialización de los servicios ofertados y la economía de la zona se vuelca completamente en el negocio turístico, abandonando otros sectores productivos menos rentables. Se busca ampliar la temporada turística y se continúa aumentando el alojamiento. Las actuaciones públicas van enfocadas a las necesidades de los turistas entrando, en ocasiones cada vez más habituales, en confrontación con las de los residentes.

5) *Estancamiento*: Fase en la que se alcanza e incluso se supera la capacidad de carga asumible por el destino, lo que provoca problemas ambientales, sociales y económicos (Prats Palazuelo, 2007). El emplazamiento se resiente debido a estos problemas, dejando de estar de moda y debiendo competir con los nuevos destinos, lo que hace cada vez más difícil ocupar todo el alojamiento generado a lo largo de las fases anteriores (Fernández Tabales, 2004). Las características del lugar que motivaron su atractivo se difuminan entre las instalaciones artificiales que se han ido generando con el paso del tiempo. Cuando un destino turístico alcanza esta fase se dice de él que está maduro⁵.

5. Ricardo Blanco (2012) recoge un listado de las características por las cuales se podría definir un destino maduro. También es interesante, para caracterizar los destinos maduros, los cinco problemas identificados por la Administración turística estatal para que un municipio fuera catalogado como maduro y pudiera acogerse al Fondo de Modernización de las Infraestructuras Turísticas (FOMIT) (Blanco, 2012).

6) *Declive o Rejuvenecimiento*: Como consecuencia de la fase anterior se produce una disminución de su poder de atracción de demanda cualificada frente a los nuevos destinos. Se convierte en un emplazamiento menos demandado y pasa de recibir turistas de larga duración a acoger visitas de fin de semana o de días sueltos, siempre que mantengan unas buenas infraestructuras de comunicación. Las instalaciones turísticas se van viendo substituidas por otras no relacionadas, desapareciendo de este modo muchas de aquellas, lo que hace todavía menos atractivo el destino para los turistas. Para que se produzca el rejuvenecimiento, es necesario que en el destino se introduzcan cambios sobre los productos ofertados mediante la creación de nuevas atracciones que complementen la oferta existente o la puesta en valor de recursos naturales no explotados hasta la fecha (Baños Castiñeira, 1998). Ambos casos precisan más crecimiento y una fuerte inversión por parte de las instituciones públicas y de las empresas privadas que operan en el lugar, aunque ello no asegura que se produzca una revitalización en un futuro (Butler, 1980; Priestley, 1996; Aledo y otros, 2007; Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010; Pitarch, 2009).

Figura 18: Modelo de las fases por las que pasa un destino turístico.



Fuente: Butler (1980)

Así pues, según este modelo, los destinos turísticos con el paso del tiempo se van degradando y para que no lleguen a la fase de declive, o para que se sobrepongan a ésta, se deben efectuar intervenciones que renueven el atractivo turístico (Blanco, 2012).

La gran aceptación del modelo propuesto por Butler se debe a su gran simplicidad, aunque tiene un defecto importante y es que propone un indicador por el cual, en cuanto un destino consolidado pierde turistas, implica que se ha superado la capacidad de carga y que se ha estancado, siendo el preludio del declive. Además, la solución propuesta por Butler para revertir

esta fase de declive es la atracción de más turistas y de este modo seguir creciendo, lo que demuestra un modelo económico con una visión a corto plazo y donde se han impuesto intereses de determinados sectores privados (inmobiliarios, bancos, ...) (Navarro Jurado, 2012). González Reverté (2012) realiza otras tres críticas al modelo:

- 1) Se da por supuesto que el proceso es unilineal, ignorando las influencias de los cambios estructurales o los procesos de escala global que influyen en el declive o auge del destino turístico.
- 2) No se tienen en cuenta los cambios a lo largo del tiempo de las variables de la demanda y la oferta como elemento de variación entre ciclos.
- 3) Es difícil justificar que el modelo se extrae deductivamente de los ejemplos analizados, cuando existe una gran diversidad de éstos en la realidad.

Pese a todo ello, el modelo nos parece que hace una aproximación bastante acertada que ayuda a enfrentarse y abarcar las virtudes y los problemas de un destino turístico, no así las soluciones propuestas, que consideramos equivocadas. Las propuestas actuales para regenerar un destino turístico deberían ir, a nuestro parecer, más enfocadas a una renovación o reactualización, que debería ser constante a lo largo del tiempo, mediante la cualificación del producto (Torres Alfosea, 1997) o mediante la generación de una oferta complementaria al atractivo predominante a través de la reutilización de las instalaciones desfasadas, evitando una nueva colonización del territorio.

1.5.3. Efectos beneficiosos y nocivos del turismo

Tras este breve repaso a la evolución del turismo a lo largo de su corto desarrollo, los distintos tipos del turismo litoral y las distintas fases por las que pasan los destinos turísticos, vamos a desgranar cuáles son los efectos beneficiosos y nocivos del turismo con el fin de entender sus consecuencias a corto, medio y largo plazo, para ser conscientes de las implicaciones que conlleva sobre el territorio.

Respecto a los efectos beneficiosos hay que resaltar que, aunque el turismo se desarrolla a partir de la apropiación del espacio rural, en algunas ocasiones se convirtió en la única actividad económica que permitió la regeneración y supervivencia de estas regiones rurales abandonadas a su propia suerte, mediante la creación de puestos de trabajo que atrajeron y fijaron población (Barba y Pié, 1996a; Pié y Barba, 1996; Perlado y Elorrieta, 2007). Y es que, si se consigue integrar con el medio receptor de una manera respetuosa, la actividad turística se puede convertir en un agente dinamizador de dichas áreas mediante el estímulo de otros sectores económicos y de actividades socioculturales, la mejora de las infraestructuras o el desarrollo del capital social local (Pitarch, 2009). También hay que destacar que en algunas ocasiones se ha intervenido respetuosamente con el entorno para atraer turistas, de manera que se han domesticado ciertos espacios naturales percibidos como inhóspitos o se han recuperado espacios que habían sido previamente degradados (Barba y Pié, 1996a; Fernández Tabales, 2004). Estas acciones, desgraciadamente no muy comunes, permiten además que dichos espacios

puedan ser disfrutados por la población local. Sin embargo, estas últimas actuaciones precisan que las instituciones públicas se impliquen y que las comanden y coordinen, ya que tienen una visión a largo plazo, mientras que, si se dejan en manos de inversores privados, estos espacios marginados tienen poca capacidad de resistencia ante la presión que estos entes ejercen buscando una rentabilidad rápida y alta en un corto periodo de tiempo (Callizo Soneiro, 1991). De todas maneras, es imprescindible que no se dé un monocultivo del turismo y que existan otras actividades económicas interviniendo en el territorio (Barragán Muñoz, 1993; Font, 2002).

Por el contrario, uno de los problemas más importantes del turismo es la homogeneización y estandarización tanto del modo de vida de la gente (más marcado en las zonas rurales) como de los espacios recreativos. Pese a que el turismo tiene como esencia la huida de la ciudad para retomar el contacto con la naturaleza y el mundo rural, el resultado es la apropiación del espacio rural por la cultura urbana (Callizo Soneiro, 1991). Respecto a los efectos nocivos de esta estandarización en los espacios litorales, son muy ilustrativas las palabras del arquitecto César Portela:

“Pareciera que mentes perversas se hubieran dedicado a localizar los ecosistemas naturales más ricos, los lugares más bellos y más peculiares, los de más encanto por su situación geográfica y climática, por su tradición histórica, por la identidad y peculiaridad de sus habitantes, por la singularidad de sus costumbres y su folclore, para acabar sustituyendo o superponiendo a todo ello la falsedad, la vulgaridad, la anomia, la estandarización más banal... la destrucción, en definitiva, de sus valores más auténticos, sumado, todo ello, a la incapacidad de crear nuevos valores” (Portela, 2002, p. 12).

En ellas se destaca que el turismo hace uso de los mejores recursos territoriales, exprimiéndolos en su afán de sacar beneficios a corto plazo hasta llegar a banalizarlos mediante la destrucción de las características que los hacían interesantes sin generar en este proceso ningún nuevo atractivo.

Además, la presión antrópica generada por el turismo puede llegar a acabar con los recursos (naturales, culturales, patrimoniales, ...) que atraían a los turistas, dejando una impronta en el territorio difícil de reparar. En el ámbito litoral no sólo se ha producido una privatización del espacio que restringe su uso público, sino que además se ha producido una desnaturalización de su paisaje primigenio (Callizo Soneiro, 1991; Maas, 2000b). Las actividades tradicionales como la agricultura o la pesca se han visto expulsadas ante el empuje de las promociones inmobiliarias que buscan hacer negocio a partir del turismo (Barragán Muñoz, 1993; Aledo, 2008). Se crea un fuerte monofuncionalismo sustentado sobre el aumento del sector terciario y se produce una especie de colonialismo al ser la oferta turística impuesta por agentes externos a la región. Por tanto, el turismo se convierte en muchos casos en un elemento que degrada ambiental y paisajísticamente el territorio, provocando el empeoramiento de la calidad de vida de sus residentes (Callizo Soneiro, 1991). El turismo genera también problemas urbanísticos de ámbito municipal, como la estacionalidad de las visitas turísticas, la congestión del tráfico en los periodos de máxima afluencia o el elevado coste que supone para los ayuntamientos

Imagen 1: Turismo de "sol y playa". Años 60



Fuente: Cuadernos de Arquitectura Nº 64

el mantenimiento durante todo el año de los servicios e instalaciones proyectados y realizados teniendo en cuenta la población flotante, configurada por los turistas, que se concentra durante periodos puntuales del año (Vera Rebollo e Ivars, 2002). La estacionalidad afecta no solo urbanísticamente sino también de un modo muy pronunciado a la economía del municipio, sobre todo en aquellos que tienen una monoespecialización turística. Esto se debe a dos motivos: 1) a que la caída de turistas tiene una acción instantánea en el cierre de establecimientos, ya que están orientados a dar servicio al sector turístico, y 2) a los costes de inversión inicial, de amortización, y de mantenimiento de unas infraestructuras públicas pensadas para la demanda de una población que sólo se concentra una cuarta parte del año y que quedan subutilizadas el resto del año (Baños Castiñeira, 1999, Mazón y Aledo, 2005).

1.5.4. El paisaje como recurso turístico

Como se ha ido desprendiendo a lo largo del capítulo, el atractivo de los destinos turísticos está fuertemente relacionado con las características de su territorio (Esteban y otros, 2005). Sin embargo, también se puede hacer uso de estas características como el foco central de atracción de visitantes. Es por ello que el paisaje también es un recurso turístico en sí mismo a explotar (Tuset, 2015). Pero no sólo eso, ya que, aunque la oferta turística está fuertemente influenciada por factores humanos, la ausencia o degradación de los espacios naturales en los que se desarrolla dicha oferta, imposibilita o reduce significativamente la actividad turística (Fernández Tabales, 2004; Mazón y Aledo, 2005). El capital privado ya es conocedor de las consecuencias que tiene la degradación del paisaje sobre la afluencia de turistas (Callizo Soñeiro, 1991) y es por esta razón por la que postula la protección de éste, no porque entienda que es un valor añadido que enriquece la oferta, que lo es, sino porque tiene comprobado que su deterioro afecta a la actividad turística; es decir, a su negocio. Sin embargo, pese a este conocimiento, en muchos casos se ha impuesto el sector inmobiliario sobre el turístico, priorizándose los resultados cortoplacistas y promoviéndose actuaciones poco sensibles al paisaje e incluso contrarias a éste, tanto por el ente público como por los agentes económicos privados (Priestley, 1996; Nogué, 2005).

Entendiendo el paisaje como la plasmación cultural y patrimonial de una sociedad sobre un territorio, ésta es interpretada globalmente de manera subjetiva por cada individuo (Nogué, 2005). Es por ello que, para que mantuviera su esencia, los cambios que sufriera el territorio deberían salvaguardar esos valores culturales y patrimoniales que lo particularizan (Mata, 2006a). En consecuencia, ante la idea expuesta de que el paisaje es un factor imprescindible para mucha de la oferta turística (Nogué, 2005), hay que prestar atención y vigilar que el paisaje no se independice de su emplazamiento debido a actuaciones que no son resultado de sus características físicas, sociales o culturales, sino que buscan crear una determinada imagen prefabricada con la intención de atraer turistas (Muñoz, 2005; Pié, 2005).

1.5.5. El turismo en España. Parámetros imprescindibles

Una cuestión indispensable de partida es conocer cuál es el principal motivo que hace que un territorio determinado (país, región o comarca) se especialice en la actividad turística. La respuesta normalmente está asociada a la inexistencia de otra fuente de riqueza más rentable. De este modo, este determinado territorio, entendiéndolo que no tiene nada mejor que ofrecer, se ofrece a sí mismo para satisfacer las necesidades de los visitantes (García-Delgado, 2002). Bajo este punto de vista vamos a analizar el caso español.

Hasta la popularización y la difusión del turismo, las edificaciones que se materializan en la costa están vinculadas a usos marítimos-comerciales o militares y tienen una presencia reducida y puntual sobre el litoral (Ferrer Marsal, 2002). Es a finales del siglo XIX cuando se descubre la costa como lugar de ocio y de descanso (Busquets, 2003) y se la reconoce como lugar para el cuidado de la salud (Torres Alfosea, 1997; Ferrer Marsal, 2002) aunque está solamente al alcance de unos pocos privilegiados. Sin embargo, en aquella época ya había escritores y periodistas que postulaban, por ejemplo, que la isla de Mallorca debía explotar sus recursos naturales para generar empleo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (García-Delgado, 2002).

España fue un país pionero en la regulación del desarrollo turístico. En 1905 es uno de los primeros países en crear una Comisión Nacional para tal efecto, a lo que le sigue: “en 1911, una Comisaría Regia orientada a la promoción turística; en 1928, un Patronato Nacional de Turismo; en 1938, un Servicio Nacional de Turismo, y en 1939 una Dirección General de Turismo” (Mantecón, 2005, p. 391).

El turismo en España, y más concretamente en las zonas costeras del Sur y Este peninsular, surge inicialmente al abrigo de esa costumbre vinculada con la salud de tomar baños de mar o de aguas medicinales (Orejudo y otros, 2002). Este es el motivo por el cual las primeras dotaciones creadas exclusivamente para los turistas privilegiados fueron los balnearios (Ferrer Marsal, 2002; Busquets, 2004). Sin embargo, hasta la I Guerra Mundial, los principales enclaves españoles estuvieron en el norte del país: San Sebastián y Santander (Mantecón, 2005; Ortells Chabrera, 2006). Pero antes de que llegaran las inversiones para acometer dichas intervenciones volcadas en dar satisfacción al turista, el país era un paraíso poco conocido y los visitantes convivían con los habitantes autóctonos, conservándose los usos y costumbres propios de las diversas regiones de España.

El turismo primigenio, fuertemente vinculado con las clases acomodadas, se mantendrá hasta el acuerdo de las vacaciones pagadas de 1936 que provoca un gran cambio cuantitativo (Candilis, 1973), aunque hasta la finalización de la II Guerra Mundial éste no podrá manifestarse en Europa en todo su esplendor. Una vez las economías europeas se rehicieron de tamaña catástrofe, los países europeos empezaron un próspero crecimiento económico que les permitió en un primer momento dar respuesta a las necesidades de alojamiento de su población y la creación y mejora de infraestructuras. Una vez ya resueltos estos problemas estructurales, este bienestar económico europeo propició el desarrollo y el auge del turismo extranjero en una España que se encontraba bajo una dictadura. Los factores que lo permitieron fueron la

relajación del control en las fronteras, los tipos de cambio de la moneda española que hacía que fuera un país/destino barato, la existencia de recursos naturales sin explotar y en consecuencia con una capacidad de carga vacía, la apuesta por parte del gobierno y de empresarios para crear la infraestructura necesaria (acceso y alojamiento), y la curiosidad de descubrir un país próximo geográficamente, pero desconocido debido a su aislamiento internacional (Marés, 1997; Mantecón, 2005; Prats Palazuelo, 2007). España ofrecía inicialmente el disfrute de “clima, paisaje y hasta gastronomía, a precios de saldo, siendo estos los factores originarios” que atraían el turismo. Posteriormente, el interés se extendió “al conocimiento de la cultura y la historia” (Marés, 1997, p.11). Estas características de los países menos desarrollados del sur de Europa (buen clima, territorios no urbanizados y en algunos casos incluso exóticos, bajo coste de vida y cultura) fueron las que los hicieron competitivos en el mercado turístico (Barba y Pié, 1996b).

Hasta principios de los años 50, en España, el turismo no se había entendido como una industria sino como una actividad que se había llevado a cabo de manera puntual, no programada ni controlada, con la cual se buscaba descubrir y conocer sin ayuda de intermediarios el clima y el paisaje del país (Marés, 1997). La eclosión y la relevancia que adquirirá el turismo en España se inicia a partir de la década de los años 50, cuando entra a formar parte de los países captadores de turistas, pasando de ser un turismo minoritario a un turismo de masas (Decanos COAs, 2002). Esto llevó aparejado un gran aumento de la demanda de suelo en la primera línea de costa, a la cual se le respondió de manera desordenada y poco racional, generando importantes desajustes tanto urbanísticos como ambientales (Pié y Barba, 1996; Busquets, 2004).

Este turismo emergente, que desde sus inicios se desarrolla de manera masiva y focalizado sobre la oferta de “sol y playa”, comienza y se difunde por la costa mediterránea española gracias a diversos factores internos (un clima benevolente y agradable, unos precios accesibles del suelo y de los servicios, un exotismo cultural pero con referentes comunes y una dictadura corrupta que propicia la especulación y el desorden urbanístico) y externos (el gran desarrollo económico europeo y la aparición y difusión de los medios de transporte masivos). Esta actividad, a la que se supeditó gran parte de las acciones y políticas del país, permitió un enriquecimiento de las cúpulas franquistas, pero también mejoró la calidad de vida de mucha población que vivía en zonas deprimidas (Pié, 2002; Mantecón, 2005).

Entre los años 60 y 70 se consolida el fenómeno turístico de masas provocando que el turismo pase de ser un valor de uso (en el cual se ensalza el disfrute que ofrece al usuario) a ser un valor de cambio (en el cual se comercializa y se vende dicho disfrute). Además, en esta segunda década, la del 70, irrumpe el desarrollo turístico residencial basado en la construcción de viviendas para los turistas (Ferrer Marsal, 2002), surgen y se consolidan los turoperadores, que organizan el transporte y alojamiento de grupos, y se desarrolla el transporte aéreo que aproxima las zonas de oferta a los nichos de mercado donde hay demanda de conocer nuevos lugares (Marés, 1997).

Es a partir de los años 80 cuando se realizan “los primeros grandes equipamientos recreativos

Imagen 2: Balneario de las Arenas. València. Principios siglo XX



Fuente: Ferrer Marsal (2002, p. 192)

Imagen 3: Las embarcaciones en el turismo de “sol y playa”. Moraira (2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 4: Actividad en las calles de Benidorm (Febrero, 2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

especializados en las demandas de “sol y playa” para el consumo de masas” (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010, p. 344), al mismo tiempo que las administraciones públicas actuantes en las diferentes escalas (estatal, regional y local) se lanzan a revalorizar los espacios urbanos de las ciudades desarrolladas al albur del turismo, sobre todo el borde marítimo urbano (Coordinadores equipos de investigación, 2001). Por lo tanto, se trata de un crecimiento territorial que no fue espontáneo sino premeditado y propiciado por los poderes públicos (Ferrer Marsal, 2002). En los 90 se satisface la gran demanda de viviendas mediante la especulación del suelo y la construcción en él (Nogué, 2005). Esta dinámica no cambia hasta finales de la década cuando se plantea la disminución del ritmo de crecimiento del municipio en los nuevos planes de ordenación urbana (Donaire y Mundet, 2002).

Si disminuimos de escala y nos centramos en la Costa Mediterránea, nos encontramos con el paradigma del turismo español, en el cual observamos la potenciación y especialización en la oferta turística de “sol y playa”. Un turismo compuesto básicamente por dos tipos de cliente: el configurado por los visitantes extranjeros o nacionales que llegan con un paquete cerrado ofertado por un tour operador, y el conformado por personas nacionales que durante sus vacaciones se desplazan hacia zonas litorales (Coordinadores equipos de investigación, 2001). Este tipo de turismo tan agresivo y poco respetuoso con el entorno ha revolucionado el modo de interpretar el territorio, sus usos, las transformaciones que en él se han desarrollado o la velocidad a la que se han acometido dichos cambios (Maas, 2000b; Busquets, 2004). Los destinos turísticos mediterráneos se han especializado en el ocio recreativo orientado a la desconexión y el descanso, lo que hizo que se generara una gran demanda de suelo en primera línea de costa para el alojamiento de aquel que nos quisiera visitar. Las políticas llevadas a cabo a nivel local para satisfacer esta demanda produjeron la “explosión” de los límites urbanos de los núcleos históricos de los municipios de litoral (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2008), que históricamente habían dado la espalda al mar, consolidándose nuevos núcleos urbanos estrechamente relacionados con éste. Por el contrario, los crecimientos que se llevaron a cabo en continuidad con lo construido, han desarrollado tramas urbanas que han roto con las existentes mediante ensanches descontextualizados, que han devaluado los hitos arquitectónicos y los valores paisajísticos del emplazamiento (Ferrer Marsal, 2002).

Dicho turismo ha generado dos tendencias de uso sobre el territorio. Por un lado, su transformación para acoger la gran cantidad de viviendas que se ofertan para el turismo residencial y de *Segunda Residencia* muy vinculado al sector inmobiliario (Donaire, 2005), y por otro lado, los espacios habilitados para acoger los usos con los cuales diversificar y complementar el producto turístico, como pueden ser los puertos deportivos o los campos de golf (Navarro Jurado, 2012). Ambas tendencias son las principales causantes de la burbuja inmobiliaria que explotó en 2008, dejando expuestos los excesos de un urbanismo sustentado sobre planeamientos expansionistas y reclasificaciones de difícil justificación, que además no han generado ningún valor añadido, sino todo lo contrario (Obiol y Pitarch, 2011; Gaja, 2012). Hay que destacar que, aunque los puertos deportivos y los campos de golf se anunciaron como actuaciones para diversificar la oferta turística, sirvieron únicamente para continuar con la transformación de la

tierra en suelo, la posterior construcción de viviendas y urbanizaciones en él y la venta de éstas (Aledo, 2008). Los puertos deportivos que fueron promovidos por la administración central mediante la Ley 55/1969 con la excusa de atraer turismo de calidad, en la práctica sirvieron únicamente para aumentar los precios del suelo litoral, que habían descendido por estar cada vez más masificado, y para reactivar el sector inmobiliario del emplazamiento. Los campos de golf se han mostrado igualmente como una excusa para continuar con el negocio inmobiliario pues venían aparejados a la construcción de urbanizaciones residenciales en el interior del territorio, ante la masificación del litoral (Baños Castiñeira, 1998; Mazón y Aledo, 2005).

Sin embargo, el problema de la destrucción del territorio litoral no es nuevo ni resultado de los últimos años, sino que es consecuencia del modelo turístico masivo promovido desde su eclosión hasta la explosión de la burbuja inmobiliaria en España. De hecho, el problema ya era conocido y denunciado desde hacía décadas. Un ejemplo de este conocimiento y denuncia lo observamos en los textos del arquitecto Georges Candilis, quien ya por 1973 manifestaba:

“Todos somos testigos de la increíble profanación de las costas de España, invadidas por los especuladores nacionales e internacionales que en sólo unos años han conseguido deteriorar, probablemente para siempre, regiones que se contaban entre las más bellas del patrimonio europeo. El turismo de ayer debe ceder su lugar a ocios estacionales que estén a la altura de nuestro tiempo (Candilis, 1973, p. 11).

También hay que reseñar que muchos de los problemas derivados del turismo (el impacto económico, social, cultural que genera sobre el núcleo urbano; los grandes crecimientos que no se relacionan con lo existente; la aparición de urbanizaciones en el espacio rural una vez superados los primeros crecimientos de los núcleos existentes; la destrucción del paisaje; la estandarización de soluciones; la falta o, por el contrario, desproporción de servicios y dotaciones (González Reverte, 2005); la *Suburbanización* de la zona litoral; la expulsión del sector primario de los terrenos para que sean construidos; las dificultades de las administraciones locales para hacer frente a los conflictos generados; o la realización de actuaciones urbanas sin tener en cuenta los municipios vecinos mostrando la ausencia total de cooperación entre éstos y de planificación territorial) ya habían sido identificados en 1966. Muestra de ello es el editorial de la revista Cuadernos de Arquitectura nº 64:

“La irrupción del fenómeno turístico ha roto la estructura de nuestros pueblos de pescadores, ha dilatado sus horizontes, antes cerrados, ha alterado profundamente el carácter sociológico de su unidad. La avalancha turística ha supuesto una radical transformación de la economía de nuestros pueblos, basada en el cultivo de la tierra, la explotación del mar y en la pequeña industria. El turismo ha creado necesidades nuevas y aumentado todas las escalas; por su carácter súbito, inesperado, lo ha hecho aprovechando las aglomeraciones, las estructuras de los pueblos existentes, pero sin fundirse orgánicamente con ellas. (...)

Tras la explosión demográfico-turística de los pueblos, llegó la hora de las urbanizaciones, de las construcciones aisladas entre pueblo y pueblo. En ellas, la atonía del diseño oculta y destruye el paisaje. (...)

La standardización de las soluciones despersonaliza las diversas agrupaciones. Una total falta de coordinación conduce, en el mejor de los casos, a la constitución de grupos, polígonos o urbanizaciones pretendidamente autosuficientes y cerrados. Al faltar una coherente y proporcionada provisión de servicios, se llega: o a una multiplicación innecesaria de los mismos, o a una desproporción total con las necesidades reales, en zonas determinadas. (...) Copias unos de otros, estos grupos no se vinculan entre sí porque nada los empuja a ello. El habitante de dichos grupos se desplazará a la ciudad más próxima para buscar en ella el complemento a los servicios de su urbanización, pero el habitante de la ciudad, normalmente, nunca sentirá la tentación de visitar ninguna de las urbanizaciones que la rodean. La comunicación es unilateral, no reciproca; se funda una lamentable suburbanización de la costa. (...)

La tentadora rentabilidad de las inversiones en la industria turística llevó a la creación de una importante y creciente demanda de terrenos. (...)

Desbordadas por los hechos, las administraciones hacen un uso tímido e inconstante de sus medios de influencia. Sometidas a las más variadas presiones y apremios, optan por soluciones más fáciles. A la autonomía efectiva de los municipios, vienen a sumarse la estructuración interna del «urbanismo» dentro de cada municipio en pequeños núcleos autónomos, cuyos proyectos o planes particulares son aprobados sin tener en cuenta el conjunto” (Bonet y Serrano, 1966a, p. 3-4).

Si nos centramos en el País Valenciano, se diferencian dos claras etapas respecto al tipo de turismo registrado. La primera etapa viene marcada por una economía deprimida en las zonas costeras, debido a la influencia de la filoxera y los problemas arancelarios, de manera que el incipiente turismo relacionado con la salud y el disfrute de las características propias del clima se observa como solución para poder desarrollar una actividad económica. Este periodo se identifica con la construcción y uso de balnearios, lo que supone una ocupación selectiva de la costa con un desarrollo urbano muy limitado. Esta etapa llega hasta los años 50 del siglo pasado cuando, bajo la influencia del *boom* turístico, se eliminan estas edificaciones relacionadas con la salud, porque entran en contradicción con el nuevo modelo turístico que impone una gran ocupación de la zona litoral mediante edificios residenciales creados para satisfacer la demanda de turistas (Ferrer Marsal, 2002). De este modo, este modelo imperante desde mitad del siglo pasado ha generado una transformación morfológica de las regiones litorales, caracterizado por la aparición y consolidación sobre el espacio agrario y forestal de un eje urbano paralelo a la línea de costa característico de los municipios litorales valencianos (López Olivares, 2002; Obiol y Pitarch, 2011).

1.5.6. Interpretaciones del modelo turístico del mediterráneo español

Según Donaire y Mundet (2002), existen tres interpretaciones a la hora de analizar el modelo turístico de “sol y playa” característico del litoral mediterráneo:

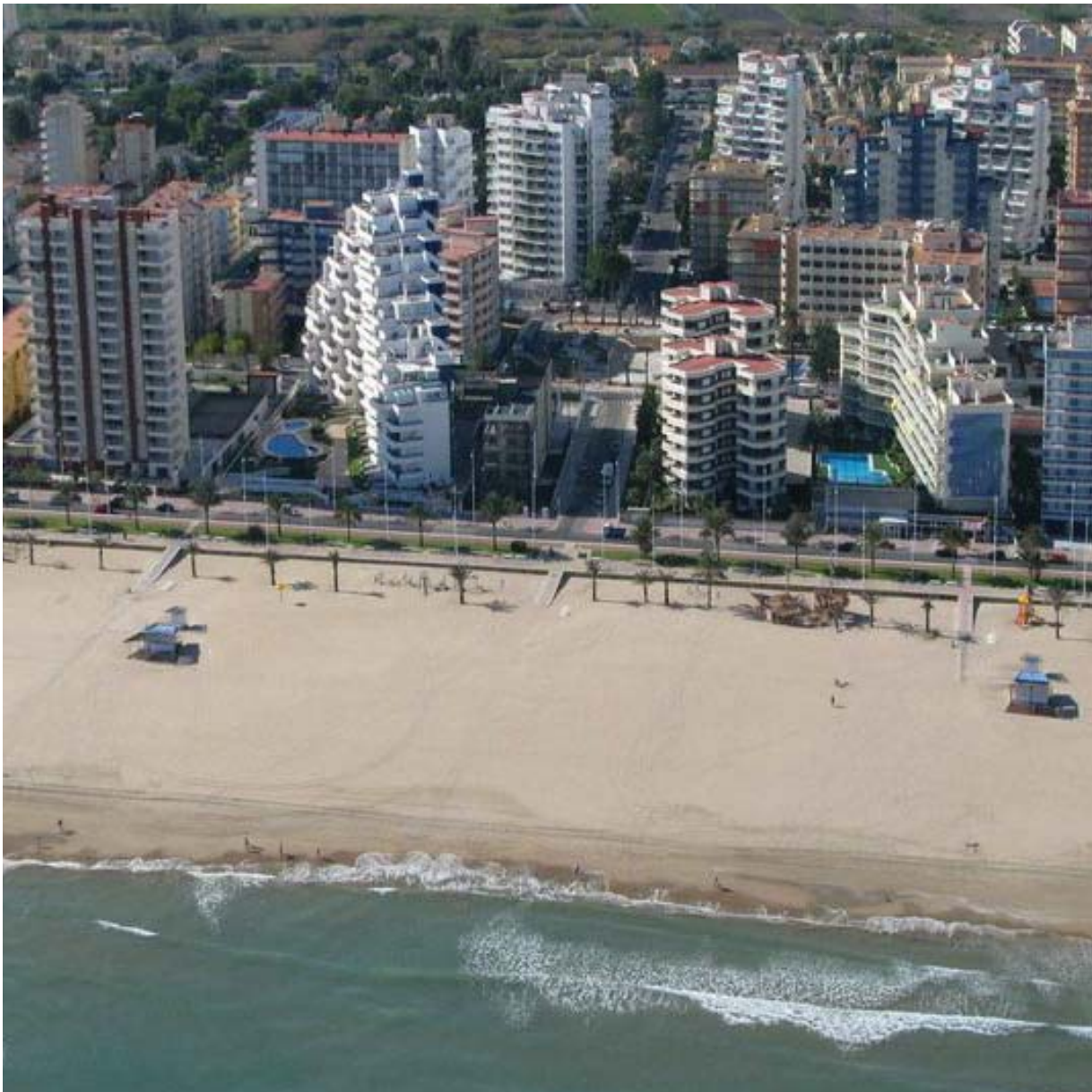
- La que considera que el modelo tradicional del turismo litoral es válido y que los desequilibrios de algunos destinos son debidos a problemas locales (disminución de la ca-

Imagen 5: Edificación turistico-residencial en Benidorm (2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 6: Edificación turistico-residencial en la Playa de Gandia



Fuente: <https://www.playea.es/wp-content/uploads/playas/1917/playa-de-norte-de-gandia-nord-playas-de-valencia-gandia.jpg>

lidad, poca inversión pública o una política de precios errónea), los cuales pueden ser resueltos con una mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos y privados. Tiene una visión marcadamente economicista.

- La que considera que el modelo tradicional tiene grandes desequilibrios debidos a disfunciones en la oferta y que por sus características es autodestructivo.
- La que apuesta por cambiar la demanda turística debido a que los turistas actuales hacen un balance de los factores positivos y negativos antes de escoger un destino y a que ha habido un cambio significativo del modelo social y económico.

Las tres interpretaciones, sin embargo, coinciden en que el turismo litoral se enfrenta a una crisis de identidad y a diversos desequilibrios estructurales que hacen inviable el modelo a medio y largo plazo (Donaire y Mundet, 2002). Estos desequilibrios son generados por: la aproximación a los costes de los países europeos susceptibles de visitarnos, los nuevos destinos con los que hay que competir, la degradación del entorno resultado del modelo expansionista ejecutado en las últimas décadas, el aumento de la exigencia de los turistas y la falta de profesionalización en el sector (Donaire, 2005).

1.5.7. Instrumentalización inmobiliaria del turismo

Como se ha ido desprendiendo en el texto, desde la eclosión del turismo, éste, sobre todo en el País Valenciano, se ha desarrollado muy vinculado al sector de la construcción debido a la voluntad de edificar residencias para acoger turistas y obtener rápidos beneficios (Mantecón, 2005). Fueron estos dos factores, el turismo y la construcción, conjuntamente con la emigración, los tres elementos en los que se sustentó el modelo de desarrollo económico español, que sólo se agotaría a finales del siglo XX debido a su sobrexplotación provocada por la coincidencia de varios factores. Estos fueron una coyuntura económica extraordinaria entre 1996 y 2007; un aumento de la deuda hipotecaria por las bajas tasas financieras existentes, la entrada en el euro en 2002 que hizo aflorar el dinero negro hacia el sector inmobiliario, tradicionalmente opaco, y la inexistencia de alternativas inversoras comparables por la inestabilidad de la bolsa (Perlado y Elorrieta, 2007; Gaja, 2008; Fariña Tojo y Naredo, 2010; Gaja, 2012). La gran cantidad de construcciones residenciales turísticas realizadas en las últimas décadas tienen por ello un marcado carácter especulativo y de obtención de plusvalías inmobiliarias, que se enmascararon detrás de supuestas necesidades de la demanda turística (Busquets, 2003; González Reverté, 2005; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Es por ello que para la regeneración del sector turístico se hace imprescindible su separación de la construcción inmobiliaria; que ésta se supedite a los intereses territoriales y a la demanda real, y no a la especulativa; y que se promueva la rehabilitación frente a la edificación nueva (Obiol y Pitarch, 2011; Gaja, 2012).

El sector turístico se ha desarrollado en dos modalidades: el sistema de rotación de turistas (el hotelero) y el sistema de fijación de turistas (el residencial). En el *“Informe sobre la Costa Brava”*, realizado en 1965, ya se ponía de manifiesto la existencia de esta dualidad y se instaba al Gobierno a que definiera el criterio para adoptar preferentemente uno de ellos. Al mismo

Imagen 7: Edificación turistico-residencial en la Playa de Oliva



Fuente: Bing Maps

Imagen 8: Edificación turistico-residencial en torno a Dénia



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 9: Edificación turistico-residencial en Moraira



Fuente: Hèctor del Alcàzar

tiempo, se llamaba la atención sobre el hecho de que se estaba produciendo una desviación hacia el sistema de fijación que estaba poniendo en grandes dificultades a la industria turística hotelera y se conminaba a tomar medidas al respecto (Bonet y Serrano, 1966b). Solicitudes que, vistas en retrospectiva desde la actualidad, se desatendieron o no se llevaron a cabo con la voluntad política necesaria. Ambas modalidades, que compiten con ventaja sobre las actividades tradicionales (como la agricultura o la pesca) por los mejores emplazamientos debido a la enorme plusvalía económica que generan a corto plazo, tienen implicaciones completamente diversas sobre el territorio. Por una parte, la oferta hotelera se caracteriza por desarrollarse de manera concentrada, al ocupar intensivamente un espacio reducido, y exige a los turistas unos niveles de renta medios-altos, además de ser más respetuosa con el medio ambiente que le envuelve pues de ello dependerá la llegada de nuevos clientes y que los consolidados repitan. Asimismo, los complejos hoteleros generan mayor cantidad y calidad de empleo (tanto estable como estacional) y de demanda de bienes y servicios, y promueven la actividad económica durante todo el año (Barragán Muñoz, 1993; Pié y Barba, 1996; Iribas, 1997; Baños Castiñeira, 1999; Mazón y Huete, 2005). Por otra parte, la oferta residencial se caracteriza por la “urbanización, construcción y venta” (Mazón y Aledo, 2005, p. 18) de una gran cantidad de viviendas y apartamentos (viviendas de pequeño tamaño) que son alquilados a turistas con menor nivel de renta, mediante una oferta que la mayor parte de las veces no está regulada, o utilizados como segunda residencia durante los periodos de descanso y ocio. Esta segunda modalidad sólo presenta beneficios apreciables en el municipio, respecto a renta y empleo, durante el periodo de construcción de las viviendas, por lo que exige la continua introducción de suelo para ser edificado (Pié y Barba, 1996; Iribas, 1997; Fernández Tabales, 2004; Mazón y Aledo, 2005). Por ello, si el suelo se acaba, las empresas constructoras no pueden mantener su negocio y sólo tienen dos opciones: desplazarse a otro municipio con suelo urbanizable, lo habitual; o reconvertirse sobre otro mercado del sector (Barba y Pié, 1996b; Mazón y Aledo, 2005). Así pues, esta modalidad está fuertemente emparejada con la construcción y la promoción inmobiliaria, actividades económicas que están detrás de la gran transformación del territorio en gran parte de los municipios litorales turísticos, que se entregaron a la expansión sin freno de nuevas residencias como principal fuente de ingresos para las arcas públicas (Baños Castiñeira, 1998; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Fernández Tabales, 2004; Ball-llosera y Albó, 2005; González Reverté, 2005; Mazón y Aledo, 2005; Mazón y Huete, 2005; Mantecón, 2005; Aledo, 2008; Arnándis y Obiol, 2009). Es por ello que hasta que no se encuentren soluciones a la infrafinanciación municipal que no vayan aparejadas al urbanismo, no se podrá realizar un planeamiento urbanístico que tenga como único objetivo el plantear las mejoras urbanas y un crecimiento coherente con las necesidades del municipio (Nogué, 2005; Esteban y otros, 2005). Hasta entonces no habrá posibilidad real de que se supedite el municipio a la *Ordenación Territorial* (Fernández Tabales, 2004). La solución más apropiada, desde nuestro punto de vista, sería la redistribución del presupuesto entre las distintas administraciones de modo que se debería llevar a cabo un trasvase de parte del presupuesto de las Comunidades Autónomas y del Estado a los gobiernos locales para que tuvieran una financiación acorde a sus competencias y necesidades.

Además, hay que resaltar que, en los municipios pequeños con escasa población (300-400 habitantes), a la infrafinanciación local se añadían las presiones a las que se veían sometidos los alcaldes por parte de inversores, regidores o vecinos para que se permitieran actuaciones en el territorio que les beneficiaban, aunque con ellas se degradara éste y su paisaje. A estas presiones sólo les podrían haber hecho frente si hubiera habido un ámbito superior que les hubiera imposibilitado realizar dichas actuaciones (Esteban y otros, 2005).

1.5.8. Clasificación de las zonas recreativas.

Las áreas en las cuales disfrutar del tiempo libre o de ocio, propugnado por la Convención de la Organización Internacional del Trabajo celebrada en 1936, se clasifican en tres tipos:

- a) Las *Zonas próximas de uso diario*. Zonas para el ocio o el descanso habitual que dan servicio a un barrio o, a una escala mayor, a toda la ciudad o parte de ella. Estas áreas deben tener su relevancia reconocida y estructurar lo urbano tanto a nivel de barrio como a nivel de ciudad. Están conformadas por espacios públicos y por dotaciones deportivas, culturales, ... en los cuales se realiza un ocio cotidiano de carácter urbano.
- b) Las *Zonas de fin de semana*. Zonas normalmente suburbanas, situadas a cierta proximidad del lugar de residencia y a las cuales se acude en el periodo de descanso semanal para desconectar del ambiente habitual y entrar en contacto con la naturaleza. En este caso, el ocio que en ellas se lleva a cabo es semanal y de carácter suburbano.
- c) Las *Zonas de vacaciones*. Zonas alejadas significativamente de la residencia de los usuarios, por cuyo motivo precisan de cierto tiempo para que sea rentable el desplazamiento hasta ellas. Estas áreas son muy dependientes de las características climáticas y geográficas que le otorgan en gran parte su atractivo. En ellas se da un ocio estacional, concentrado en ciertos periodos del año, de carácter regional (Candilis, 1973; Omberg, 1991a).

Las *Zonas de fin de semana* pueden coincidir con las *Zonas de vacaciones* si éstas están caracterizadas por unas particulares condiciones climáticas y geográficas, que no sólo atraen a visitantes que habitan cerca, sino que también tienen el poder de motivar largos desplazamientos de personas para llegar a ellas.

1.5.9. El ocio de fin de semana como polo atractivo.

Inicialmente, las viviendas secundarias estaban vinculadas a periodos largos durante las épocas de vacaciones en emplazamientos (costa o montaña) con un ocio muy relacionado con su estacionalidad. Sin embargo, cada vez es mayor el tipo de residencia secundaria para uso durante el fin de semana con el fin de desconectar, descansar y disfrutar, lo que exige una cierta proximidad a la residencia habitual (Lundgren, 1974; García Nart y otros, 1991). Las viviendas de segunda residencia vinculadas a este tipo de ocio tienden a situarse en una de las dos localizaciones siguientes: zonas próximas y bien conectadas a grandes núcleos urbanos o metropolitanos y zonas creadas en torno a un territorio con atractivos naturales existentes

(Maas, 2000a) que está próximo al lugar de residencia. Los equipamientos para satisfacer el ocio también estarán vinculados a estas dos zonas. A la primera zona porque necesita estar cerca de los núcleos de población pues allí se encuentran los clientes potenciales, mientras que a la segunda zona porque ésta tiene poder por sí misma para atraer a los turistas que buscan disfrutar de su tiempo libre (García Álvarez, 1981). Con la colonización de estas dos zonas de ámbito rural se está generando una movilidad, permitida por la generalización de los medios de transporte privados, que va de los centros urbanos a estas zonas en busca del ocio y el descanso (Mazón y Aledo, 2005).

Posteriormente, las transformaciones de las costumbres sociales, las mejoras de las infraestructuras que conectan estas zonas de fin de semana a los lugares de trabajo, las mejoras en las dotaciones sanitarias y educativas en los territorios rurales que se han visto beneficiados por las inversiones turísticas, y la existencia de un entorno menos congestionado y en relación con la naturaleza, han fomentado un fenómeno de ocupación permanente de esas segundas residencias (Roger i Casamada, 1991; Mazón y Aledo, 2005), por lo cual dejan de serlo y con ello cambian el uso de ciertas partes del territorio, creándose nuevas dinámicas urbanas más allá de los límites de la ciudad (Lundgren, 1974).

1.5.10. Problemas de la oferta turística. Balance de síntesis

Desde los primeros momentos del auge del turismo en la década de los 50 del siglo pasado, muchos de los destinos turísticos españoles que han surgido y se han desarrollado y consolidado están basados en una oferta de “sol y playa” que atraiga el mayor número de visitantes. Por ello, en estos emplazamientos ha habido una especialización en el ocio recreativo centrado básicamente en la desconexión y el descanso. De este modo, la oferta turística española se ha basado casi exclusivamente en la creación de alojamiento para los turistas, lo cual ha requerido la continua apropiación de territorio rural para transformarlo en nuevas áreas urbanas que acogieran este incremento de viviendas (Maas, 2000b; Mantecón, 2005; Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010). Esta transformación fue llevada a cabo por parte de los municipios mediante la calificación de ciertos terrenos como *Suelo Rústico de Interés Turístico* que, al no estar planificado, generó la aparición de asentamientos esparcidos por el territorio, entre parcelarios rurales y zonas forestales, y con carencias de dotaciones e infraestructuras. Así pues, la oferta turística de “sol y playa” ha propiciado que la gran mayoría de los municipios costeros españoles sean residenciales que interpretan la gestión del suelo como su mayor problema, entendiendo éste como la materia prima que permite el crecimiento urbano que aporta los ingresos a las arcas municipales (Baños Castiñeira, 1998; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Mazón y Aledo, 2005; Aledo, 2008). Es por ello que dicha oferta está fuertemente vinculada con el sector de la construcción.

La transformación continua de suelos ha provocado la desaparición para siempre de espacios de gran valor medioambiental y la subasta por partes de otros espacios que, quizás no siendo tan espectaculares, configuraban un conjunto valioso (Coordinadores equipos de investiga-

ción, 2001). La ley que permitió la explotación del territorio y la rentabilización turística de la costa mediante la recalificación urbanística fue la Ley del Suelo de 1956 que, con el paso del tiempo, ha mostrado que “no pretendía ordenar el territorio sino, simplemente, crear las condiciones legales mínimas e imprescindibles para que la especulación inmobiliaria campase a sus anchas de acuerdo con flujos de demanda, intereses y altibajos del mercado” (Calduch, 2001, p. 100).

Esta especialización en el turismo de masas ha generado distintos problemas: la viabilidad de la oferta hotelera frente a la gran expansión de la extra hotelera (residencial); la incidencia del aumento de la *Segunda Residencia* y la dicotomía entre defender y poner en valor las características propias del emplazamiento o tematizarlo respecto a las características de identificación internacional (Pié, 2005).

El otro problema de los municipios litorales especializados en la oferta de “sol y playa” es de carácter cultural y sociológico ya que sus habitantes, sobre todo si han estado sufriendo una economía de la escasez, aprenden

“que su misión es la de ofrecer al visitante aquello que el visitante espera encontrar. Se aprestan entonces a sustituir sus valores culturales - a menudo más ricos que su economía- por una representación vendible de esos valores. La perversión de este proceso es evidente, porque en realidad no se ofrece lo que el anfitrión tiene, ni siquiera lo que el visitante espera encontrar, sino lo que el anfitrión cree que el visitante espera encontrar.” (García-Delgado, 2002, p. 176).

Se produce por tanto una división de funciones y un reparto de papeles a interpretar. Por un lado, los autóctonos que se convierten en proveedores de servicios de los turistas, a los cuales perciben como individuos extraños que van a estar un corto periodo de tiempo. Por otro lado, los turistas que, encontrándose en una situación anómala respecto a su vida cotidiana, quieren evadirse y descansar de ésta en ese breve periodo de tiempo, llegando a comportarse de un modo contradictorio con los valores que guían sus acciones en su localidad de residencia con el único fin de divertirse y desconectar. En este panorama, el gran damnificado es el residente de los municipios litorales turísticos, ya que el papel que debe representar no concluye nunca. Esta realidad ha sido sintetizada por García-Delgado (2002):

“Este proceso de perversión bipolar (el sitio de acogida se pervierte para recibir a un visitante que viene a su vez dispuesto a pervertirse, o divertirse, aunque sea por un corto periodo de tiempo) se autoalimenta, impulsado por el éxito económico, y el proceso de trastocación de lo real aumenta de manera progresiva con el paso del tiempo. (...) el país entero se va convirtiendo en un inmenso decorado de cartón piedra (...), entre cuyos retazos apenas es ya discernible el dato original o genuino, cada vez más escaso. Un gran parque temático en el que se oficia, a la vez, la muerte del país de acogida y el nacimiento de un nuevo país, remedo de sí mismo, más rico en dinero y mucho más pobre en todo lo demás.

Pero lo más grave no es la reconversión material del espacio físico, rural o urbano. Lo peor es que tanto los turistas como los habitantes de ese país especializado en la acti-

vidad turística, convertido ya en gran decorado, deben también representar su papel en él. Esta situación es mucho más grave para el anfitrión que para el visitante, puesto que debe soportarla por tiempo indefinido” (García-Delgado, 2002, p. 176).

1.6. LOS MUNICIPIOS LITORALES

Cuando hablamos de municipios litorales nos referimos a aquellos que tienen parte de su territorio administrativo en contacto con la costa. En estas circunstancias pueden darse dos casos: los que tienen el núcleo histórico a una cierta distancia de la línea costera y los que lo tienen en contacto con el mar. El primer caso es el más habitual debido a que cuando esos núcleos de población fueron fundados, hace siglos, se escogían emplazamientos estratégicos (por su geografía y por la relación con las vías de comunicación existentes) resguardados de los posibles ataques que pudieran provenir del mar de la mano de los piratas.

Todos estos municipios de costa fueron desarrollándose a lo largo del tiempo, siguiendo distintas dinámicas vinculadas a varios factores (la importancia administrativa en el territorio, las actividades económicas y la diversidad de éstas, ...). Así que, cuando el turismo adquirió una gran relevancia como motor de actividad económica, se dan dos modelos diversos en los municipios de costa. Por un lado, el primer modelo, el de aquellas poblaciones que ya disponen de un espacio urbano de una entidad considerable en el cual se realizan una gran variedad de actividades económicas, que lo han hecho ir creciendo para dar respuesta a sus necesidades. Por otro lado, el segundo tipo es el de aquellos municipios en los que el espacio urbano ha crecido muy poco a lo largo de su historia y en él predomina una única actividad económica vinculada con el sector primario (agricultura, pesca y ganadería). Mientras que en el primer tipo de municipio la aparición del turismo lo que hace es aumentar las actividades económicas llevadas a cabo, en el segundo tipo, esta actividad expulsa a las demás y hace que todas las actuaciones se centren en satisfacer sus exigencias dando lugar a un gran crecimiento urbano. De este último tipo es del que nacen los actuales municipios turísticos.

1.6.1. La transformación de municipios rurales de costa en municipios turísticos.

Los municipios rurales se caracterizan por ser núcleos urbanos de pequeñas o medianas dimensiones con bajas densidades que se encuentran alejados de las principales aglomeraciones urbanas, y que por ello no se ven influenciados por las dinámicas económicas de éstas. Además, están mal comunicados, tienen una economía que depende en exceso de las actividades agrarias y sus habitantes tienden a emigrar a otros municipios con mayor perspectiva de trabajo, lo que hace que tanto su demografía como su economía sea regresiva. Por las características mencionadas, estos municipios deben hacer frente a problemas demográficos (pérdida de población), económicos (actividades monofuncionales y poco diversificadas) y de carencia de las necesarias infraestructuras, equipamientos públicos y servicios (Pujadas y Font, 1998).

Entendemos como municipios turísticos aquellos núcleos poblacionales que, ya siendo de carácter rural (lo habitual) o de carácter urbano, han visto aumentada significativamente su superficie construida debido a la relevancia que ha adquirido la actividad turística, la cual se ha convertido en el motor que ha marcado tanto el modo de ganarse la vida en el municipio,

como la dirección hacia donde la zona edificada se ha ido expandiendo por el territorio. Esto se debe a que todo está supeditado a proporcionar las condiciones requeridas para que el sector turístico continúe desarrollándose.

Las causas que propiciaron la transformación de municipio rural en municipio turístico están basadas en las dificultades económicas, relacionadas con la inseguridad laboral, a la que tanto los habitantes como las entidades del municipio debieron hacer frente durante largos periodos. Es por ello que fue muy difícil rechazar una actividad que ofrecía una gran rentabilidad a los propietarios del suelo, así como la creación de puestos de trabajo menos duros y mejor remunerados que los ejercidos tradicionalmente, basados en el sector primario. Así pues, ante estas expectativas económicas y laborales, fue muy difícil resistir la fuerte presión urbanística que el sector turístico ejercía (Torres Alfosea, 1997; Ferrer Marsal, 2002; Mazón y Aledo, 2005).

La evolución de uno a otro tipo de municipio se produjo mediante un gran crecimiento en superficie de la zona edificada de estos pequeños pueblos rurales, - configurados a lo largo de su historia -, en un corto periodo de tiempo. Hasta entonces, los incrementos urbanos que se llevaban a cabo a partir del núcleo primigenio solían ser coherentes y respetuosos con la morfología, la estructura urbana y la imagen de lo existente pues adoptaban soluciones que se basaban en las características de su ámbito geográfico local y, en consecuencia, en lo experimentado en el núcleo urbano previamente consolidado (Sostres, 1966). Sin embargo, esta forma de aumentar el espacio urbano a lo largo de su historia se vio arrollada por el gran desarrollo urbano promovido por los intereses turísticos. Es por ello que, ante la inexistencia de unos planeamientos urbanísticos apropiados para hacer frente a la magnitud del crecimiento, este desarrollo se basó en el plano, siendo las morfologías catastrales las que lo estructuraron, dando lugar a conjuntos no planificados y pseudo-urbanos. Para poder materializar todo este crecimiento fue necesario la creación de la figura que permitía la construcción sobre suelo rústico mediante su declaración como “de interés turístico” (Sánchez Cabrera, 2011).

Así pues, el crecimiento de la zona urbana en los municipios litorales lleva aparejada su transformación conceptual, convirtiéndose el turismo en el elemento director que define las estrategias y los objetivos en la zona costera. De este modo, se promueve la creación de nuevas zonas construidas en contacto directo con la costa y su expansión sostenida en el tiempo. Se tratan de nuevos núcleos urbanos que están separados del núcleo histórico consolidado, aunque dependen funcionalmente de él, ya que carecen de los servicios y las dotaciones mínimas (Navalón García y Martínez Pérez, 1999). Éste, el núcleo turístico inicial, está situado a unos pocos kilómetros de la costa ya que –como hemos dicho anteriormente– en la época en la que se estableció el núcleo primigenio, se escogía un emplazamiento que permitiera tanto el resguardarse de los ataques provenientes del mar como el disponer de terrenos aptos para el cultivo, ya que, con esa distancia al mar, se evitaba la influencia del agua marina que los convertía en improductivos para la agricultura (Bruttimesso, 2008).

Los nuevos núcleos se desarrollan mediante la colmatación de la primera línea de playa con edificios en altura, que están fuertemente influenciados por la tipología de gran densidad de

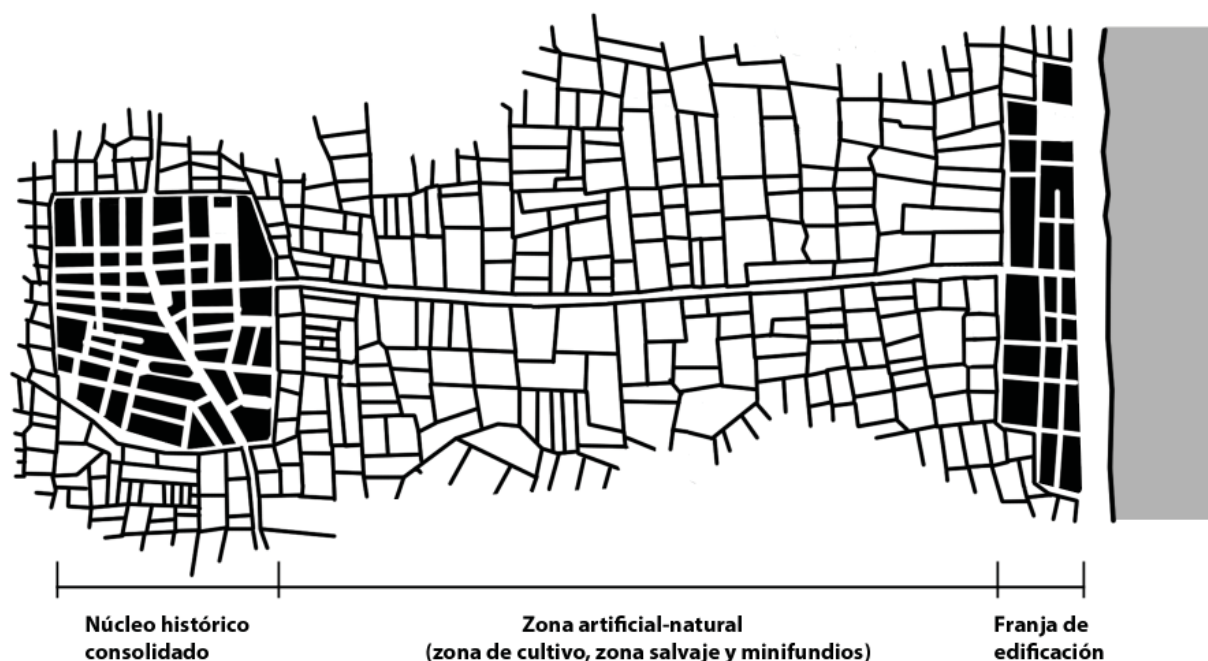
Imagen 10: Municipio turístico de Xàbia con el centro histórico en el interior del territorio



Fuente: Ferrer Marsal (2002, p. 58)

los contextos urbanos tradicionales, aunque se sitúen en zonas naturales de relevancia paisajística. De este modo, en estos nuevos conjuntos se origina un urbanismo caracterizado por el límite de la costa, una franja de edificación, una carretera paralela a ésta que le da acceso por diferentes puntos, una zona artificial-natural que puede tener zona de cultivo, zona salvaje (monte bajo, bosque, ...) y/o antiguos minifundios y, finalmente, el casco primigenio consolidado. Los dos núcleos están comunicados por una carretera que al conectar con la carretera paralela a la costa configura una T invertida (Figura 18). Si la presión urbanística es muy alta por la demanda turística y la orografía lo permite, ese espacio intermedio se ve apropiado por nuevos crecimientos hasta su completa colmatación. Aunque la nueva franja urbana está basada en la alta densidad de las urbes tradicionales, se oponen a la característica configuración compacta y jerarquizada de los cascos históricos (Orejudo y otros, 2002). Los desarrollos turísticos posteriores a la colmatación de dicha franja litoral con edificios en altura, y que se caracterizan por la baja densidad, son el resultado de los modelos que derivan de la crítica a la ciudad densa, continua y extensa (Barba y Pié, 1996b; Pié y Barba, 1996).

Figura 19: Estructura de un municipio turístico



Fuente: Elaboración propia.

Si el espacio intermedio se ve colmatado por la presión urbanística sucede que, como el crecimiento no ha sido planificado urbanísticamente, su materialización se desarrolla a partir de la estructura existente de los caminos rurales configurando un crecimiento que se extenderá caóticamente en mancha de aceite siguiendo dichos ejes de comunicación (Vera Rebollo e Ivars, 2002).

Es por estos motivos que se genera una ocupación intensiva de la costa en la cual surgen diversos problemas, como la incorrecta articulación con el centro urbano antiguo, la alteración

del sistema dunar, la excesiva altura de la edificación o la tendencia al crecimiento paralelo al mar apropiándose de los espacios intermedios entre ambas zonas urbanizadas (Vera Rebollo e Ivars, 2002).

La primera normativa que ordenaba el espacio litoral fueron la Ley de Aguas de 1866 y la Ley de Puertos de 1880, definiéndose en esta última la zona marítimo-terrestre. Cuando esta ley fue modificada en 1928 se permitió otorgar concesiones de edificación en dicha zona (López Olivares, 2002). La transformación del suelo en los municipios que iban especializándose en el sector turístico se vio favorecida por diversas políticas. La primera Ley del Suelo, aprobada en 1956, permitió la explotación del suelo y la rentabilización turística de la costa (Calduch, 2001). Sin embargo, con ésta se primaba más el factor cuantitativo, relacionado con el sector inmobiliario, que la creación de un espacio turístico de calidad (López Olivares, 2002). En dicha ley se introdujo la figura jurídica de Plan Parcial como herramienta para llevar a cabo la ordenación de los crecimientos urbanos, aunque fue utilizada mayoritariamente para enmascarar/justificar las actuaciones especulativas posteriores (Pié, 2005). Pocos años después, en 1963, la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional

“se encargaría de desbloquear cualquier intento de ordenar racionalmente el territorio litoral. Una «tabla rasa» para superar la rígida Ley del Suelo vigente (1956), favoreciendo el desarrollo residencial en forma de conurbaciones erráticas de chalets turísticos y segundas residencias, sin planeamiento parcial en muchas ocasiones (Sánchez Cabrera, 2011, p. 221).

Con esta ley, el Ministerio de Turismo se otorgaba a sí mismo la competencia de aprobar Planes Parciales de Ordenación, aunque no estuvieran previstos en el planeamiento urbanístico vigente (Alegrí Sabater, 1996).

Con esta misma mentalidad especulativa aparece en 1969 la Ley de Costas, que permitió la realización de urbanizaciones y edificios en terrenos ganados al mar bajo la figura legal de los planes de ordenación de playas, dentro de las zonas marítimo-terrestres. En consecuencia, todo aquel planeamiento no tenía como objetivo ordenar el territorio, sino crear las condiciones legales necesarias para que la especulación inmobiliaria pudiera campar libremente en función de las necesidades del mercado. Esta etapa de “desarrollismo”, iniciada durante la dictadura, buscaba por encima de todo atraer el turismo para diversificar las actividades económicas del país y proyectar una imagen atractiva hacia el exterior (Calduch, 2001).

La Ley del Suelo (1956) fue substituida por la Ley del Régimen del Suelo (1975) y su Texto Refundido de 1976. Sin embargo, éstas no recogieron criterios más racionales para la clasificación del suelo, sino que mantuvieron y consolidaron los parámetros de crecimiento sin límite mediante una trama de ensanche característico del modelo desarrollista. Así pues, el recurso más utilizado fue el de “acotar el suelo urbano por medio de una ordenación detallada y centrarse en la creación de suelo urbanizable “*ex novo*”, reclasificando a su vez el de “*reserva urbana*” comprometiendo la práctica totalidad de la línea de costa” (López Olivares, 2002, p. 23).

Una vez ya en democracia, los municipios comienzan a planificar los usos del suelo mediante los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), pero sin tener una visión turística definida ni un modelo territorial compartido con los municipios vecinos al cual aspirar en el medio / largo plazo ya que no tenían Planes de Ordenación del Territorio en los cuales basarse. Estos eran de responsabilidad de las Comunidades Autónomas que habían adquirido la competencia sobre la *Ordenación del Territorio* por la descentralización administrativa que se estaba llevando a cabo en el Estado (Navarro Jurado, 2012). Además, el hecho de que el PGOU fuera un instrumento complejo y de difícil modificación propició que los municipios se limitaran a mantener los Planes Generales aprobados, tanto durante el franquismo como en democracia, introduciendo modificaciones puntuales en su planeamiento. Esto facilitó que no se realizara un análisis y actualización de la idea que se quería alcanzar a medio y largo plazo, diluyéndose, en consecuencia, la percepción de conjunto que debe predominar en el núcleo urbano (Fariña Tojo y Naredo, 2010).

Un motivo que promovió el gran aumento de terrenos rurales que fueron recalificados como suelo urbano fue el de obtener financiación por parte de los gobiernos locales (Nel-lo y otros, 2005). Los ayuntamientos no tenían la financiación necesaria para desarrollar las competencias propias o sobrevenidas para con sus ciudadanos y veían en estas actuaciones urbanísticas, destinadas a satisfacer la demanda turística (la hotelera pero sobre todo la residencial), un modo de obtener financiación extra (Fernández Tabales, 2004; Mazón y Aledo, 2005; Mazón y Huete, 2005; Aledo y otros, 2007; Aledo, 2008; Cortés Chavez, 2009; Obiol y Pitarch, 2011). Sin embargo, la *Dispersión* de lo construido y la heterogeneidad de tipologías edificatorias, que rompen la unidad mantenida hasta entonces, es responsabilidad de las administraciones locales pues, en vez de dirigir y comandar los crecimientos, delegaron la gestión de su territorio en los promotores inmobiliarios y solo se preocuparon de percibir los ingresos generados por estos desarrollos (Mazón y Aledo, 2005). Además, se realizaron abusos urbanísticos, mientras se materializaban estas transformaciones del suelo, que se vieron favorecidos, cuando no existía connivencia, por la falta de recursos de la administración local para controlar el cumplimiento de la normativa, lo que propiciaba la dejación de funciones (Nel-lo y otros, 2005; Nogué, 2005). Esta inacción o permisividad dio lugar también a apropiaciones ilegales del espacio público litoral por parte de particulares. Es por ello que se observa que no solo es necesario que exista una legislación apropiada, sino que también es imprescindible que haya voluntad política y medios técnicos y económicos para hacerla cumplir fielmente (Barragán Muñoz, 1993; Nogué, 2005).

Así pues, las causas del desajuste producido entre el planeamiento, la legislación y la realidad geográfica fueron:

“la propia tardanza en la aprobación de la Ley, el deseo municipal -mezclado con la necesidad- de ingresar grandes cantidades económicas en sus arcas (venta de terrenos, plusvalías), la falta de usos competitivos por el espacio, salvo aquellos derivados de la construcción inmobiliaria, y una mentalidad social miope, que veía desarrollo donde sólo se daba especulación” (Torres Alfosea, 1997, p. 235).

En consecuencia, el fenómeno turístico mostró las carencias que tenían los organismos públicos con competencias sobre la costa y las dificultades con las que se encontraban para dar una respuesta coordinada (Sánchez Cabrera, 2011).

En el País Valenciano aún se facilitó más la especulación en la zona litoral con la entrada en vigor en 1994 de la LRAU, pues permitía que un tercero, el agente urbanizador, pudiera desarrollar los planes urbanísticos, aun sin poseer ninguno de los terrenos sobre los que quería intervenir, con los únicos requisitos de ser reconocido como tal figura por la autoridad pública y tener aprobado un proyecto (Programa de Actuación Integrada – PAI) para la zona (López Olivares, 2002; Gaja, 2008; Gaja, 2012). Esta normativa, que fue tomada posteriormente como referencia por muchas autonomías, acaba con el “urbanismo ordenancista, bienintencionado y difícilmente viable del siglo XX” (Perlado y Elorrieta, 2007, p. 18), pasándose de un urbanismo comandado por las instituciones públicas, las cuales supuestamente se preocupaban del bien común de los ciudadanos, a un urbanismo dirigido por los promotores inmobiliarios en busca de su único beneficio (Perlado y Elorrieta, 2007).

Otro hecho que dejó desprotegido al espacio litoral fue que, a partir de 1998, con las modificaciones resultado de la sentencia del Tribunal Constitucional de 2001 y que se recogieron posteriormente en la Ley 10/2003, todo el territorio era susceptible de ser urbanizado y que para evitarlo era papel del Municipio o de la Comunidad Autónoma, en la que éste se encontraba, el demostrar que ciertas zonas debían estar protegidas y sin urbanizar. Hasta entonces, el procedimiento había sido el contrario: para transformar el suelo rural en urbanizable se debía justificar la necesidad de la urbanización y contemplar los impactos ambientales que ésta producía en el entorno (Serrano Rodríguez, 2006).

En estos terrenos recalificados como urbanos se produce una instrumentalización inmobiliaria del desarrollo turístico de gran repercusión en el territorio, llevada a cabo mediante la construcción de vivienda para el alojamiento turístico, ya sea de un turismo de alquiler de apartamentos o de segunda residencia (Maas, 2000a). De este modo, el modelo de planificación urbanística implementado tiene como única misión el satisfacer la demanda de suelo residencial. Así pues, lo que mueve a los agentes implicados no es tanto la prestación de servicios turísticos como la obtención de plusvalías a partir de la edificación en terrenos considerados como improductivos (Vera Rebollo e Ivars, 2002; Navarro Jurado, 2012).

Es por este motivo que las transformaciones urbanas llevadas a cabo sobre los municipios litorales con el objetivo de satisfacer las demandas turísticas, las cuales carecieron de una visión a largo plazo, han generado una heterogeneidad de tejidos urbanos en ellos:

“uns nuclis històrics amb unes prestacions pròpies de poblacions agrícoles o d’inicis de la revolució industrial, que s’han sobrecaratgat sense donar-los una infraestructura adequada; uns eixamples turístics, sobretot al front de mar, d’alta densitat i sense espai públics ni una xarxa de suport adequada, així com grans extensions residencials de baixa densitat, insuficients i parcials per poder fer un salt qualitatiu” (Pié, 2005, p. 61).

Tabla 8: Comparación de las características de los espacios del litoral

Ciudad-Centralidad	Ociourbe	Espacio Recreativo Soporte	Ciudad Identidad	Paisaje Perfil
Espacio antrópico	Espacio antrópico	Espacio antrópico	Espacio antrópico	Espacio natural
Espacio urbano	Espacio urbano	Espacio urbano	Espacio urbano	Espacio rural
Núcleo histórico	Núcleo de nueva creación vinculada al turismo	Espacios urbanos con función recreativa y/o residencial	Núcleo histórico o nuevo núcleo con imagen identificable	
Diversidad de actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo	Actividad económica relacionada con el ocio	Puede tener unas o varias actividades económicas	No tiene actividad económica
Estructura el territorio	No estructura el territorio	No estructura el territorio	Puede estructurar el territorio	No estructura territorio
Da respuesta a necesidades del ocio	Da respuesta a necesidades del ocio	Da respuesta a necesidades del ocio	Da respuesta a necesidades del ocio	Da respuesta a necesidades del ocio
Cubre las necesidades de los residentes	No cubre las necesidades de los residentes	No cubre las necesidades de los residentes	Puede cubrir las necesidades de los residentes	
Cumple características de la ciudad	No cumple características de la ciudad	No cumple características de la ciudad	Puede cumplir características de la ciudad	
Diversidad de funciones	Función residencial-turística	Función residencial-turística	Principalmente función residencial-turística	Función turística

Fuente: Elaboración propia a partir de Donaire (2005)

1.6.2. Clasificación de los espacios del litoral

En el litoral podemos diferenciar, según el geógrafo Josep Antoni Donaire (2005), cinco tipos de espacios:

- La *Ciudad-Centralidad*. Es aquel núcleo urbano consolidado que históricamente ha estructurado el territorio en el que se encuentra y que cumple con las características propias de la ciudad, que ya hemos definido con anterioridad. Es el núcleo central que concentra los servicios, la residencia y las actividades económicas del territorio. Las ciudades históricas situadas en el litoral son este tipo.
- La *Ociourbe*. Es un espacio urbano centrado en dar respuesta a las necesidades del ocio. No es una ciudad, sino una aproximación a ésta pues carece de algunas de sus ca-

Imagen 11: Vista de pájaro de València (*Ciudad-Centralidad*)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 12: Frente marítimo de Benidorm (*Ociourbe*)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 13: Frente marítimo de Altea (*Ciudad Identidad*)



Fuente: Objetivo Comunitat_Las Provincias (Usuario: Juanmi)

racterísticas intrínsecas (dotaciones y servicios), de modo que dificulta la vida cotidiana a los posibles residentes. No vertebra el territorio ni tiene jerarquía sobre los municipios vecinos. Los municipios turísticos ejemplifican este tipo.

- El *espacio recreativo de soporte*. Espacio esparcido por el territorio donde se sitúan equipamientos vinculados con el ocio que requieren de una gran superficie y cuya realización va acompañada generalmente por una operación inmobiliaria. Es una *Ociourbe* en la que se han obviado algunas otras características del concepto de *Ciudad* (espacio público, variedad de usos, escala humana, ...). Ejemplos son los puertos deportivos, campos de golf, parques temáticos, ...

- La *Ciudad Identidad*. Espacio urbano que, dentro de la estandarización del territorio en el que se encuentran, lo dota de identidad y se convierte en la imagen representativa de éste. Congela las transformaciones del territorio en el que se encuentra y si se modifican es para enfatizar la imagen idealizada.

- El *Paisaje Perfil*. Pequeños espacios que se han mantenido inalterados en medio de un espacio fraccionado y degradado por la acción del turismo, que actúan como reservas de identidad de dicho emplazamiento (Donaire, 2005).

1.6.3. Singularidades de los municipios turísticos

Los municipios turísticos, por los motivos que han propiciado su expansión, tienen distintas características que los identifican. En su concepción teórica tiene mucha relevancia el hecho de que están pensados para satisfacer las necesidades de ocio de las personas en lugar de las necesidades diarias de éstas durante su vida cotidiana. Fruto de ello:

- Los desplazamientos trabajo-vivienda no tienen un peso relevante en su estructura, pues en estos municipios predominan las actividades de ocio y el entender la urbe como un producto en su conjunto.

- La centralidad y la proximidad a los distintos usos diarios pierden relevancia a la hora de escoger el lugar de construcción de la vivienda (unifamiliar o en bloque) en favor de los emplazamientos que permiten las visuales sobre el entorno natural circundante.

- Tiene distintas centralidades repartidas por su área urbana que pueden dejar de serlo ante la aparición de nuevas intervenciones urbanas o construcciones.

- Los equipamientos públicos requeridos en la vida urbana habitual (docentes, culturales, ...) no son tan necesarios porque los periodos de máxima ocupación coinciden con épocas de ocio y entretenimiento. Es por ello que en estos municipios son más solicitados los equipamientos deportivos, recreativos y sanitarios. Sin embargo, por las grandes fluctuaciones poblacionales, se produce una infrautilización de éstos durante los periodos de ausencia de turistas mientras que se ven desbordados en temporada alta (Mazón y Aledo, 2005).

- Su estructura urbana dispone de mucha flexibilidad para permitir que se renueve par-

Imagen 14: *Desarrollo Turístico Vinculado* a núcleo litoral histórico existente. Altea



Fuente: Google Earth

Imagen 15: *Desarrollo Turístico Vinculado* a núcleo litoral disgregado existente. Moraira



Fuente: Google Maps

Imagen 16: *Desarrollo Turístico ex novo*, no vinculado a núcleo litoral existente. Borriana



Fuente: Google Earth

cial o globalmente en cortos periodos de tiempo con el objetivo de atraer turistas ante la dura competencia externa.

- Esa voluntad de continua renovación o readaptación hace que se importe y se experimente tanto sobre los edificios (tipología, forma, implantación, ...), como sobre los instrumentos de intervención.

- Se promueve la novedad por lo que rápidamente se desplaza el foco de atención de las piezas urbanas ya generadas hacia las futuras (Antón Clavé, 1996).

1.6.4. El crecimiento de los municipios turísticos

El gran crecimiento urbano que se da en los municipios costeros se debe a que descubren el desarrollo turístico como actividad económica altamente rentable, permitiéndoles superar las etapas de penalidades y alcanzar un cierto bienestar económico. Es por ello que se hace muy difícil el prescindir o acotar dicho desarrollo por la influencia que tiene en las actividades económicas de los locales (Ferrer Marsal, 2002). Esto provocó un desarrollo vertiginoso sin control que se erigió como símbolo de un supuesto progreso, que ha saturado el litoral de forma intensiva con edificios de tipologías diversas, de tal modo que han quedado pocos espacios libres de edificación (Torres Alfosea, 1997). A este crecimiento, mayoritariamente residencial y vinculado al turismo, hay que añadirle otras modificaciones en el territorio como son la aparición de infraestructuras (de accesibilidad y de servicios), equipamientos de ocio y una ordenación de las playas desarrollada para satisfacer las necesidades de los turistas (Vera Rebollo e Ivars, 2002).

Según recoge Barragán Muñoz (1993) existen dos tipos de desarrollo turístico llevados a cabo en los municipios de costa:

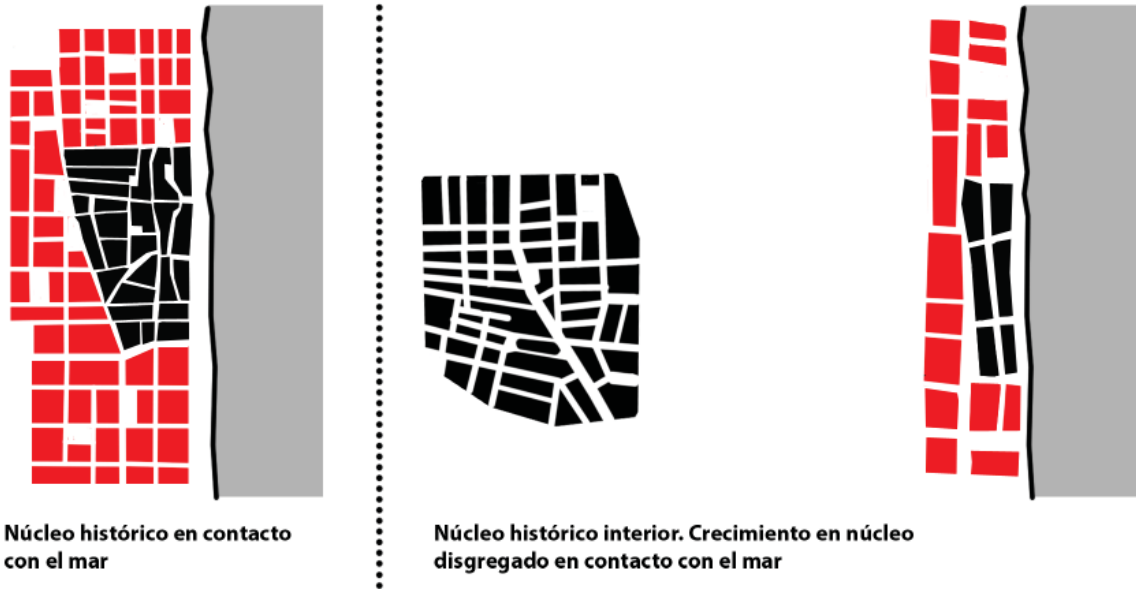
a) El *vinculado a núcleos existentes*. Este tipo de crecimiento se apoya en los núcleos urbanos ya establecidos en el territorio, produciéndose una transformación morfológica de éstos debido a que no tienen en cuenta la estructura territorial y urbana existente, introduciéndose unas tipologías edificatorias que no continúan con la unidad formal existente. Se diferencian dos casos: 1) Cuando se trata de un núcleo urbano tradicional situado en contacto con el mar se produce el ensanche de éste mediante la prolongación de la trama urbana histórica existente, y 2) Cuando el crecimiento se realiza mediante la ampliación de los núcleos urbanos disgregados (histórico y/o otros). Esto normalmente ocurre cuando el centro antiguo está alejado de la costa de manera que a lo largo de la historia se han establecido núcleos poblacionales vinculados a las funciones desarrolladas en el mar (Vera Rebollo e Ivars, 2002; Nogué, 2005).

b) El *no vinculado a núcleos existentes*. Es aquel crecimiento turístico-residencial que se hace *ex novo* en un emplazamiento rural dentro del municipio litoral (Nogué, 2005) y que está vinculado a zonas de interés paisajístico o en contacto con la costa, lugares que hasta la fecha habían preservado sus características naturales. Estos nuevos asenta-

mientos quedan muy desconectados entre sí y generalmente no comparten una misma morfología urbana entre ellos ni con el núcleo histórico existente (Busquets, 2004).

Figura 20: Tipos de desarrollo turístico en los municipios litorales

Desarrollo turístico vinculado a núcleos existentes



Desarrollo turístico EX NOVO no vinculado a núcleos existentes



Fuente: Elaboración propia

1.6.5. Tipología edificatoria asociada al tipo de turismo.

Hay dos tipos de turismo: el hotelero y el residencial. Cada uno de ellos está fuertemente caracterizado por unas tipologías edificatorias particulares.

El turismo hotelero se caracteriza por su uso intensivo del territorio con el objetivo de ocupar poca cantidad de suelo y alojar a mucha gente en cortas estancias (mucho menores que en turismo residencial), de manera que hay una fuerte rotación del inmueble (Peñín, 2002). Es

por ello que, aunque se pueden dar otras tipologías, se caracteriza por la verticalidad y la alta densidad de las edificaciones. Este tipo se implanta en la línea de costa o en los lugares con un atractivo natural (Pié y Barba, 1996).

El turismo residencial, o turismo inmobiliario, pues su actividad económica no se centra en el turismo sino en la construcción (Mazón y Aledo, 2005), se lleva a cabo en viviendas destinadas al alquiler turístico (en las que los propietarios no hacen uso de ellas) y en viviendas de segunda residencia (en las cuales los propietarios hacen uso de ellas). Este segundo caso se trata de una oferta no reglada, a diferencia de la ofrecida por los hoteles. Ambos tipos de viviendas son utilizados durante diversas épocas del año, normalmente coincidentes con periodos de vacaciones y de tiempo libre (fines de semana). Este tipo de turismo, muy vinculado con la promoción inmobiliaria, ha sido el motor del crecimiento económico de las regiones de la costa mediterránea y el causante de la gran transformación del territorio que éstas han sufrido (Vera Rebollo e Ivars, 2002; Fernández Tabales, 2004). Las tipologías utilizadas para cubrir esta demanda son las viviendas en edificios en altura y las viviendas unifamiliares. Las primeras se caracterizan por realizar una ocupación intensiva, normalmente, en áreas litorales sobre terrenos de origen agrícola cuya propiedad está muy atomizada entre varios propietarios. Las segundas, aunque también pueden darse en el mismo caso de la franja litoral que las anteriores, suelen materializarse en zonas arboladas con fuerte pendiente y buena orientación cuyo origen está en terrenos agrícolas de secano del interior del litoral con un mayor tamaño de parcela (Roger Fernández, 2002). Este tipo se expande aleatoriamente por todo el territorio, pues busca suelos baratos (Pié y Barba, 1996).

En el País Valenciano, Benidorm es el único municipio turístico en el cual prevalece el turismo hotelero centrado en satisfacer las demandas turísticas. En el resto de municipios, aunque pueden tener hoteles, éstos tienen un peso testimonial frente a las edificaciones dedicadas al turismo residencial (Mazón y Huete, 2005).

1.6.6. Estado actual de los municipios turísticos

Los municipios turísticos son aquellos en los que la actividad económica vinculada al turismo ha hecho que se desarrollaran enormemente para dar respuesta a la demanda turística, de manera que esta actividad es la predominante en el municipio y a la que se supedita el resto. Esto es así hasta el punto de que muchas de las actividades surgidas para dar servicio a las necesidades de los turistas se ven obligadas a cerrar estacionalmente, ante el descenso demográfico de la temporada baja (Mazón y Aledo, 2005). Esto ha generado que las formas tradicionales de urbanización se hayan ido substituyendo en ellos cada vez con mayor asiduidad por otras formas que tienen como objetivo promover el ocio y la *Segunda Residencia* (Maas, 2000a). El crecimiento urbano en estos municipios no se ha producido únicamente en el núcleo histórico, sino también en los pequeños asentamientos que han ido surgiendo a lo largo de los años en emplazamientos significativos del término municipal. E incluso, se han generado nuevos asentamientos (*ex novo*) en estrecha relación con el mar o espacios paisajísticos

Imagen 17: Municipio turístico de Cullera, visto desde La Murta



Fuente: José Juan Vicedo

Imagen 18: Vista de la zona de expansión turística de Cullera



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 19: Vista del centro histórico de Cullera. Al fondo La Murta



Fuente: Hèctor del Alcàzar

antes poco frecuentados. Todos estos núcleos han ido creciendo siguiendo la propia dinámica de cada uno, de manera que están desconectados entre sí (Mazón y Aledo, 2005), salvo los casos en los que algunos de los núcleos del municipio se han llegado a juntar debido al gran desarrollo inmobiliario realizado para satisfacer la gran demanda turística. El crecimiento en estos municipios ha sido tan grande que las nuevas zonas urbanas generadas ocupan mayor superficie que las preexistentes. Este gran crecimiento contrasta, en algunos casos, con unas estructuras administrativas que se ven desbordadas ante las necesidades de los nuevos asentamientos (Busquets, 2004).

Muchos de los problemas urbanísticos que padecen estos municipios se deben a que la ordenación de los núcleos urbanos litorales se realizó al mismo tiempo que llegaban los turistas, cuando no posteriormente. Ante la necesidad de que entrara dinero en el país, se construyeron las edificaciones necesarias para alojar a los clientes y posteriormente se urbanizó la zona alrededor de éstas. Es por ello que, con posterioridad, se han tenido que realizar actuaciones urbanísticas en la zona litoral destinadas a corregir las malas prácticas realizadas en aquellos años (Torres Alfosea, 1997). Respecto a la morfología de estos municipios, éstos se caracterizan por: consumir una gran cantidad de suelo que es ocupado por edificios residenciales; tener una marcada zonificación de usos en el espacio urbano; y poseer unos equipamientos públicos destinados casi exclusivamente a las necesidades del ocio, por lo cual hay carencias significativas en funciones imprescindibles del día a día (educativo, cultural, ...). Estas tres características destacan fuertemente en las zonas de nueva urbanización y construcción, aunque se difuminan cuando analizamos las partes consolidadas de dichos municipios.

Además, en los municipios turísticos se dan ciertos problemas consustanciales a su naturaleza como son “el tráfico y la congestión en periodos de máxima afluencia turística, la estacionalidad y el coste excesivo para los ayuntamientos del mantenimiento de servicios e infraestructuras turísticas” (Vera Rebollo e Ivars, 2002, p. 174) o la imagen de zona urbana fantasma o abandonada que transmiten fuera de los periodos vacacionales (Mazón y Huete, 2005; Esteban y otros, 2005; Nogué, 2005).

A modo de balance breve de lo que hemos desplegado en las páginas anteriores, podemos apuntar que hemos realizado un repaso a la *Ordenación Territorial* que nos permite aproximarnos a cómo los municipios turísticos se relacionan con su entorno. Resulta evidente que en ningún caso pueden ser considerados núcleos independientes, ya que interactúan y se relacionan con los municipios que les son vecinos. Estos municipios rurales del litoral han evolucionado de forma extraordinaria como consecuencia de la incidencia que ha tenido sobre ellos el turismo, muy especialmente sobre sus actividades económicas y, todavía más, sobre su crecimiento urbano. Es necesario apuntar qué, como no podía ser de otra forma, la incidencia de la variable turismo ha tenido consecuencias también indeseables, las cuales han venido determinadas fundamentalmente porqué se han supeditado todas las acciones a satisfacer las

demandas del turismo. Un turismo que en el caso del mediterráneo español ha estado mayoritariamente basado en el producto de “sol y playa” y la construcción de vivienda de segunda residencia para alojar a los futuros usuarios. Este es el motivo por el cual en estas latitudes el sector inmobiliario se ha impuesto sobre el turístico.

La incidencia de estos desarrollos urbanos centrados en satisfacer la continua demanda de viviendas turísticas y ejecutados sin un mínimo análisis del tejido urbano existente tuvo una gran repercusión sobre unos municipios rurales que habían evolucionado poco y muy lentamente en el tiempo hasta la irrupción de la industria turística. Los nuevos crecimientos, por su magnitud en relación a lo existente, transformaron completamente la morfología urbana de aquellos municipios rurales, hasta el punto que se puede hacer un paralelismo con la incidencia que tuvieron las fábricas en las ciudades que se convirtieron en industriales.

La afectación de ese espacio urbano es difícil de revertir, pero además de impedir la profundización en errores de las urgencias pasadas se hace necesario mejorar el entorno de los núcleos poblacionales mediante una fijación de los límites urbanos y la realización de intervenciones sobre el espacio construido para paliar las carencias existentes, además de alcanzar la consecución de una correcta transición con el espacio rural circundante.

Así pues, visto lo anterior, ahora estamos en disposición de continuar avanzando para atender las posibilidades y las estrategias de futuro de esos municipios turísticos. Desde nuestra perspectiva, finalmente se tratará de decidir sobre si se mejora incluso sustancialmente la realidad como destino turístico propiamente dicho o si, alternativamente y con una mayor ambición, se puede alcanzar el objetivo de transformarlo en ciudad. Con estos conceptos trabajados vamos a acercarnos a la situación actual de los municipios turísticos para, posteriormente, con esta base teórica fundamentada, entrar de manera decidida en el análisis de los tres sujetos urbanos que vertebran nuestra investigación.

2. LA RECONVERSIÓN DE LO URBANO. EL CASO DE LOS MUNICIPIOS TURÍSTICOS

2. LA RECONVERSIÓN DE LO URBANO. EL CASO DE LOS MUNICIPIOS TURÍSTICOS

Los asentamientos urbanos han ido evolucionando a lo largo de la historia. Como hemos visto en el capítulo anterior, surgieron en localizaciones asociadas a aspectos estratégicos: proximidad a las materias primas y protección frente a posibles enemigos. Su evolución está fuertemente relacionada con el aumento de población que motivó su crecimiento (Ferrer Marsal, 2002; Esteban, 2006). Cada núcleo urbano se desarrolló a su ritmo, el cual se vio influenciado por su relevancia y por el poder de atracción de las migraciones que se producían en la región. Así pues, los núcleos urbanos se desarrollaron siguiendo este proceso homogéneo que podía tener algún elemento diferenciador como, por ejemplo, la existencia de una muralla en aquellas ciudades que, por sus condiciones económicas, se podían permitir su construcción para protegerse de los ataques externos. Este muro defensivo tendrá una gran relevancia en la configuración de la ciudad porque prefijaba un límite al hecho urbano.

El primer cambio que fracturó este crecimiento lineal y generalizado, más o menos contenido en función de sus características, fue la aparición de la industria que convirtió a ciertas ciudades en núcleos de población más desarrollados y, por eso mismo, en focos de atracción de mano de obra (Peñín, 1983). La primera avalancha migratoria fue asumida en el interior de las áreas urbanas acotadas por las murallas, mediante su densificación. En la mayoría de los casos, la continuidad en el tiempo del flujo inmigratorio causado por los atractivos de los núcleos urbanos, produjo la demolición de los elementos de protección. Liberadas de sus muros de contención, las ciudades pudieron ampliar el espacio urbano para acoger a la población que acudía atraída por las nuevas posibilidades laborales y, además, se pudieron mejorar las condiciones higiénicas y de habitabilidad del espacio urbano existente.

La inclusión de la industria en el interior del espacio urbano influyó negativamente a las ciudades de principios de siglo XX, pues el gran aumento poblacional que llegó a ellas atraídas por las posibilidades de trabajo provocó que el espacio urbano se densificara en busca de soluciones que permitieran alojar a los nuevos residentes. Estas actuaciones provocaron una merma significativa en las condiciones higiénicas y habitacionales de las viviendas y del espacio público (Pesci, 2003). Como reacción a estos nuevos problemas, las ciudades tuvieron que evolucionar. Sin embargo, dicha evolución no fue modélica e incluso fue contraproducente en muchos aspectos por el rápido crecimiento de la zona urbana efectuado en un muy breve periodo de tiempo, en comparación con su evolución a lo largo de su historia. Actuaciones no articuladas entre sí y que no se insertaban dentro de una estrategia global que condujera hacia un modelo futuro de ciudad, generaron la conocida como *Ciudad Industrial* en la que se produjeron los problemas anteriormente relatados. Las ciudades que encontramos en la actualidad son el resultado de las transformaciones asociadas a la *Ciudad Industrial*, pero también de las actuaciones de mejora (esponjamiento, introducción de espacios abiertos libres, corrección de la infradotación de equipamientos, vinculación con el espacio rural circundante...) llevadas a cabo para corregir o disminuir el impacto de los problemas derivados de su misma concepción (Capel, 2003; Pié, 2005; Esteban, 2006; Perlado y Elorrieta, 2007).

Otro fenómeno que quebró el crecimiento lineal, que era coherente con el desarrollo de los núcleos urbanos a lo largo de su historia, y que generó una gran expansión de lo urbanizado, fue la irrupción del turismo a mediados del siglo XX. Éste tuvo una gran incidencia sobre los pequeños núcleos urbanos diseminados por el espacio rural que se encontraban en las inmediaciones de emplazamientos “descubiertos” para el descanso y el ocio (zona litoral y zona de montaña aparejada, por ejemplo, a algún deporte invernal). En estos municipios, muchos de los cuales apenas se habían visto afectados por el fenómeno industrial, se produjo un mayor contraste entre la zona existente y la nueva zona urbanizada al calor de una actividad económica que se incrementaba de forma exponencial (Sánchez Cabrera, 2011). La demanda turística fue el motor de la gran expansión que se llevó a cabo en los municipios litorales. Ésta, como se ha señalado anteriormente, se materializó de dos formas: en continuidad con el núcleo histórico primigenio y en núcleos *ex novo* que se crearon en contacto con el mar (Barragán Muñoz, 1993). El turismo también fue un elemento que motivó la expansión en las ciudades litorales que pasaron previamente la fase de industrialización, pero en estos casos, por el hecho de tener unas bases económicas más diversificadas y un espacio urbano más extendido en el territorio y más diversificado funcionalmente, no tuvo tanta influencia en su configuración.

Así pues, el turismo ha generado una nueva realidad en muchos municipios litorales, como sucedió anteriormente en la ciudad por la influencia de la industria. Nos encontramos todavía en una fase intermedia de esta nueva realidad en la se deben proponer las actuaciones encaminadas a solucionar los problemas generados por dicho crecimiento con fuerte componente especulativo. Los dos principales problemas son: por un lado, que en aquellos casos en que el núcleo histórico se encontraba en el interior del territorio se ha llevado a cabo una gran expansión urbana en la zona rural en contacto con la costa que le ha dado completamente la espalda al núcleo histórico; y por otro lado, que el gran crecimiento urbano ha tenido un fuerte y casi único carácter residencial con el objetivo de generar alojamiento para los turistas (Ferrer Marsal, 2002). Este desarrollo urbano se realiza casi exclusivamente con viviendas de segunda residencia que son utilizadas únicamente durante los fines de semana y las épocas de vacaciones (es decir, durante un tercio del año en el mejor de los casos) por lo que están infrautilizadas (García Nart, 1991). Además, este crecimiento no ha asegurado los estándares mínimos de espacio público y dotaciones correspondientes a la población que puede llegar a soportar durante los meses de apogeo turístico (Perlado y Elorrieta, 2007).

Ante esta realidad, bajo nuestro punto de vista, existen tres opciones: en primer lugar, apostar por el mantenimiento y la consolidación de la función residencial en el municipio turístico que es la que ha condicionado la estructura urbana y la morfología actual; en segundo lugar, destruir lo construido y regenerar el territorio para devolverlo a la situación previa a la irrupción del turismo y el *boom* inmobiliario aparejado; y en tercer y último lugar, darle la calidad suficiente y transformar dichos municipios en ciudades y en núcleos potentes dentro de un área territorial que abarque diversos municipios vecinos. En el entorno del litoral mediterráneo español podemos encontrar núcleos urbanos que fueron fuertemente influenciados por la industria y que en consecuencia fueron catalogados/definidos como ciudades industriales. Sin

embargo, en nuestra opinión, en la actualidad no podemos definir como ciudades turísticas a los municipios litorales desarrollados sin planificación para dar respuesta a la demanda turística, dado que carecen de varias de las características propias de la ciudad.

La primera opción no la contemplamos como una solución a tener en cuenta porque, al no asumir los problemas generados por el desarrollo urbano no planificado llevado a cabo en los municipios litorales, no le puede dar solución. La segunda vía es impracticable por los recursos materiales y económicos consumidos en toda esta nueva zona urbana, por los aspectos sociales y culturales generados a lo largo de su historia, así como por razones de tipo jurídico (Gaja, 2012). Así pues, nos decantamos por la tercera solución y postulamos, como ya se hizo para erradicar los problemas urbanísticos provocados por la *Ciudad Industrial*, la necesidad de regenerar estos núcleos urbanos. Sin embargo, para esto entendemos que se debe partir de dos condiciones que subyacen en la opción de devolver la zona turística residencial a su estado rural primigenio: por una parte, la limitación de la actuación de regeneración urbana al ámbito construido existente (Santatecla, 2015; Tuset y Temes, 2015); y por otra parte, la sustitución de los edificios residenciales más propicios por elementos de los que se carece en el núcleo urbano (espacio público, zonas verdes, equipamientos públicos o comercio de barrio/proximidad).

Ambas condiciones están interrelacionadas. Por un lado, si no limitáramos el ámbito de actuación a la zona ya construida, la solución más fácil y menos contestada por los intereses privados sería la utilización del espacio periurbano para acoger las carencias detectadas, lo que generaría un aumento del espacio urbanizado y la consolidación de una estructura de espacio público deficiente que no vertebraría el espacio construido existente y que está detrás de gran parte de los problemas que arrastran estos municipios. Por otro lado, si restringimos la actuación a la zona construida, como defendemos, si no eliminamos o sustituimos algunos de los edificios existentes, no podremos generar una estructura de espacio público que la vertebre ni tendremos lugares donde ubicar los equipamientos y los usos necesarios para la vida cotidiana. Estas dos condiciones no impiden las intervenciones en los bordes urbanos, sino que promueven que éstas estén enfocadas a introducir lo rural en lo urbano en lugar de lo inverso.

2.1. LA ENCRUCIJADA EN LA QUE SE ENCUENTRAN LOS MUNICIPIOS TURÍSTICOS

El turismo tuvo una gran influencia sobre el crecimiento y la evolución de los municipios rurales situados en el litoral pues se convirtió en la actividad económica motora al substituir, por su mayor rentabilidad, a las actividades económicas tradicionales que estaban vinculadas mayoritariamente con el sector primario (Barragán Muñoz, 1993; Aledo, 2008). En núcleos urbanos de mayor entidad que habían ido evolucionando gradualmente a lo largo del tiempo, la irrupción del turismo también tuvo una gran influencia, pero al contar con un modelo económico diversificado, éste se convirtió en una actividad que complementó a las previamente existentes. Además, en estos casos, las ciudades no necesitan supeditarse a las exigencias de la demanda turística para obtener la viabilidad económica y una buena calidad de vida para sus habitantes. Por esta razón, la expresión territorial de los nuevos desarrollos ligados al turismo es más contenida en comparación con el espacio urbano preexistente, y puede integrarse mejor con la realidad territorial consolidada.

En un principio el turismo tuvo unos efectos beneficiosos muy importantes en los municipios turísticos, plasmados en los ingresos que la actividad turística proporcionaba a la administración local a través de los impuestos y las tasas; en las opciones laborales promovidas que permitieron tanto fijar sus habitantes como convertirse en un polo de atracción de nueva población; y en el significativo aumento de la oferta socio-cultural que trajo aparejada (Perlado y Elorrieta, 2007; Pitarch, 2009). Como lo había sido la industria en el pasado. Sin embargo, el problema surgió cuando en estos municipios litorales, ante la incidencia de la nueva actividad económica, se supeditó todo a satisfacer las exigencias de la demanda turística. Este posicionamiento por parte de los distintos gobiernos locales hizo que se perdieran de vista las necesidades básicas de calidad de vida de sus habitantes, la estructura urbana que organizaba el conjunto construido o la relación del núcleo urbano con el entorno circundante, que en muchos casos era el principal reclamo turístico (Callizo Soneiro, 1991; Vera Rebollo, 1996).

Estos municipios rurales de pequeño tamaño estaban comandados por una administración local que carecía de la experiencia y de las herramientas necesarias para gestionar los enormes cambios urbanos y territoriales promovidos por la actividad turística, lo que hizo que los actores vinculados a este sector (empresas constructoras, inmobiliarias, tour operadores, empresarios del sector turístico...) dictaran *de facto* la política urbanística, basada en un crecimiento extensivo y continuo, que se desarrolló dentro de los límites del municipio (Perlado y Elorrieta, 2007). De hecho, la población autóctona, ante las penalidades de las épocas anteriores para subsistir en el territorio, vistos y comprobados los beneficios que observaban aparejados a la irrupción del turismo, así como la proyección de éstos hacia el futuro, no fue consciente, al menos en las primeras etapas, de las consecuencias negativas que comportaba el desarrollo turístico. Además, si había cualquier conato de discrepancia u objeción ante el modo de proceder, al estar en una dictadura, ésta era fácilmente tapada por la propaganda política y empresarial. Posteriormente, ya en democracia, se asumió que los inconvenientes estructurales

tanto en el núcleo urbano como en el territorio eran el precio que se debía pagar para asegurar el mantenimiento de ese supuesto bienestar conseguido con la nueva actividad económica. Así se pasó de ser un municipio rural a ser un municipio turístico. O, aún peor, un simple destino turístico, un lugar supeditado a satisfacer el disfrute del visitante (García-Delgado, 2002).

Seguidamente recopilamos los factores analizados que favorecieron dicha transformación del municipio. Nos limitaremos a enumerarlos, sin atender a un orden de importancia, pues muchos están interrelacionados y se influyen o complementan entre sí.

Tabla 9: Factores que favorecieron la transformación de los municipios rurales del litoral en municipios turísticos

1	Irrupción del turismo
2	Generalización de las vacaciones pagadas
3	Popularización del vehículo privado y construcción de infraestructuras
4	Densificación del espacio urbano con poca previsión de espacios libres
5	Voluntad de recuperar la relación con la naturaleza
6	Disociación entre lugar de residencia y lugar de trabajo
7	Desaparición del límite claro entre lo urbano y lo rural
8	Reducción de las distancias por la evolución de los medios de transporte
9	Instrumentalización del turismo por parte del sector inmobiliario
10	Proliferación y popularización de la <i>Segunda Residencia</i>
11	Aprobación de legislación que favorece la especulación inmobiliaria
12	Infrafinanciación de las Administraciones Locales

Fuente: Elaboración propia

En primer lugar, y aunque es obvio, habría que destacar la irrupción del turismo en las zonas litorales, de la que hemos hablado en las páginas anteriores. En segundo lugar, el avance social que supuso disponer de tiempo libre conseguido con las vacaciones pagadas, a partir de la Convención de la Organización Internacional del Trabajo celebrada en 1936, que se materializará de forma palpable a partir del fin de la II Guerra Mundial (Callizo Soneiro, 1991; Torres Alfosea, 1997). En tercer lugar, el extraordinario aumento de la movilidad permitida por la popularización del vehículo individual, por el aumento de las opciones de realizar los desplazamientos y por la construcción de infraestructuras de transporte (Ramírez, 1983; Callizo Soneiro, 1991). En cuarto lugar, la densificación del espacio urbano de las ciudades industriales como consecuencia de convertirse en focos de atracción de mano de obra (mientras aun existían límites físicos que impedían el crecimiento de su perímetro) y la siguiente fase de crecimiento denso de éste sin prever espacios libres que hizo que la relación y la percepción de ésta entre el espacio urbano y el rural se distanciara (Perlado y Elorrieta, 2007). Además, la diferencia del precio de la vivienda entre la ciudad y los núcleos urbanos de su entorno tuvo un efecto expulsivo de las familias con menor poder adquisitivo para poder optar a las condiciones de vida que en la ciudad se les negaban (Perlado y Elorrieta, 2007). En quinto lugar, la vuelta hacia los espacios

rurales en busca de una interacción más cotidiana con la naturaleza.

En sexto lugar, la ruptura entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, hasta la fecha emparejados (Esteban, 2006). En séptimo lugar, la “*explosión*” de la ciudad, que genera la desaparición del límite claro entre lo rural y lo urbano, y que propicia la urbanización de áreas rurales diseminadas por el territorio circundante (Pesci, 2003; Ponce Herrero, 2006; Fariña Tojo y Naredo, 2010). En octavo lugar, la reducción de la percepción de las distancias entre los municipios rurales y las ciudades o lugares donde se realizan las actividades económicas provocada por la evolución de los medios de transporte. En noveno lugar, la instrumentalización que el sector inmobiliario hace del turismo, del cual se apropia, para promover la construcción de edificios residenciales y para la venta de sus viviendas y, en consecuencia, la obtención de beneficios para aquellas empresas relacionadas con el sector (constructoras e inmobiliarias) en lugar de para las empresas insertadas en el territorio dedicadas a ofrecer servicios a los turistas (Busquets, 2003; Mantecón, 2005; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Dentro de esta dinámica, que ha imperado en las zonas litorales mediterráneas del último tercio del siglo pasado, se ha promovido la continua introducción de terreno edificable pues era el modo mediante el que estas empresas podían obtener sus beneficios, dejando de lado el objetivo de proporcionar unas condiciones que propiciaran y potenciaran su atractivo turístico (Pié y Barba, 1996; Fernández Tabales, 2004; Mazón y Aledo, 2005).

En décimo lugar, la proliferación y la popularización de la *Segunda Residencia*, la cual suele estar vinculada con las zonas recreativas y que tendrán un uso de fin de semana o durante la época de vacaciones, dependiendo de la distancia existente entre ésta y la vivienda habitual (García Nart, 1991; Mazón y Aledo, 2005). En undécimo lugar, el hecho de que el país se encontraba bajo un régimen dictatorial durante el cual se produjo la aprobación de diversas leyes que favorecieron la transformación del suelo y que tenían, como se ha visto retrospectivamente, el objetivo de proporcionar las condiciones legales necesarias para que la especulación inmobiliaria campara libremente: Ley del Suelo (1956), Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963) y Ley de Costas (1969) (Calduch, 2001).

Una vez ya en democracia, se empezó a ordenar el crecimiento del núcleo urbano mediante los PGOUs (Planes Generales de Ordenación Urbana). Sin embargo, al tratarse de unos documentos complejos y de difícil modificación, éstos no se actualizaron respecto a las necesidades estructurales del municipio, sino que se limitaron a alteraciones puntuales, sin que se planteara el modelo de *Ciudad* que se quería para el futuro (Fariña Tojo y Naredo, 2010; Navarro Jurado, 2012). Posteriormente, la entrada en vigor de la LRAU (1994) en el País Valenciano, que posteriormente fue adoptada por muchas otras Comunidades Autónomas, hizo que la ordenación (tanto la territorial como la urbana) pasara de estar gestionada y dirigida por las administraciones públicas competentes a serlo por los intereses privados, mediante la figura del agente urbanizador (Gaja, 2008). Como se ha señalado anteriormente, la puntilla en forma de normativa legislativa llegaría con la Ley 10/2003 que produjo un cambio en el funcionamiento de la protección del territorio.

Mediante esta ley, que secundaba actuaciones que venían realizándose desde 1998, se pasaba a liberalizar todo el territorio y eran las Administraciones Públicas (Ayuntamientos y Comunidades Autónomas) las que debían argumentar la necesidad de que una zona sobre la que recaía un Programa de Actuación Integrada (PAI) estuviera protegida y se mantuviera sin urbanizar (Serrano Rodríguez, 2006).

En duodécimo y último lugar, la infrafinanciación de las Administraciones Locales que les impedía atender adecuadamente las competencias propias o sobrevenidas para con sus ciudadanos, lo que les obligó a buscarse mecanismos para la obtención de financiación complementaria. Éste se materializó en la recalificación de suelo rural en suelo urbano (Fernández Tabales, 2004; Mazón y Aledo, 2005; Aledo y otros, 2007; Aledo, 2008; Cortés Chavez, 2009; Obiol y Pitarch, 2011).

Enumeradas las condiciones que propiciaron o favorecieron la transformación de los municipios rurales situados en el litoral a municipios turísticos, conviene atender a las diferentes fases que, con carácter general, atraviesa un destino turístico, y ello con el objetivo de analizar en qué situación se encuentran los distintos municipios para saber que inconvenientes se han detectado para el futuro y cómo se puede lidiar con ellos. Pese a que ha sufrido algunas críticas, como las de González Reverté (2012), debido a su simplicidad y a las soluciones planteadas para resolver los problemas detectados, muchas de las cuales compartimos, consideramos que el modelo de Butler (1980) esboza claramente la evolución que han experimentado la mayoría de los destinos turísticos consolidados de “sol y playa” del litoral mediterráneo español. Ese proceso, expuesto anteriormente en el apartado 1.5.2, está dividido en seis fases que van desde el descubrimiento de las potencialidades turísticas de un municipio, pasando por el inicio, desarrollo, consolidación y estancamiento, hasta llegar al declive.

Según el modelo de Butler, el municipio rural situado en el litoral se convierte en destino turístico y, en consecuencia, evoluciona aumentando el tamaño de su zona urbana, aunque no su complejidad, dando lugar al municipio turístico. Pero su ciclo vital como polo atrayente de turistas lo encamina inexorablemente, por su propia naturaleza, a la pérdida de atractivo desde el momento en que supera su capacidad de carga, punto en el cual las consecuencias negativas solo pueden ser paliadas con la intervención continua de los agentes implicados en el municipio. Por lo tanto, el modelo urbano y territorial sobre el que se sustenta el desarrollo del municipio turístico le empuja a su propia destrucción como destino para turistas. Y únicamente se pueden paliar los problemas, que no corregir las causas, pues el principal problema es el modelo y, por lo tanto, los resultados que se obtienen más pronto o más tarde son constanciales a éste (Donaire y Mundet, 2002).

Es por ello que, en nuestra opinión, hemos de aceptar el crecimiento y la evolución morfológica que los municipios litorales han experimentado a lo largo de su historia, grandes transformaciones que están acotadas a un periodo de tiempo muy breve (los últimos sesenta o setenta años) en comparación con el tiempo transcurrido desde su fundación, para tener el núcleo urbano de partida sobre el cual intervenir corrigiendo los problemas generados por la naturaleza

del propio modelo seguido (Tuset y Temes, 2015). Dichas intervenciones estarían guiadas por dos premisas: promover un crecimiento interno, no expansivo, y asegurar la presencia de los factores de complejidad que caracterizan el concepto de *Ciudad*. En estas premisas subyace el concepto de *Construir sobre lo construido* (Rey, 2001a) que defiende que las transformaciones y mejoras urbanas que son necesarias para aproximarse al concepto de *Ciudad* se deben llevar a cabo sobre el propio tejido urbano, sin hacer uso del *Espacio Paraurbano* (Folch, 2003) que, aunque influido por su contacto con lo urbano, ha conseguido mantenerse sin urbanizar.

Así pues, entendemos que, a medio y largo plazo, el modelo que sustenta la mayoría de los municipios turísticos consolidados de “sol y playa” en el litoral Mediterráneo español está agotado, genera diversos problemas consustanciales, y, por lo tanto, es necesario optar por otro que le confiera complejidad funcional y que con ello ofrezca las condiciones necesarias para la vida diaria. El modelo que proponemos tomar como referencia es el de *convertirlos en ciudad*, un concepto éste, el de *ciudad*, que como sabemos ha ido evolucionando a lo largo de la historia.

Para convertir estos núcleos urbanos en ciudad hay dos soluciones: por una parte, su transformación en *Ciudad Turística*, que es el camino que ha tomado Benidorm, mediante la tematización y la ultra-especialización para dar respuesta a las necesidades de ocio y descanso de los visitantes; y por otra parte, su transformación en *ciudad*, en un artefacto urbano complejo, mediante intervenciones que persiguen la atracción de residentes permanentes y la introducción y consolidación de las actividades económicas propias de ésta, con el objetivo de diversificarse (Pié, 2005). La primera solución implica poner el foco en satisfacer las demandas de los turistas, mientras que la segunda lo pone en las necesidades de los futuros residentes.

La primera opción, aunque completamente lícita y válida, es una solución que únicamente puede ser llevada a cabo en unos pocos casos, ya que los que optan por esta solución competirían tanto con otros municipios que apostaran por introducir las características de complejidad de la ciudad, como con los que únicamente son un destino turístico, lo que supondría enormes dificultades para sostener el modelo en el tiempo. Es por ello que proponemos la segunda opción: el modelo de intervenir en el municipio turístico para que adquiriera la categoría de ciudad (Pié, 2005; Cals y Bosch, 2005), promoviendo la introducción y potenciación de la diversidad de actividades económicas que en ella son características, sin olvidar ni dejar de lado la que ha sido el motor del gran desarrollo (Rovira Soto y Antón Clavé, 2014), aunque erróneo e insostenible, que ha conducido a la situación actual de los núcleos urbanos del litoral mediterráneo.

Para llevar a cabo esta gran transformación conceptual se precisa realizar una planificación estratégica a medio y largo plazo e intervenir fuertemente sobre lo construido con la intención de introducir principalmente espacio público y las dotaciones de uso cotidiano que faltan. Para esto, será necesario la demolición/substitución de edificios (sobre todo residenciales), actuaciones dirigidas a cumplir con las características que definen a la ciudad. Como recoge Winy Maas (2000d), hay bastantes edificios de los construidos en las últimas décadas que su mayor contribución a la mejora del patrimonio urbano sería mediante su desaparición:

“Dado que no todo lo que se ha construido desde los años setenta y ochenta puede ser considerado valioso o incluso eterno, quizás parte de ese vulgar patrimonio podría acabar su miserable existencia y dejar espacio libre a otras funciones” (Maas, 2000d, p. 183).

Estas acciones de fuerte plasmación física sobre el espacio urbano, para que sean factibles y efectivas, deben ir acompañadas de actuaciones que las secunden en otros ámbitos (social, legislativo, político, turístico, ...) como por ejemplo: la conformación de una unidad supramunicipal para la toma de decisiones de ámbito territorial; la promoción de nuevas actividades económicas que diversifiquen al turismo; la utilización de instrumentos normativos y políticas fiscales que incentiven y promuevan las actuaciones urbanas deseadas; la búsqueda de nuevos modos de financiación local desligados de la construcción; la ejecución de políticas de movilidad urbana que beneficien al peatón y al transporte colectivo; el cuidado por preservar y enriquecer al tejido social existente o la colaboración público-privada para la mejora y actualización del sector turístico.

2.2. EL CAMBIO DE MODELO. EL PASO DE MUNICIPIO TURÍSTICO A CIUDAD INSERTADA EN EL TERRITORIO

Entendiendo, como hemos visto, que un determinado modelo turístico presenta efectos no deseados y perversos, que es destructivo de los valores sobre los que se sustenta (el entorno, el paisaje...) y, en consecuencia, que resulta insostenible a largo plazo, consideramos que la solución para el futuro de los municipios litorales pasa por el aumento de su complejidad y su transformación en ciudad (Pié, 2005; Cals y Bosch, 2005). Esta transformación deberá llevarse a cabo con acciones que tendrán implicaciones a distintas escalas.

2.2.1. La transformación en ciudad: implicaciones a escala urbana

Para proceder a esa transformación deberemos tener en cuenta cuales son las características que identifican a la ciudad con la intención de que con las actuaciones que se lleven a cabo para regenerar el espacio urbano de los núcleos turísticos se vayan cumpliendo. Como hemos visto anteriormente, estas son: en primer lugar, disponer de un *espacio público* que vertebral y ordene el núcleo urbano conformando su estructura morfológica en las distintas escalas urbanas (manzana, barrio y ciudad); que sea un espacio de estancia y de relación donde se facilite el encuentro, el intercambio y la mezcla y cohesión de diferentes grupos sociales y culturales; y que no tenga un uso asignado, sino que acoja una gran variedad de usos (Borja y Muxí, 2000; Perlado y Elorrieta, 2007). En segundo lugar, deberá ofrecer unos *servicios* mínimos (alcantariado, suministro de agua, recogida de basura, ...) y deberá disponer de todos los *equipamientos* necesarios para la vida cotidiana (institucionales, educativos, sanitarios, culturales, religiosos, deportivos y de ocio). En tercer lugar, se debe encontrar también *variedad de usos* del suelo (residencial, comercial, dotacional y terciario) repartidos por la trama urbana. En cuarto lugar, deben existir *elementos de centralidad* que ordenen y jerarquicen la estructura urbana. Estos elementos son materializados por edificios dotacionales y por espacios públicos abiertos. En quinto lugar, el *ciudadano debe ser la unidad de medida* de las diferentes escalas de la ciudad (desde la manzana hasta la urbe en su conjunto). En sexto lugar, también es necesario la existencia de una red de *transporte público* que conecte los distintos barrios que la integran; y en séptimo y último lugar, se debe tener siempre al *peatón como protagonista* del espacio público. Por ello, se incentivan los desplazamientos a pie y las relaciones sociales y económicas de proximidad, aunque sin dejar de lado la incidencia del automóvil y sus necesidades de espacio para su uso, pero poniendo el mayor número de trabas posibles para impedir que se apropie del espacio de todos.

De entre los tres tipos de ciudad que cumplen con estas condiciones (la *Pública*, la *Doméstica* y la *Privada*) (Chueca Goitia, 1968) postulamos que el municipio debería llevar a cabo actuaciones encaminadas a otorgarle las características propias de la *Ciudad Pública*:

En primer lugar, debe primar la *artificialidad* del entorno urbano frente al espacio natural; es

decir, las edificaciones realizadas por el hombre deben prevalecer sobre el elemento natural. Sin embargo, en la actualidad se hace necesario la creación/introducción de espacios con vegetación que las estructuren debido al tamaño que han adquirido las ciudades. En segundo lugar, debe prevalecer la *continuidad/compacidad*, lo que implica la inexistencia de discontinuidades en lo construido y la ausencia de elementos que generen límites físicos o psicológicos que restrinjan el desplazamiento por la trama urbana. En tercer lugar, debe realizarse la *formalización del espacio* mediante su delimitación con lo construido y debe ser percibido como una unidad. En cuarto lugar, se da una *mezcla de usos* (residencial, comercial, terciario, dotacional) tanto en los edificios como en la trama urbana, lo que genera actividades diversas realizadas por distintos grupos en diferentes horarios.

En quinto lugar, el *espacio público debe vertebrar* la ciudad y permitir tanto los desplazamientos de personas y vehículos como la configuración de lugares que favorezcan la estancia en ellos. En sexto lugar, el concepto de *Ventana a la calle*: Existe una fuerte relación visual entre las fachadas de los edificios y el espacio público que delimitan. Ésta se ve potenciada en las plantas bajas con comercios al favorecerse la permeabilidad y la transparencia, generando vida urbana y, de este modo, confiriendo seguridad a los transeúntes (Borja y Muxí, 2000). En séptimo lugar, tiene un *carácter difuso*, entendiéndose como tal que las unidades estructurantes de la ciudad se encuentran repartidas por ésta y que prevalecen las de mediana y pequeña escala en detrimento de las grandes. En octavo lugar, se le da *predominio del peatón* de tal manera que la red viaria está supeditada a la peatonal para no generarle discontinuidades. En noveno y último lugar, *la arquitectura* (los edificios) *se debe supeditar* a los intereses generales de la ciudad. Las edificaciones deben satisfacer la homogeneidad espacial requerida pero sus fachadas deben estar diseñadas para conferir diversidad al paisaje urbano. Sólo habrá algunas edificaciones que rompan esta tónica, convirtiéndose, al hacerlo, en elementos de referencia (Oliva i Casas, 2006).

Así pues, el patrón urbano de este tipo de ciudad es el *Modelo Compacto o Mixto* el cual se caracteriza por tener una alta compacidad, por tener los usos mezclados y por relacionar distintas tipologías edificatorias (Folch, 2003).

Una vez recogidas las características que definen una ciudad y aquellas otras propias que la complementan para dar lugar al tipo de *Ciudad Pública*, estamos en disposición de centrarnos en el caso de los municipios turísticos y profundizar en su análisis a escala urbana.

Como hemos visto anteriormente, estos tienen su origen en los municipios rurales vinculados con la costa, los cuales podían surgir en contacto con el mar o fundarse en el interior para una mayor protección frente a los enemigos y para estar próximos a las materias primas. En el primer caso, su crecimiento se ha producido vinculado al núcleo existente extendiéndose principalmente de modo paralelo a la línea de costa, mediante la prolongación de su trama urbana. En el segundo caso, el más habitual, la expansión motivada por el turismo se realizó en dos modalidades: vinculada con el núcleo histórico y mediante núcleos urbanos de nueva creación que surgen sin continuidad con el existente pero en contacto con el mar. En este segundo caso,

puede ser que, debido a la importancia histórica del municipio, ya tuviera un núcleo disgregado en contacto con el mar que es el primero en expandirse, aunque también es posible que, aunque así fuera, se fomenten nuevos núcleos separados de aquél (Barragán Muñoz, 1993; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Busquets, 2004).

Los núcleos históricos mediterráneos se caracterizan por el *Patrón Urbano Denso* (alta densidad de población en un territorio reducido) o por el *mixto*, en los casos en los que hayan adquirido una cierta relevancia en el territorio como polo de actividades. Los crecimientos a partir de éstos, motivados por el turismo, se realizaron con el *Patrón Urbano Denso* (cuando mantuvieron una alta compacidad edificatoria pero únicamente con el uso residencial) o por el *disperso* (caracterizado por una baja densidad de población repartida en una vasta superficie de territorio). Así pues, para aproximarnos al concepto de *Ciudad Pública* habrá que realizar intervenciones que cambien el *Patrón Urbano de Denso* y *Disperso* a *Mixto*. En el caso del *Denso*, únicamente hará falta introducir nuevos usos (comercial y dotacional) y relacionarlos con el residencial existente. Sin embargo, existirá una gran dificultad para transformar el *Patrón Urbano Disperso* en *Mixto*, pues su característica respecto a la densidad es completamente la opuesta y requeriría no sólo una introducción de nuevos usos sino también una densificación del tejido urbano existente.

En el supuesto de encontrarnos con un *Patrón Disperso*, que es el que mayoritariamente se ha impuesto en los crecimientos de los municipios turísticos, la dificultad de esa densificación para orientarlo hacia el patrón de la *Ciudad Pública* también dependerá de la tipología edilicia utilizada. Si está configurada por vivienda colectiva con servicios aparejados y con espacio libre circundante que le pertenece, las actuaciones se realizarían sobre dicho espacio; mientras que si está conformada por una urbanización de viviendas unifamiliares la densificación implicaría la substitución de algunas de éstas por tipologías plurifamiliares de bloques o torres.

Pero con esto sólo conseguiríamos tener el patrón urbano del modelo de *Ciudad Pública* y aún se deberían cumplir el resto de características relacionadas. Por lo que las intervenciones a desarrollar se deberían insertar en una actuación global que tuviera como objetivo a largo plazo el alcanzar todas o el mayor número de esas características. Sin embargo, en los casos de urbanizaciones de unifamiliares, cuya morfología y fisonomía es la antítesis de la ciudad tradicional, es muy complejo transformarla en *Ciudad Pública*. Es por ello que, bajo nuestro punto de vista, a la hora de afrontar la transformación de los desarrollos urbanos dispersos para que cumplan las características del concepto de *Ciudad*, lo más realista será llevar a cabo intervenciones que le doten de las características propias de la ciudad sin cambiar el modelo en el que se inspiran. De este modo, una vez realizada las actuaciones sobre el tejido urbano disperso, obtendremos una *Ciudad Doméstica*, que es el modelo urbano sobre el que se asienta este tipo de crecimiento, aunque se haya reproducido de un modo enormemente desvirtuado en los municipios turísticos mediterráneos.

Tabla 10: Patrones urbanos utilizados en función de los crecimientos urbanos del municipio turístico mediterráneo

Partes que configuran un municipio turístico mediterráneo	Patrón urbano	Referencia del Modelo de <i>Ciudad</i>	Cumple concepto de <i>Ciudad</i>
Núcleo histórico fundado en contacto con la costa	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
Núcleo histórico secundario en contacto con la costa	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
Núcleo histórico en el interior del litoral	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
Crecimiento vinculado al núcleo existente (en el interior o en el litoral)	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
	<i>Disperso</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>	No
Núcleo <i>ex novo</i> no vinculado con núcleos existentes	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	No
	<i>Disperso</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>	No

Fuente: Elaboración propia

2.2.2. La transformación en ciudad: implicaciones a escala municipal y territorial

Por otro lado, a escala territorial, los municipios turísticos se han desarrollado, por lo general, de espaldas al territorio en el cual se encuentran. No se relacionaron para buscar sinergias y coordinar y diversificar la oferta turística con los municipios litorales vecinos, los cuales también se centraron la atracción de turistas, sino que, en su lugar, compitieron con ellos. Es por ello que, en nuestra opinión, es necesario integrar los municipios turísticos en el territorio y que se relacionen con los municipios cercanos, tanto con los del litoral como con los del interior (Priestley, 1996). Para ello, entendemos que el concepto de *Áreas Metropolitanas* nos permite analizar el tipo de relaciones que se deben fomentar entre ellos para conformar una unidad territorial. Este concepto también será válido a escala municipal para analizar el modo en que se deberían relacionar los distintos núcleos urbanos que pertenecen a un mismo municipio, donde los nuevos asentamientos han surgido, en las últimas décadas, en contacto con el mar impulsados por el sector inmobiliario.

En el capítulo precedente hemos enumerado seis modelos de relación entre los núcleos urbanos situados en un entorno rural: los *Pueblos Aislados*; la *Constelación de Pueblos*; el *Grupo Disperso*; el *Asentamiento Clave*; la *Interdependencia Funcional*; y la *Accesibilidad Máxima*. Estos modelos de relacionarse en el espacio rural, como hemos visto, evolucionan en el tiempo, pasando por diversas fases, hasta conformar las *Áreas Metropolitanas*, las cuales se desarrollan en base a cuatro modelos: el primero, el *Mononuclear Radial* (un núcleo central organiza

todo el territorio al no haber núcleos secundarios de entidad para organizar parte de él); el segundo modelo, el *Bijerárquico Radial* (hay un núcleo central del cual dependen los núcleos secundarios pero éstos pueden organizar parte del territorio); el tercer modelo, el *Multijerárquico Semirreticular* (existen núcleos secundarios que tienen fuertes interrelaciones entre sí lo que les hace menos dependientes del núcleo central); y el cuarto modelo, el *Polinuclear Reticular* (no hay un núcleo principal, sino diversos núcleos de diferente tamaño e importancia entre los cuales se crean relaciones multilaterales) (Pujadas y Font, 1998).

Se ha revisado también en el capítulo precedente la caracterización de Indovina (2007) de las *Áreas Metropolitanas Tradicionales*, y los rasgos que presentan estas áreas cuando evolucionan hacia un grado de mayor complejidad. Las primeras *Áreas Metropolitanas* que se conformaron, las tradicionales, se caracterizan por: en primer lugar, concentrar en el núcleo central la fuerza económica y productiva, las actividades comerciales y los servicios especializados; en segundo lugar, tener parte de la población distribuida por los núcleos secundarios monofuncionales; en tercer lugar, tener una alta densidad en la zona urbana; y en cuarto lugar, se produce un desplazamiento pendular monodireccional hacia el núcleo central desde los secundarios. Éstas, en algunos casos, han evolucionado originando unas *Nuevas Áreas Metropolitanas* con un mayor grado de complejidad cuyas características son: en primer lugar, distribución de la fuerza económica y productiva, de las actividades comerciales y de los servicios especializados por distintos núcleos urbanos, por nodos accesibles con transporte privado o de forma dispersa por el territorio; en segundo lugar, distribución de la población por los núcleos urbanos y por urbanizaciones dispersas por el territorio; en tercer lugar, densificación de las urbanizaciones dispersas; y en cuarto lugar, un flujo de los desplazamientos obligados y no obligados que es pendular y pluridireccional (Indovina, 2007).

A escala territorial, si analizamos un municipio turístico y tomamos otros municipios turísticos vecinos, estos se comportan como *Pueblos Aislados* pues son independientes entre sí y ninguno es de orden superior al resto ni encabeza el desarrollo del territorio. En cambio, si analizamos ese mismo municipio turístico y tomamos los municipios del interior que le son próximos, éste se comporta como un *Asentamiento Clave* pues tiene gran relevancia en la organización del territorio y concentra los principales servicios y actividades de manera que los pueblos de interior desarrollan únicamente la función residencial y cada vez tienen menos servicios básicos. Las actuaciones a escala territorial deben ir enfocadas a crear las relaciones apropiadas entre los distintos municipios para configurar una especie de *Área Metropolitana* de pequeña escala, cuyo modelo dependerá de las características particulares de cada caso (número de municipios, importancia de cada uno de ellos, conexiones físicas existentes, dependencia funcional, ...).

A escala local, si el municipio está conformado por diversos núcleos urbanos, caso que se da cuando el núcleo histórico está situado en el interior de su término y surgen uno o varios nuevos núcleos en contacto con el mar, el modelo de relación entre ellos sería el del *Asentamiento Clave*, pues los nuevos núcleos litorales dependen del núcleo tradicional. Sin embargo, en el caso de un núcleo tradicional que históricamente haya tenido poco peso sobre las relaciones

que se dan en el territorio y que en consecuencia haya crecido muy poco a lo largo de su historia, el crecimiento urbano de las últimas décadas ligado al turismo no se ha realizado en continuidad con él, sino que se ha dado en un núcleo de nueva creación. Si éste va aumentando su tamaño e importancia a causa de la atracción turística, se da el modelo de *Pueblos Aislados* porque el nuevo ya no depende funcionalmente del histórico al dotarse de servicios y equipamientos mínimos, al menos para la demanda de sus usuarios (los turistas).

En ambas escalas, la territorial y la municipal, consideramos que la estructura se debería basar en las *Áreas Metropolitanas Tradicionales* con algunas modificaciones. Partiendo de éstas, deberían potenciarse diversos núcleos urbanos que concentrarían la fuerza económica y productiva, pero habría que introducir actividades comerciales y servicios en los núcleos secundarios de manera que dejaran de ser monofuncionales y tan dependientes de los principales. Pese a ello, los núcleos principales tendrían una mayor actividad comercial y los servicios especializados para el territorio en cuestión. Además, al diversificar funcionalmente los núcleos secundarios y existir más núcleos principales se conseguiría: en primer lugar, que algunos habitantes de los núcleos urbanos, tanto de los principales como de los secundarios, trabajaran en ellos por lo que no deberían desplazarse; en segundo lugar, los que se desplazaran no tendrían un destino fijo, sino que podría ser tanto un núcleo principal como uno secundario, por lo cual los desplazamientos serían pendulares obligatorios pluridireccionales; en tercer lugar, la presencia de funciones de ocio en los distintos núcleos urbanos haría innecesario el desplazarse a otro núcleo urbano para el disfrute del tiempo libre y, por lo tanto, los desplazamientos no obligatorios también serían pluridireccionales; y en cuarto lugar, se facilitaría la introducción del transporte público como elemento de relación entre los distintos núcleos urbanos. Como consecuencia de todo ello, se reduciría la congestión en los núcleos principales y sus accesos.

Con respecto a las *Áreas Metropolitanas Nuevas*, las características que presentan según Indovina (2007) no son las que consideramos que deben postularse, sino más bien al contrario. Los nodos monofuncionales (actividad económica, actividad de ocio, ...) que carecen de la función residencial y que se basan en la facilidad de accesibilidad con transporte privado, y la *Dispersión* de la función residencial por el territorio mediante urbanizaciones, no suponen una solución a los problemas detectados en las *Áreas Metropolitanas Tradicionales*, ya que éstos únicamente se reducen al esparcirlos por el territorio.

Después, según las características de los municipios o núcleos urbanos dentro de estos, habría que materializar uno de los modelos propuestos por Pujadas y Font (1998), salvo el *Mono-nuclear Radial* que es el característico del *Área Metropolitana Tradicional*. Es decir, se deben propiciar aquellos modelos en los que hay una mayor cantidad de núcleos principales y una mayor complejidad de relaciones entre los distintos núcleos, sean principales o secundarios.

2.3 PROPUESTAS PARA LA REVITALIZACIÓN URBANA

En este apartado recogemos propuestas de revitalización urbana y las clasificamos en función del ámbito de actuación. En primer lugar, aquellas actuaciones que son aplicables y tienen una incidencia sobre la escala territorial. En segundo lugar, aquellas que se centran en la escala urbana. Por último, destacamos aquellas propuestas que, tanto a escala territorial como urbana, están dirigidas directamente a la regeneración y transformación de los municipios litorales turísticos.

2.3.1. Propuestas de actuación a escala territorial

Existen diversas propuestas que vienen aplicadas al conjunto de un territorio, de manera que inciden tanto sobre los espacios urbanos como sobre los rurales que en él se encuentran. Estas son:

- Diseñar nuevos modelos de planificación territorial consensuados que reconozcan, respeten y pongan en valor las particularidades y las complementariedades entre lo urbano y lo rural (Nel-lo y otros, 2005). Estos modelos deben tener un carácter polinuclear en el que se potencien los núcleos urbanos de distinto tamaño, poniéndose en valor los intermedios, y deben tener distinta jerarquía en el territorio. Los diferentes núcleos deben estar conectados mediante una red de transporte público eficiente (Pié, 2005) y deben configurar “espacios integrados, articulados en redes de geometría variable que permiten la accesibilidad a distintos servicios y con espacios de transición entre lo rural y lo urbano, entre el campo y la urbe, conocidos y reconocidos, puestos en valor e insertados en la malla territorial” (Perlado y Rueda, 2009, p. 180).
- Promover la coordinación de los distintos municipios que configuran una unidad territorial. Los distintos municipios deben relacionarse para: en primer lugar, coordinar la gestión y uso de los servicios y dotaciones existentes en la unidad; en segundo lugar, establecer un planeamiento urbanístico común compartido; y en tercer lugar, que las actuaciones vertebradoras que se lleven a cabo sobre el territorio sean consensuadas y compartidas por la mayoría (Donaire, 2005; Llop y otros, 2007). Además, se debería potenciar una red viaria que integre las distintas vías municipales de manera que sean una alternativa válida y eficiente para los desplazamientos entre núcleos urbanos vecinos, con el fin de que estos desplazamientos dejen de realizarse por las carreteras de ámbito regional (Pié, 2005).
- Preservar, mantener, proteger y aumentar el capital natural. Se debe prestar especial interés a la preservación de los ecosistemas existentes en el territorio, sean artificiales o naturales, pues estos espacios lo dotan de estructura (Vera Rebollo y Monforte Mir, 1994; Vera Rebollo, 1996; Donaire, 2005). Por ello se deben realizar actuaciones que los protejan y los integren en el territorio. Los espacios protegidos por su valor intrínseco no deben estar aislados, sino que deben estar conectados entre sí, conformando de este modo la estructura subyacente del

territorio en el que se encuentran (Pié, 2005; Mayor Farguell 2006). Además de los espacios protegidos, es conveniente conservar la mayor cantidad posible de suelo rural de manera que se reduzca su consumo y se mantenga su productividad (Yabar, 2005; Fariña Tojo y Naredo, 2010). En los espacios con un especial valor ecológico y natural, como pueden ser las zonas húmedas, es recomendable prever una zona verde circundante de uso público que adquiera la función de hacer de *Espacio de Transición* entre la zona urbana y la protegida de modo que la ponga en valor y disminuya la presión urbanística sobre ella (ITUR, 1988).

- Establecer parámetros que indiquen la capacidad de carga del *Territorio Intermedio* (suma del *Espacio Paraurbano* y del espacio rural) en función de los recursos naturales que existan en el entorno de los núcleos urbanos (Perlado y Rueda, 2009).

- Poner en valor las actividades primarias (agrícola, ganadero, forestal, cinegético y pesquero) que se desarrollan en el entorno de los núcleos urbanos, ya que son las actividades antrópicas que modelan el paisaje rural (Vera Rebollo, 1996; Nogué, 2005). Se debería potenciar la agricultura y la ganadería periurbana; mantener el mosaico agrícola caracterizado por unidades que varían a lo largo del tiempo y que lo dotan de un paisaje cambiante; proteger el suelo de alta rentabilidad agrícola de la presión urbanística; desfavorecer las concentraciones ganaderas no adecuadas y rentabilizar la vuelta a la ganadería tradicional no estabulada; reconvertir las áreas agrícolas degradadas en zonas forestales; e identificar las múltiples funciones que desarrollan los bosques (Mayor Fargüell, 2006; Fariña Tojo y Naredo, 2010).

- Potenciar una red de infraestructura verde (senderos, carriles de bicicletas,...) para los desplazamientos no motorizados entre distintos núcleos urbanos y entre éstos y sus espacios rurales circundantes, de modo que no creen ningún límite físico que impida la relación visual a ambos lados y que no impidan el paso de la fauna y flora (Perlado y Rueda, 2009).

- Evitar la realización de edificios industriales aislados en el territorio y propiciar que estos se implanten agrupadamente conformando polígonos que favorezcan las relaciones endógenas entre los agentes que operan en ellos y, consecuentemente, su productividad y competitividad (Pié y otros, 2005). Aunque la decisión de su ubicación depende de la administración local y se restringe a su término municipal, su implantación debería responder a una estrategia territorial en la que se decidiera cual es el espacio rural más apropiado para materializarlo de entre los municipios que conforman esa unidad territorial (Nogué, 2005). Para ello se debería: en primer lugar, escoger la zona más adecuada en relación a la proximidad a materias primas, la localización de la mano de obra potencial o la conectividad con las infraestructuras del transporte; en segundo lugar, evitar su implantación en los márgenes de las vías de comunicación; en tercer lugar, minimizar la relación entre su superficie y su perímetro; y en cuarto y último lugar, realizar unos espacios de transición entre el área industrial y el área rural (Mayor Fargüell, 2006). Es importante remarcar que, aunque tanto los polígonos industriales como los desarrollos urbanos precisan de una buena conexión a las vías de comunicación, no deben planificarse paralelos a ellas pues, de construirse, generarían una pantalla visual que impediría percibir el paisaje desde los espacios funcionales por los que nos desplazamos en la actualidad

con el vehículo privado (Esteban y otros, 2005).

Tabla 11: Propuestas de actuación a escala territorial catalogadas según el tipo de actuación

Propuestas de actuación a escala territorial		Tipo de actuación	Física	Política	Turística
1	Promover un modelo territorial de carácter polinuclear con núcleos urbanos de distinto tamaño y jerarquía. Se deben potenciar los intermedios			X	
2	Conectar los núcleos cercanos mediante una red de transporte público			X	
3	Realizar espacios de transición entre lo rural y lo urbano		X		
4	Compartir y gestionar los servicios y las dotaciones existentes de una red territorial conformada por diversos municipios			X	
5	Establecer un planeamiento urbanístico común compartido entre los municipios de una red territorial			X	
6	Consensuar las actuaciones vertebradoras del territorio entre los municipios de una red territorial			X	
7	Transformar la red viaria que conecta los municipios vecinos con el objetivo de acoger los desplazamientos entre ellos y, de este modo, liberar las infraestructuras regionales	X	X		
8	Preservar, mantener, proteger y aumentar los ecosistemas existentes (naturales y artificiales) que vertebran el territorio mediante actuaciones que los integren en él			X	
9	Conectar entre sí los distintos espacios protegidos		X	X	
10	Conservar la mayor cantidad de suelo rural y su productividad			X	
11	Establecer la capacidad de carga del <i>Territorio Intermedio</i> en función de los recursos naturales que existan en el entorno de los núcleos urbanos			X	
12	Valorizar los sectores primarios, que son los que modelan el paisaje rural alrededor de los núcleos urbanos			X	
13	Potenciar una red de infraestructura verde que aloje los desplazamientos no motorizados entre los núcleos urbanos y entre éstos y sus espacios rurales circundantes	X	X		
14	Evitar la aparición de polígonos industriales aislados por el territorio y potenciar su agrupación en un clúster que se implante en el espacio rural más apropiado de la red territorial conformada por diversos municipios			X	
15	Ordenar la expansión urbana, reciclando tejidos urbanos, y vinculando la nueva urbanización a la ya existente. Ésta debe cumplir con unos mínimos de densidad y compacidad	X			
16	Limitar la <i>Dispersión</i> urbana, la ocupación masiva del territorio, el uso no planificado del territorio y la aparición de infraestructuras y edificaciones en el espacio rural			X	

17	Fomentar políticas fiscales que desincentiven el uso extensivo del territorio y que graven las segundas residencias y las viviendas vacías		X	
18	Concienciar a la ciudadanía de que el crecimiento con urbanizaciones suburbanas de baja densidad es contraproducente y negativo para el territorio y el desarrollo futuro		X	

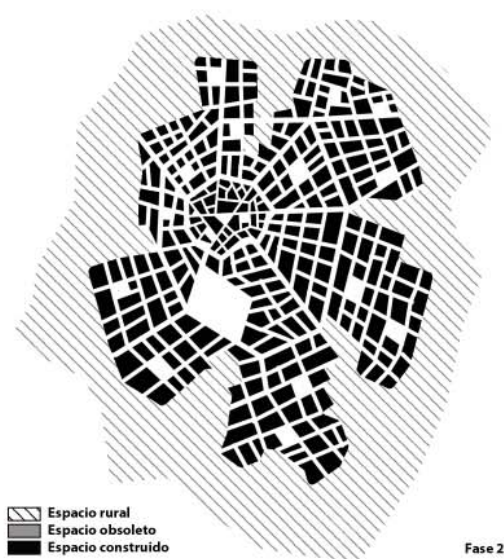
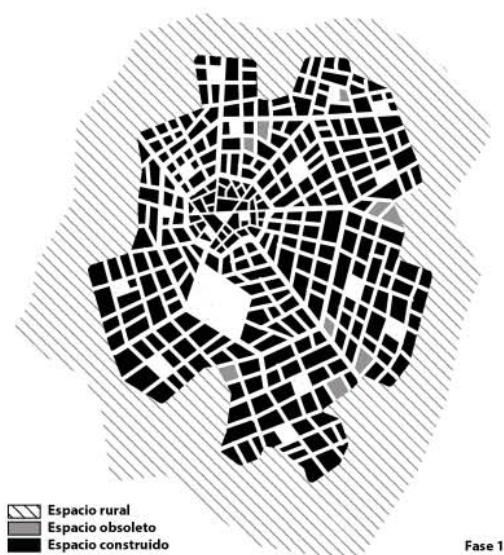
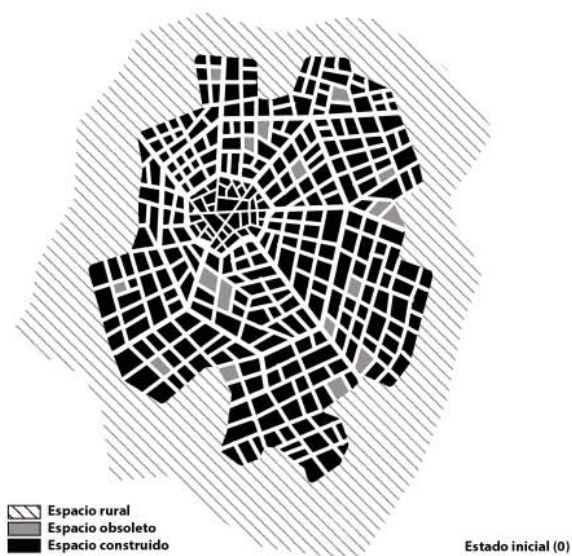
Fuente: Elaboración propia

- “Ordenar la expansión urbana, reciclando tejidos urbanos, y vinculando la nueva urbanización a la ya existente” (Perlado y Elorrieta, 2007, p. 30). Se debe incentivar que, en el caso de que sean necesarios nuevos desarrollos urbanos, éstos se realicen en continuidad con la zona urbana consolidada, que estén conectados mediante transporte público y que cumplan con unos mínimos de densidad y compacidad (González Reverté, 2005). Se deben establecer pautas que limiten: en primer lugar, la *Dispersión* urbana y la ocupación masiva del territorio; en segundo lugar, el uso no planificado del territorio; y en tercer lugar, la aparición de nuevas infraestructuras y edificaciones en el espacio rural, con el objetivo de proteger los espacios naturales y la biodiversidad (Barragán Muñoz, 1993; Yabar, 2005; Pié, 2005; Nogué, 2005; Perlado y Elorrieta, 2007; Perlado y Rueda, 2009; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Si fuera necesario que se erigieran edificaciones en el ámbito rural, se deben propiciar soluciones arquitectónicas que las integren en el paisaje (Mayor Fargüell, 2006).

- Fomentar políticas fiscales que desincentiven el uso extensivo del territorio mediante su gravamen en función de la superficie utilizada (Esteban y otros, 2005; Esteban, 2006), o que graven con impuestos las segundas residencias y las viviendas administrativamente catalogadas como vacías (Nel·lo y otros, 2005). Para la contención de la superficie urbana es también muy útil “el establecimiento de normas que impidan la recalificación de suelo y la construcción nueva mientras exista patrimonio desocupado (en suelo y edificaciones). El uso más eficiente del patrimonio construido también puede promoverse gravando las viviendas desocupadas y desgravando las alquiladas” (Perlado y Elorrieta, 2007, p. 29). Estas políticas tienen el objetivo de evitar la *Dispersión* de la zona urbana por el *Territorio Intermedio* y, en consecuencia, reducir la cantidad de suelo consumido por la urbanización de lo rural (Pié, 2005; Esteban y otros, 2005; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Pero no podemos olvidar que la *Dispersión* se debe básicamente al hecho de que se ha facilitado, y en algunos casos promovido, que el suelo rural con buena conectividad a las infraestructuras existentes sea urbanizado. Si no fuera así, la *Dispersión* no se hubiera podido producir pues, en el supuesto de que hubiera existido demanda, no podría haber sido satisfecha (Esteban, 2006).

- Realizar pedagogía con la ciudadanía. Es conveniente llevar a cabo acciones enfocadas a erradicar del imaginario colectivo los comportamientos actuales en los que se asocia el vivir en urbanizaciones suburbanas de baja densidad con satisfacer los anhelos de status, confort y/o independencia. Estos comportamientos sólo pueden ser modificados desde el convencimiento de que estas formas de crecimiento son contraproducentes y negativas para el territorio y el desarrollo futuro (Esteban, 2006). Y es que “no hi ha territori ni paisatge de qualitat sense

Figura 21: Fases de la introducción del espacio rural en el espacio urbano



Fuente: Elaboración propia

una societat que els estimi, els tracti curosament i els defensi” (Cals y Bosch, 2005, p. 379).

2.3.2. Propuestas de actuación a escala urbana

Descendiendo de escala y centrándonos en los espacios urbanizados, recogemos las siguientes propuestas que van encaminadas a mejorar la calidad de la zona urbana y su relación e integración con la zona rural que la circunda. Podemos destacar:

- Intervenir en los bordes urbanos. La desaparición de los límites antrópicos que contenían al núcleo urbano generó la “*explosión*” de la ciudad y el crecimiento continuado sin límites de la zona urbana. Desde nuestro punto de vista, es imprescindible fijar estos límites con los que nos encontramos en la actualidad y trabajar a ambos lados. En el interior se debe revalorizar la periferia introduciendo elementos que la doten de identidad. En el exterior, es capital actuar sobre el *Espacio Paraurbano* (Folch, 2003) para transformarlo en un espacio estructurado que sirva de transición entre lo urbano y lo rural (Perlado y Rueda, 2009). Para ello, es necesario intervenir para organizar y hacer más rural el espacio periurbano (el que se ve influenciado por la presión urbana), consolidar el espacio rururbano (el rural con elementos diseminados de carácter urbano) y propiciar que el espacio vorurbano (el que se encuentra entre ambos) se mantenga como rururbano (Figura 13).

- Propiciar intervenciones que introduzcan la naturaleza en el entorno urbano de manera que el ciudadano la perciba como próxima y de fácil acceso en su vida cotidiana, de modo que se satisfagan sus necesidades de contacto con ella (Pié, 2005; Rueda, 2006). Para ello, se debe procurar que la transición entre lo urbano y lo rural se produzca también en el interior de la zona urbana (Figura 20) mediante la creación de nuevas zonas verdes o la transformación de espacios obsoletos en el interior de la zona urbana que se enlazarán con el espacio rural circundante (Cals y Bosch, 2005). Para ello, se deberá: en primer lugar, definir unos parámetros mínimos de superficie que estarán en función del número de habitantes y del de viviendas; en segundo lugar, establecer una infraestructura verde formalizada por la conexión entre los distintos espacios con vegetación; y en tercer lugar, conectar esta estructura verde urbana con las zonas verdes del *Territorio Intermedio* mediante corredores urbanos (Perlado y Elorrieta, 2007; Fariña Tojo y Naredo, 2010; Tuset y Temes, 2015).

Así pues, con la introducción de la naturaleza en la zona urbana y la revalorización del espacio no rural se busca generar una estructura de espacios con vegetación conectados que vayan de la pequeña escala urbana (el *Jardín de Barrio*), pasando por la intermedia (el *Parque Urbano*) y la supramunicipal (*Parque Metropolitano*) hasta llegar a la escala territorial (*Parque Natural Regional*) y la estatal (*Parque Nacional*). De este modo, la solución que proponemos se basa en promover altas densidades en las zonas urbanas, liberar el resto del territorio de ser urbanizado y crear y potenciar esta estructura de espacios abiertos con vegetación conectados entre sí (Oliva i Casas, 2006; Llop y otros, 2007).

- Propiciar la creación y consolidación de espacios públicos de alta calidad en los que se fomen-

te la convivencia, la versatilidad, el ocio, el intercambio y la diversidad de uso. Para conseguirlo, es imprescindible liberarlo de su subordinación al vehículo privado y que este espacio ganado sea apropiado por el peatón. Para aumentar su calidad urbana, es preciso que se realice un buen diseño tanto de la red de espacios públicos, que son los que estructuran la ciudad y que deben ser interpretados como tales por la ciudadanía, como de las dotaciones públicas que sobre ella se apoyan (Carta de Leipzig, 2007; Perlado y Elorrieta, 2007; Fariña Tojo y Naredo, 2010; Tuset y Temes, 2015).

- Revisar la financiación de las administraciones locales, para que éstas no dependan de los ingresos procedentes de las intervenciones urbanas (licencias de obra y venta de suelo) (Nogué, 2005; Pié, 2005).

- Descartar las tipologías edificatorias que privatizan las funciones de los espacios abiertos, al crear espacios libres cerrados de uso permitido únicamente a sus residentes (Borja y Muxí, 2000; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Estas soluciones surgen en los municipios turísticos, donde ante la falta de un planeamiento de conjunto, son las propias operaciones inmobiliarias las que materializan en su interior algunas de las funciones urbanas (Pié y Barba, 1996). Posteriormente, éstas se han exportado a las expansiones urbanas de las ciudades tradicionales.

- Construir sobre lo construido. No se trata de construir más zona urbana, sino una mayor calidad urbana (enfazando las características propias de la ciudad), poniendo en valor el centro histórico como imagen de la ciudad y símbolo de la identidad colectiva de sus ciudadanos (Capel, 2003; Nel-lo y otros, 2005; Esteban y otros, 2005; Cals y Bosch, 2005; Donaire, 2005) y estableciendo nuevas centralidades urbanas que den lugar a una ciudad con diversos polos de atracción (Borja y Muxí, 2000; Donaire, 2005; Llop y otros, 2007). Se debe primar la regeneración urbana y social de las zonas urbanas existentes que se encuentran deterioradas, mediante planes de reforma interior que: en primer lugar, introduzcan equipamientos en los barrios infradotados; en segundo lugar, rehabiliten el patrimonio construido; en tercer lugar, revitalicen el tejido urbano y social (fijando la población residente y evitando que se produzca la gentrificación⁶); y en cuarto lugar, creen y mejoren las infraestructuras urbanas y los servicios (Roger Fernández, 2002; Pié, 2005; Perlado y Elorrieta, 2007). Se deben aprovechar los recursos de los tejidos urbanos consolidados mediante la rehabilitación, reconstrucción o transformación de las partes degradadas y obsoletas (solares, instalaciones industriales abandonadas, edificios sin uso, suelos dedicados al transporte, suelos de uso militar, equipamientos públicos o privados abandonados, ...) de la zona urbana para situar en ellas las necesidades referentes a espacio público, dotaciones y edificios residenciales, con lo cual se mejore el espacio urbano existente y se desincentive la expansión de la ciudad sobre el territorio (Barragán Muñoz,

6. Entendemos por gentrificación, el proceso por el cual los residentes con menores rentas se ven expulsados de su espacio urbano debido a que tras la realización de operaciones de renovación urbana hayan aumentado los costes de vida. Representa, pues, la sustitución de las clases populares por aquellas de mayor poder adquisitivo, las cuales se han impuesto en el conflicto por la apropiación de un espacio urbano que se ha revalorizado y vuelto atractivo tras las actuaciones de mejora urbana promovidas por las instituciones públicas con el apoyo del mercado libre. Dicha sustitución produce la rotura del tejido social y crea desarraigo. Es un fenómeno predominantemente residencial pero no es exclusivo de las ciudades (Barrera Gutiérrez, 2014).

1993; Yabar, 2005; Pié, 2005; Pié y otros, 2005; Mayor Fargüell, 2006; Llop y otros, 2007; Perlado y Elorrieta, 2007; Temes, 2010; Santatecla, 2015; Tuset y Temes, 2015). En dichas transformaciones, el gobierno local adquiere un papel muy importante porque es el que las coordina e impulsa, teniendo en cuenta que en su realización deben integrarse correctamente en el tejido urbano en el cual se encuentran. Muchas veces también se verán involucradas otras administraciones públicas de orden superior debido a que tienen la competencia o la propiedad del suelo, o porque, debido a la inversión que se debe realizar, son necesarias para financiar parte de la intervención (Borja y Muxí, 2000). Sin embargo, para adquirir los objetivos establecidos por la administración local, será imprescindible que los promotores privados se involucren en alianza con aquélla (Pié y otros, 2005).

Otra actuación para intervenir sobre lo construido es la realización de esponjamientos en las zonas urbanas densas. Tanto los centros históricos de muchas ciudades, que se densificaron por la imposibilidad de crecer en superficie ante los límites naturales o artificiales, como los barrios periféricos de gran densidad, generados por el urbanismo especulativo realizado desde principios de los años 60 hasta finales de los años 70 del siglo pasado para acoger la gran demanda residencial de los inmigrantes nacionales, tienen carencias de espacios públicos, zonas verdes y dotaciones. Para paliarlo, es necesario realizar vaciados en la densa trama urbana para poder introducir estos nuevos usos (Esteban, 2006; Perlado y Elorrieta, 2007; Simancas, 2012). Además, también se debe llevar a cabo en estos barrios periféricos la sustitución de parte del parque inmobiliario, pues los bloques de viviendas realizados en aquel periodo no cumplen las condiciones mínimas de habitabilidad actuales (Nogué, 2005; Perlado y Elorrieta, 2007; Fariña Tojo y Naredo, 2010). Sin embargo, se debe prestar especial atención a que las acciones que se lleven a cabo para la renovación de estas zonas no supongan su gentrificación, es decir, la sustitución de la diversidad de estratos sociales existentes por otros de mayor renta (Fariña Tojo y Naredo, 2010), ya que la diversidad que resulta de la mezcla de rentas y culturas en un mismo tejido urbano es la mejor manera de evitar la formación de guetos (Perlado y Elorrieta, 2007).

- Evitar la conformación de barrios monofuncionales de uso residencial (barrios dormitorio) en los que no hay comercio de proximidad, ni los equipamientos públicos necesarios para la vida diaria (colegios, ambulatorios, instalaciones deportivas ...), ni se genera empleo de proximidad, pues abocan a la movilidad forzada de sus residentes (Borja y Muxí, 2000; Perlado y Elorrieta, 2007).

- Reducir la dependencia del transporte privado motorizado, incentivando el transporte público y los medios de transporte no motorizados. Para ello es necesario: en primer lugar, una oferta de transporte público que satisfaga la demanda a escala urbana; en segundo lugar, conectar e integrar las redes de los distintos medios de transporte público; en tercer lugar, reducir la velocidad del tráfico motorizado privado; en cuarto lugar, limitar el acceso con vehículo privado a ciertas zonas urbanas; en quinto lugar, disminuir el espacio destinado al vehículo privado, tanto para su circulación como para su estacionamiento; en sexto lugar, conectar e integrar las zonas peatonales y la red de carril bici con las zonas verdes y la red de transporte

público; en séptimo lugar, aumentar la superficie peatonal y la red ciclista de manera que articulen tanto el barrio como la ciudad; y en octavo y último lugar, reducir la distancia entre residencia y empleo propiciando su relación en un mismo espacio urbano (Yabar, 2005; Perlado y Rueda, 2009; Fariña Tojo y Naredo, 2010).

- Mejorar la accesibilidad a los equipamientos. Se debe incentivar su ubicación en contacto con los tejidos residenciales, así como que tengan un tamaño pequeño o intermedio para que se inserten en la trama urbana sin generar discontinuidades físicas (Perlado y Elorrieta, 2007; Fariña Tojo y Naredo, 2010).

- Potenciar la vivienda social (Nogué, 2005), mediante la reutilización de patrimonio inmobiliario infrautilizado (viviendas desocupadas o secundarias). En aquellas que por sus condiciones hayan quedado obsoletas para las necesidades actuales será necesario su rehabilitación o sustitución. Para todo ello habrá que poner en marcha diversas medidas, dando preferencia a la productividad del patrimonio construido obtenida mediante rentas (alquiler de viviendas), en lugar de mediante plusvalías (venta de viviendas) y a la vivienda de propiedad pública (social), frente a la vivienda libre (Perlado y Elorrieta, 2007; Fariña Tojo y Naredo, 2010).

- Tener en cuenta las nuevas realidades sociales a la hora de diseñar nuevos crecimientos y de realizar transformaciones urbanas en el tejido consolidado. Estas son: en primer lugar, una población que tiende al envejecimiento; en segundo lugar, nuevas configuraciones familiares y estructuras de edades que requieren de una mayor flexibilidad de las viviendas; y en tercer lugar, la incidencia de la inmigración (Fariña Tojo y Naredo, 2010).

Tabla 12: Propuestas de actuación a escala urbana catalogadas según el tipo de actuación

Propuestas de actuación a escala urbana		Tipo de actuación		
		Física	Política	Turística
1	No sobrepasar los bordes urbanos existentes	X		
2	Revalorizar la periferia del espacio urbano mediante la introducción de elementos que la doten de identidad	X		
3	Dotar de estructura al <i>Espacio Paraurbano</i> para que sirva de transición entre lo urbano y lo rural	X		
4	Crear nuevas zonas verdes en los espacios obsoletos dentro de la trama urbana	X		
5	Establecer una estructura verde que conecte los distintos espacios con vegetación dentro de la zona urbana y éstos con las zonas verdes del territorio intermedio	X		
6	Promover altas densidades en las zonas urbanas	X		
7	Crear y consolidar espacios públicos de alta calidad que puedan acoger diversidad de usos, donde prime la importancia del peatón	X		

8	Realizar un buen diseño de la red de espacios públicos y de las dotaciones públicas que sobre ella se apoyan que son, conjuntamente con las zonas verdes, los elementos que dotan de estructura a la zona urbana	X		
9	Modificar la financiación de las administraciones locales para que no dependan de los ingresos procedentes de las intervenciones urbanas		X	
10	Descartar las tipologías edificatorias que privatizan las funciones de los espacios abiertos al crear espacios libres de uso exclusivo para sus residentes	X		
11	Poner en valor el centro histórico como imagen de la ciudad	X		
12	Establecer nuevas centralidades repartidas por la trama urbana que hagan de polos de atracción	X		
13	Introducir equipamientos en los barrios infradotados	X		
14	Rehabilitar el patrimonio construido	X		
15	Revitalizar el tejido urbano y social, fijando la población residente y atrayendo a nueva población		X	
16	Mejorar y ampliar las infraestructuras urbanas y los servicios	X		
17	Transformar las partes degradadas y obsoletas de la zona urbana para situar en ellas las carencias residenciales, dotacionales o de espacio público	X		
18	Realizar esponjamientos en las zonas urbanas densas para paliar las carencias dotacionales o de espacio público	X		
19	Substituir el parque inmobiliario de la periferia que no cumple con las condiciones mínimas exigibles en la actualidad	X		
20	Evitar la conformación de barrios monofuncionales de uso residencial	X	X	
21	Incentivar el transporte público y los medios de transporte no motorizados		X	
22	Incentivar la proximidad entre los tejidos residenciales y las dotaciones	X		
23	Promover dotaciones de tamaño pequeño o mediano para no generar discontinuidades físicas en la trama urbana	X		
24	Incentivar la puesta en alquiler del patrimonio inmobiliario infrautilizado (viviendas desocupadas o secundarias)		X	
25	Introducir las nuevas realidades sociales (envejecimiento de la población, nuevas configuraciones familiares, inmigración) en el diseño del tejido residencial		X	

Fuente: Elaboración propia

2.3.3. Propuestas de actuación en los municipios turísticos

Las últimas propuestas que recogemos son aquellas que están especialmente dirigidas a la mejora de los municipios situados en el litoral que han crecido en los últimos años a consecuencia del desarrollo turístico. En este caso no se hace distinción según la escala de actuación, sino que cada una de ellas requerirá de un ámbito en el cual deba ser llevada a cabo. Éstas son:

- Separar el sector turístico del sector de la construcción. El primero debe diversificarse y enca-

minarse hacia modelos más sostenibles que hagan frente a las nuevas demandas y retos (Barragán Muñoz, 1993; Ball-llosera y Albó, 2005; Blanco, 2012), mientras que el segundo debe responder a los intereses generales y a la demanda real existente en el ámbito territorial y centrarse en la rehabilitación del patrimonio construido en vez de en la nueva edificación (Nogué, 2005; Obiol y Pitarch, 2011; Gaja, 2012).

- Potenciar una política territorial que impida la construcción de nuevos desarrollos urbanos en aquellas zonas de la franja litoral que han conseguido mantenerse vírgenes a pesar del gran desarrollo experimentado en su entorno por la demanda turística, y que, en las zonas ya urbanizadas, se proteja y se ordene el espacio existente entre la edificación y el mar para su uso lúdico (Nogué, 2005). En estos casos, se debe aprovechar el borde litoral y los solares vacantes para situar espacios públicos abiertos y dotaciones. También es conveniente promover la conexión entre el interior del núcleo urbano y el mar mediante paseos transversales peatonales y accesos rodados puntuales (Cals y Bosch, 2005). La nueva demanda residencial se debe realizar de forma concentrada en los espacios ya urbanizados del interior del núcleo (ITUR, 1988; Barragán Muñoz, 1993).

Todas estas ideas son las que también propugna la *Ordenación en Profundidad*: la preservación de los espacios no construidos del litoral, el desplazamiento al interior del territorio de los usos no necesarios en el frente litoral con el fin de liberar esos terrenos como espacio público o suelo dotacional, y la localización en las zonas ya urbanizadas del interior del núcleo urbano de los nuevos edificios residenciales que se necesite construir.

Para establecer estos crecimientos, será necesaria una estrategia territorial en el que se incluyan los diversos municipios con el fin de determinar cuál es el núcleo/s urbano/s cuyo crecimiento generaría menor impacto sobre el territorio (Torres Alfosea, 1997; Ball-llosera y Albó, 2005). Sin embargo, a escala municipal, en los casos en los que hay diversos núcleos urbanos (generalmente el histórico en el interior y el surgido en contacto con el mar) se debe evitar la colmatación urbana del *Territorio Intermedio* entre ambos y en su lugar proponer intervenciones que busquen dotarle de estructura y convertirlo en un *Espacio de Transición* entre los dos núcleos (Cals y Bosch, 2005). Es por ello que es necesario actuar a escala territorial pues todo el crecimiento previsto debería desarrollarse en continuidad con lo construido y distribuirse entre los distintos núcleos de los municipios implicados, y preferentemente en aquellos que provocaran un menor impacto, como hemos señalado.

Por otro lado, el concepto de *Ordenación en Profundidad* también hace referencia a que, a escala territorial, los municipios turísticos y los de interior colaboren para beneficiarse mutuamente, de manera que los primeros puedan ofrecer una oferta complementaria relacionada con los valores paisajísticos, naturales y culturales del municipio rural, mientras que los segundos se vean influenciados por la actividad económica ligada al turismo (Vera Rebollo y Monforte Mir, 1994; Vera Rebollo, 1996; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Fernández Tabales y Santos Pavón, 2011).

- Plantear intervenciones orientadas a la renovación y reestructuración del municipio como destino turístico y a “hacer ciudad”.

Como postula González Reverté, (2012):

“A medio y largo plazo las ciudades turísticas maduras pueden generar incertidumbre en cuanto a su capacidad para seguir atrayendo turistas, pero difícilmente van a dejar de consolidarse como espacios urbanos. Se trata de ciudades nuevas que han puesto los cimientos para perdurar a partir de una base de producción y consumo de ocio. Los iniciales centros recreativos han creado ciudad durante décadas, y ello ha permitido atraer nueva población y diversificar su tejido productivo y de servicios. (...) De la localidad con funciones turísticas se pasa a espacios urbano-turísticos con capacidad para generar atracción residencial y para aglutinar funciones de servicios de alcance supralocal. Es decir, la «ciudad banal» parece estar entrando en una dimensión de ciudad central” (González Reverté, 2012, p. 239).

En la misma línea se enmarcan las reflexiones sobre el futuro de la Costa Brava de Ricard Pié:

“Em sembla que el futur de la Costa Brava no és el turisme, (...); o almenys, no és el turisme d'ara. (...) El turisme actual és el turisme que ha anat de bracet del paisatge, i si no aturem la destrucció d'aquest recurs primordial s'haurà acabat el model de turisme vigent. La primera condició d'aquesta equació de futur, així doncs, és la conservació del paisatge. És absolutament necessaria, pero no suficient, perquè el que tenim ara és incapaç de suportar aquest turisme: no es pot regenerar amb el que avui dia, en el món dels experts, anomenem turisme madur. El turisme madur és aquell que, a més dels primers elements de referencia -en aquest cas, el paisatge-, també és capaç d'anar sumant afegitons. (...) El que falta actualment a la Costa Brava no és només aturar les urbanitzacions -cosa que em sembla evident, a més d'esborrar-les i de retrocedir-les a unes condicions millors-, sinó també construir ciutat i (aquest és un terme molt urbanístic) construir complexitat, és a dir, capacitat de fer altres coses a banda del turisme. (...) La gent solament pot estar interessada a venir aquí si, a més del paisatge que hem heretat, construïm un nou actiu, que és la ciutat” (Pié y otros, 2005, p. 360).

Así pues, siguiendo los argumentos de estos dos autores, si asumimos que el modelo turístico sustentado en el residencialismo está superado y que se hace precisa su reconversión ante las nuevas demandas turísticas centradas en el disfrute del medio ambiente, la oferta cultural diversificada y de calidad y la búsqueda de experiencias que transmitan autenticidad y originalidad (Ball-Ilosera y Albó, 2005), habrá que llevar a cabo intervenciones enfocadas por un lado, a renovar y reestructurar el municipio como destino turístico (Blanco, 2012), y por otro lado, a “hacer ciudad” (Barragán Muñoz, 1993; Pié, 2005; Donaire, 2005; Cals y Bosch, 2005; Simancas, 2012; Tuset y Temes, 2015).

La renovación como destino turístico requiere “la integración coordinada de procesos de renovación urbanística y gestión ambiental y paisajística, junto con acciones orientadas a la modernización y cambios en el tipo de establecimientos y servicios de turismo y ocio” (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010, pp. 349-350), junto con el impulso de propuestas que motiven su desestacionalización (Barragán Muñoz, 1993; Cals y Bosch, 2005). La renovación del destino debe estar liderada por el sector hotelero o, en el caso de que éste sea débil, por la adminis-

Imagen 20: Vista de pájaro de Sagunt. Objetivo para la transformación del núcleo litoral



Fuente: Bing Maps

tración local (Pié y Barba, 1996), y debe basarse en un plan estratégico de posicionamiento turístico previamente consensuado entre todos los agentes locales (instituciones, empresarios y ciudadanía) (Perelli, 2012). Sin embargo, no todos los destinos turísticos son susceptibles de renovarse pues para ello se requiere: (i) una alta presencia de empresas del sector turístico, (ii) un diagnóstico compartido, (iii) el convencimiento generalizado de la necesidad de transformación del destino y (iv) un liderazgo político que permita alcanzar los objetivos a medio y largo plazo (Perelli, 2012). La renovación no debe llevarse a cabo mediante la construcción de nuevas infraestructuras de transporte en el territorio, sino fomentando una utilización de las ya existentes de un modo más eficiente (Pié y otros, 2005). La experiencia ha demostrado que las mejoras en la accesibilidad actúan como efecto llamada, generando más tráfico que se expande por todas aquellas vías que lo permitan. Es por ello que se hace indispensable jerarquizar la red viaria y que no se dimensione ésta en función de la demanda máxima puntual de movilidad (Cals y Bosch, 2005). Estos procesos o acciones enfocados a renovar el destino turístico se agrupan en cinco bloques de actuación: en primer lugar, intervenir en el paseo marítimo y en el espacio de conexión entre la costa y la ciudad; en segundo lugar, mejorar los servicios ofertados en las playas y el puerto, de tenerlo; en tercer lugar, peatonalizar las zonas urbanas que iría unida con la puesta en marcha de un espacio comercial abierto; en cuarto lugar, realizar esponjamientos para reducir la densidad urbana, mediante la demolición de edificios de apartamentos; y en quinto lugar, actualizar el mobiliario urbano y su homogeneización con la intención de transmitir una identidad unitaria y fácilmente reconocible (Priestley, 1996; Donaire y Mundet, 2002; Pié, 2005; Simancas, 2012). Respecto a las edificaciones relacionadas con el turismo, se deben reservar los mejores emplazamientos para los hoteles y facilitar que el parque existente se reforme y se adecue a las demandas actuales. Respecto a la oferta extra hotelera, es necesario controlar y restringir la oferta y exigir que ofrezca la misma calidad que deben cumplir los hoteles (Pié, 2005). Sin embargo, esta propuesta de promover el turismo mediante la reserva de los enclaves litorales más atractivos para el alojamiento del habitante temporal impide que el residente pueda vivir en dichos emplazamientos. De modo que, si se adopta esta estrategia, se pone de manifiesto, más aún si cabe, que los destinos turísticos son espacios urbanos centrados en satisfacer las necesidades del visitante dejando de lado las de los residentes, que son los que, al fin y al cabo, con su trabajo diario en el sector, mantienen la actividad turística (Chiner Vives, 2006).

En cuanto a la idea de hacer ciudad, habrá que subsanar los dos principales problemas: la ausencia de residentes durante grandes periodos del año y la falta de dotaciones y servicios necesarios para la vida cotidiana. Por ello, las actuaciones deberían ir encaminadas a: en primer lugar, promover un centro urbano que articule de forma más coherente la trama urbana y que dote de identidad al espacio construido; en segundo lugar, gestionar un patrimonio inmobiliario sobredimensionado, generalmente usado como segunda residencia, y en muchos casos de mala calidad, pues está proyectado pensando únicamente en un uso veraniego, para su reconversión en primera residencia en los casos que cumplieran las condiciones que lo permitiera; en tercer lugar, dotar de los equipamientos y servicios necesarios para la vida diaria de los que se carece, que deben estar más enfocados al residente permanente que al turista; y en cuarto

lugar, potenciar la atracción de empresas innovadoras que contribuyan a diversificar la actividad económica y a mejorar las posibilidades para ofrecer empleos del mercado de trabajo local (Blanquer y otros, 1983; Donaire y Mundet, 2002; Esteban y otros, 2005; Pié, 2005; Pié y otros, 2005; Cals y Bosch, 2005; Fariña Tojo y Naredo, 2010; Obiol y Pitarch, 2011; Santatecla, 2015; Tuset y Temes, 2015). Un ejemplo de este tipo de intervenciones es el municipio de Calvià, en el cual, mediante la aprobación de la Agenda 21 Local en 1996, se desclasificó suelo urbanizable (1.350 ha.), se canceló la ejecución de 40.000 plazas hoteleras y se llevó a cabo un plan de esponjamiento con el cual se derribaron doce edificios de la primera línea litoral (González Pérez, 2012). Para poder llevar a cabo estos derribos, previamente fue necesaria la compra de los edificios por parte de la administración local. Compra que se pudo realizar gracias a los fondos provenientes del Estado (Pié y otros, 2005).

Así pues, en el caso de que sólo se propongan actuaciones dirigidas a la renovación como destino turístico, se debe evitar la realización de nuevas infraestructuras de transporte pues son los elementos que incentivan la llegada de turistas y que a la larga hacen que se agote el modelo. Sin embargo, si se apuesta también por hacer ciudad, lo que nosotros defendemos, será imprescindible su ejecución para poder transformar y agrupar los distintos núcleos urbanos y las urbanizaciones aisladas (Pié y otros, 2005).

Siguiendo nuestra línea argumental, estamos completamente en desacuerdo con los planteamientos expuestos por Navalón García y Martínez Pérez (1999), según los cuales los municipios turísticos no deberían seguir los patrones de la ciudad ni satisfacer las necesidades de sus residentes, sino que debían centrarse única y exclusivamente en satisfacer las demandas recreativas de quien se alojara en ellos, llegando incluso a exigir unas normas urbanísticas particulares y específicas para este tipo de municipios. Opiniones, completamente erróneas desde nuestro punto de vista, que postulaban que el urbanismo de estos municipios no se debía basar en el espacio público sino en el espacio natural de atractivo turístico en el cual se deberían introducir y ordenar los equipamientos y los edificios. Aunque el artículo está elaborado en pleno *boom* turístico residencial, antes de la explosión de la burbuja inmobiliaria, llama la atención la ausencia de cualquier crítica hacia el modelo turístico imperante de lo cual se deduce que los autores lo consideraban completamente válido y sin ninguna limitación a largo plazo. Contrariamente, sintonizamos con el enfoque ofrecido por Rovira Soto y Anton Clavé (2014) porque nos parece muy apropiado que postulen, como nosotros, la transformación de los destinos turísticos en ciudades como modo de rejuvenecerlos, pero manteniendo la función turística. No obstante, creemos que su discurso se sustenta de forma excesiva en elementos cuantitativos dejando de lado la realidad urbana del espacio físico, por lo que echamos en falta una más profunda interpretación de los fenómenos urbanos.

Tabla 13: Propuestas de actuación en los municipios turísticos catalogadas según tipos

Propuestas de actuación en los municipios turísticos		Tipo de actuación	Física	Política	Turística
1	Separar el sector turístico del sector de la construcción			X	
2	Diversificar el sector turístico y fomentar un turismo más sostenible que responda a las nuevas demandas y retos			X	
3	Impedir la urbanización de las zonas de la franja litoral que se han mantenido vírgenes	X	X	X	
4	Proteger y ordenar el espacio existente entre la edificación y el mar para su uso lúdico	X			
5	Promover la conexión entre el interior del núcleo urbano y el mar mediante paseos transversales peatonales y accesos rodados puntuales	X			
6	Desplazar al interior del territorio los usos que no son necesarios en el frente litoral para liberar esos terrenos como espacio público o suelo dotacional	X			
7	Valorar las necesidades residenciales a nivel supramunicipal y materializarlas en las zonas ya urbanizadas del interior del núcleo/s urbano/s cuyo crecimiento genere un menor impacto	X			
8	Realizar intervenciones que doten de estructura al espacio intermedio entre el núcleo litoral y el núcleo histórico, convirtiéndolo en un <i>Espacio de Transición</i> entre ambos	X			
9	Realizar acciones que estén orientadas a la modernización y a producir cambios en el tipo de establecimientos y servicios de turismo y ocio			X	
10	Promover propuestas que incentiven la desestacionalización del destino turístico			X	
11	Crear sinergias con los municipios de interior de manera que se complemente la oferta turística del municipio litoral			X	
12	Utilizar las infraestructuras de transporte existentes de un modo más eficiente y no construir nuevas infraestructuras	X			
13	Intervenir en el paseo marítimo y en el espacio de conexión entre la costa y la ciudad	X			
14	Introducir o implementar los servicios ofertados en playas y puerto			X	
15	Peatonalizar diversas zonas del tejido urbano y poner en marcha en dichas zonas un espacio comercial abierto	X	X		
16	Demoler edificios de apartamentos para generar esponjamientos en las zonas de gran densidad urbana	X			
17	Actualizar y homogeneizar el mobiliario urbano para transmitir una identidad unitaria y fácilmente reconocible			X	
18	Reservar los mejores emplazamientos para los hoteles			X	

19	Exigir y facilitar que el parque existente se reforme y se adecue a las necesidades actuales	X		
20	Controlar y restringir la oferta extra hotelera y exigir que ofrezcan la misma calidad que deben cumplir los hoteles	X	X	
21	Promover un centro urbano que articule de forma más coherente la trama urbana y que dote de identidad al espacio construido	X		
22	Promover la reconversión en primera residencia del patrimonio inmobiliario existente	X		
23	Dotar de los equipamientos y servicios necesarios para la vida diaria de los que se carece	X	X	
24	Atraer industria avanzada para diversificar las actividades económicas	X		

Fuente: Elaboración propia

Para finalizar, queremos enfatizar que, para llevar a cabo todas estas propuestas para la transformación de los municipios turísticos en ciudades, tanto a escala territorial como urbana, continúan siendo completamente válidos los tres principios que ya en 1966 proponía el arquitecto José Alcover Llompарт para enfocar la intervención en los municipios litorales:

“En primer lugar un sereno y ponderado análisis de nuestra posición actual, del camino recorrido y de nuestras posibilidades para el futuro.

En segundo lugar, y consecuencia inmediata de lo anterior, la previsión, programación y preparación de los medios adecuados para conseguir el fin propuesto.

Y en tercer lugar, velar con decisión insobornable para garantizar la correcta ejecución a través de tales medios, que nos ha de conducir necesariamente al equilibrio correcto entre el bien común y el particular, que es en definitiva la verdadera fuente de riqueza” (Alcover, 1966, p. 21).

En este capítulo hemos visto como los municipios rurales litorales se convirtieron en destinos turísticos y se desarrollaron sin planificación con el único objetivo de cubrir las necesidades de la demanda turística. Este crecimiento ha generado diversas carencias urbanas que se unen a la obsolescencia de los destinos turísticos. Hemos expresado que esta pérdida de atractivo turístico es intrínseca al modelo y que se ve acrecentada por la competencia de los nuevos destinos turísticos más modernos y dirigidos a la demanda actual.

Una vez descrito el problema, que puede manifestarse a corto, medio o largo plazo dependiendo del municipio turístico y de la fase en la que se encuentre, hemos propuesto que, para revertir los problemas consustanciales al modelo turístico no es suficiente con centrarse única y exclusivamente en renovar el municipio como destino turístico, sino que éste se debe transformar en una ciudad mediante actuaciones que lo doten de complejidad.

Hemos expresado que para llevar a cabo correctamente dicha transformación no solamente se debe actuar en la escala urbana sino también en la municipal y territorial. Y hemos finalizado recogiendo una serie de propuestas dirigidas a alcanzar dicho objetivo. Finalmente, éstas las hemos distribuido según la diferente escala sobre la que tiene incidencia.

3. CASOS DE ESTUDIO

3. CASOS DE ESTUDIO

El Plan de Estabilización impulsado en 1959 por el Gobierno de España supuso un punto de inflexión que dejaba atrás el dominio de la toma de decisiones en materia económica por parte de cargos militares altamente ideologizados, centrados en un modelo autárquico de recuperación de los efectos de la guerra civil y la postguerra, en un contexto internacional desolador. El Plan dio paso a una generación de tecnócratas provenientes mayoritariamente del Opus Dei, cuya visión sobre la política económica se basaba en la modernización económica y la atracción de inversión externa, desde una perspectiva menos ideologizada (relativamente) y más sustentada en las teorías del desarrollo económico vigentes en la época (Noguera, 1999). La modernización económica que trajo aparejada la implantación del Plan se sustentaba en tres elementos: el turismo (el principal), las remesas de los inmigrantes y la inversión extranjera (Mantecón, 2005). Así pues, de estas tres estrategias para obtener ingresos en la maltrecha economía española, fue el turismo la que traía aparejada una transformación del territorio litoral por su fuerte vinculación con la oferta de “sol y playa”. Desde la década de los años 60 del pasado siglo hasta la explosión de la burbuja inmobiliaria en 2007, los municipios rurales en la costa registraron grandes crecimientos urbanos y una monopolización de la actividad económica basada en el turismo. A lo largo de este periodo los destinos turísticos han pasado por distintas fases (Butler, 1980), la última de las cuales desemboca en su declive si no se realizan intervenciones dirigidas a renovar sus atractivos turísticos.

Sin embargo, si consideramos estos municipios litorales no sólo como destinos turísticos sino como ciudades habitadas y habitables, las intervenciones a llevar a cabo no estarían enfocadas únicamente en el visitante sino también, en mayor medida, en el posible residente.

Según este punto de vista, las intervenciones urbanas a acometer en los municipios turísticos del litoral deben tener como principal objetivo las necesidades de los residentes. Actuaciones que, al mismo tiempo, lo renovarían como destino turístico. En esta línea entendemos que se sitúa la reflexión del sociólogo José Miguel Iribas:

“Los mejores parques temáticos son las ciudades y bajo esta perspectiva es como se afirma que la estrategia más conveniente para reforzar el liderazgo turístico español debería consistir más en la mejora de la calidad del medio urbano y de las infraestructuras y menos en la generación de grandes ofertas temáticas” (Iribas, 2000, p. 113).

Los casos de estudio que hemos seleccionado para este trabajo son tres municipios litorales del País Valenciano que han tenido una gran transformación urbana debido a la incidencia de la actividad turística. Escogemos tres casos, uno por cada una de las provincias que conforman territorio valenciano, que ejemplifican tres tipos distintos de municipios turísticos. Los municipios escogidos han sido Benidorm (Provincia de Alicante), Gandia (Provincia de Valencia) y Benicàssim (Provincia de Castellón) y las características que han motivado su elección han sido:

Imagen 21: Frente marítimo de la Playa de Levante. Benidorm (2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 22: Vista aérea de la Playa de Gandia



Fuente: MRW-Fotografía aérea

Imagen 23: Vista aérea playa de Benicàssim



Fuente: <http://www.orange costa.com/wp-content/uploads/2015/>

1. Benidorm. Ciudad turística por antonomasia desarrollada a partir de un municipio rural de pequeñas dimensiones en contacto con el mar, que realizó una apuesta decidida por la actividad turística y ordenó y planeó el crecimiento urbano, en continuidad con lo construido, previendo las consecuencias que esta actividad traería en el futuro. Aunque ha pasado por diversas fases del destino turístico, ha sabido sobreponerse a la de estancamiento y rejuvenecerse para tener una demanda turística desestacionalizada durante todo el año. Tiene una oferta diversificada y enfocada a diferente público objetivo dependiendo de la época del año. En ella se da tanto el turismo hotelero como el turismo residencial o inmobiliario.

2. Gandia. Ciudad histórica situada en el interior de su término administrativo, a cierta distancia del mar, en la cual se han desarrollado y se desarrollan una gran variedad de actividades económicas, y en las cuales la aparición del turismo configura una más de ellas. Sin embargo, ésta ha surgido geográficamente localizada en contacto con el mar, siendo el motor que ha motivado la creación de un núcleo *ex novo* sin continuidad con el núcleo existente. El municipio, por lo tanto, tiene dos núcleos: uno, el histórico, en el que se da una gran variedad de actividades económicas y otro, el surgido a mitad del siglo pasado, en el que únicamente existe la actividad turística con una fuerte estacionalidad en los meses veraniegos. El desarrollo de este nuevo núcleo se ha llevado a cabo básicamente con el formato de turismo residencial, mediante la construcción de bloques de apartamentos para su venta y alquiler para su uso turístico. De este modo, en el mismo municipio encontramos dos espacios urbanos que se dan la espalda y que interactúan muy poco entre ellos.

3. Benicàssim. Municipio turístico conformado por un pequeño núcleo rural situado a una cierta distancia del mar (1 km.) y un desarrollo urbano a partir de una agrupación de viviendas, surgida en contacto con el mar, que ha ocupado la totalidad del espacio rural entre la línea de costa y el núcleo primigenio. Toda la expansión se ha materializado basándose en el turismo residencial caracterizado por la construcción y venta de viviendas unifamiliares y bloques de apartamentos para uso turístico. Todo el municipio está volcado en la actividad turística, la cual, sin embargo, tiene una gran estacionalidad en los meses estivales y una oferta monofuncional de “sol y playa”. Éste es un claro ejemplo de los municipios de costa del País Valenciano, que se han transformado en municipios residenciales, en los cuales su preocupación no está en satisfacer las demandas turísticas, sino que radica en cómo gestionar el suelo, que es el recurso que les permite continuar creciendo (Vera Rebollo e Ivars, 2002).

Así pues, con estos ejemplos se quiere confrontar la gran diferencia existente entre una ciudad turística (Benidorm) y unos centros de vacaciones (Playa de Gandia y Benicàssim), diferencia que se manifiesta en su configuración urbana, en la intensidad y forma en la que vienen a ser utilizadas, y en los parámetros que definen la estructura turística “(comportamiento estacional, dinamismo de oferta, capacidad de intervención en el mercado, identidad como producto, nivel de complejidad de la oferta complementaria, profesionalidad de la mano de obra, composición de la clientela), siempre favorables a Benidorm” (Iribas, 2000, p. 110). Otra diferencia entre ellos es la organización horaria y el modo en el que se hace uso del tiempo: Un indicador relevante sobre el potencial económico de un destino turístico es el tiempo que el turista está

fuera del alojamiento pues las compras se verán elevadas si los posibles clientes se encuentran en los lugares donde son incitados a ello (Iribas, 2000).

Una vez expuestos los motivos de la selección de los casos de estudio, procedemos a describir el modelo metodológico empleado para analizarlos. Para el análisis y la comparación de los tres casos de estudio, vamos a basarnos en la bibliografía y en el análisis e interpretación de las fuentes gráficas. Vamos a estructurar la aproximación a cada uno de los casos de estudio según una misma estructura: un análisis histórico, un análisis territorial y un análisis urbano. Todos estos apartados están relacionados, pues tratan sobre un mismo municipio, pero esta estructura nos ha ayudado a organizar la información.

Para introducir cada uno de los casos de estudio, antes de comenzar a analizarlos según las cuatro categorías de análisis seleccionadas, realizamos una pequeña introducción en la que nos centramos en su función urbana y su relación con el turismo. Una vez hecha esta aproximación, realizamos un análisis histórico en el que nos centramos en la evolución urbana que ha tenido la ciudad a través del tiempo. Por ello nos centramos en aquellas características que han motivado la evolución del municipio.

Posteriormente realizamos un análisis territorial, en el que tomamos como partida la unidad administrativa de la comarca. A esta escala comarcal, en la que utilizamos planos a escala 1:200.000, nos centramos en la importancia del municipio tomando como indicador el censo poblacional de los municipios que la conforman y a través de la relación con las infraestructuras antrópicas que vertebran el territorio. Seguidamente, descendemos a una escala supra-municipal, en la que empleamos planos a escala 1:50.000, en la que tomamos el municipio analizado y sus municipios vecinos. A esta escala, analizamos el espacio urbano desde cuatro parámetros. En primer lugar, la orografía de su emplazamiento, para entender los factores naturales que han condicionado la evolución del espacio urbano. En segundo lugar, el tipo de desarrollo turístico que se ha llevado a cabo en su expansión, ya sea en continuidad con lo construido o separada de lo existente. En tercer lugar, los patrones urbanos que se han utilizado para materializar dichas expansiones. Y en cuarto y último lugar, los usos del suelo que se plasman en el territorio litoral.

Finalmente, en el análisis urbano del municipio turístico descendemos a una escala de 1:25.000 en la cual tomamos cuatro parámetros que consideramos que permiten realizar un balance de sus características en relación a su ámbito turístico. Los parámetros escogidos son: 1) las dotaciones existentes en el municipio y su distribución por el espacio urbano; 2) la cantidad de alojamientos turísticos, ya que, tratándose de municipios desarrollados a partir del turismo, nos indica la relación entre el sector hotelero y el sector inmobiliario; 3) las alturas de las edificaciones, pues nos indican la tipología edilicia utilizada en los crecimientos y la densidad; y 4) los límites naturales y antrópicos, que nos indican los condicionantes del territorio a escala municipal.

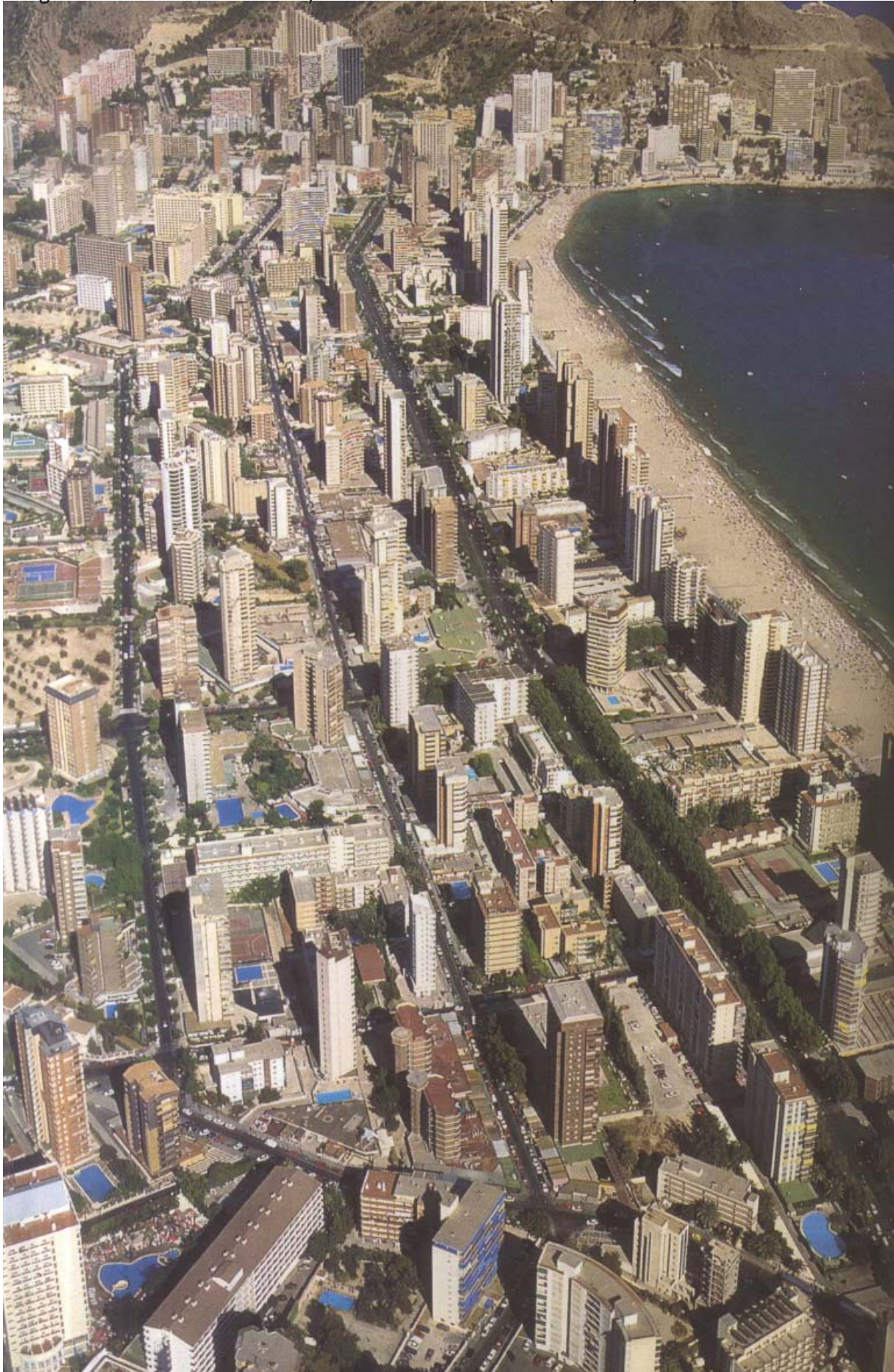
De estos cuatro parámetros, hemos decidido categorizar el tercer parámetro por la gran diversidad de altura de edificios que nos encontramos en los municipios litorales. Es por ello que

hemos decidido agrupar el número de plantas de los edificios en tres categorías. Por un lado, las construcciones de 1-2 plantas, que nos indican las viviendas unifamiliares; por otro lado, las edificaciones de 3-9 plantas, que consideramos que corresponden a la altura predominante de la edificación en una ciudad mediterránea, y por último los edificios que tienen 10 plantas o más, que los consideramos como edificación en altura.

Posteriormente, procedemos a proponer un diagnóstico para cada uno de los casos de estudio. Para llevarlo a cabo, nos hemos basado con la comparación de los tres casos de estudio con los diferentes conceptos tratados en el marco teórico del primer capítulo. Para determinar si los distintos conceptos se daban o no en los ejemplos, los hemos confrontado con las características propias de cada uno de los conceptos utilizados. Éstos han sido: la ciudad; el tipo de *Ciudad (Pública o Doméstica)*, el tipo de espacio litoral y el tipo de destino turístico litoral.

Finalmente, analizamos qué propuestas de actuación teóricas, de las estudiadas en el segundo capítulo, serían viables para mejorar y/o transformar los municipios turísticos en ciudades. Este apartado de propuestas finaliza con una estrategia de intervención urbana representada en un mapa a escala 1:25.000, en el que se plasman los elementos vertebradores del espacio público (dotaciones y zonas verdes, ...) y se indican espacios de oportunidad en los cuales se podrían introducir dotaciones carentes o nuevos espacios públicos. En cuanto a los espacios de oportunidad, se diferencian dos tipos: por un lado, solares urbanos sin construir, y por otro, espacios construidos o de cierta entidad sin construir en los cuales se podría potenciar el elemento verde existente.

Imagen 24: Vista aérea de la Playa de Levante. Benidorm (Años 90)



Fuente: ViA arquitectura 1: Arquitectura en la costa (1997, p. 66)

3.1. BENIDORM

La introducción de los valores de la ciudad como elementos que enriquecen la oferta de un destino turístico fue una de las grandes aportaciones de España al turismo internacional. Benidorm, ciudad turística por excelencia en el contexto mediterráneo actual, apostó por ensalzar sus valores urbanos y, con ello, se ha convertido en el ejemplo paradigmático del municipio centrado en satisfacer las necesidades del turismo de masas, tanto por su tamaño en superficie como por su liderazgo en los indicadores turísticos (visitantes y pernoctaciones) (Iribas, 2000; Ivars y otros, 2012). El éxito turístico de Benidorm reside en su condición urbana y en su elaboración como producto que proporciona una atmósfera de disfrute y desconexión en un espacio físico con alta diversidad y complejidad que precisa que los desplazamientos que en él se efectúan estén organizados y sean eficientes (Iribas, 2000).

En Benidorm tiene gran importancia la oferta hotelera como modo de alojamiento del turista, lo que hace que el sector sea la pieza más importante del tejido productivo local (Ivars y otros, 2012). Sin embargo, los agentes económicos y sociales que en la ciudad actúan deben ser conscientes de que el recurso que venden no son los hoteles, las tiendas o los bares sino la ciudad en su conjunto y las características que a ésta se le presuponen (Iribas, 2000).

La fuerte afluencia de personas en las calles de Benidorm responde a diversos factores: en primer lugar, el hecho de que muchos usuarios son turistas con disposición de tiempo libre les permite hacer un mayor uso del espacio urbano; en segundo lugar, el reducido espacio de las habitaciones hoteleras promueve que se pase el menor tiempo necesario en ellas; y en tercer lugar, la atracción de los residentes de las urbanizaciones de viviendas unifamiliares próximas que acuden a Benidorm en busca de las actividades lúdicas de las que carecen en su espacio suburbano. Aunque hay una gran concurrencia de peatones por las calles de Benidorm y muchos de los desplazamientos se realizan a pie, en bicicleta o en transporte público, también existe bastante tráfico que genera problemas en la movilidad urbana del municipio. Los turistas, extranjeros y nacionales, llegan, por lo general, mediante el transporte colectivo lo que hace que la mayoría de los vehículos en circulación sean propiedad de los residentes y de los visitantes provenientes de las urbanizaciones de unifamiliares aledañas. Son estos últimos, amantes de la vida tranquila y pseudo-rural, los que aumentan el parque móvil de vehículos de una ciudad ya de por sí saturada por la alta densidad residencial. Esto se debe a que, al no disponer de servicio de transporte público, los habitantes de las urbanizaciones se ven abocados al uso del vehículo privado para acceder a las dotaciones y servicios de Benidorm. Sin embargo, si se dispusieran aparcamientos disuasorios en la periferia del municipio, conectados con el centro mediante transporte público, se desincentivaría la llegada de vehículos privados al interior del núcleo urbano y se aumentaría, en consecuencia, la ratio de plazas de aparcamiento por número de vehículos en circulación (Iribas, 2000).

De hecho, como consecuencia del gran éxito que tiene Benidorm como ciudad turística durante todo el año, hace que haya una gran descompensación entre los que habitan la ciudad

Imagen 25: Playa de Levante. Benidorm (Años 30)



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 30)

Imagen 26: Núcleo histórico de Benidorm (1955)



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 8)

(66.642⁷ personas empadronadas en el municipio) y los que la disfrutan (los residentes más la población flotante: turistas y visitantes). La cantidad de la población que usa la ciudad durante todo el año está entorno a los 150.000 habitantes, que es el número de usuarios estimados durante la época invernal, el periodo en el que gravita menor población flotante. Sin embargo, la población se puede disparar hasta superar los 500.000 habitantes en el periodo estival (Mazón y Huete, 2005).

3.1.1. Análisis histórico

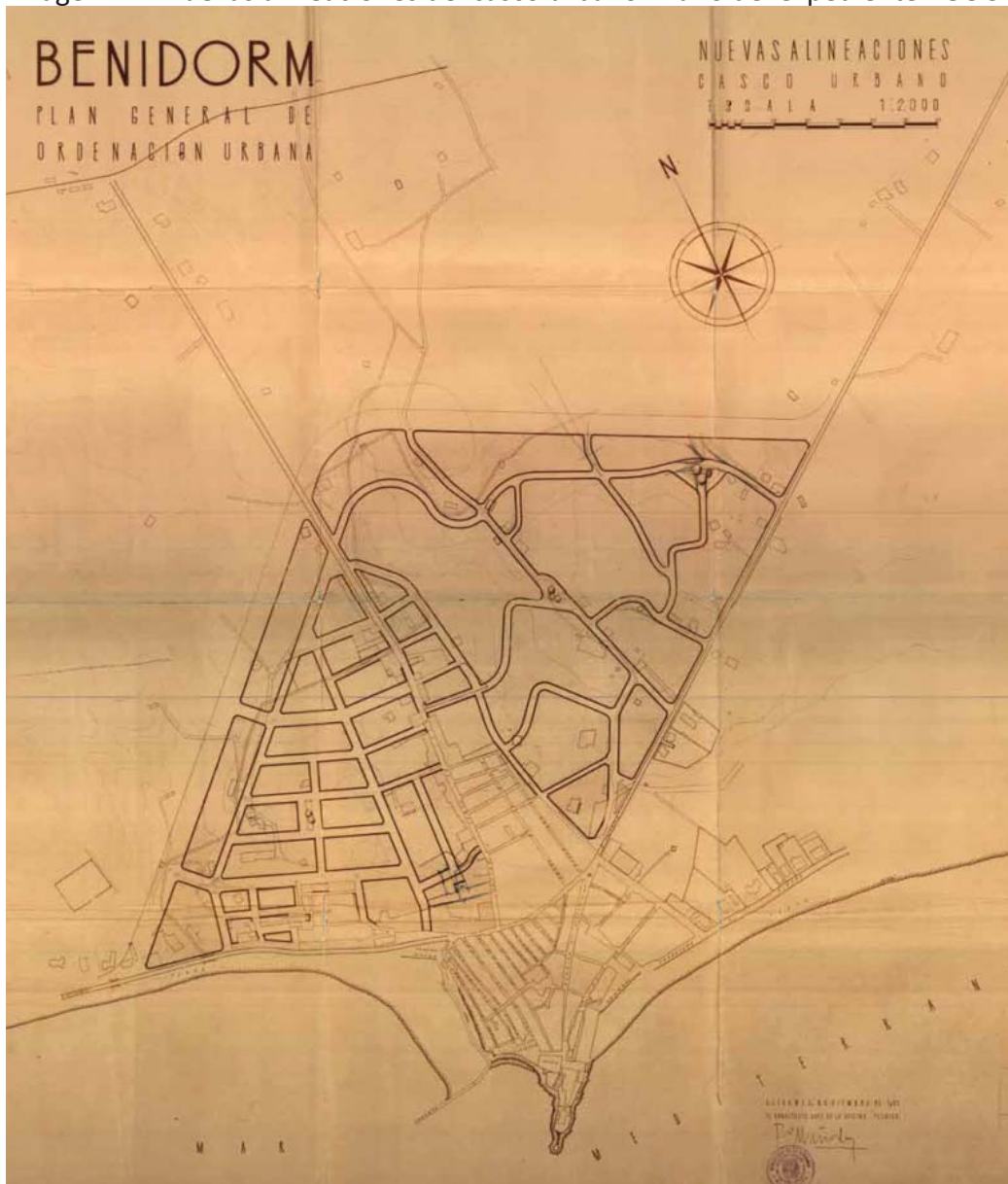
Benidorm es una población que fue fundada en dos ocasiones: la primera, en 1325, mediante la otorgación de la Carta Puebla. En el promontorio de Canfali, que separa las actuales playas de Poniente y Levante, se construyó un castillo, adquiriendo de este modo un carácter defensivo, aunque las difíciles condiciones de vida hicieron que permaneciera deshabitado durante largos periodos. La segunda ocasión, en 1668, se formalizó con la Carta de Población que vino aparejada con la introducción de riego en una parte del municipio con agua procedente del Riego Mayor de Alfàs. Esta actuación atrajo nuevos pobladores configurando una comunidad significativa dedicada a la agricultura, la pesca, el comercio y la navegación en el siglo XVII (Chiner Vives, 2006). Hasta que la playa de Benidorm empieza a destacar como destino de veraneantes, durante el siglo XIX e inicios del XX, el municipio estuvo centrado principalmente en la agricultura y la pesca (Mazón y Huete, 2005; Ivars y otros, 2013). Los primeros veraneantes procedían de la burguesía industrial de Alcoi y posteriormente se consolida como destino turístico entre 1940 y 1950, el conocido como periodo de autarquía, con llegadas de turistas de Madrid (Chiner Vives, 2006).

El turismo empieza a imponerse poco a poco a medida que las actividades económicas históricas declinan y por la emigración de sus habitantes hacia las ciudades en busca de trabajo. El cierre de la almadraba en 1952 hace que desaparezca uno de los pilares de la economía tradicional de Benidorm, la pesca, haciendo que se observe el turismo estival como una alternativa valiosa de subsistencia (Chiner Vives, 2006).

En los inicios de los años cincuenta hay una necesidad de acordar una planificación urbana pues, ante el auge de la construcción promovido por el aperturismo del régimen franquista, se estaban realizando unas primeras actuaciones donde cada cual actuaba según sus intereses. Es por ello que se debate, entre 1953 y 1956, para definir su futuro urbanístico. Inicialmente, se apuesta por desarrollar la idea de centros vacacionales estivales llevados a cabo a finales del siglo XIX y principio del XX y que están relacionados con la salud y con la utilización temporal por parte de la burguesía urbana. Éste era el modelo que, de forma no planificada, se estaba llevando a cabo mediante viviendas unifamiliares y pequeños hoteles en la primera línea de costa. Por ello, en la propuesta inicial del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1956 se observa una mezcla de trazados: por un lado, uno en cuadrícula basado en los ensanches

7. Instituto Nacional de Estadística para el año 2016 (<http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2856>)

Imagen 27: Nuevas alineaciones del casco urbano. Plano del expediente PGOU 1956



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 28)

Imagen 28: Estado de la edificación en 1956. Plano del expediente del PGOU



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 26-27)

decimonónicos de las ciudades, y por otro, un trazado curvilíneo y sinuoso característico de las ciudades-jardín inglesas (Chiner Vives, 2006). De este modo, el municipio se avanza al desarrollo turístico y plantea un modelo que planifica el esperado futuro crecimiento urbano relacionado con la llegada de turistas (Sánchez Cabrera, 2011). El PGOU de 1956 tiene, pues, como objetivo el planificar una ciudad turística de referencia en el Mediterráneo (Baños Castiñeira, 1999; Mantecón, 2005; Ivars y otros, 2013), que es la que configura el actual modelo de ciudad de ocio (Vera Rebollo e Ivars, 2002). Y para ello, en el PGOU se otorga a casi todo el suelo la condición de residencial en el que se proponen viviendas unifamiliares aisladas (al ejemplo de las ciudades-jardín inglesas) en combinación con hoteles y una pequeña zona de edificación abierta de hasta un máximo de cuatro plantas (Chiner Vives, 2006). El desarrollo urbanístico del Plan fue en muchos casos llevado a cabo por los propios propietarios del suelo y posteriormente, una vez finalizada la urbanización del suelo, se convirtieron en hoteleros (Baños Castiñeira, 1999).

En el análisis del PGOU 1956 se observan distintas influencias: los ensanches en cuadrícula utilizados en las ampliaciones planificadas en el entorno de los núcleos tradicionales durante el siglo XIX después de la demolición de las murallas, la zonificación (la separación de actividades y de tipologías edificatorias en el espacio urbano), el concepto de *Ciudad-Jardín* de finales de siglo XIX en Inglaterra, y la tipología de edificación abierta (edificio aislado en parcela liberando el resto como espacio libre comunitario o público) de las vanguardias de los años treinta (Chiner Vives, 2006).

Los problemas de abastecimiento de agua para consumo humano eran conocidos y recurrentes a lo largo de la historia de Benidorm. Por ello, para hacer frente a la demanda generada por el gran aumento de población promovido por el turismo se tuvieron que buscar nuevas soluciones como fue la compra de un pozo situado en el municipio vecino de Polop en 1952 y su canalización. Sin embargo, en 1961, el pozo ya se mostró insuficiente para la demanda cada vez más alta lo que motivó el que se tuviera que recurrir a suplementar con agua proveniente de otros pozos. También en 1961 se realizó el primer proyecto de alcantarillado que tenía la complejidad de tener que evacuar las aguas residuales sin verterlas a las playas para que no interfiriera con la actividad turística. Esto motivó que se canalizara, finalmente en 1964, paralelamente a la línea de costa por la Avenida Mediterráneo hasta los acantilados de Serra Gelada, donde se vertían al mar sin tratamiento hasta que en 1984 se construyó la depuradora (Amillo Alegre, 2013). La urgencia por obtener los terrenos para la realización de esta infraestructura civil, el conducto general de alcantarillado, por dicha avenida, fue lo que motivó el cambio de la edificabilidad de los terrenos situados en primera línea de playa y en las zonas adyacentes a la avenida para compensar con edificabilidad la cesión de suelo para los viales requeridos. Esta modificación de edificabilidades se recogió en el planeamiento urbanístico de 1963 (Chiner Vives, 2006).

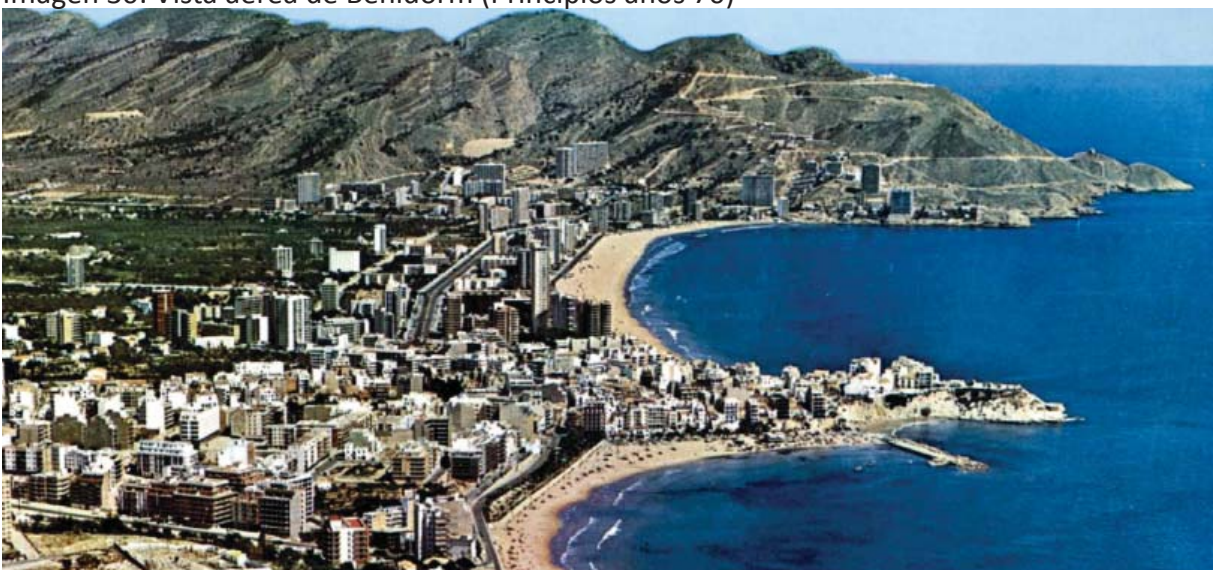
Las primeras construcciones que se materializaron con el PGOU, entre 1956-1966, fueron viviendas unifamiliares de menor tamaño que las realizadas en el periodo 1940-1950, para unos turistas provenientes principalmente de Alemania, que se situaron en las zonas de La Cala y

Imagen 29: Vista aérea de Benidorm (1960)



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 82-83)

Imagen 30: Vista aérea de Benidorm (Principios años 70)



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 92-93)

del Rincón configurando urbanizaciones independientes del núcleo histórico. Pero pronto se generalizarían los bloques aislados en parcela donde se habían previsto unifamiliares mediante continuos cambios en la normativa, introduciendo la tipología de vivienda de apartamento y dúplex (Baños Castiñeira, 1999; Chiner Vives, 2006; Ivars y otros, 2012). Por entonces, los hoteles tenían un tamaño familiar y fijaban a sus clientes mediante la calidad en las instalaciones y el servicio. Clientes que con el paso del tiempo se convertirían en los propietarios de los apartamentos que se iban construyendo (Chiner Vives, 2006).

En 1959 se produce un punto de inflexión en la tendencia de llegadas turísticas a Benidorm motivado por la fuerte devaluación la peseta, lo que le hace que se dispare como destino turístico entre los años 1959 y 1960. Este hecho se plasmó en un aumento del 46,5% en el número de llegadas turísticas y en un incremento de las divisas en más del doble (Mantecón, 2005).

Con el auge del turismo estival se necesitó mano de obra temporal que era cubierta por trabajadores de la comarca que se establecían durante el verano en Benidorm. Cuando la llegada de trabajadores se generalizó se hizo necesario prever un lugar para albergarlos, para lo cual se construyeron dependencias a tal efecto en el interior de los hoteles. Cuando estos trabajadores, ante la oferta de trabajo, decidieron fijar la residencia, fue necesario la construcción de viviendas que se materializaron mediante bloques en la periferia de la zona urbana y mediante la sustitución casi completa de las edificaciones del casco histórico. Esta fuerte intervención en el casco histórico se pudo realizar por la permisividad de la normativa existente, lo que provocó la pérdida de los referentes históricos representados por el patrimonio edificado (Chiner Vives, 2006).

A principios de los años sesenta del siglo XX se dan tentativas para modificar el modelo urbanístico y la posibilidad de edificar sin límite de altura que se materializan en el Plan de 1963. Con él se introduce el coeficiente de edificabilidad que tenía la voluntad de permitir ordenar el volumen libremente en la parcela manteniendo una relación entre lo construido y el espacio circundante libre, aunque lo que provocó realmente fue el aumento del volumen edificable respecto al previsto (Mazón y Huete, 2005; Chiner Vives, 2006). Con esta modificación del planeamiento se recuperaba la idea de una ciudad de rascacielos rodeados de espacios libres de uso comunitario, que había propugnado Le Corbusier (Chiner Vives, 2006).

Los cambios que se efectuaron entre el Plan del 1956 y el de 1963 fueron: en primer lugar, el aumento del suelo urbanizable pues la zona prevista para las viviendas unifamiliares fue desplazada a un suelo periférico, que se declaró urbanizable para el caso, y substituida por la tipología de edificación en altura; en segundo lugar, se compactaron las áreas de baja densidad existentes; y en tercer lugar, se reservó un terreno periférico para la realización de un polígono industrial nunca materializado. Lo sorprendente es que el Plan, en ninguna de sus versiones (1956 y 1963), previó zonas dotacionales (la única, deportiva, prevista en el de 1956, fue suprimida) y fruto de ello es la deficiente estructura dotacional actual (Chiner Vives, 2006; Ivars y otros, 2012).

Durante la década de 1960 el crecimiento de esta ciudad consagrada al ocio se realizó apoyán-

Imagen 31: Vista aérea de Benidorm. Centro Urbano y Playa Poniente (2006)



Fuente: (Chiner Vives, 2006, p. 18-19)

Imagen 32: Playa de Poniente. Benidorm (2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

dose sobre la Avenida Mediterráneo mediante edificaciones en altura que buscaban satisfacer las necesidades de los visitantes (Ivars y otros, 2013; Ivars y otros, 2012).

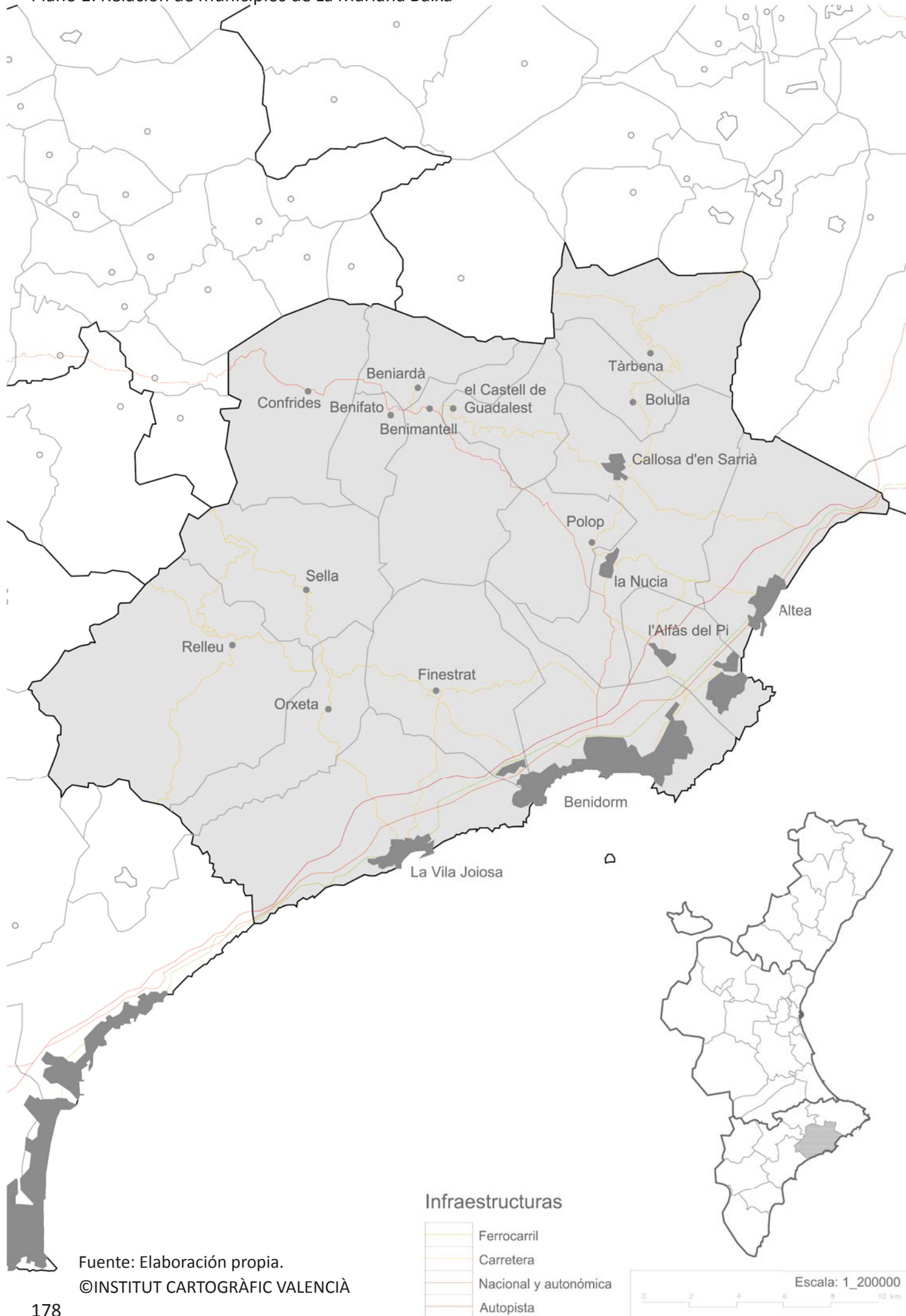
A partir de que en marzo de 1970 los turoperadores turísticos empezaron a trabajar desde el nuevo aeropuerto del Altet, en lugar de desde el de Manises, se produjo una llegada de turismo masivo que requirió la construcción de hoteles en un breve periodo de tiempo (entre 1971 y 1973). Para su ejecución se recurrió a la tipología de los rascacielos para poder cubrir la gran demanda generada. Ésta, favorecida por las condiciones climáticas, propició la desestacionalización del turismo que se transformó en estancias de menor duración durante todo el año. Posteriormente, se realizarán complejos residenciales autosuficientes que estarán separados de la playa (Chiner Vives, 2006).

El conseguir posicionarse como una ciudad turística de referencia se debió: por un lado, a la planificación urbana y turística planteada mediante el PGOU de 1956 y su modificación en 1963 y a la voluntad política de llevarla a cabo y alcanzar el objetivo marcado, y, por otro lado, y como consecuencia de lo anterior, las inversiones que realizaron los turoperadores e intermediarios internacionales en su desarrollo (Mazón y Huete, 2005).

El convertirse en el gran destino de los turoperadores hizo que se identificara automáticamente con el turismo de masas y, en consecuencia, su marca (Benidorm) y su imagen (los rascacielos) se asimilaron con el turismo barato y las condiciones peyorativas que esto comportaba (Chiner Vives, 2006).

Ya en la década de 1980 se llevan a cabo, para revertir la situación, actuaciones urbanas que son promovidas desde el ámbito local para potenciar la ciudad y hacer frente a los efectos del contexto internacional y la aparición de nuevos destinos turísticos competidores (Ivars y otros, 2012). Entre 1988 y 1993 se produce una recesión internacional y unos desajustes entre la oferta y la demanda que afectarán al destino. Es por ello que, aunque se disponía ya de un parque acuático y se habían introducido los viajes de un día para visitar pueblos de interior del entorno, se impulsarán iniciativas públicas centradas en la renovación urbana y en la mejora de la calidad ambiental. La primera actuación, y la más emblemática, es la transformación del barranco de l'Aigüera en un gran parque urbano perpendicular a la línea de costa que se integra en la estructura urbana. Intervención cuyo proyecto fue realizado por el arquitecto Ricardo Bofill. También en esta época se realiza el paseo marítimo de la Playa de Levante, proyectado por Oriol Bohigas, que revaloriza la playa al potenciar el espacio público y convertirse en un elemento de transición entre la fachada urbana y la línea de costa (Ivars y otros, 2013; Ivars y otros, 2012). También se realiza un Plan Estratégico de Marketing en 1991 para promocionar la ciudad (Ivars y otros, 2013).

Entre 1994 y 2001 se produce una fase expansiva de la demanda que motiva la realización de intervenciones urbanas con el objetivo de mejorar los espacios libres representativos de su imagen como destino. Un ejemplo de estas intervenciones es la renovación del paseo marítimo de la Playa de Levante que se finaliza en 1996 con fondos estatales. En este periodo también se realiza un parque temático (Terra Mítica) con el objetivo de diversificar la oferta,



Infraestructuras

- Ferrocarril
- Carretera
- Nacional y autonómica
- Autopista

Fuente: Elaboración propia.
©INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ

que rompe con la dinámica turística llevada a cabo hasta la fecha, la cual estaba centrada en la potenciación de las playas y del espacio urbano. Este parque, finalizado en el 2000, trajo aparejado también un proceso de crecimiento urbano disperso (Ivars y otros, 2013; Ivars y otros, 2012; Baños Castiñeira, 2012).

Entre 2002 y 2007 se suceden cambios a nivel global y se estabiliza la afluencia de turistas. Es por ello que, con el objetivo de aumentar el número de visitantes, se aumentan las dotaciones de ocio con la realización de un Parque zoológico y de un nuevo Parque acuático (Ivars y otros, 2013). Se produce un auge significativo del sector inmobiliario y se hace evidente el fracaso del parque temático Terra Mítica como elemento que diversifica la oferta (Baños Castiñeira, 2012). También se lleva a cabo en estos años la demolición y sustitución de edificios, pero sin que desembocaran dichas intervenciones en esponjamientos urbanísticos que liberaran suelo para aumentar el espacio público (Ivars y otros, 2013; Ivars y otros, 2012).

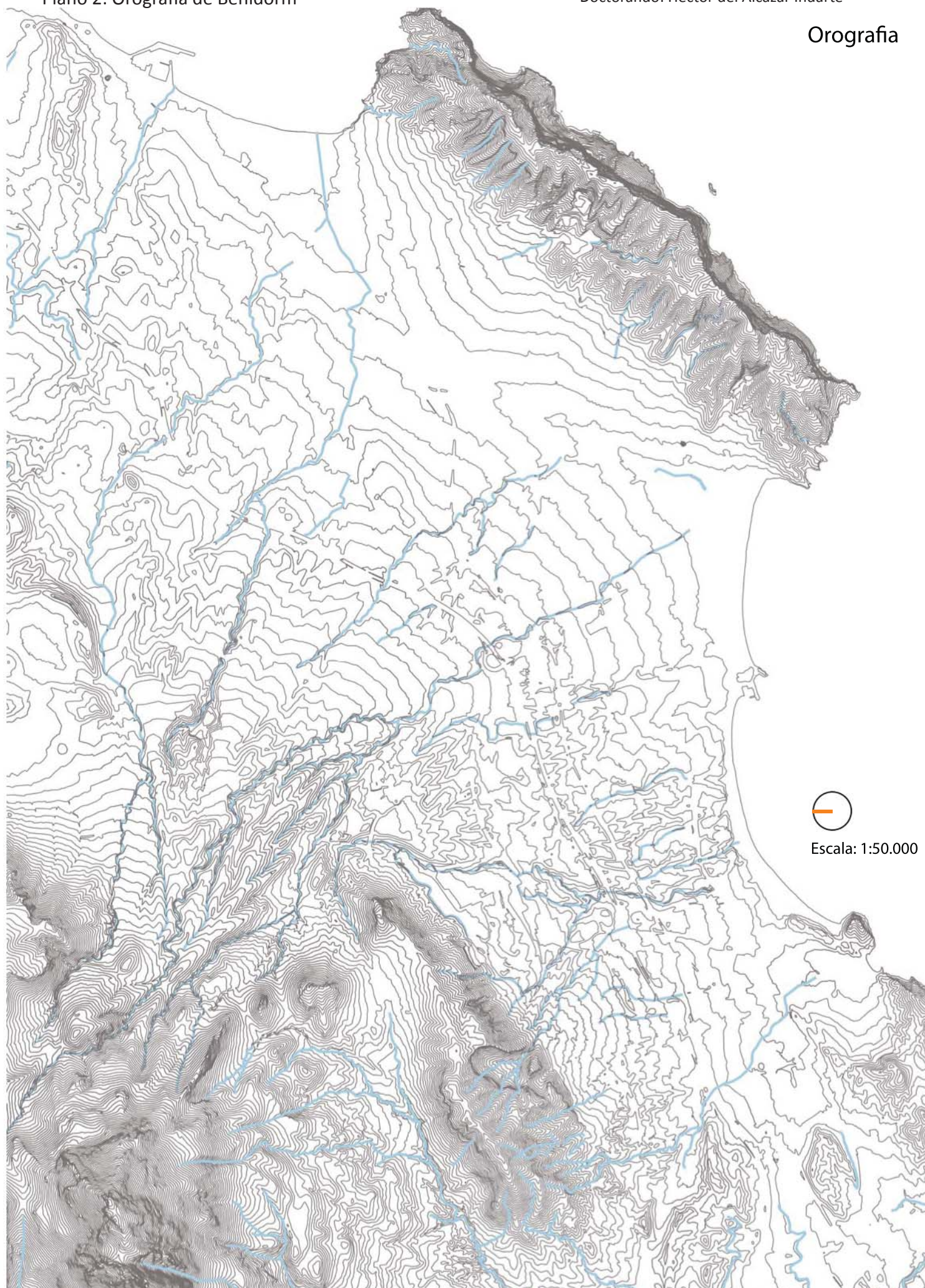
Desde el 2007, Benidorm se encuentra adaptándose a los efectos de la crisis económica internacional. Se ha llevado a cabo la remodelación del paseo marítimo de la Playa de Poniente, a cargo del arquitecto Carlos Ferrater, con los objetivos de: ampliar la zona peatonal, integrar la fachada urbana con la zona de playa para dinamizar y revitalizar el área y desviar el tráfico de la CN-332 que transcurría junto a la ribera del mar hacia el interior de la zona urbana. Esta actuación fue finalizada en 2009. (Ivars y otros, 2012). Se promueven nuevas infraestructuras estratégicas para diversificar el turismo y promover el vinculado a la cultura y los negocios, como el Centro Cultural (aún en construcción, por problemas de financiación). También se ejecuta la peatonalización y renovación del centro histórico para aumentar su atractivo (Ivars y otros, 2013).

Así pues, en un breve periodo de tiempo (desde los años cincuenta del siglo pasado hasta la actualidad) Benidorm ha registrado un gran aumento poblacional, un extraordinario desarrollo inmobiliario y un enorme crecimiento de su espacio urbano debido a la eclosión del turismo de masas (Mazón y Huete, 2005; Ivars y otros, 2012), y se ha convertido en uno de los pocos municipios litorales centrado en la industria del ocio que ha conseguido desestacionalizar su demanda a partir de la diversificación de su oferta durante todo el año (Baños Castiñeira, 1999; Mantecón, 2005). Sin embargo, pese a estas mejoras en el ámbito del sector turístico, el municipio presenta carencias en la planificación urbana y un modelo socioeconómico excesivamente dependiente de una única actividad económica.

3.1.2. Análisis territorial

La consolidación de Benidorm como municipio de referencia a nivel comarcal y regional, en detrimento de la Vila Joiosa, fue motivado por el gran crecimiento demográfico que tuvo a consecuencia del auge del turismo de masas en sus límites administrativos. Éste fue absorbido mayoritariamente mediante la construcción de edificios en altura aislados en parcela (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010; Ivars y otros, 2013).

Orografia



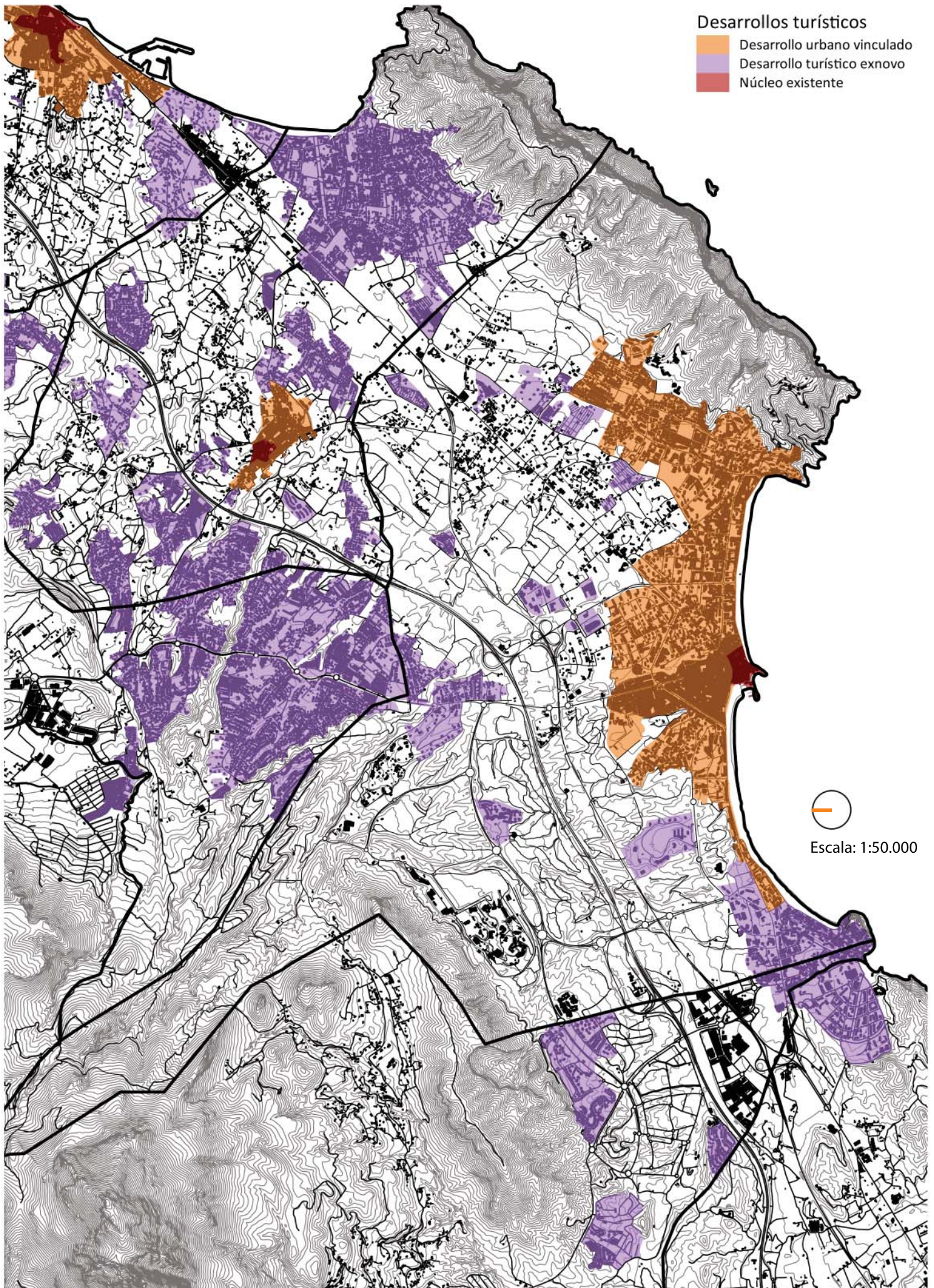
Escala: 1:50.000

Tabla 14: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Marina Alta)

Municipios de La Marina Baixa	Total habitantes
Benidorm	66.642
Vila Joiosa, la	33.580
Altea	21.739
Alfàs del Pi, l'	21.494
Nucia, la	19.967
Callosa d'en Sarrià	7.146
Finestrat	6.090
Polop	4.549
Relleu	1.258
Orxeta	778
Tàrbena	636
Sella	584
Benimantell	494
Bolulla	412
Castell de Guadalest, el	220
Confrides	207
Beniardá	202
Benifato	158

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Como podemos ver en la Tabla 14, los municipios con mayor cantidad de residentes empadronados son aquellos situados en el litoral de la comarca (Plano 1). Encontramos por un lado que las tres localidades más pobladas (Benidorm, la Vila Joiosa y Altea) tienen su núcleo histórico en contacto con la costa. Por otro lado, tenemos Alfàs del Pí, cuyo núcleo histórico está situado en el interior del territorio pero que al disponer de una parte de su municipio administrativo en contacto con la costa, ha promovido la aparición de un núcleo *ex novo* en dicho emplazamiento. Sin embargo, el siguiente municipio en número de población, la Nucia, no tiene término municipal en la costa. La explicación la podemos encontrar en dos factores: por un lado, la proximidad y conectividad con tres de los municipios costeros, y por otro lado, la gran cantidad de urbanizaciones dispersas que se apoyan sobre la infraestructura (CV-70) que conecta el interior con la costa. Urbanizaciones que también se extienden por el término municipal de Alfàs del Pí, de manera que en éste se da un doble *Desarrollo Turístico ex novo*, tanto en contacto con la costa como en zonas de interés turístico. El otro caso destacable es el de Finestrat, que tiene un núcleo histórico en el interior escarpado del territorio y que, al tener salida al mar, se ha desarrollado en continuidad con el crecimiento de La Cala de Benidorm. Sobre el término de la Vila Joiosa también se ha expandido este crecimiento urbano, el cual ha quedado, en consecuencia, separado de su núcleo histórico.

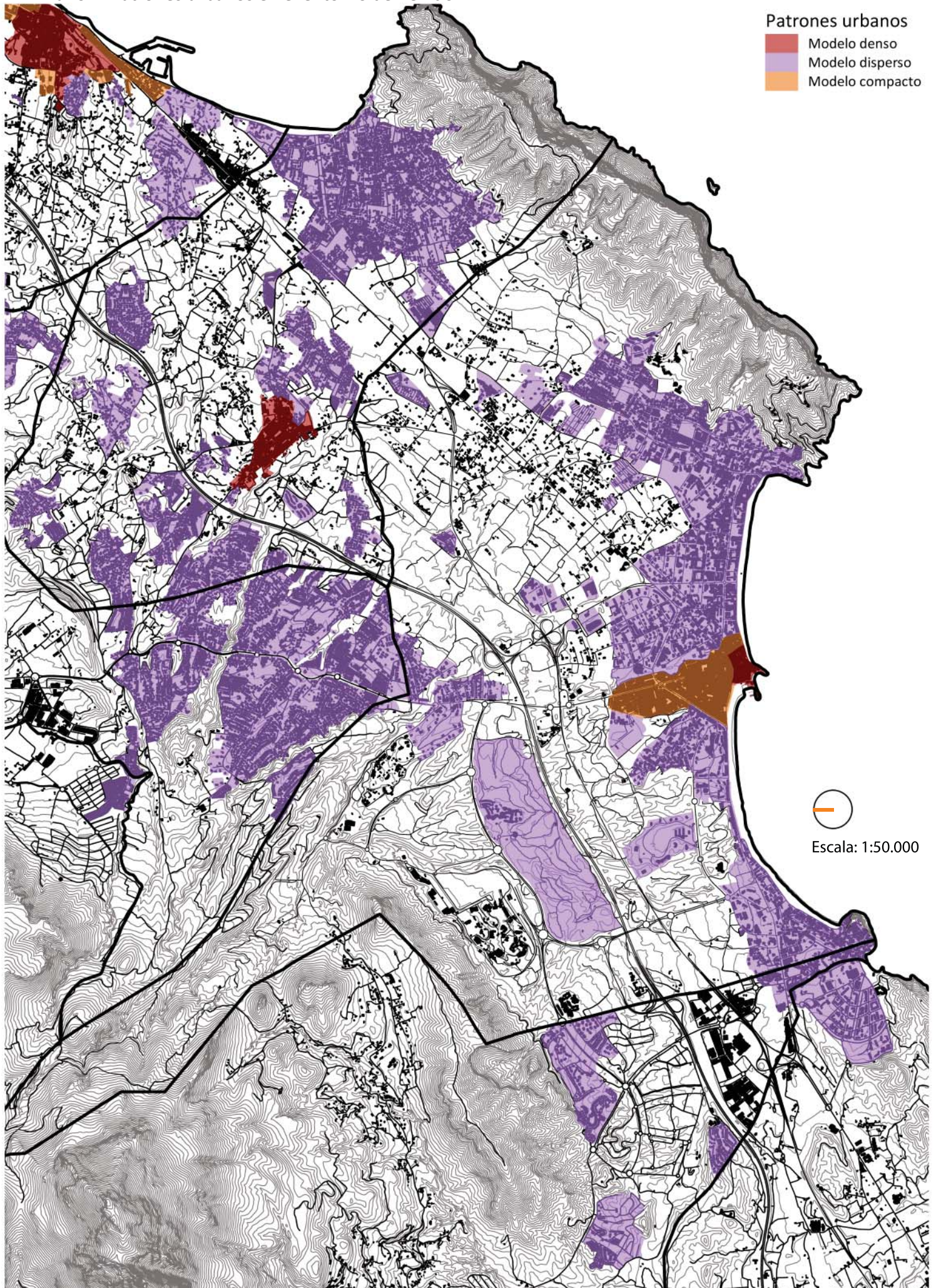


Existen cuatro infraestructuras de obras públicas que vertebran la comarca. Por un lado, existen tres que corren paralelamente a la costa (la autopista AP-7, la carretera nacional N-332 y la vía de tren que va de Alacant hasta Denia) y por otro, la carretera autonómica CV-70 que se introduce hacia el interior y conecta Alcoi con Benidorm.

Reduciendo la escala, pasando de un ámbito comarcal a uno supramunicipal, con Benidorm y los municipios que le son adyacentes (la Vila Joiosa, Finestrat, la Nucia, Alfàs del Pí i Altea), vamos a considerar la orografía del territorio a esta nueva escala (1:50.000), pues ayuda a entender la evolución de las zonas urbanas (Plano 2). Observamos que Benidorm y Altea surgen sobre promontorios en la zona en contacto con el litoral (Ferrer Marsal, 2002; Esteban, 2006), mientras que Alfàs del Pí y Finestrat están situados en la zona interior. Si nos centramos en Benidorm, la zona de la Playa de Poniente presenta un significativo desnivel que contrasta con la planicie de la zona de la Playa de Levante y la posterior suave pendiente con directriz paralela a la Serra Gelada. Esta característica territorial es la que favorece que el crecimiento de Benidorm se extienda hacia el Este donde hay un menor desnivel. También tendrá un desarrollo en la zona de La Cala, la cual está relacionada con la apropiación de un lugar paisajístico, aunque en la actualidad el crecimiento hacia la zona de Poniente haya hecho que sea un continuo urbano. Otro caso reseñable es el núcleo *ex novo* de Alfàs del Pí en la zona litoral, marcado por el límite de la sierra, la implantación a partir de la zona de menor pendiente pero también de su límite administrativo, pues la zona más plana está en la zona de confluencia entre Alfàs y Altea. A partir de estas dos suaves pendientes con directrices “paralelas” a la Serra Gelada, el territorio empieza a elevarse con una pendiente perpendicular a la línea de costa. Este será el emplazamiento donde, una vez colonizadas los mejores espacios del litoral, se desplazará el crecimiento urbano mediante las urbanizaciones que se publicitarán por sus visuales sobre el mar.

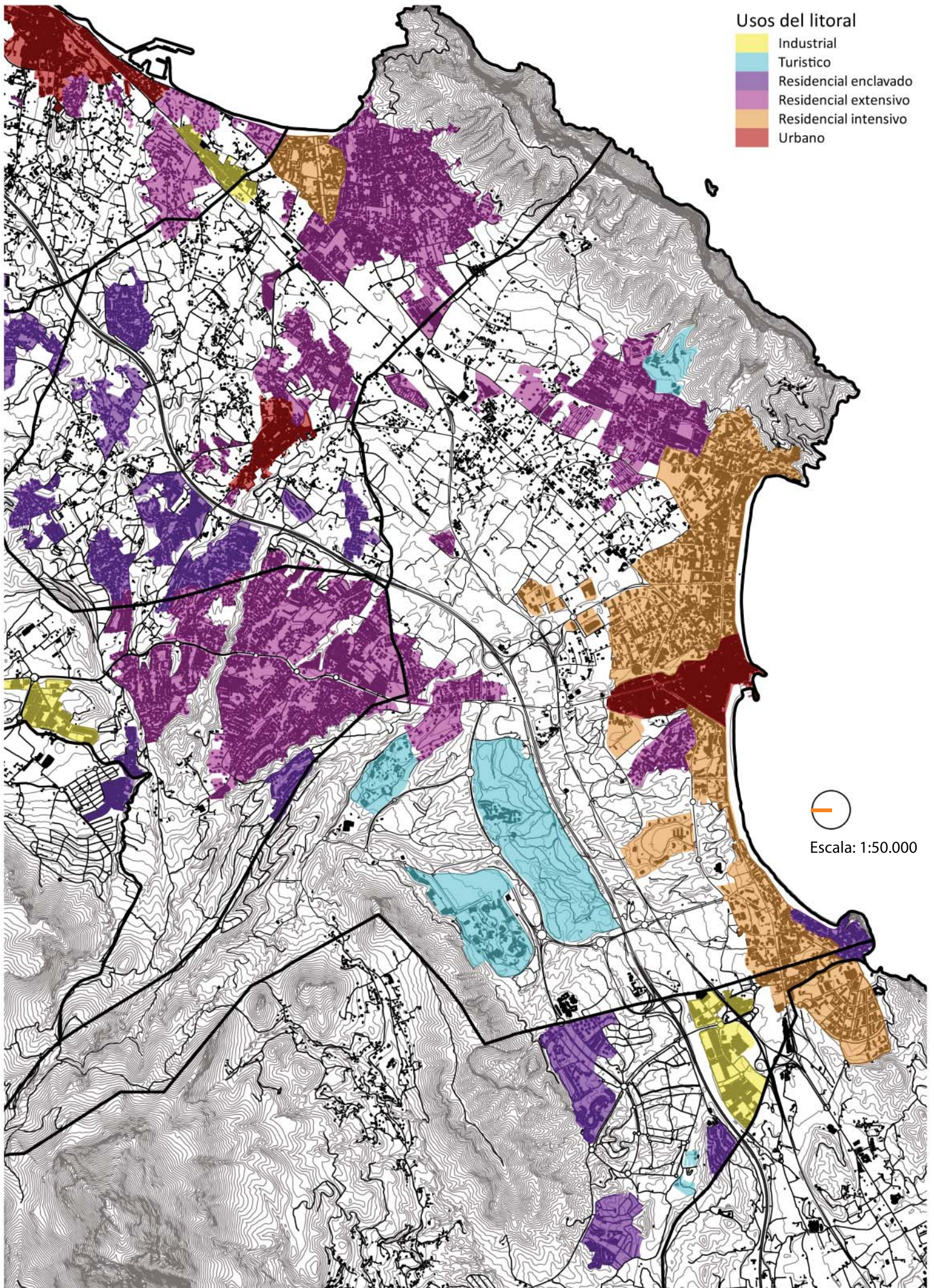
Para profundizar en el análisis, nos vamos a centrar en tres categorías descritas en el primer capítulo: los tipos de desarrollo turístico, los patrones urbanos utilizados y los usos que encontramos en el territorio (Plano 3). Respecto a los tipos de desarrollo turístico, observamos que predomina una tipología *Vinculada con el núcleo histórico existente* en los tres casos: Benidorm, Alfàs del Pí y Altea, aunque con una gran diferencia entre los tres casos, a favor del gran crecimiento de Benidorm. Respecto al segundo tipo de desarrollo, el *Turístico ex novo*, queremos resaltar: en primer lugar, el que surge en La Cala y que se extiende hacia el interior y los municipios adyacentes de Finestrat y la Vila Joiosa; en segundo lugar, el de Alfàs del Pí en contacto con la costa que se va extendiendo hacia el interior y paralelo a la falda de la Serra Gelada; y en tercer lugar, el continuo de urbanizaciones de viviendas unifamiliares que surgen en las zonas interiores de los municipios de Alfàs del Pí y La Nucia, apoyado en la conectividad que otorgan los ejes de comunicación terrestres.

Sin embargo, si analizamos que patrones urbanos están detrás de estos desarrollos (Plano 4), podemos observar que el gran crecimiento urbano se ha llevado a cabo mediante un *Modelo Disperso*, en el cual se dan dos fenómenos: la *Dispersión* de urbanizaciones de baja densidad y la *Difusión Dispersa* de edificios en altura aislados en parcela con el espacio libre privado



(Pesci, 2003). Observamos que los crecimientos vinculados a lo construido, en los núcleos históricos de menor relevancia, como Alfàs del Pí, se han llevado a cabo con el mismo *Modelo Denso*; mientras que en aquellos municipios que han tenido un fuerte desarrollo a lo largo de los últimos sesenta años encontramos los tres modelos (el *Denso*, el *Compacto* y el *Disperso*) que se han llevado a cabo escalonadamente. En Benidorm el *Modelo Denso* se limita al casco histórico mientras que se lleva a cabo un *Modelo Compacto* hacia el interior del territorio en el cual, las fachadas de las edificaciones delimitan el espacio público. Finalmente, el crecimiento en ensanche de parcelas, la zona interior de unifamiliares y la zona desarrollada a partir de los emplazamientos con valor paisajístico se realiza con el *Modelo Disperso*. Por otro lado, Altea es una *Ciudad Identidad* (Donaire, 2005) donde hay una voluntad de preservación de la imagen característica de su núcleo urbano. Es por ello que el crecimiento en continuidad con éste se realiza con el *Modelo Denso* y el *Compacto*. Sin embargo, pese a esta voluntad de potenciar la imagen, no es inmune a las tendencias depredadoras del territorio que se dan en el litoral y se ha permitido la construcción de urbanizaciones *ex novo* de *Modelo Disperso* tanto alejadas del núcleo histórico como en contacto con éste. En este segundo caso, se ha impuesto la obligación de que no interfirieran con la imagen proyectada (Folch, 2003).

Por último, respecto a los usos del litoral (Torres Alfosea, 1997) que encontramos en el entorno de Benidorm (Plano 5), por un lado, tenemos el *Uso Urbano* que se corresponde con las zonas donde se ha llevado a cabo el *Patrón Denso* y el *Compacto*. El *Uso Residencial Intensivo*, caracterizado por el predominio de torres de apartamentos en zonas próximas a las áreas urbanas, lo encontramos en el desarrollo de Benidorm que se extiende por toda la bahía desde El Rincón hasta sobrepasar La Cala, expandiéndose por los términos municipales de Finestrat i la Vila Joisa. También hallamos este uso en la zona más plana y próxima a la costa del término de Alfàs del Pí. El *Uso Residencial Extensivo*, en el que predominan las viviendas unifamiliares y la escasez de espacio público en relación al espacio que ocupan éstas, se encuentra en el interior de Benidorm en continuidad con lo construido y en un espacio de segunda línea cercana a la zona de uso urbano. También lo encontramos en el núcleo *ex novo* de Alfàs del Pí y en los crecimientos suburbanos de su núcleo histórico; en el espacio entre dicho nuevo núcleo litoral y Altea; y en las urbanizaciones que se aprovechan de la accesibilidad que otorga la carretera CV70 que conecta con el interior del territorio. Éstas últimas se encuentran en el término municipal de la Nucua, aunque se han expandido también sobre el término municipal de Benidorm. De las mismas características, pero ubicadas en un emplazamiento con mala accesibilidad y fuerte pendientes, encontramos el *Uso Enclavado* que, salvo en el caso de La Cala que está en la línea de costa y fue de las primeras zonas en urbanizarse, se encuentra en el interior de varios términos municipales (Finestrat, la Nucua y sobre todo Alfàs del Pí). Encontramos también en el caso de Benidorm actuaciones de *Uso Turístico* que se han desarrollado para enriquecer la oferta turística. Éstas están en la zona interior del término municipal y en una actuación en la falda de la Serra Gelada, y acogen el parque temático Terra Mítica, los dos parques acuáticos, el parque zoológico y el campo de golf. El último uso es el *Industrial* que aparece en los términos de Finestrat, la Nucua y Altea, con distinta morfología: el polígono industrial de la Nucua está conectado a su núcleo histórico; el de Finestrat, que está ubicado para



aprovechase de la infraestructura del transporte y, en consecuencia, fuertemente vinculado por el área de influencia de Benidorm; y el de Altea, que conectado con el núcleo histórico, está próximo a la línea de costa pero suficientemente alejado de aquel para no entrar en conflicto con la imagen turística que se quiere proyectar.

Tabla 15: Localización de los usos del litoral en el entorno de Benidorm

Uso del litoral	Municipios en los que se encuentra
<i>Uso Urbano</i>	- Núcleos históricos y expansiones urbanas con el <i>Patrón Denso o Compacto</i> de Benidorm, Alfàs del Pí, La Nucia, Altea y Finestrat
<i>Uso Residencial Intensivo</i>	- Frente litoral de Benidorm (Playas de Levante y Poniente) que se extiende a Finestrat y La Vila Joiosa - Parte del núcleo <i>ex novo</i> en el litoral de Alfàs del Pí
<i>Uso Residencial Extensivo</i>	- Dos urbanizaciones en el perímetro del núcleo de Benidorm - Urbanizaciones en el litoral de Altea y en el término de La Nucia que se extienden por el término de Benidorm - Parte del núcleo <i>ex novo</i> en el litoral de Alfàs del Pí y en crecimientos desde su núcleo histórico
<i>Uso Residencial Enclavado</i>	- La Cala de Benidorm - Urbanizaciones en el interior de Finestrat, La Nucia y Alfàs del Pí
<i>Uso Turístico</i>	- Interior del término de Benidorm y en la falda de la Serra Gelada dentro de su núcleo urbano
<i>Uso Industrial</i>	- Polígonos industriales de Finestrat, La Nucia y Altea

Fuente: Elaboración propia

Benidorm, como núcleo urbano predominante de su entorno, ha conformado una red de relaciones con los municipios interiores de su entorno (Jalón, Benissa, Guadalest o Callosa d'En Sarrià) para promocionar sus recursos y poderlos ofrecer como atractivo para aumentar y diversificar su oferta como destino (Baños Castiñeira, 1999).

La política de proteger las áreas con valores ecológicos ha traído como consecuencia la declaración de la Serra Gelada como parque natural (Ivars y otros, 2013), pero debe venir acompañada de actuaciones que la valoricen y la integren como activo ambiental y recreativo del municipio (Ivars y otros, 2012)

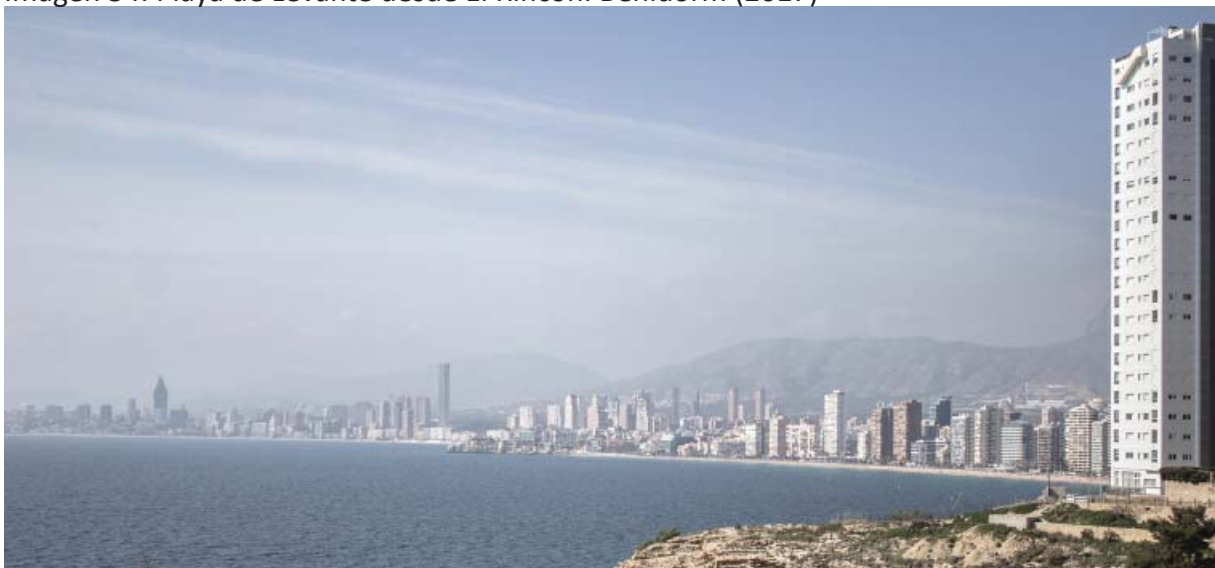
La construcción del Parque temático también tuvo incidencia sobre el entorno mediante la aprobación en 1998 del "Plan Especial Director de Usos e Infraestructuras «Área del Parque Temático» Benidorm-Finestrat" que no sólo permitió la construcción del parque, sino que también introdujo nuevas actividades como un campo de golf o promovió la construcción de un hotel y de urbanizaciones residenciales de baja densidad (Ivars y otros, 2013; Baños Castiñeira, 2012). Es un claro ejemplo de la utilización deficiente e interesada de instrumentos urbanísticos y de *Ordenación del Territorio* que se ha llevado a cabo en toda la región durante los últimos 40 años, en buena medida por la incomparecencia del gobierno regional, responsable del control del urbanismo municipal y del desarrollo de la política de *Ordenación del Territorio* y su

Imagen 33: Confluencia de unifamiliares y torres de apartamentos. Benidorm (2017)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 34: Playa de Levante desde El Rincón. Benidorm (2017)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

instrumentación que apenas comienza a ser clara y efectiva en los últimos 5 años.

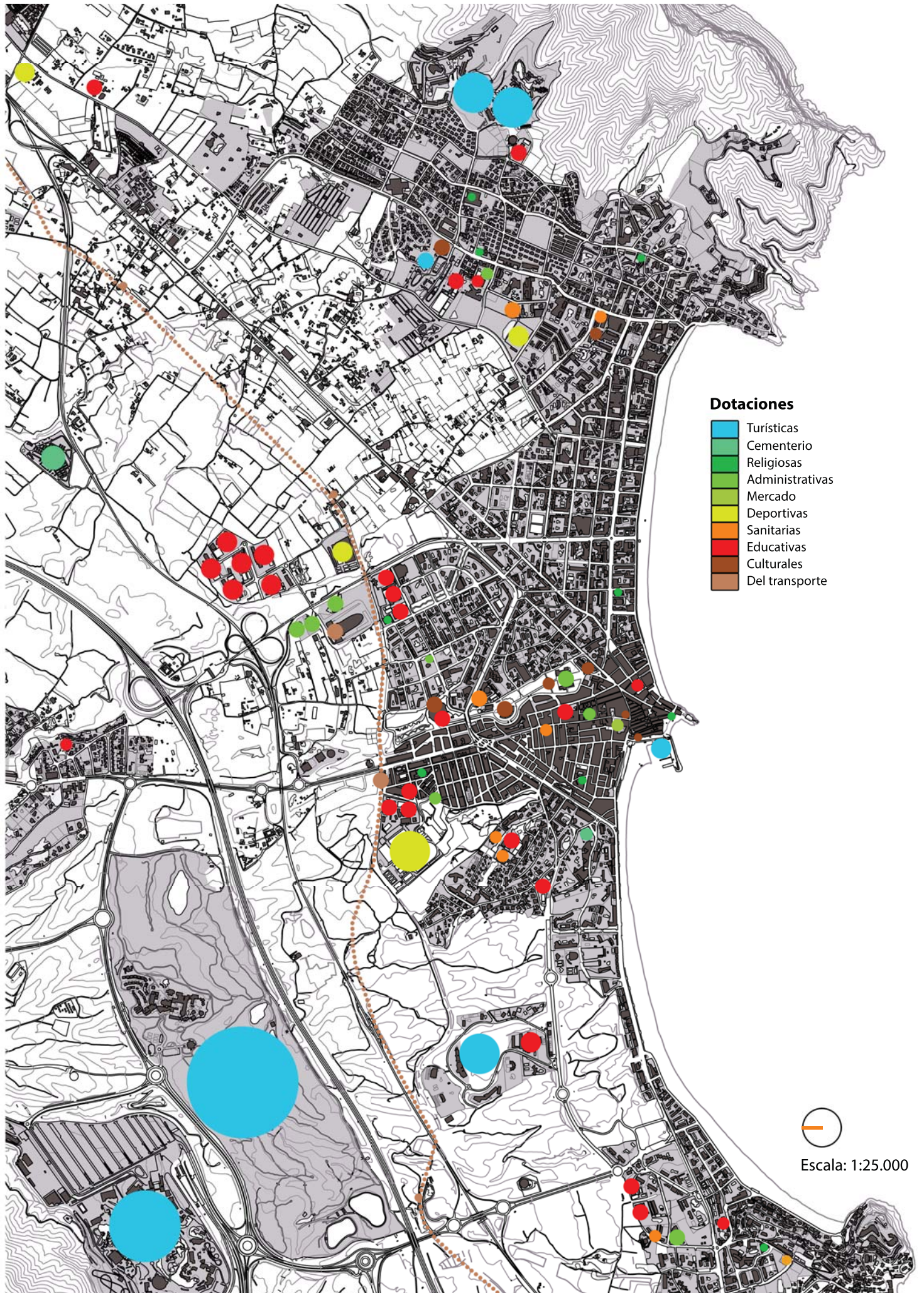
3.1.3. Análisis urbano

El planeamiento urbanístico del municipio, desde la aprobación del PGOU de 1956, está enfocado a satisfacer las necesidades turísticas mediante un modelo de crecimiento concentrado, el cual se materializa en continuidad con el espacio urbano existente y trae aparejada una remodelación de las estructuras comerciales que se llevaban a cabo en él, distribuyéndose éstas por toda la trama urbana (Baños Castiñeira, 1999; Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010). Como el crecimiento se da en continuidad con lo construido, casi la totalidad de las viviendas de uso turístico se encuentran dentro del núcleo urbano, lo que facilita la gestión y racionalización de los recursos y concentra los impactos sobre el territorio (Baños Castiñeira, 1999). Este crecimiento vinculado al núcleo existente se ha llevado a cabo con una ocupación intensiva del territorio mediante un modelo de desarrollo turístico mixto en el que confluye el modelo residencial o inmobiliario, mediante segundas residencias distribuidas principalmente en edificios en altura (con gran impacto visual pero consumiendo muchísima menos cantidad de suelo que las urbanizaciones de viviendas unifamiliares), y el modelo hotelero, con la planta hotelera más importante del País Valenciano (Peñín, 2002; Vera Rebollo e Ivars, 2002; Mazón y Huete, 2005; Mantecón, 2005). Este modelo mixto es, a medio y largo plazo, más rentable social y económicamente que el modelo *Residencial Extensivo* de viviendas unifamiliares donde no suelen preverse hoteles (Mazón y Huete, 2005).

La imagen de ciudad con edificios en altura y espacio libre a su alrededor, fuertemente influenciada por el Movimiento Moderno, es el resultado de la evolución y transformación de unas ideas iniciales que se consolidaron a partir de la modificación del PGOU en 1963 (Peñín, 2002; Chiner Vives, 2006).

“Este modelo higienista, pero sajón y, por ello, extraño a la cultura urbana mediterránea, tiene algunos aspectos positivos, ligados todos ellos a una concepción arquitectónica de la vida, pero en su más estricta aplicación conduce al urbanismo más desoladoramente aburrido” (Iribas, 2000, pp. 116-117).

Si, pese a las implicaciones negativas del modelo, se ha conseguido que las calles de Benidorm tengan vitalidad y atractivo económico, y no hayan quedado como una trama de calles vacías entre edificios y espacios abiertos privados, se debe a la permisividad que se tuvo con dos actuaciones que surgieron espontáneamente. Por un lado, la construcción de un elemento con función comercial en el perímetro de las manzanas del ensanche, mediante de la utilización de parte del volumen edificable asignado a la manzana. Ello fue posible porque en las Ordenanzas de Construcción no había nada especificado sobre la compatibilidad entre los usos residencial y comercial. Por otro lado, la permisividad urbanística y jurídica con las apropiaciones de las zonas intersticiales entre la edificación y el espacio público al cual se le dio un uso comercial (Iribas, 2000; Chiner Vives, 2006).



A diferencia de Estados Unidos, donde el rascacielos respondía a la necesidad de sacar el mayor aprovechamiento a un suelo escaso y caro, en Europa se interpretó como un hito aislado que manifestaba la modernidad y la tecnología hasta que Le Corbusier propuso la construcción de una ciudad conformada por rascacielos rodeados de grandes espacios libres. En España, inicialmente el rascacielos tuvo connotaciones de modernidad en un país subdesarrollado, pero posteriormente se desprestigió al asociarse con la especulación inmobiliaria (Chiner Vives, 2006).

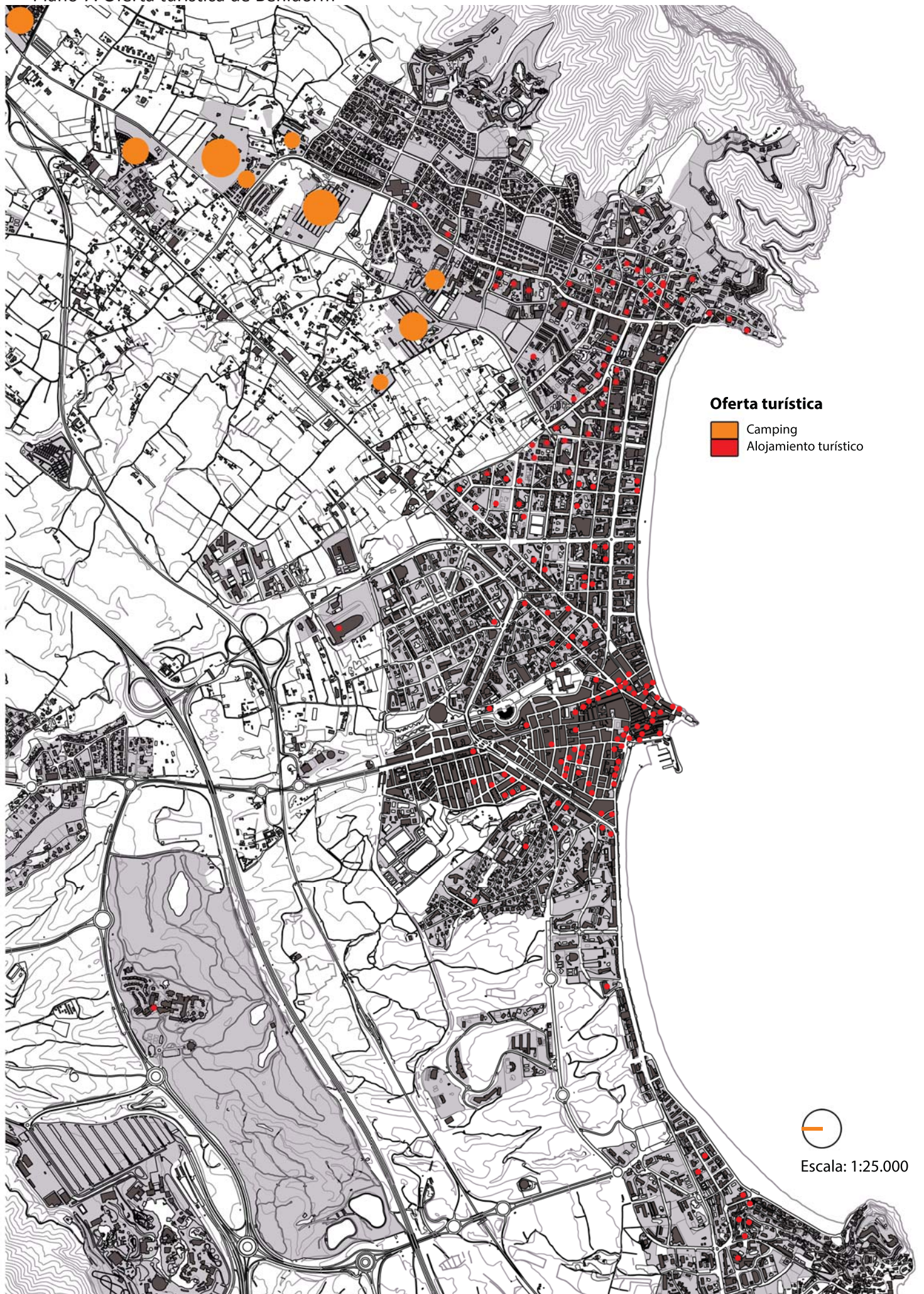
Hay autores (Ivars y otros, 2012) que defienden que la expansión que se está desarrollando actualmente sobre los diversos ejes viarios principales carece de un planeamiento innovador y lo confrontan con el planeamiento que fijó las bases de la ciudad turística actual. Reconocemos que la planificación inicial supo adelantarse a la vorágine de transformaciones urbanas que traería el turismo y las ordenó y reguló previamente. Sin embargo, desde nuestro punto de vista, ninguno de los dos planeamientos merece tal calificativo ya que un planeamiento que se desentendió completamente de organizar y distribuir las distintas funciones urbanas básicas por el tejido urbano no puede ser nunca considerado como innovador.

Las características esenciales de Benidorm son la alta densidad, la verticalidad y la concentración de las edificaciones (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010; Ivars y otros, 2013). Este tipo de construcciones se llevan a cabo en los ensanches en cuadrícula y se contraponen a la morfología y tipología existente en el casco antiguo. Estos crecimientos se organizan a ambos lados del núcleo histórico, aunque con mayor relevancia en la Playa de Levante por tratarse de una planicie en pendiente en la dirección perpendicular a la costa (Ivars y otros, 2012). En la Playa de Poniente, por ser un terreno más escarpado, dicho desarrollo se limita a la primera línea. Esta tipología de edificación abierta distribuida en parcela, también se utiliza en las zonas próximas a La Cala de Finestrat y en las estribaciones de Serra Gelada (Baños Castiñeira, 1999). Esta tipología edilicia de rascacielos, situada en la trama urbana de Benidorm, es la que representa la imagen de Benidorm en la que se crea un efecto pantalla que imposibilita la visión del mar desde el interior de la zona urbana y, como resultado, una sensación de congestión (Baños Castiñeira, 1999). Imagen que ha generado varias críticas al modelo, como la del catedrático de economía Josep Oliver:

“Un hom pot acceptar Benidorms a preus tunisians o turcs, pero no pot admetre una construcció massiva i un deteriorament notori del paisatge a preus europeus” (Pie y otros, 2005, p. 358).

Crítica que no compartimos, pues es verdad que tiene un mayor impacto visual, desde el punto de vista del individuo de a pie, por la rotundidad y verticalidad de la propuesta, pero, sin embargo, es mucho más respetuoso con el territorio y su paisaje pues ocupa mucha menor superficie que el manto de unifamiliares que haría falta para alojar a una misma cantidad de usuarios.

A diferencia de los modelos de crecimiento basados en la *Dispersión*, muy comunes en las zonas costeras, Benidorm ofrece un modelo urbano concentrado de alta densidad que es más



eficiente ambientalmente respecto al uso de energía, agua y suelo; menos dependiente del transporte privado; y más atractivo para un turista desestacionalizado (Ivars y otros, 2013). Sin embargo, Benidorm también hace uso del *Modelo Disperso* en diversas zonas del tejido urbano.

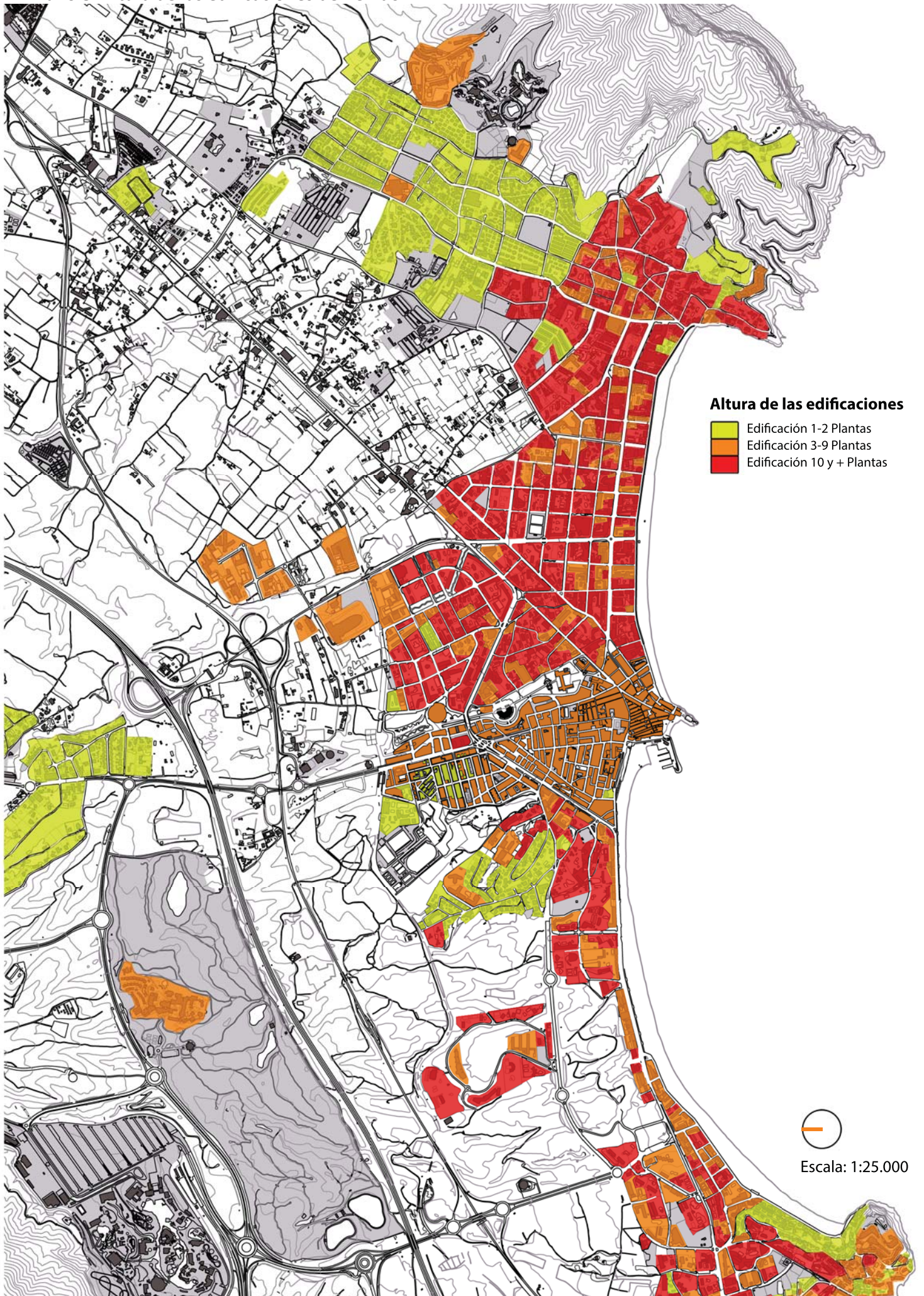
El desplazamiento a pie por Benidorm se convierte en uno de sus mayores atractivos turísticos, lo que pone de manifiesto la importancia de la atracción que generan los espacios urbanos debido a su diversidad. Espacios que, además, se pueden ver enriquecidos por la realización de actividades planificadas a lo largo del día y que confieren a la calle la condición de escenario donde no dejan de suceder novedades (Iribas, 2000).

Una de las mayores virtudes de Benidorm es que el peatón adquiere el papel principal y se impone sobre el coche. Ello es posible debido a que una gran cantidad de los visitantes (tres cuartas partes) se desplazan en transporte colectivo y los que no, pueden prescindir de él en el área urbana, pues se trata de una ciudad compacta y densa donde tanto la oferta hotelera como la comercial están distribuidas por toda ella. De esta manera, las distintas necesidades son cubiertas en todas las zonas urbanas (Iribas, 2000).

Sin embargo, la ciudad necesita que se acometan intervenciones que mejoren el tejido urbano con el objetivo de potenciar su urbanismo como recurso turístico y de ofrecer unos espacios públicos de mayor calidad a sus habitantes (Ivars y otros, 2012).

Vamos a analizar el municipio litoral a la escala 1:25.000 según los cuatro parámetros que hemos seleccionado: dotaciones, alojamiento turístico, altura de la edificación y límites entre lo urbano y lo rural.

Respecto a las dotaciones (Plano 6), lo primero que llama la atención es que no han sido planificadas y que han tenido que ser ubicadas a posteriori en paquetes funcionales en las zonas periféricas, pues las zonas centrales ya habían sido completamente invadidas con un uso que respondía a la demanda turística generada. El caso más significativo es la implantación de los equipamientos escolares, los cuales aparecen agrupados en parcelas colindantes. Estos son los casos de los tres colegios que aparecen juntos en el entorno de la estación del tranvía, en la parte más interna de la zona de patrón compacto, o el Complejo "Salt de l'Aigua", donde hay hasta cinco centros educativos juntos, los cuales, además, están separados de la zona urbana. En las proximidades de dicho complejo encontramos otra zona dotacional aislada conformada por los Juzgados, el Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas y el Parque de Bomberos. Las dotaciones deportivas también están en el perímetro de la zona urbana (Ciudad Deportiva Guillermo Amor) cuando no aisladas en las afueras, como el Palau d'Esports o el Trinquet. Esta distribución de las dotaciones genera una nefasta accesibilidad a todas ellas, que exige el uso de vehículos (ya sea privado o colectivo). La otra situación llamativa es la inexistencia de dotaciones en todo el ensanche en cuadrícula de Levante (únicamente encontramos una iglesia). Las dotaciones culturales están concentradas en el eje del Parque del Barranco de la Aigüera y en el eje Dr. Severo Ochoa de la zona de Levante. En este eje es donde se encuentran las pocas dotaciones que tiene toda esta zona de la ciudad. En cuanto a las dotaciones del transporte,



Altura de las edificaciones

- Edificación 1-2 Plantas
- Edificación 3-9 Plantas
- Edificación 10 y + Plantas



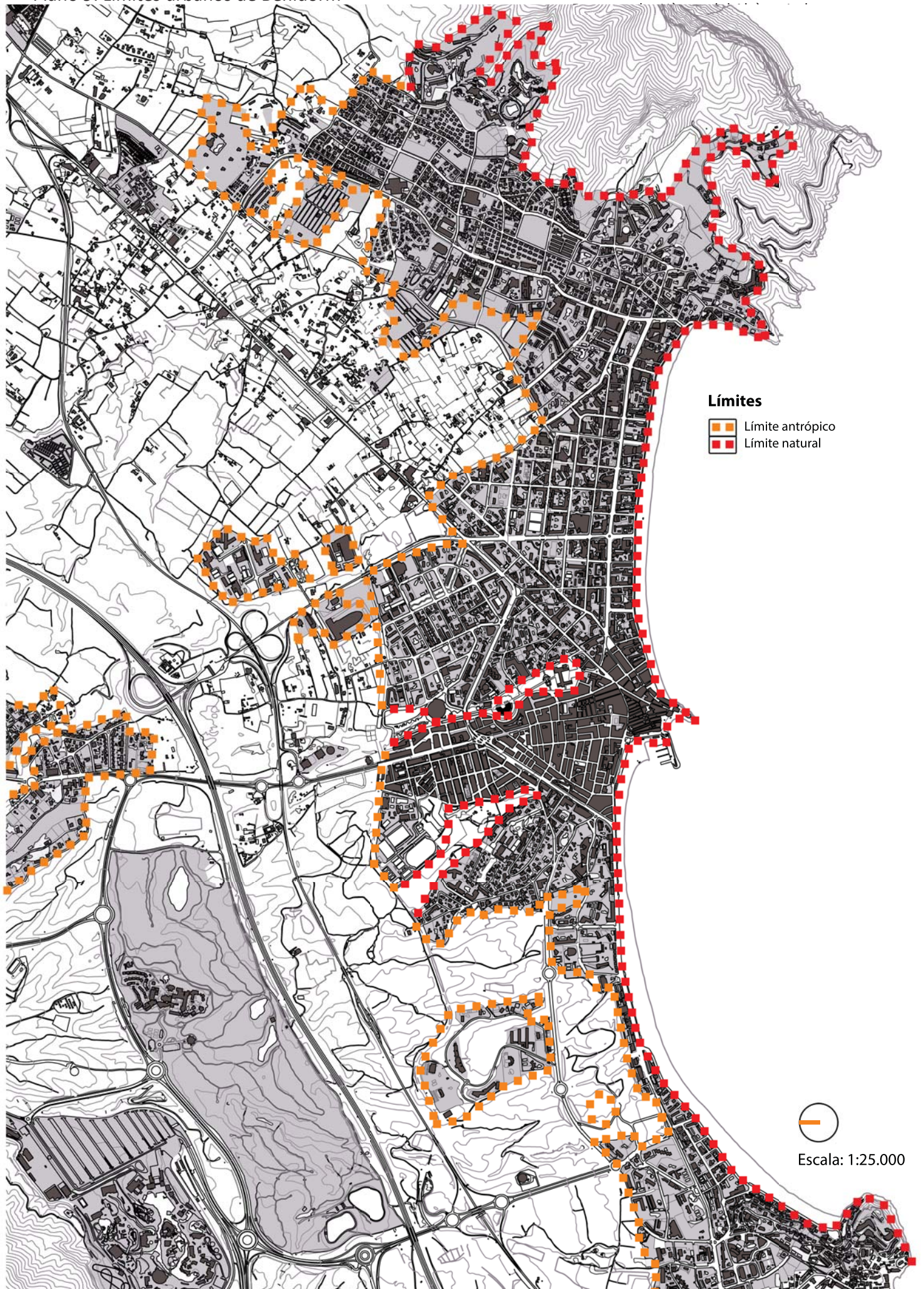
Escala: 1:25.000

encontramos la estación de autobuses en las afueras y una infraestructura férrea (tranvía) con una estación en la zona urbana y tres apeaderos dentro del término municipal. Las dotaciones para enriquecer la oferta turística se sitúan en el perímetro de la zona urbana (falda de la Serra Gelada) y en actuaciones aisladas en el interior del territorio con o sin promoción inmobiliaria aparejada.

Si analizamos la oferta turística de Benidorm (Plano 7) observamos que tiene una gran cantidad de alojamientos hoteleros (139 de diferente categoría y 34 edificios de apartamentos turísticos) y de campings (10)⁸. Los edificios de uso turístico se distribuyen principalmente en el núcleo histórico, y su entorno cercano, y en todo el ensanche en cuadrícula de la zona de la Playa de Levante que va de éste hasta la ladera de la Serra Gelada, El Rincón. También se debe destacar el grupo de edificaciones hoteleras en la expansión de la zona de La Cala. Por otro lado, los campings se encuentran todos agrupados en la zona interior del espacio urbano que ha crecido siguiendo la directriz paralela a la Serra Gelada. Éstos tienen una superficie ocupada que difiere significativamente de unos a otros.

Desde el punto de vista de la altura de las edificaciones (Plano 8), detectamos distintos elementos que son bastante interesantes. Por un lado, observamos que en el tejido urbano con un *Patrón Denso* o *Compacto* la altura se encuentra en una escala de ciudad media con edificación entre 3 y 9 plantas a excepción de una torre que funciona como hito en un encuentro de grandes vías y de unas manzanas residenciales donde confluyen dos tramas diversas. Además, en esta zona también encontramos edificación de dos plantas en las escuelas pegadas a la ciudad deportiva y en un chalet aislado en parcela de primera línea de costa. Por otro lado, se observa que la mayor parte del crecimiento hacia el Este, ejecutado con el ensanche en cuadrícula, se realiza mediante edificación en altura aislada en parcela, destacando la gran cantidad de edificios que tienen 10 o más plantas. En esta zona se observa una pequeña isla de viviendas unifamiliares en la primera línea de costa que son un ejemplo de la tipología llevada a cabo en el primer crecimiento de Benidorm, el que se inicia colonizando los mejores emplazamientos, posiblemente previo a la aprobación del PGOU de 1956. En este ensanche, el Este, hay también cuatro agrupaciones de viviendas unifamiliares que se encuentran en zonas interiores. También es conveniente destacar las dos apropiaciones de los emplazamientos con valores paisajísticos (La Cala y El Rincón) con viviendas unifamiliares. En el caso del crecimiento hacia el Oeste, hasta llegar a La Cala, las edificaciones se distribuyen a partes iguales entre las dos categorías de edificios en altura (los de 3-9 plantas y los de 10 y más plantas). Por otro lado, es destacable que, pese a que la imagen que se transmite de Benidorm es la de ser un municipio de alta densidad y verticalidad, encontramos dos amplias zonas de viviendas unifamiliares en contacto con su tejido urbano. Una es una urbanización que linda con la zona de *Patrón Denso* y *Compacto* y que tiene una trama orgánica. Estas viviendas, por su localización, deben pertenecer a residentes permanentes que se han decantado por este tipo de vivienda. La otra zona es un gran manto de viviendas unifamiliares que, en continuidad con la trama ur-

8. Benidorm Plano Turístico. Editado por el Ayuntamiento de Benidorm. Concejalía de Turismo. Datos de diciembre 2014.



Fuente: Elaboración propia. ©INSTITUT CARTOGRAFIC VALENCIA

vana proveniente de la costa, se distribuyen en la zona interior donde también se encuentran situados los campings. Las otras zonas reseñables son el complejo asociado al campo de golf y las urbanizaciones en el interior del territorio que son la extensión en el término municipal de Benidorm de las surgidas en el término de la Nucia aprovechando la conectividad de la CV-70.

Respecto a los límites entre lo urbano y lo rural (Plano 9), observamos que hay un límite natural conformado por la línea de costa y la Serra Gelada, aunque en ésta se han llegado a colonizar ciertas partes (la zona más elevada de su encuentro con el mar, y la falda de la montaña en contacto con la zona urbana). Hay otros dos límites naturales interesantes pues introducen el espacio rural dentro del perímetro urbano, como son el Parque en el Barranco de la Aigüera y la zona entre la urbanización con trama orgánica y la Ciudad Deportiva. En cuanto a los límites antrópicos, se debe destacar la vía del tren cuyo recorrido contiene el crecimiento en la parte más interna del núcleo urbano.

3.1.4. Diagnóstico

En el apartado 1.2 de este trabajo se han identificado las características propias e imprescindibles para catalogar un espacio urbano como ciudad. Si contrastamos el caso de Benidorm con cada una de estas características observamos que se cumple la mayoría de ellas, pero no todas (Tabla 16). Las que no se cumplen en todo el conjunto urbano son las correspondientes a los elementos de centralidad (espacio público y dotaciones) y la escala humana.

Respecto a la primera característica, la localización de los espacios públicos y las dotaciones, no se han planificado para dotar de estructura al tejido urbano, sino que son el resultado de lo no construido y, en el caso de las dotaciones, se han de situar en el borde de lo ya construido. La segunda característica que no se cumple es resultado de esta ausencia de planificación que genera que en muchos de los barrios no se encuentren localizadas las funciones de la vida urbana cotidiana, lo que supone mayores distancias para acceder a ellas y una dependencia del automóvil o de la red de transporte público en los casos en que existe conexión.

A pesar de que no cumple con todas las características que identifican el concepto de *Ciudad*, el crecimiento urbano experimentado por Benidorm ha tenido como referencia el modelo de la *Ciudad Doméstica* como se puede observar en la Tabla 17. Esto se manifiesta en las manzanas de la zona de expansión en las cuales se produce una mezcla de edificación y vegetación repartidas libremente por el espacio de uso privado, lo que hace que no exista un espacio construido continuo y se pierda la función de la fachada como elemento delimitante del espacio público. Éste, por consiguiente, adquiere un carácter residual con una forma no diseñada resultado del espacio que ha quedado sin construir. Por consiguiente, la arquitectura prevalece sobre el urbanismo. Además, las dotaciones no están distribuidas uniformemente por el espacio urbano, sino que se materializan mediante paquetes dotacionales especializados (educativos, deportivos, ...) de gran escala. Por otro lado, el gran crecimiento en superficie y la distancia a las dotaciones genera una notable dependencia del vehículo (público o privado).

Tabla 16: Comparación entre Benidorm y las características que identifican al concepto de *Ciudad*

Características que identifican a la ciudad	Descripción	Benidorm
Espacio público	El espacio público vertebra y ordena el conjunto urbano en sus diversas unidades (manzana, barrio y ciudad). Es un espacio de relación que puede alojar una gran variedad de usos. Tiene una dimensión que le otorga monumentalidad.	Con carencias importantes
Servicios y Equipamientos	Dispone de los servicios mínimos de alcantarillado, suministro de agua, recogida de basura, ...	Si
	Dispone de los equipamientos necesarios para la vida cotidiana (institucionales, educativos, sanitarios, culturales, religiosos, deportivos y de ocio).	Si
Variedad de usos	Dispone de los una variedad de usos (residencial, comercial, dotacional y terciario) distribuidos en la trama urbana.	Sí
Elementos de centralidad	Elementos de centralidad (dotación o espacio público abierto) que ordena y jerarquiza la estructura urbana.	Con carencias importantes
Escala humana	El ciudadano debe ser la unidad de medida para proyectar y evaluar los espacios públicos y su relación con lo construido, las distancias existentes entre las distintas funciones cotidianas, etc.	No
Transporte público	Existencia de una red de transporte público que conecta los distintos barrios de la zona urbana.	Si
Protagonismo del peatón	El peatón se impone en el espacio público sobre el vehículo privado. Se incentivan desplazamientos a pie y las relaciones sociales de proximidad.	Si

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

Tabla 17: Características que cumple Benidorm respecto a los conceptos de *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*

Benidorm		
<i>Ciudad Pública</i>		<i>Ciudad Doméstica</i>
Artificialidad		Introducción de vegetación entre los edificios
Continuidad y compacidad del espacio construido		Discontinuidad del espacio construido
Espacio público acotado, delimitado, modelado y percibido como unidad		Espacio público no delimitado
Mezcla de usos		Usos separados
Espacio público vertebrador		Espacio público residual y amorfo
Relación de las viviendas con la calle		Dilución de la percepción de la calle

Unidades estructurantes de pequeña o mediana escala repartidas por la zona urbana		Unidades de gran escala que se especializan en un solo uso	X
Prioridad del peatón		Prioridad del Coche	X
Arquitectura supeditada al urbanismo		Protagonismo de la arquitectura	X

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

Si en vez de evaluar el municipio en su conjunto, lo hacemos por los diferentes patrones urbanos que en él se dan, observamos que hay partes que individualizadas sí que cumplirían las características que identifican a la ciudad (Tabla 18).

Tabla 18: Relación entre las partes que configuran Benidorm respecto a los patrones urbanos y el modelo de *Ciudad* que tienen como referencia

Partes que configuran el municipio de Benidorm	Patrón urbano	Referencia del Modelo de <i>Ciudad</i>	Cumple concepto de <i>Ciudad</i>
Núcleo histórico fundado en contacto con la costa	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
Crecimiento vinculado al núcleo existente	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
	<i>Disperso</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>	No

Fuente: Elaboración propia

Si, en cambio, analizamos el municipio de Benidorm centrándonos en la influencia que tiene el turismo sobre él y como esto repercute en su relevancia territorial, y lo comparamos con la clasificación de espacios litorales identificados por el geógrafo Josep Antoni Donaire (2005), observamos que hay dos tipos urbanos distintos en el municipio (Tabla 19). Por un lado, está el núcleo urbano de Benidorm que se encuentra a caballo entre dos tipos: la *Ociourbe* y la *Ciudad Identidad*. El primero, porque nace como una aproximación a la ciudad en la que su máxima preocupación es dar respuesta a las necesidades del ocio, dejando de lado las necesidades de la vida diaria y porque no tenía ninguna jerarquía sobre los municipios vecinos. El segundo, porque evoluciona y suple las carencias dotacionales y configura una imagen representativa que lo identifica a partir del desarrollo urbano materializado mediante la construcción de rascacielos. Por otro lado, el “Área del Parque Temático Benidorm-Finestrat” que es un Espacio Recreativo de Soporte, pues se trata de una actuación en la cual se ha situado un equipamiento para el ocio que requiere de una gran superficie y que su realización va acompañada de la construcción de una o varias urbanizaciones residenciales.

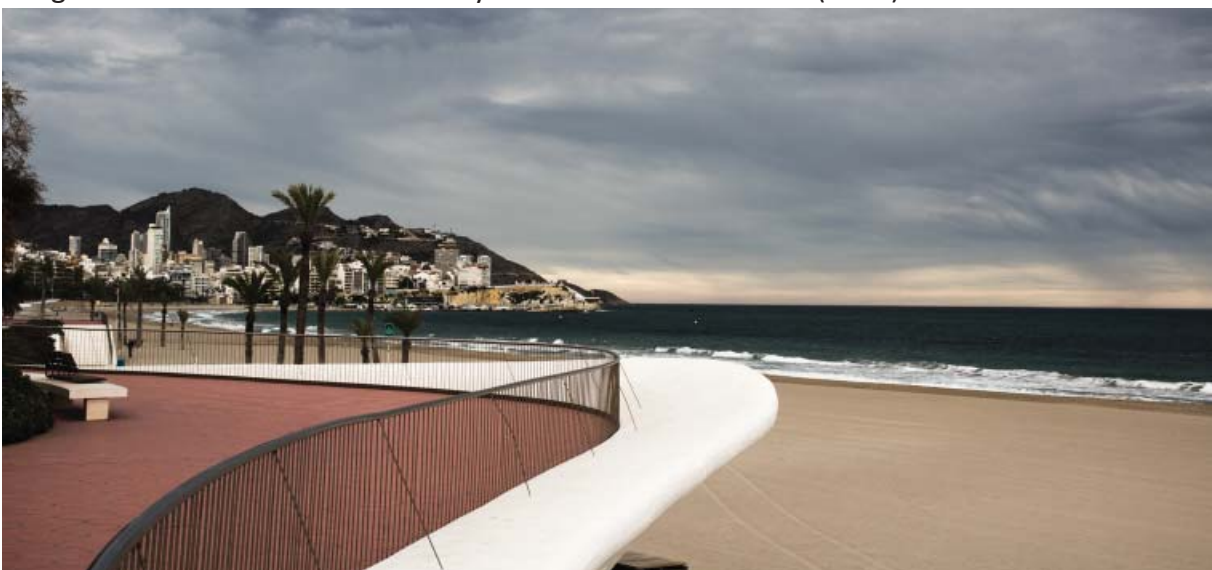
Si, por el contrario, analizamos Benidorm como destino turístico (Tabla 20), éste responde al tipo *Integral Extensivo* que se caracteriza por un crecimiento planificado, comandado por la administración pública local, basado en ofertar aquello que se prevé que sea la demanda futura y en el cual tanto el desarrollo urbano como el negocio turístico ha sido promovido por la iniciativa privada.

Imagen 35: Vista de pájaro de Benidorm (2016)



Fuente: Bing Maps

Imagen 36: Paseo marítimo de la Playa de Poniente. Benidorm (2016)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Tabla 19: Características de los espacios litorales en el término municipal de Benidorm

Características de los espacios del litoral	Benidorm	Área del Parque Temático Benidorm-Finestrat
Espacio antrópico/natural	Espacio antrópico	Espacio antrópico
Espacio urbano/rural	Espacio urbano	Espacio urbano
Núcleo histórico/exnovo	Expansión de núcleo histórico vinculada al turismo	Espacio urbano con función recreativa y residencial
Actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo.	Actividad económica relacionada con el ocio
Jerarquía en el territorio	Estructura el territorio	No estructura el territorio
Da respuesta a las necesidades del ocio	Si	Si
Cubre las necesidades de los residentes	Si	No
Cumple con las características de la ciudad	No (Tabla 16)	No
Funciones	Principalmente función residencial-turística	Función residencial-turística
Tipo de espacio litoral	<i>Ociourbe/Ciudad Identidad</i>	<i>Espacio Recreativo Soporte</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Donaire (2005)

Tabla 20: Características del tipo de destino turístico litoral que es Benidorm

Características de los destinos turísticos litorales	Benidorm
Relación de la oferta con la demanda	Oferta precede a la demanda
Análisis del entorno	Se analiza el entorno
Implicación de las administraciones públicas	Fuerte implicación de la administración local en la ordenación del espacio urbano. Ésta no encabeza pero supervisa las intervenciones
Tipo de iniciativa	Iniciativa privada
Tipo de desarrollo urbano llevado a cabo	Desarrollo estructurado: Sobre emplazamiento turístico se interviene el mínimo necesario para potenciar sus características intrínsecas y con ello posicionar y reforzar su imagen de marca
¿Quién controla el negocio turístico?	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada
Tipo de espacio turístico litoral	<i>Integral Extensivo</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Callizo Soneiro (1991)

Por consiguiente, Benidorm tuvo como objetivo el transformarse en un destino turístico de “sol y playa” en el que se apostaba por reproducir las cualidades urbanas de las ciudades. Sin

embargo, su enfoque inicial basado únicamente en la provisión de servicios de ocio, dejando de lado la planificación de las funciones imprescindibles para la vida cotidiana, ha entrado en contradicción con el gran crecimiento urbano experimentado y con las necesidades de los residentes que fueron atraídos por las posibilidades de trabajo resultado de dicha expansión. Así pues, el municipio se ha debido de proveer a posteriori de aquellas funciones requeridas por los trabajadores de los servicios turísticos ofertados que han establecido aquí su residencia. Sin embargo, al no haberseles tenido en cuenta desde el inicio en la planificación de usos del municipio, únicamente se han podido paliar las carencias dotacionales en aquellos lugares no colonizados previamente por el sector turístico. Es por ello, que la carencia dotacional y de espacios públicos únicamente se ha podido subsanar mediante su materialización en el perímetro de lo construido. En consecuencia, no vertebran ni dotan de centralidad al tejido urbano debido a su localización perimetral, sino que se convierten en nodos, emplazamientos que por las funciones que alojan son puntos a los que dirigirse (Lynch, 1977).

Por todo ello, porque las necesidades de los ciudadanos surgieron después de las necesidades de los turistas, que fueron tenidas en cuenta desde el inicio, no se ha tomado la escala humana como unidad de medida en el desarrollo del municipio. Así pues, las dos carencias que es necesario cubrir para que Benidorm sea una ciudad (la ausencia de elementos de centralidad y la no escala humana) se solucionarían con la creación de espacio público y el desplazamiento de las dotaciones requeridas por la ciudadanía a localizaciones centrales del municipio. Dichas intervenciones requerirían la sustitución de ciertos edificios residenciales, situados en emplazamientos centrales del conjunto urbano, por espacio público y por las dotaciones que son necesarias en algunos barrios del municipio. Sin embargo, si se pudieran cumplir, mediante estas actuaciones, con todas las características identificadas del concepto de *Ciudad*, se debe tener en cuenta que obtendríamos una ciudad del tipo *Doméstica* pues ha sido el modelo de *Ciudad* tomado como referencia (Tabla 17). Es decir, obtendríamos una ciudad con discontinuidades del elemento construido por la introducción de vegetación entre los edificios, con un espacio público no planificado y cuya forma es resultado de lo no construido, con la agrupación de unidades de gran escala con el mismo uso repartidas por el tejido urbano y con predominio del vehículo privado y de los edificios singulares.

3.1.5. Propuestas de intervención urbana

Se debe fijar el borde urbano actual como límite con el espacio rural y en el *Espacio Paraurbano* circundante a éste se deberían llevar a cabo acciones encaminadas a dotarle de una cierta estructura que le permitiera actuar como un *Espacio de Transición* entre lo urbano y lo rural. Como el espacio rural está fuertemente fraccionado por las diversas infraestructuras del transporte (vía férrea y vías de automóviles), el lugar donde adquiere mayor relevancia la configuración de este espacio intermedio es en la zona de confluencia de lo urbano con el espacio rural de la Serra Gelada. Este elemento montañoso es la principal zona verde del entorno de Benidorm, por lo cual se debería integrar a la estructura verde que conectara los distintos

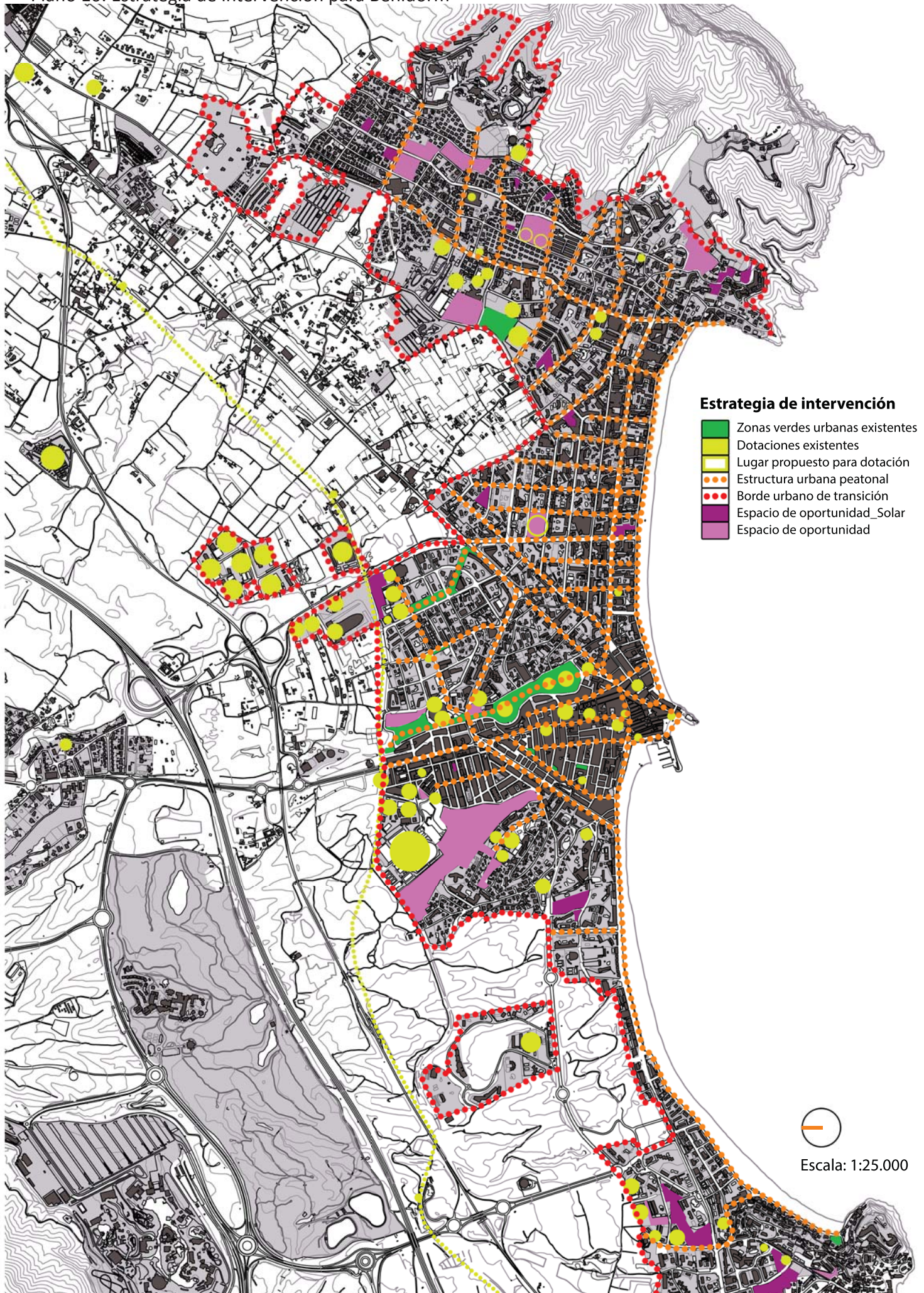
espacios con vegetación del interior de la zona urbana. La otra zona verde que debe adquirir un papel central en la estructura del tejido urbano es el Parque del Barranco de la Aigüera que introduce el espacio rural en el interior de lo urbano.

El gran problema de Benidorm no es la carencia de dotaciones sino la ausencia de centralidades repartidas por la trama urbana, que las dotaciones, los espacios públicos de calidad y las zonas verdes proporcionan. La apuesta decidida por transformar un pueblo de pescadores en un destino turístico de referencia, ha hecho que el usuario que se tuvo en mente para planificar el municipio fuera el turista en lugar del residente, lo que hizo que existiera una auténtica ausencia de planificación de la distribución de los usos dotacionales por el núcleo urbano. Por lo tanto, las necesidades dotacionales que surgieron a medida que la gente fue fijando su residencia en el municipio sólo se han podido ir paliando mediante la construcción de éstas en los espacios disponibles; es decir, en el perímetro urbano, toda vez que se había ocupado la totalidad del espacio urbano para alojar a los futuros visitantes.

En consecuencia, el único modo de generar estas centralidades sería a partir del esponjamiento de ciertas zonas residenciales para situar los elementos que dotan de centralidad y estructura al tejido urbano. Sin embargo, como no hay carencias dotacionales, pero sí de proximidad a ellas, la construcción de éstas en los espacios generados por los esponjamientos para aproximarlas a la ciudadanía generaría la duplicidad de algunas de las actuales. Así pues, la solución de reubicar las dotaciones es muy compleja pues requiere la compra de edificios residenciales para su demolición y el coste de construcción de unas dotaciones ya existentes. Por lo tanto, si se optara por los esponjamientos, sería para alojar nuevos espacios públicos o zonas verdes.

Antes de llevar a cabo unas intervenciones tan agresivas, se debería optar por otras soluciones como la identificación de áreas degradadas u obsoletas donde se pudiera materializar la creación de estos puntos de centralidad. En todo caso, si se optara por la realización de nuevas dotaciones, éstas deberían tener un tamaño pequeño o mediano para no generar discontinuidades en la trama urbana. Soluciones completamente contrarias a las realizadas hasta la fecha, donde si nos fijamos en las dotaciones educativas se han creado clústeres desconectados de los lugares residenciales, como si de polígonos industriales se tratara.

En el Plano 10 se muestra la estrategia de intervención propuesta. Por un lado, se indican las dotaciones existentes (salvo las del ámbito turístico y de ocio) y las zonas verdes urbanas existentes de uso público. De éstas últimas, las dos que tienen mayor relevancia son la del Parque del Barranco de la Aigüera, que introduce el espacio rural hasta el corazón del municipio, y la zona verde que conecta la rotonda de acceso de la Avenida Europa con los dos colegios y la escuela de infantil. Al tratarse de manzanas con edificación aislada en parcela, el resto de la parcela se colmata con zona verde, pero de uso privado de manera que los usuarios que son propietarios no perciben la ausencia de espacios verdes públicos. Por otro lado, se ha marcado el borde urbano del municipio, de gran importancia pues en él se debe de llevar a cabo actuaciones que generen una transición entre el espacio urbano y el rural de manera que se fije el primero y se estructure el segundo.



Estrategia de intervención

- Zonas verdes urbanas existentes
- Dotaciones existentes
- Lugar propuesto para dotación
- Estructura urbana peatonal
- Borde urbano de transición
- Espacio de oportunidad_Solar
- Espacio de oportunidad



Escala: 1:25.000

La red peatonal propuesta busca enfatizar los recorridos longitudinales y transversales del municipio. Respecto a los primeros, existe un único recorrido, que corresponde con el paseo marítimo de la Playa de Poniente, el cual se duplica cuando confluye con el núcleo histórico. De este modo, en la Playa de Levante además del paseo marítimo, tiene mucha relevancia comercial la Avenida del Mediterráneo. Respecto a los recorridos transversales, buscan potenciar la relación entre el interior del municipio y la costa, y conectar las zonas dotacionales, que están en el perímetro urbano. En la falda de la Serra Gelada adquiere mucha relevancia la Avenida Ametlla de Mar/Avenida Dr. Severo Ochoa, pues es la que acoge la función comercial de esta zona residencial de baja densidad y, en consecuencia, la que la estructura.

También se han identificado espacios de oportunidad que podrían acoger las carencias dotacionales, de espacios públicos, de zonas verdes, etc. Se han diferenciado dos tipos: los solares, que tienen un tamaño reducido y están supeditados a la trama urbana, y los que tienen un gran tamaño y podrían ser utilizados para la realización de espacios verdes públicos a escala de barrio o de municipio, además de poder acoger dotaciones carentes.

De estas últimas, se han propuesto dos zonas para la implantación de dotaciones. Una acogerá el Centro Cultural de Benidorm que está en construcción con las obras paradas en búsqueda de financiación para terminarlo⁹. La otra zona propuesta es una gran parcela en la zona de viviendas unifamiliares en el entorno de la Avenida Dr. Severo Ochoa donde, además de espacio público y zonas verdes, se pudieran materializar dotaciones sanitarias, deportivas o culturales que son carentes en esta zona.

Finalmente, cabe enfatizar la importancia que debe adquirir el gran espacio degradado y sin uso situado junto de la Ciudad Deportiva Guillermo Amor como parque urbano del municipio. Éste, que se está realizando en la actualidad, debe propiciar la relación transversal entre las dos zonas urbanas que le son tangenciales e introducir el espacio rural dentro de la trama urbana, de manera que se conecte con el *Espacio Paraurbano* circundante.

9. Noticias consultadas el 24-02-2017: <http://www.diarioinformacion.com/benidorm/2012/05/20/centro-cultural-benidorm-sueno-faraonico-pesadilla/1255679.html> /<http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/alicante/2016/12/23/585ce32546163f57578b4637.html>

Imagen 37: Vista de Pájaro de la Playa de Gandia (2016)



Fuente: Bing Maps

Imagen 38: Paseo marítimo de la Playa de Gandia



Fuente: Renée Butler

3.2. GANDIA

Gandia ha ido aumentando su importancia en el sistema urbano valenciano hasta llegar a superar a ciudades que tenía por delante a inicios del siglo XX como Alcoi, Sueca, Alzira y Xàtiva. Esta adquirida relevancia estuvo motivada por la explotación del recién construido puerto, la explosión del turismo a partir de las décadas de 1960 y 1970, y su consolidación como capital comercial para los municipios y las comarcas vecinos. Sin embargo, el turismo actual que tiene Gandia ha quedado prácticamente limitado a la zona del núcleo litoral, sin que exista un aprovechamiento suficiente del entorno natural ni de la historia del territorio en el que se encuentra para crear oferta complementaria al turismo de “sol y playa” (Peñín, 2015).

Gandia, que tiene alrededor de 75.000 habitantes (enero 2016), está dividida en dos núcleos urbanos conectados débilmente entre sí: uno, el histórico con un carácter comercial y cultural; y otro, el situado en el litoral, en el cual predomina la función turística. Pese a ello, la importancia del municipio es reconocida por los más de once municipios que se encuentran a su alrededor, conformando con ellos un área metropolitana de modelo “multijerárquico semirreticular” (Pujadas y Font, 1998) del cual es el núcleo central. Además, es tal la confluencia de sinergias que se genera en el área metropolitana capitaneada por Gandia, que sobre ella no sólo gravita el resto de municipios de la comarca sino también las comarcas vecinas (Peñín, 2015).

3.2.1. Análisis histórico

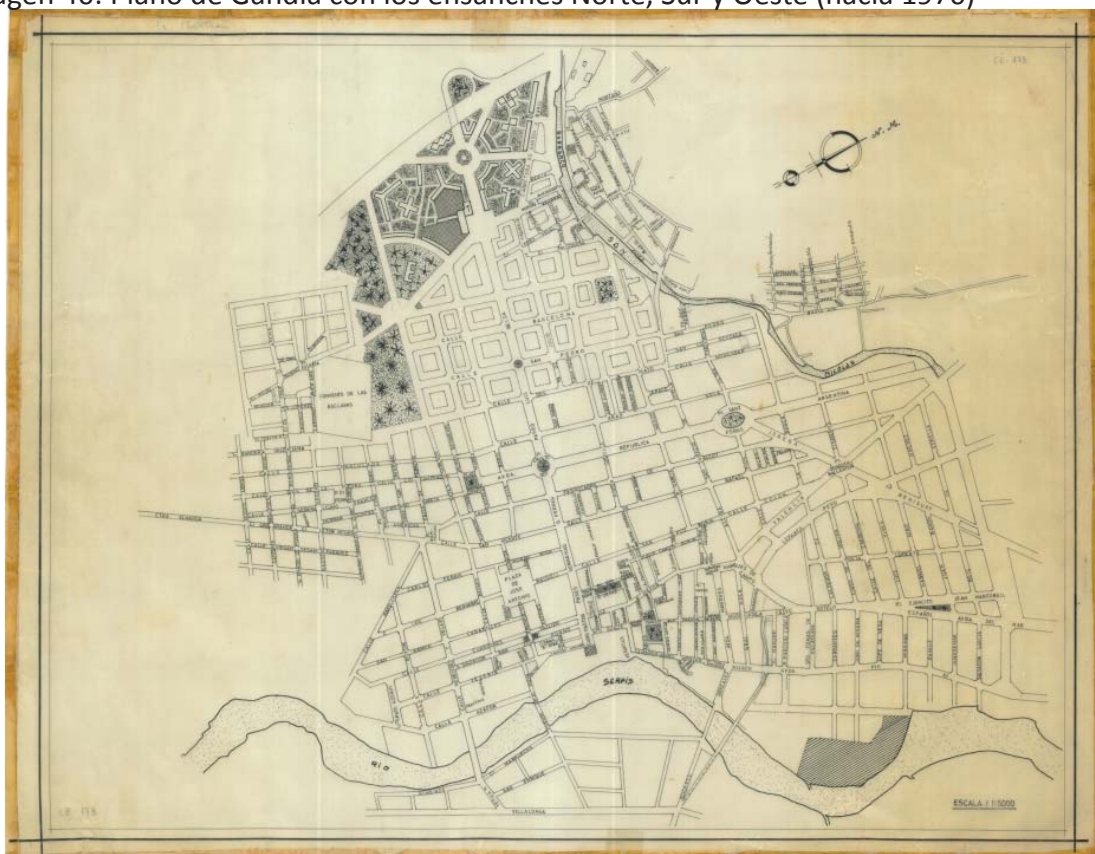
En el territorio en el cual se encuentra Gandia se han encontrado restos arqueológicos de civilizaciones que lo habitaron hacen más de 50.000 años (Sòria, 2002). El origen del núcleo poblacional de Gandia podría remontarse a tiempo ibérico o romano, aunque no se han encontrado ningún resto que acredite la existencia de un núcleo en estas épocas (Novell, 2015a). La primera referencia al núcleo de Gandia surge en 1249, en el Llibre del Repartiment, tras la reconquista de los territorios musulmanes por Jaume I. Previamente a este acontecimiento, durante la época musulmana, el territorio de La Safor se estructura a partir de una red de agrupaciones de alquerías pobladas por bereberes provenientes del Magreb, que están al amparo de un conjunto de castillos distribuidos por el territorio. Estos castillos controlaban las principales vías de comunicación y servían de refugio para que la población de las alquerías se pudiera resguardar con su ganado ante los ataques enemigos. Uno de estos castillos, el de Bayrén, era el que protegía veinte de estos grupos de alquerías entre los que se encontraban dos que son los que se piensa que dieron origen a Gandia (Sòria, 2002). Sin embargo, a diferencia de la población musulmana distribuida por los conjuntos de alquerías, la población cristiana (catalanes y aragoneses) que repuebla el territorio tras la Reconquista se concentra en unos pocos de estos núcleos que, como resultado, adquieren características urbanas. Gandia fue uno de estos pequeños núcleos que, tras la Reconquista cristiana, fueron potenciados, en detrimento del resto, para organizar el territorio (Banyuls, 1986).

Imagen 39: Plano General de la Ciudad de Gandia y Proyecto de Ensanche (1877)



Fuente: Arxiu històric de la Ciutat de Gandia. CE-411 (Facilitado por Carles Miret)

Imagen 40: Plano de Gandia con los ensanches Norte, Sur y Oeste (hacia 1970)



Fuente: Arxiu històric de la Ciutat de Gandia. CE-173 (Facilitado por Carles Miret)

Gandia surge en contacto con el río Serpis, también llamado de Alcoi, y adquiere categoría urbana durante el reinado de Jaume II, el cual decide construir una muralla que proteja los otros tres lados no limitados por el río (Norte, Oeste y Sur) en 1305 y le otorga privilegios (como la construcción de un puente o el permiso para tener feria) con la intención de dársela a su hijo Pere, hecho que sucedió en 1323. En 1373, según el Censo de la Vila de Gandia, la trama urbana estaba configurada a partir de tres largas calles longitudinales que eran atravesadas transversalmente por callejuelas y algún callejón sin salida. A finales de este siglo, el XIV, y principios del XV, aumenta su relevancia política bajo el poder del duque Alfons el Vell, nieto de Jaume II. Tras su muerte y la de su hijo Alfons el Jove, en 1423, el ducado recae en distintos señores ausentes en el territorio hasta que es vendido por el rey de Aragón a la familia Borja en 1485. El auge de la economía agrícola basada en la caña de azúcar, ya potente bajo el ducado de Alfons el Vell, unido a la influencia renacentista traída por los Borja hizo que el núcleo urbano de Gandia se transformara y que aumentara el comercio, con el consiguiente aumento demográfico en el siglo XVI. Fruto de ello, las murallas de la ciudad son desbordadas y, tras la construcción de una factoría de tratamiento de la caña de azúcar en su exterior, aparecen en su entorno construcciones para acoger a la nueva población. Este crecimiento extra muros se organiza mediante calles principales que son paralelas a la muralla y que configuran una trama ortogonal con las secundarias. Posteriormente, bajo el ducado de Francesc de Borja, se realizó una segunda muralla para proteger todas estas nuevas construcciones (Banyuls, 1986; Sòria, 2002; Novell, 2015a).

Tras el esplendor económico mantenido durante el siglo XVI, la expulsión de los moriscos a principios del siglo XVII (1609) supondrá un fuerte impacto negativo en la economía de Gandia, muy dependiente de la agricultura, al perderse la mano de obra de quienes mayoritariamente trabajaban los campos, y crearse un vacío demográfico tanto en el ámbito urbano como, sobre todo, en el territorio rural. Esta circunstancia se vio agravada por la pérdida de cuota de mercado en la venta de la caña de azúcar al no poder competir con los precios provenientes de América. Esto, unido a una helada en 1745 y una plaga de langosta, hará que se sustituya por el cultivo de la morera y las manufacturas textiles. Posteriormente, la epidemia del gusano de seda hizo que se variara el cultivo a la viña y las hortalizas. En el siglo XIX, después de la Guerra del Francés, la seda es el motor económico de la comarca, pero con el paso del siglo pierde su relevancia y es sustituida por las pasas, las hortalizas y finalmente por el monocultivo de la naranja sobre 1920 (Banyuls, 1986; Sòria, 2002; Novell, 2015a).

La pérdida de la población morisca, unida a las oscilaciones de la actividad económica ligada a la agricultura, provocaron que la superficie de la ciudad amurallada tras el segundo cinturón fuera suficiente para albergar la población hasta mitad del siglo XIX. En 1880 se aprueba el Plan de Ensanche, que empieza con la demolición simbólica de las murallas a principios de 1881. El ensanche se realiza al Sur en torno al mercado de productos agrícolas (el Prado) siguiendo un desarrollo paralelo y perpendicular al límite antrópico eliminado, y manteniendo por tanto la trama ortogonal. Es también en 1881, cuando llega el ferrocarril Carcaixent-Gandia y dos años después, tras la construcción de un puente para salvar el río Serpis, cuando se prolonga

Imagen 41: Conducción de naranja al puerto de Gandia



Fuente: I. Laporta (Facilitado por Carles Miret)

Imagen 42: Viviendas unifamiliares en la Playa de Gandia (hacia década 1960)



Fuente: <http://www.playadegandia.com/galeria-de-fotos/fotos-antiguas-playa-gandia>

Imagen 43: Vistas aéreas del puerto de Gandia en distintas épocas



Fuente: (Banyuls, 1986, p. 82-83)

su recorrido hasta Denia, principal puerto exportador de pasas (Banyuls, 1986; Novell, 2015b; Peñín, 2015). Al mismo tiempo que se lleva a cabo el Ensanche Sur, una nueva área urbana configurada por edificaciones industriales y viviendas humildes surge, de manera espontánea y no planificada, en la parte Norte. Ésta ocupa el espacio rural que ha quedado entre las nuevas infraestructuras (carreteras y ferrocarril) y la Avenida del Mar (actual Av. de Alicante) (Novell, 2015b; Peñín, 2015).

La iluminación pública de las calles se produce en 1896 y la distribución de agua potable en 1892, aunque no se puede suministrar la cantidad necesaria hasta que se añade el agua proveniente del pozo de Beniopa en 1902. Entre 1920 y 1930 los dos Ensanches, el Norte y el Sur, continúan creciendo y a ellos se une el nuevo Ensanche en el Oeste, el cual tiene una planificación urbanística innovadora de raíces burguesas al aumentarse la anchura de las calles y las aceras, al introducirse árboles en ellas y al producirse una circulación rodada contigua. Estos Planes de Ordenación Urbana fueron redactados por el arquitecto municipal Joaquim Aracil en 1925. El Plan del Ensanche Oeste se articulaba en torno a una nueva avenida, la actual Av. República Argentina, de 26 metros de anchura que intersectaba perpendicularmente con el *Passeig de Germanies*, conformando una plaza en su cruce y, en el otro extremo, el Norte, se bifurcaba en una diagonal, Calle Xeresa, que se alargaba hasta encontrarse con la Carretera del Puerto. En el Ensanche Sur se proponía un ligero crecimiento, pero se apostaba por la expansión urbana en la parte Norte hacia el mar, partiendo del espontáneo Ensanche Norte anterior (Peñín, 2015).

Bajo la II República se lleva a cabo un gran desarrollo plasmado a través de la realización de infraestructuras urbanas higiénicas y culturales largamente prometidas como la red de alcantarillado, la red de agua potable, la reforma de calles, la reforma del Barranco de Sant Antoni, o la construcción de diversas escuelas y casas para personas con rentas bajas. Dichas transformaciones se pararon a consecuencia de la Guerra Civil y no se retomaron hasta pasada la posguerra (Banyuls, 1986; Novell, 2015b).

La irrupción del mercado de las naranjas en los años sesenta del siglo pasado, una vez superados las consecuencias de la Guerra Civil y el periodo de autarquía, atrajo mucha población que se instaló en los barrios de la periferia y en los núcleos urbanos próximos (Beniopa, Benipeixcar, Benirredrà y Santa Anna/Natzaret) que crecen para alojar a los nuevos habitantes. El crecimiento urbano de los núcleos alrededor de Gandia, unidos al de la propia ciudad, sobre todo en el Ensanche Oeste, hizo que las zonas urbanas de Beniopa, Benipeixcar y Benirredrà se juntaran con la de Gandia. Esto motivó que tres de los municipios (Beniopa, Benipeixcar y Santa Anna) fueran anexionados a Gandia en 1965. Sin embargo, pese a la también continuidad física con Gandia, el municipio de Benirredrà mantuvo su independencia administrativa. En cuanto a Gandia, sufrió una gran transformación no sólo en superficie sino también en altura. En el tejido urbano no sólo se permitió una mayor altura en las edificaciones que delimitaban el eje del *Passeig de Germanies*, sino que se produjo un aumento de alturas en el casco antiguo y en las zonas urbanizadas en las décadas anteriores como consecuencia de la presión que las actividades terciarias ejercieron sobre el suelo. El crecimiento urbano se realizó apoyándose

Imagen 44: Urbanización de la Playa de Gandia. Hotel Bayren (hacia 1959)



Fuente: (Perles Martí, 1981, p. 163)

Imagen 45: Vista aérea de Gandia con la Playa al fondo



Fuente: Imagen facilitada por Carles Miret

sobre los ejes de comunicaciones y quedará vertebrado por dos ejes perpendiculares: el *Passeig*, creado en el primer Ensanche, con una dirección Este-Oeste y la Avenida República Argentina, creada en el Ensanche Oeste, con dirección Norte-Sur. (Banyuls, 1986; Novell, 2015b).

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) se aprueba en 1969 y entre este año y 1974 se eliminan las vías férreas que constreñían el crecimiento de la ciudad. Dos años después, en 1976, se termina el nuevo ferrocarril con estación de carga en el Polígono de Alcodar y estación de pasajeros enterrada en el centro de Gandia (Peñín, 2015).

Por otro lado, es también durante los años sesenta del siglo XX cuando se produce la rápida urbanización de la playa como consecuencia de la construcción de viviendas de segunda residencia y del fenómeno socio-económico y urbanístico relacionado con el turismo. A finales de la década y principios de la de los años setenta, el descenso de la comercialización de la naranja desplazará las inversiones hacia la especulación inmobiliaria y el sector servicios centrado en cubrir las necesidades del turismo veraniego en el núcleo de la Playa (Banyuls, 1986; Sòria, 2002).

A tres tres kilómetros de Gandia, en el litoral se encuentra el Grau de Gandia, que tiene su origen en la Reconquista, y el Llavador que están situados a ambos lados de la desembocadura del río Sant Nicolau. Éstos núcleos empiezan a crecer en el cordón litoral hacia finales del siglo XIX con una población dedicada a la agricultura y la pesca. En 1884 se concedió el permiso para construir un puerto, empezándose a construir tres años más tarde en la desembocadura de este río. En 1892 el puerto comienza a funcionar, siendo inaugurado oficialmente un año después. Pese a ser promovido por políticos locales, después de dos transacciones pasó a manos de comerciantes ingleses con intereses en importar carbón para sus empresas filiales situadas en Alcoi. Éstos fueron los que lo financiaron, conjuntamente con la construcción de un ferrocarril que iba del puerto hasta Alcoi, a través de la compañía *Alcoy&Gandia Railway&Harbour*. Aunque se construye como infraestructura para importar materias primas, pronto se transformará en un puerto exportador al ofrecer la necesaria vía rápida para poder comercializar los productos perecederos (pasas, hortalizas y naranjas) que se cultivaban en el territorio (Banyuls, 1986; Sòria, 2002; Novell, 2015b; Peñín; 2015; Santatecla, 2015).

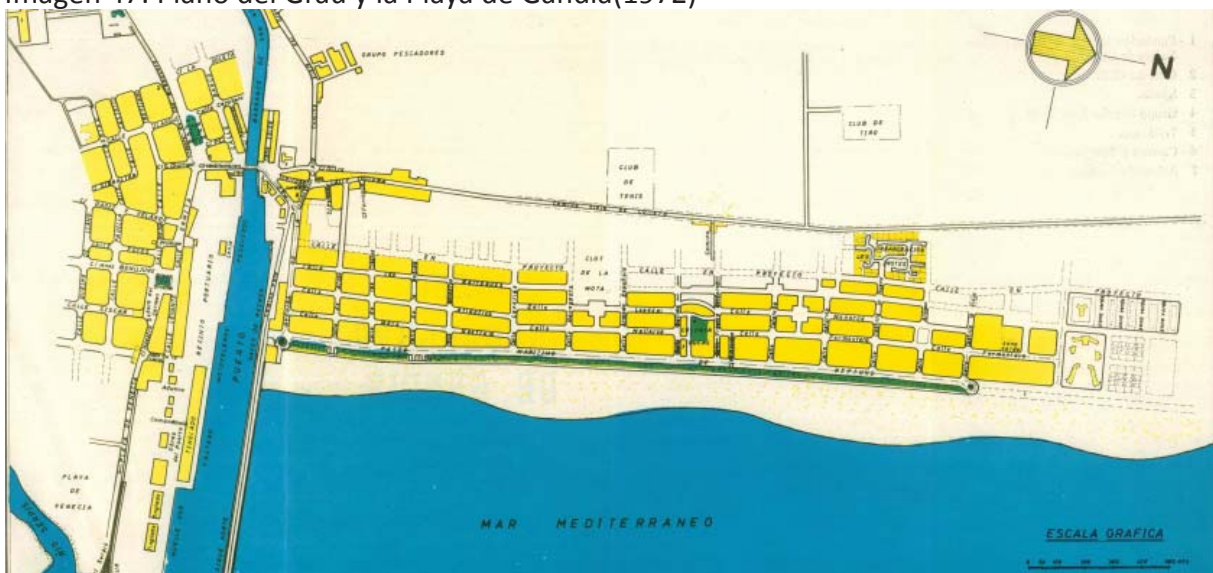
Aunque el fenómeno comercial es un motor de desarrollo de esta zona, será el turismo el que transformará completamente su espacio litoral. A partir de finales del siglo XIX y principios del XX es la burguesía industrial y comercial alcoyana, gracias a la conexión del Grau con Alcoi mediante el ferrocarril, y los exportadores y comerciantes gandienses o de los municipios cercanos los que empiezan a hacer uso de la playa (Banyuls, 1986; Sòria, 2002). Las primeras construcciones que aparecen allí son balnearios, casetas de madera temporales y algún chalet (el primero habría sido construido en 1909) (Peñín, 2015). En 1915 se urbaniza la Avenida de la Pau, que es paralela por la parte Norte al Puerto recientemente construido, en la cual ya aparecen las primeras residencias de veraneo. Esta avenida dará acceso al nuevo desarrollo, el Grau Nou, al conectarlo al barrio existente del Llavador. Las viviendas que en él se construyen tienen por lo general dos alturas y un jardín en la parte frontal o en la posterior y se disponen

Imagen 46: Gandia. Vista aérea, playa y puerto (1969)



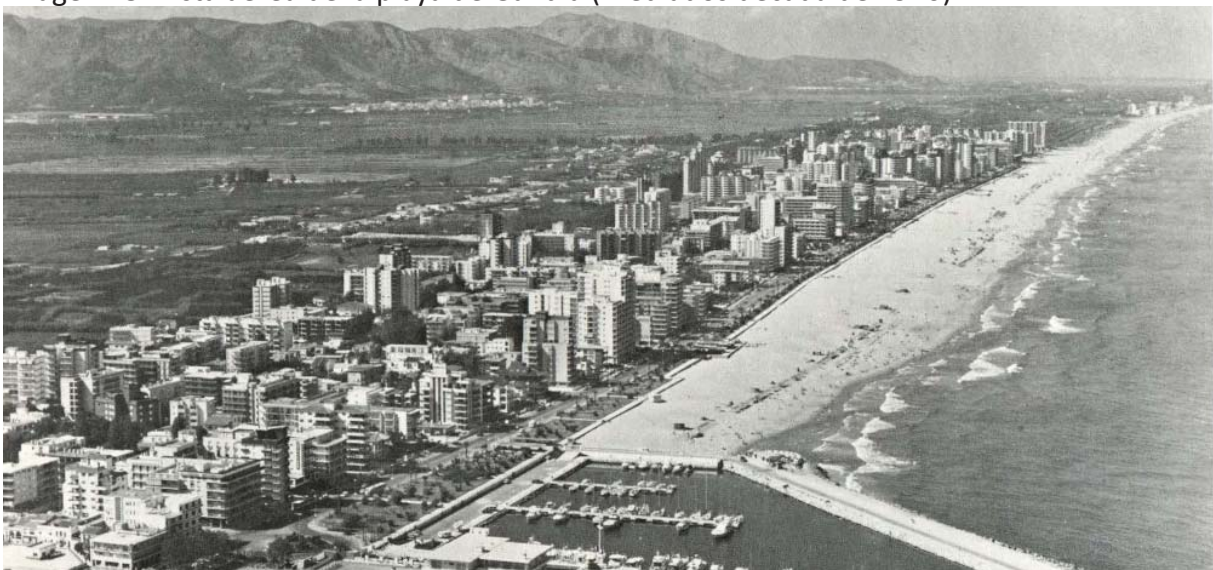
Fuente: Subirats Casanovas (<http://www.playadegandia.com/galeria-de-fotos>)

Imagen 47: Plano del Grau y la Playa de Gandia(1972)



Fuente: Arxiu històric de la Ciutat de Gandia. CE-418 (Facilitado por Carles Miret)

Imagen 48: Vista aérea de la playa de Gandia (Mediados década de 1970)



Fuente: (Perles Martí, 1981, p. 175)

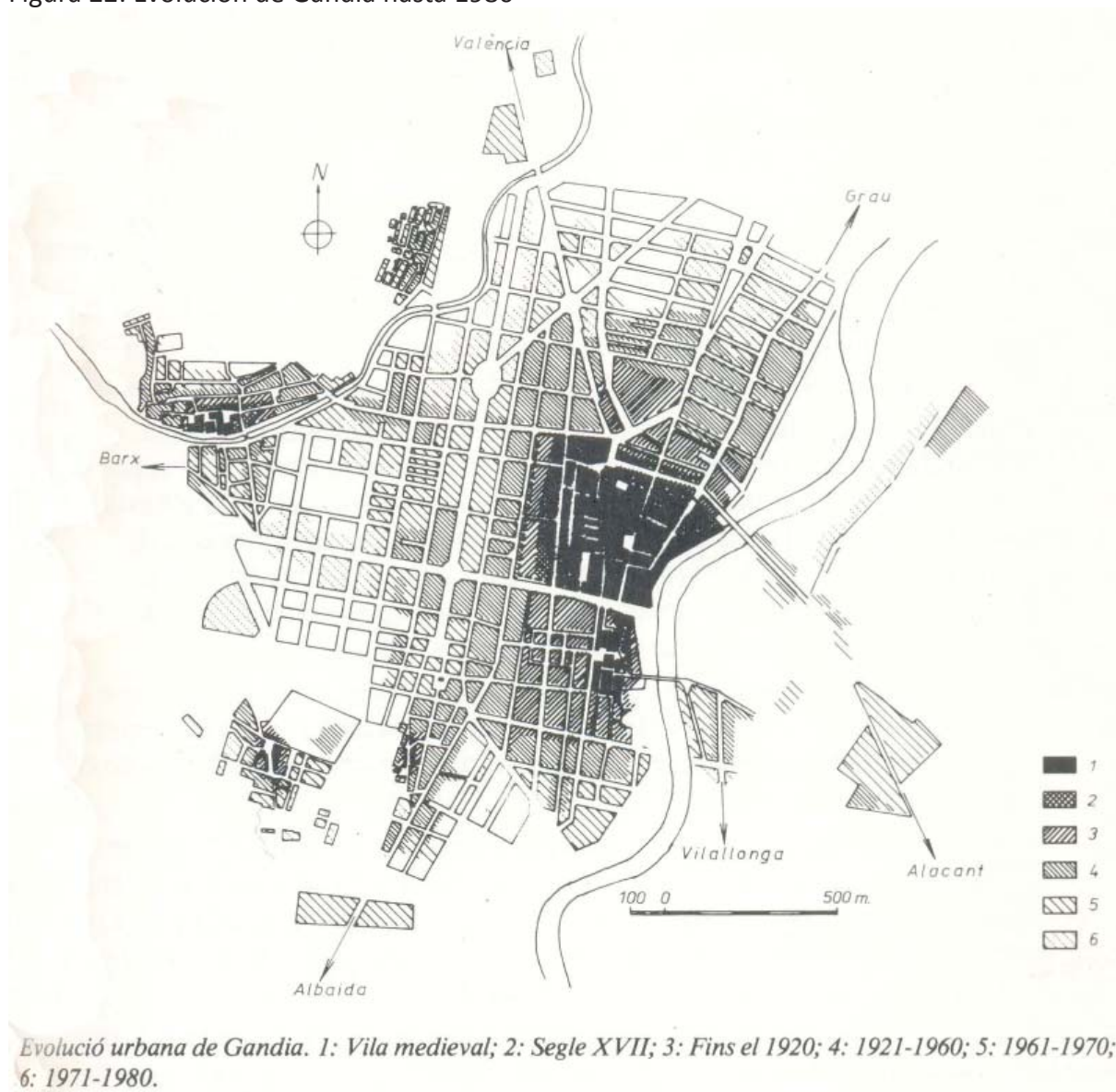
volcando sobre el puerto donde se había configurado una playa de aguas limpias y mansas. Esta playa se transformaría en una dársena hacia mediados de siglo XX (Banyuls, 1986; Peñín, 2015).

El primer proyecto de urbanización de la Playa, que sienta las bases del desarrollo futuro, fue realizado por el arquitecto municipal Joaquim Aracil en 1931. Éste proponía, tomando la Avenida de la Pau como referencia, la urbanización paralela al mar mediante una retícula de calles y rotondas que se extendía desde el mar hasta el barrio del Llavador y desde el puerto hasta 400 metros al Norte, conformando grandes manzanas. Las obras de urbanización se iniciaron en 1935 y en ellas se construyó un primer tramo del actual paseo marítimo, que llevaba tránsito y en el que destacaba una zona verde de 30 metros de anchura. Las obras se pararon a causa de la Guerra Civil y no se reiniciarían hasta 1950. Antes, en 1943, el también arquitecto municipal P. Soler Lluch amplió el espacio a urbanizar siguiendo las líneas marcadas por Aracil. Se mantenía la distribución y jerarquía de calles y plazas y se incidía en la importancia del paseo marítimo, alargado hasta los 2,6 km de longitud en 1954, pero se reducía el tamaño de las manzanas residenciales a 70 x 130 metros (más estrechas y alargadas). Sin embargo, el verdadero desarrollo de la Playa se realizaría a partir de 1960 siguiendo un plano ortogonal con las principales vías paralelas al mar y en el que destacaba la ausencia de zonas verdes y plazas que rompieran su uniformidad. El inicio del desarrollo de la Playa lo encontramos con la construcción del Hotel Bayrén (1957-1959) y de la Colonia Ducal (1ª fase en 1961 y 2ª en 1964)¹⁰. La mayor parte de las viviendas levantadas a principios de siglo XX, configurando el conocido como Grau Nou, han ido siendo substituidas por bloques de apartamentos. Esta gran expansión de la Playa en las décadas de 60 y 70 fue promocionada casi exclusivamente por capital local proveniente de empresarios del sector agrícola y exportadores del mundo de la naranja, de industriales y de comerciantes de la ciudad que apostaron por una urbanización en la que destacaba la tipología de bloques de apartamentos con alturas comprendidas entre las 3 y las 15 plantas y cuyo fin era la venta en busca de rápidos y asegurados beneficios (Banyuls, 1986; Sòria, 2002; Novell, 2015b; Peñín, 2015; Santatecla, 2015). La expansión de la zona urbana del litoral mediante la construcción de bloques de apartamentos se prolongó durante las últimas décadas y sólo se paró en 2007 a causa de la crisis (Peñín, 2015), dando como resultado un espacio construido no comercial ni turístico y de difícil transformación hacia propuestas más urbanas y habitables (Novell, 2015b).

En el caso del núcleo tradicional, se produjo, en la década del 70 del siglo pasado, un proceso continuo de substitución de edificios de 2-3 plantas por edificios de mayor altura que rompieron la imagen de la ciudad histórica. En este proceso, consentido por la permisiva normativa del PGOU de 1969, se remplazaron tanto viviendas unifamiliares provenientes del mundo rural como edificios plurifamiliares de origen burgués (Novell, 2015b; Peñín, 2015). El daño producido al tejido y al paisaje urbano se intentaría revertir en las décadas siguientes (años 80 y 90) mediante diversas actuaciones que buscaban recuperar el centro histórico de Gandia (Sòria,

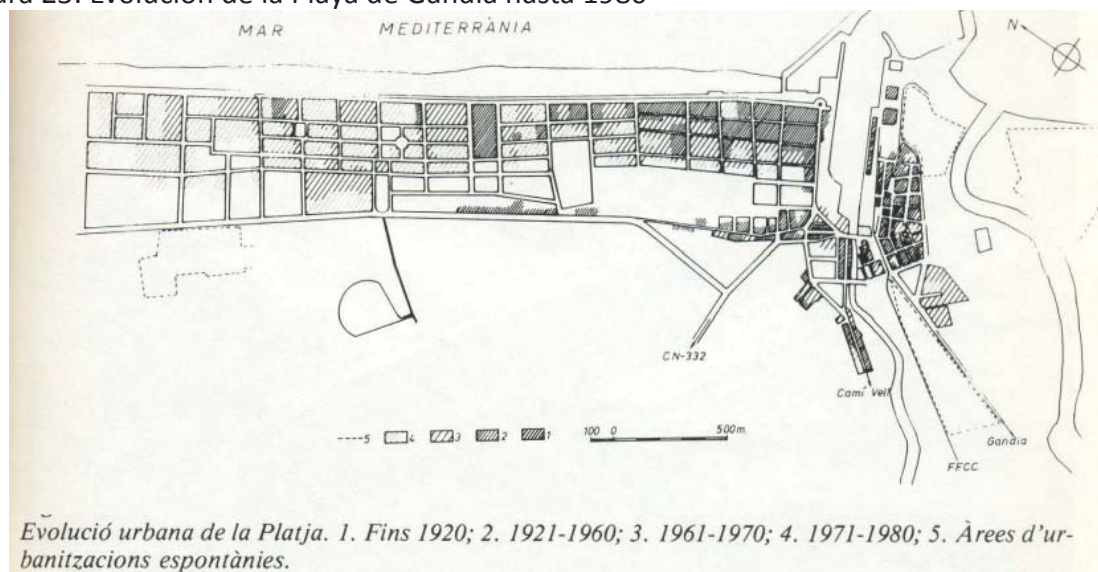
10. En (Jordá y Palomares, 2015) se recoge la descripción de once edificaciones singulares situadas en la Playa de Gandia, entre las que se encuentran: el Hotel Bayren, la Colonia Ducal y la Iglesia de San Nicolás.

Figura 22: Evolució de Gandia hasta 1980



Fuente: (Banyuls, 1986, p. 41)

Figura 23: Evolució de la Playa de Gandia hasta 1980



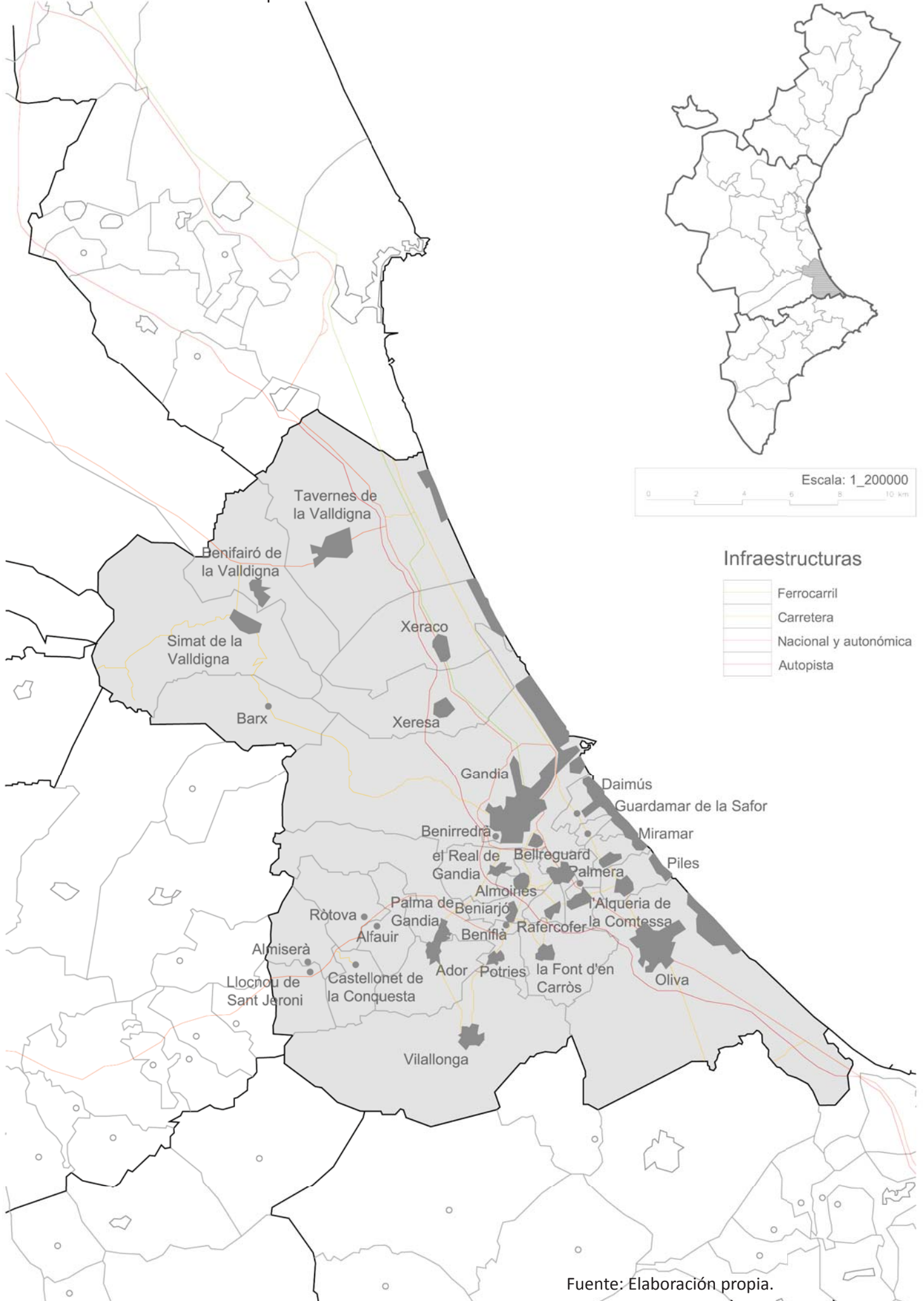
Fuente: (Banyuls, 1986, p. 81)

2002). Estas actuaciones se enmarcaron dentro del Pla Especial de Revitalització i Millora del Medi Urbà de Gandia (PERIMMU) de 1984 que fue la primera política redactada para proteger el patrimonio edificado de una forma generalizada (Novell, 2015c; Peñín, 2015). Es pues, con la entrada de las corporaciones democráticas (1979 y sobre todo 1982) cuando se implanta, con la reforma del PGOU de 1982 (aprobado un año después), la disciplina urbanística; se reduce la edificabilidad y las plusvalías generadas en el tejido urbano; se desclasifican algunas zonas para protegerlas; y se apuesta por la construcción de dotaciones públicas (educativas, sanitarias, culturales, de espacios públicos abiertos) largamente reivindicadas por la ciudadanía. Posteriormente, en 1988 se adaptó a la LRAU que liberalizaba el suelo, produciendo una gran especulación inmobiliaria mediante la reclasificación de amplias áreas de suelo rústico en urbano y la urbanización del territorio (Peñín, 2015).

Mientras tanto, la Playa de Gandia se consolidó como destino turístico, sobre todo para el turista nacional, dirigido a un público estacional que buscaba “sol y playa” a bajo precio. La construcción del Campus de la Universitat Politècnica de València en el Grau se llevó a cabo en un enclave que buscaba enfatizar la relación con el núcleo histórico y promover la función residencial durante todo el año en el núcleo de la Playa con el objetivo de atraer otras funciones. En 1994 también se impulsó desde el gobierno local un Plan de Reforma Interior de la Playa, pero del cual sólo se realizó la reforma del tráfico y la renovación del Paseo Marítimo, mediante la mejora urbanística del frente litoral y la construcción de un aparcamiento subterráneo lineal debajo de éste (Obiol y Ferrandis, 2012; Peñín, 2015). Sin embargo, el objetivo más ambicioso del Plan, el de tomar un área piloto de renovación urbana para transformar los apartamentos estacionales de verano en viviendas permanentes, y con ello convertirla en un barrio de facto de la ciudad no se llevó a cabo (Peñín, 2015). Los distintos gobiernos locales también han buscado potenciar el sector turístico mediante facilidades para la implantación de hoteles y la realización de mejoras en el espacio urbano, aunque no han conseguido voltear la estacionalidad del sector (Novell, 2015b). Por ello, ante la estacionalidad tan característica de la Playa de Gandia y los nulos resultados conseguidos hasta la fecha con actuaciones dirigidas a diversificar el producto de “sol y playa”, pensamos que la solución para dotar de vitalidad al núcleo urbano litoral durante todo el año, y no únicamente en los meses estivales, pasa por fijar población permanente de manera que se reduzca la gran dependencia que se tiene en la actualidad del sector turístico. Para ello, se deberían llevar a cabo actuaciones y políticas urbanas enfocadas a hacer “confluir la platja amb la ciutat i que la platja siga ciutat i no només un polígon turístic amb residents” (Novell, 2015b, s.p.).

3.2.2. Análisis territorial

La comarca de La Safor, donde se encuentra Gandia, tiene una gran cantidad de núcleos poblacionales de diferente tamaño, número que, aunque elevado, se ha reducido en comparación a los existentes en el siglo XVII (Banyuls, 1986).



Fuente: Elaboración propia.
© INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIA

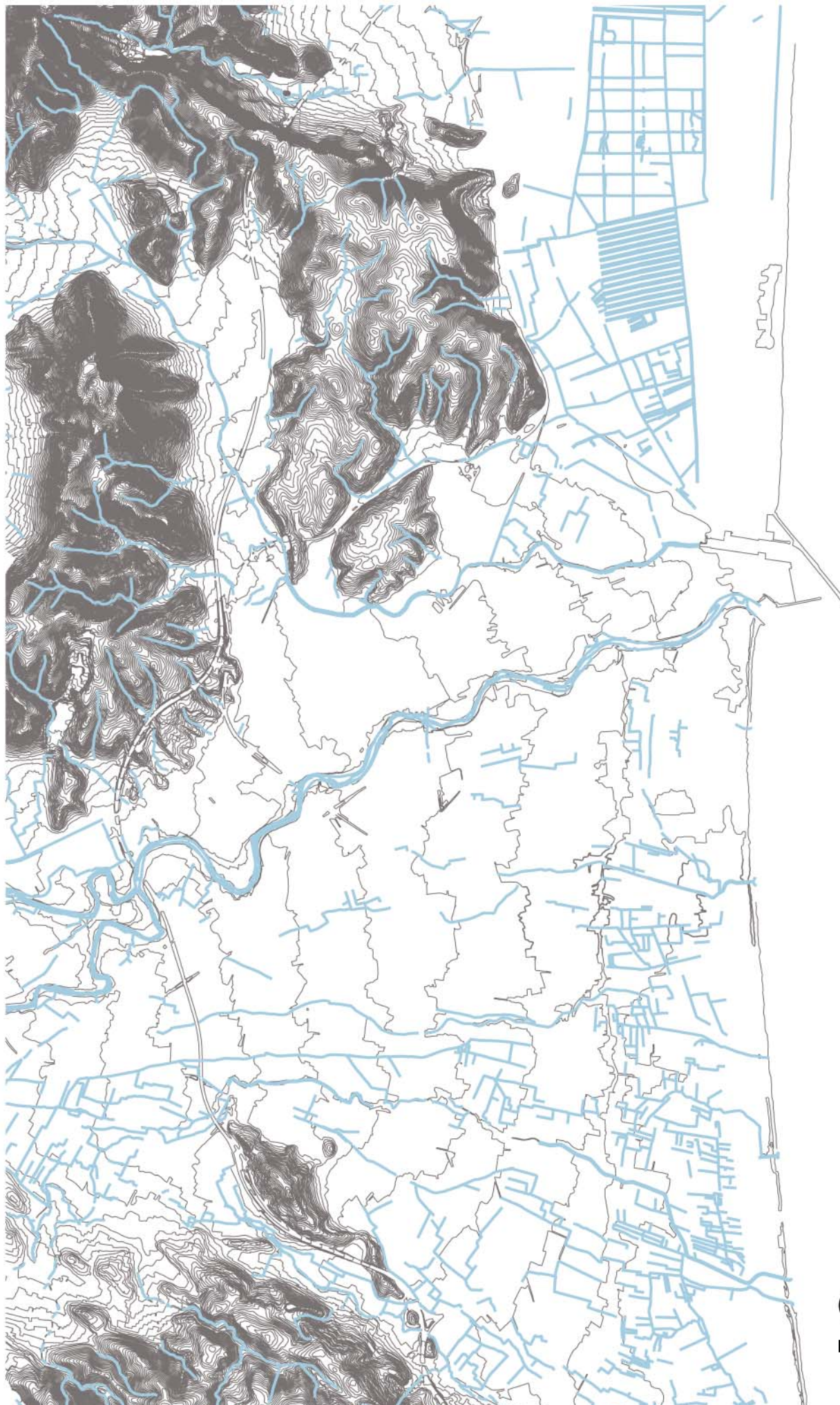
Tabla 21: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Safor)

Municipios de La Safor	Total habitantes
Gandia	74.814
Oliva	25.789
Tavernes de la Valldigna	17.485
Xeraco	5.732
Bellreguard	4.582
Vilallonga	4.375
Font d'En Carròs, la	3.764
Simat de la Valldigna	3.341
Daimús	3.058
Piles	2.757
Miramar	2.609
Almoines	2.322
Real de Gandía	2.286
Xeresa	2.197
Beniarjó	1.756
Benifairó de la Valldigna	1.600
Benirredrà	1.596
Palma de Gandía	1.561
Alqueria de la Comtessa, l'	1.451
Ador	1.437
Rafelcofer	1.374
Barx	1.280
Rótova	1.276
Potries	1.017
Palmera	1.011
Llocnou de Sant Jeroni	543
Guardamar de la Safor	490
Beniflá	453
Alfahuir	451
Almiserà	273
Castellonet de la Conquesta	141

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Como podemos ver en la Tabla 21, los tres municipios con mayor población empadronada, y con una gran diferencia respecto a los demás (como mínimo tres veces más de población), son aquellos que tienen un mayor término municipal y están en contacto con el mar (Plano 11). Estas tres localidades (Gandia, Oliva y Tavernes de la Valldigna) tienen su núcleo histórico en el interior del territorio y un núcleo *ex novo* en contacto con el litoral promovido a partir de la

Orografia

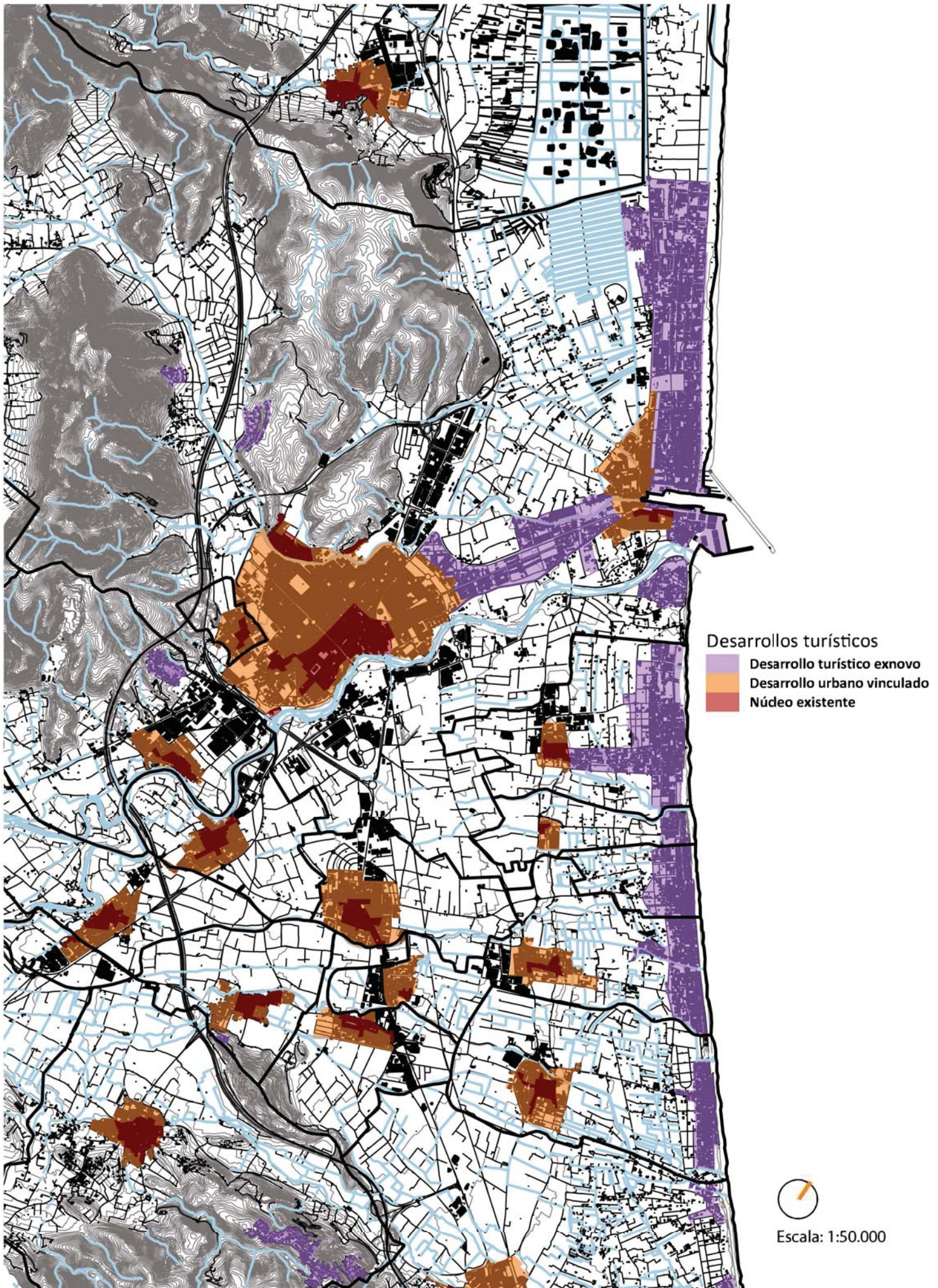


Escala: 1:50.000

irrupción del turismo a mitad del pasado siglo XX. El siguiente municipio en población, Xeraco, es de las mismas características: dos núcleos, histórico y litoral, con un término municipal bastante grande en contacto con el mar. La comarca tiene 31 municipios en su conjunto, con todos ellos surgidos en el interior del territorio, aunque aquellos con término municipal en contacto con el mar han promovido o permitido la aparición de otro núcleo en el litoral. Restados los cuatro primeros mencionados, el resto de municipios con término municipal en contacto con la costa están situados al sur de Gandia y han conformado un continuo edificado en el frente litoral. Este núcleo, interpretado como una unidad urbana, está conformado por: Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar y Piles. Sin embargo, estos municipios que han visto aumentado significativamente su espacio urbano no difieren sustancialmente en el número de residentes en comparación con los municipios situados en el interior del territorio. Esta circunstancia pone de manifiesto que esos crecimientos urbanos están relacionados con la *Segunda Residencia*, pues su aumento en superficie urbana no influye en un aumento de población empadronada. También pone de relieve que existe una red intermunicipal, en la que participan la mayoría de los municipios, en la cual se proveen todas las funciones necesarias para el día a día de manera que no exige la concentración de población en ninguno de ellos. La semejanza de población entre municipios litorales e interiores también manifiesta que las actividades económicas están diversificadas y no dependen únicamente del turismo.

La comarca se vertebra a partir de dos infraestructuras automovilísticas longitudinales que corren paralelas a la costa (la Autopista AP-7 y la carretera nacional N-332) y cuatro carreteras que se introducen hacia el interior del territorio. De éstas, hay dos que tienen mayor importancia: por una parte, la carretera autonómica CV-50 que conecta Tavernes de la Valldigna con la comarca de la Ribera Alta a través de Alzira; y por otra parte, la carretera autonómica CV-60 que conecta la constelación de pueblos al sur de Gandia con la comarca interior de la Vall d'Albaida. También existe la infraestructura férrea que corre paralela a la costa, aunque finaliza en Gandia y por lo tanto, no conecta con los municipios situados al Sur.

Reduciendo la escala, vamos a pasar del ámbito comarcal (escala 1:200.000) al supramunicipal (escala 1:50.000) en el cual tenemos un territorio estructurado a partir de Gandia y una constelación de 16 municipios, situados a su Sur, salvo Xeresa que se encuentra al Norte. Las poblaciones en su entorno (Benirredrà, Daimús, Bellreguard, Miramar, Guardamar de la Safor, Piles, Real de Gandia, Almoines Rafelcofer, Beniarjó, la Font d'En Carrós, Beniflà, Alqueria de la Comtessa, Potrís y Oliva) tienen términos municipales de pequeñas dimensiones, a excepción de Oliva, y en consecuencia, sus núcleos urbanos se encuentran muy próximos unos de otros. Analizando la orografía del territorio (Plano 12), observamos que Gandia se encuentra en la planicie aluvial conformada por el río Serpis, el cual previamente a desembocar en el mar, nutre la red de acequias que irrigan los campos de huerta que en la planicie se desarrollan. Esta llanura tiene forma semicircular al estar cerrada en el interior del territorio por una serie de montañas y en el litoral va desde la montaña de Cullera hasta la montaña del Montgó, una vez superada Dénia, viéndose únicamente interrumpida por los desagües de ríos y ramblas, y las escolleras de los puertos (Sòria, 2002). La gran cantidad de municipios, como hemos comen-

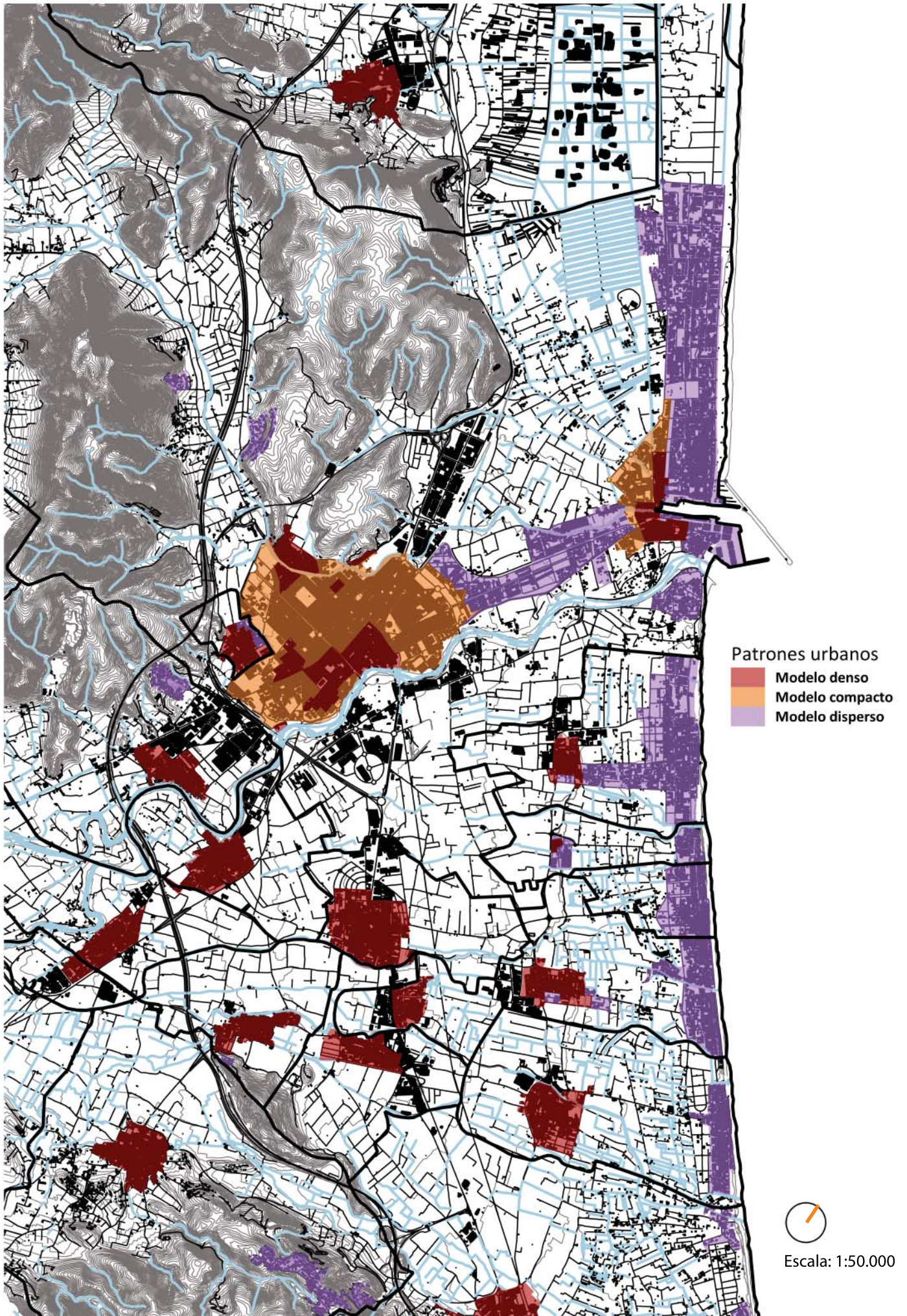


tado, proviene de la distribución de la población cristiana entre algunas de las muchas agrupaciones de alquerías de la época musulmana. Aquellas que fueron potenciadas responden a distintos motivos: la relación de proximidad con el río Serpis (Gandia, Real de Gandia, Almoines o Beniarjó), la separación de la línea de costa (Daimús, Guardamar de la Safor, Miramar o Piles), la relación con las vías de comunicación (Bellreguard, Palmera o Alqueria de la Comtessa) o los emplazamientos elevados (Oliva).

En el caso de Gandia, el río Serpis actuó como límite y, al tratarse de un territorio plano, su desarrollo se ha llevado a cabo en las otras tres direcciones y se ha adaptado a los elementos orográficos que se ha encontrado en la zona Noroeste a medida que ha ido creciendo. Sin embargo, Gandia también tiene otro *Desarrollo Urbano Vinculado* con los barrios marítimos del Grau y Llavador, motivado por el turismo masivo de “sol y playa”, que se han desarrollado en el frente litoral mediante un crecimiento longitudinal paralelo a la línea de costa. Crecimiento que en el resto de municipios costeros de la comarca se realiza en núcleos *ex novo* disgregados en contacto con la costa, que debido a su lento pero continuo crecimiento, se han conectado entre sí configurando una única unidad urbana en todo el frente litoral (Sòria, 2002). De tal modo es la urbanización indiscriminada del frente litoral de La Safor, que el único espacio que se ha salvado de la urbanización ha sido la Playa del Ahuir, en el término municipal de Gandia. Esto se consiguió mediante los cambios introducidos en el PGOU del 1983 que permitían muy poca edificabilidad en el emplazamiento y que obligaban a que la gestión de toda la playa se realizara de forma conjunta (Peñín, 2015). En este enclave natural se encuentra uno de los elementos que podría ayudar a dinamizar y renovar el modelo turístico existente en la Playa de Gandia, es decir, el residencial basado en el producto de “sol y playa” (Obiol y Ferrandis, 2012).

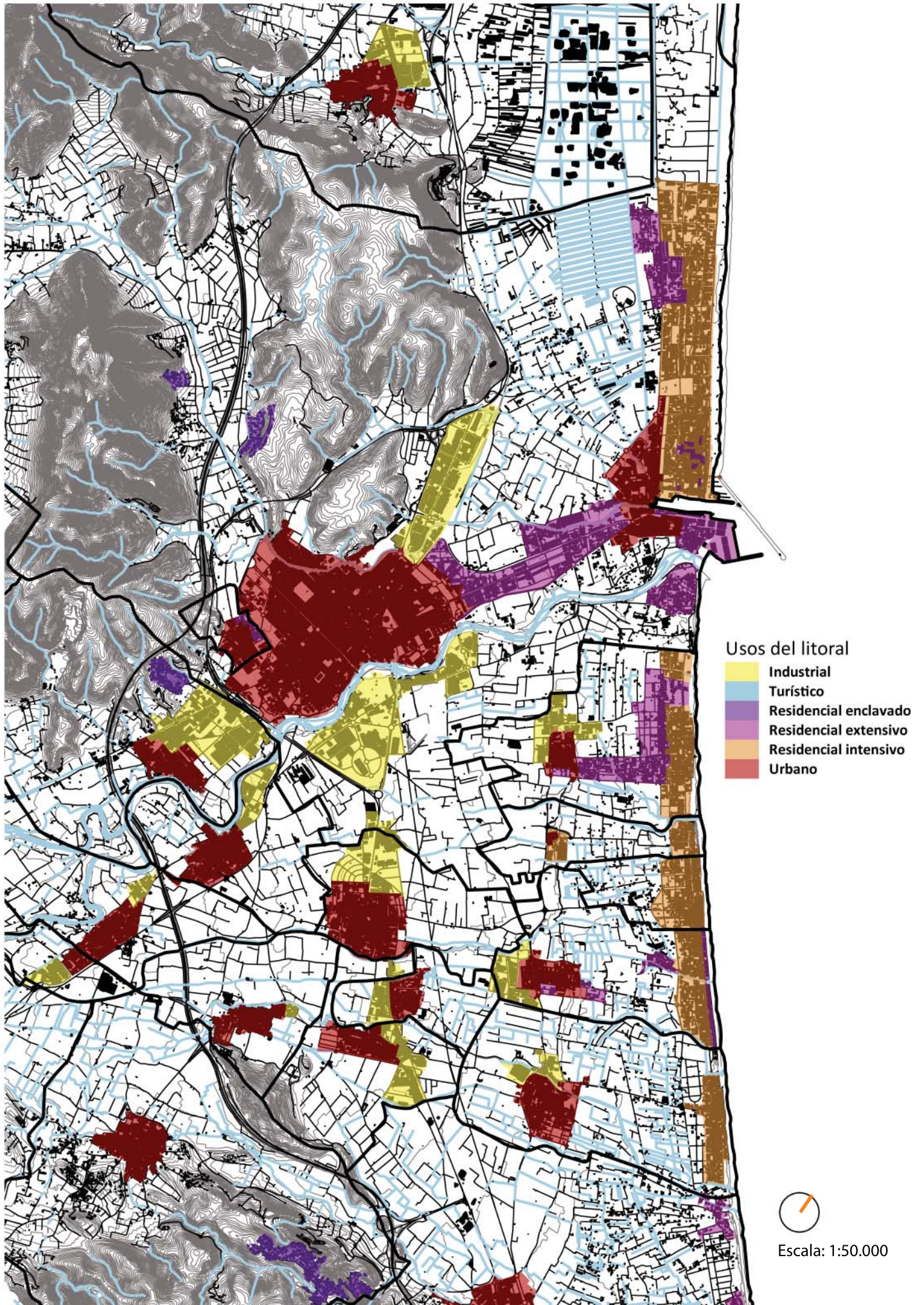
Para profundizar en el análisis nos vamos a centrar en tres categorías de las descritas en el capítulo primero: los tipos de desarrollo turístico, los patrones urbanos utilizados y los usos que encontramos en el territorio. Respecto a los tipos de desarrollo turístico (Plano 13), observamos que los dieciséis municipios tienen un crecimiento *Vinculado con el núcleo histórico existente*, con diferencias de superficie consumida para dicho desarrollo que varía en función de la importancia del municipio. Es destacable que este crecimiento en la mayoría de los casos ocupa igual o incluso mayor cantidad de suelo que el del núcleo preexistente. Respecto al segundo tipo de desarrollo, el *Turístico ex novo*, identificamos tres tipos distintos: en primer lugar, el que surge en una franja paralela al litoral, en los municipios de costa; en segundo lugar, el que une esa franja con el desarrollo en continuidad del núcleo histórico (Gandia y Daimús) y en tercer lugar, las urbanizaciones esparcidas por los distintos municipios vinculadas a espacios naturales de interés paisajístico (en los términos de Gandia, Real de Gandia, Beniarjó, la Font d'En Carrós y Oliva).

Por otro lado, si analizamos los patrones urbanos utilizados para llevar a cabo estos desarrollos de la ciudad (Plano 14), observamos que en la gran mayoría de casos el patrón utilizado para los crecimientos en continuidad con el núcleo histórico ha sido el denso, extendiendo el mismo patrón existente. Esto no ha sucedido en el caso de Gandia, en el cual se ha utilizado también el *Modelo Compacto*. Esto se observa tanto en los Ensanches llevados a cabo a lo largo de la



historia (el Sur, el Norte y el Oeste) como en el crecimiento de los barrios marítimos (Grau y Llavador). En este caso, también se pone de manifiesto la diferencia entre los ensanches y las anexiones de los municipios de Beniopa, Benipeixcar y Santa Anna, los cuales mantienen, ahora como barrio, el *Modelo Denso* con el cual se formaron y desarrollaron. Por lo que respecta al *Modelo Disperso*, éste se ha utilizado en los nuevos núcleos urbanos vinculados al turismo de la franja litoral, plasmándose mediante dos fenómenos: por un lado, la *Dispersión* de agrupaciones de viviendas unifamiliares, y por otro lado, la *Difusión Dispersa* de bloques de viviendas aislados en parcela con espacios de uso privado (Pesci, 2003). El *Modelo Disperso*, en su versión de agrupaciones de viviendas unifamiliares, también se ha utilizado en las urbanizaciones esparcidas por el territorio, en el crecimiento de algún núcleo urbano (Benirredrà, Daimús, Guardamar de la Safor o Miramar) y en las conexiones entre el núcleo urbano tradicional y el *ex novo* en la playa (Gandia y Daimús).

Por último, si lo analizamos desde el punto de vista de los usos del litoral (Torres Alfosea, 1997) diferenciamos, para Gandia y los municipios de su entorno (Plano 15), los siguientes usos: El *Uso Urbano* que se corresponde con las zonas donde se ha llevado a cabo el *Patrón Denso* y el *Compacto*. El *Uso Residencial Intensivo*, caracterizado por el predominio de torres de apartamentos en zonas próximas a las áreas urbanas, es el utilizado en los nuevos núcleos en contacto con el mar en la práctica totalidad de los municipios litorales, con la excepción de Oliva en cuyo desarrollo en contacto con el mar se ha utilizado el *Uso Residencial Extensivo*. Este último, que se caracteriza por el predominio de las viviendas unifamiliares y la escasez de espacio público en relación al espacio que ocupan las residencias, también lo encontramos en la unión entre núcleo tradicional y núcleo turístico de Gandia y Daimús; en el frente litoral del núcleo *ex novo* en el término de Miramar; en la urbanización posterior al desarrollo turístico de bloques residenciales en la parte más al Norte de la Playa de Gandia y en Miramar; en el primer desarrollo de la Playa de Gandia que no ha sido aún substituido por edificios en altura; y en las urbanizaciones espontáneas a ambos lados de la desembocadura del río Serpis. Con estas mismas características, pero ubicadas en un emplazamiento con mala accesibilidad y fuerte pendiente, encontramos el *Uso Residencial Enclavado*, el cual se da en todas aquellas urbanizaciones aisladas esparcidas por el interior del territorio. Mientras que no se encuentra el *Uso Turístico*, suelo cuya función principal es diversificar la oferta turística, el *Uso Industrial* tiene un gran peso en este territorio. La mayoría de los municipios, con la excepción de Guardamar de La Safor y la Font d'En Carrós, tienen un polígono industrial en contacto con su núcleo histórico. Estos polígonos pueden ocupar una superficie parecida a la de la zona urbana del municipio en la que se encuentran, como es el caso de Beniflà o l'Alqueria de la Comtessa, o incluso superarla, como en Real de Gandia. En este caso, al estar el polígono en contacto con Gandia, se aprovecha de su atracción y se le puede considerar como un polígono más del ámbito de Gandia que se sumaría a los dos polígonos que se encuentran en su término municipal: Alcodar, que se desarrolla en una franja paralela a la línea del ferrocarril que llega a la ciudad por el Norte, y el situado al Este del núcleo histórico, cruzando el río Serpis. Así pues, esta situación, con distintos pequeños polígonos implantados en la mayor parte de los municipios de la comarca y creados para mantener las empresas en el municipio, pero extrayendo la función



industrial del núcleo urbano, pone de manifiesto no sólo la ausencia de una planificación sectorial en la comarca sino también territorial. Si los analizamos en su conjunto, observamos que los pequeños y desconectados polígonos creados no tienen la capacidad de atraer inversión, y por el contrario, consumen suelo rural para su construcción y generan problemas de movilidad comarcal y de especulación (Novell, 2015d).

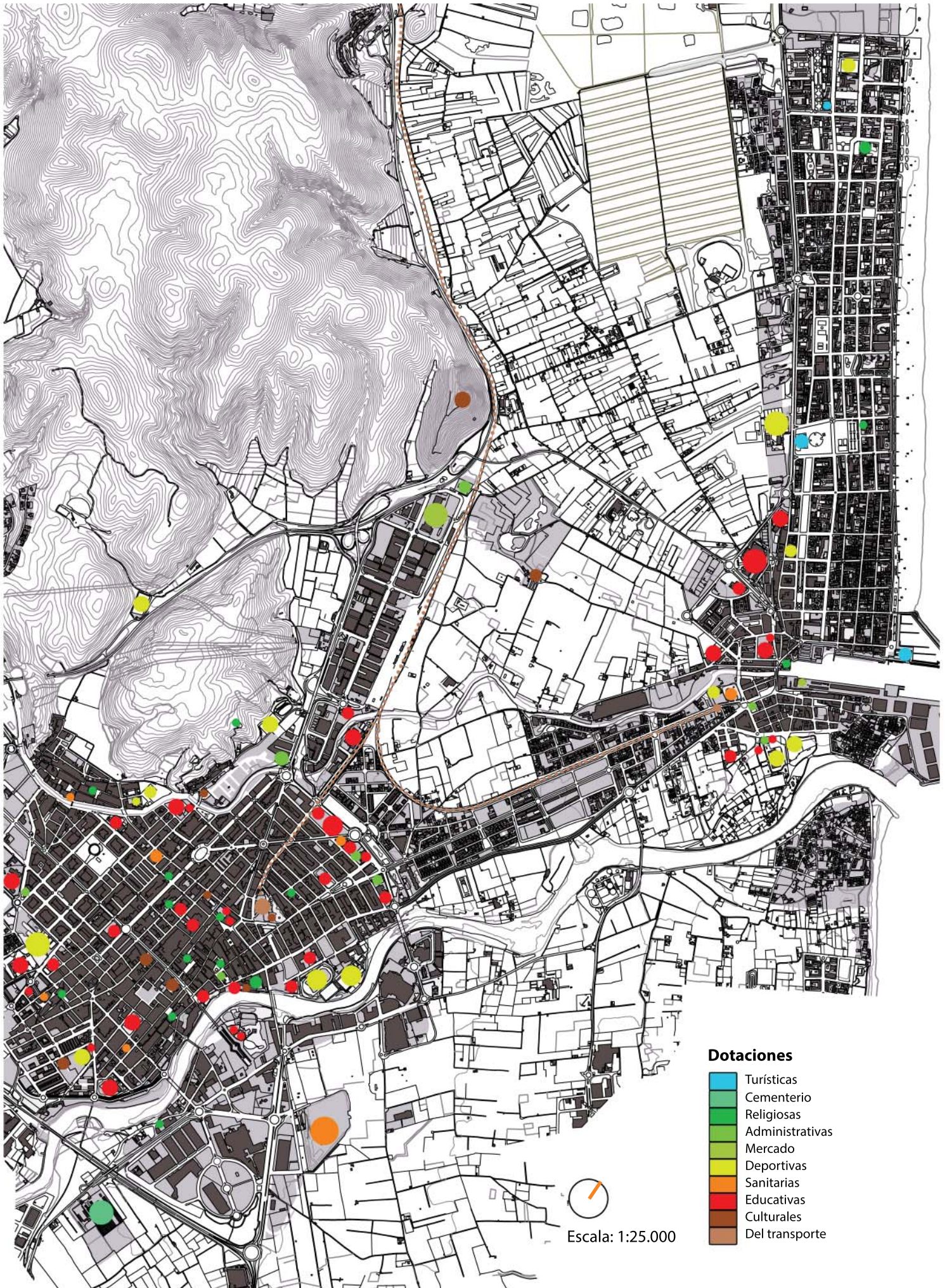
Tabla 22: Localización de los usos del litoral en el entorno de Gandia

Uso del litoral	Municipios en los que se encuentra
<i>Uso Urbano</i>	- Núcleos históricos y expansiones urbanas con el <i>Patrón Denso</i> o <i>Compacto</i> de Gandia (centro y barrios marítimos), Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar, Piles, Oliva, Palmera, Alqueria de la Comtessa, Rafelcofer, la Font d'En carrós, Beniarjó, Beniflà, Almoines, Real de Gandia, Benirredrà y Xeresa
<i>Uso Residencial Intensivo</i>	- Núcleos <i>ex novo</i> del litoral en Gandia, Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar y Piles
<i>Uso Residencial Extensivo</i>	- Urbanizaciones en Gandia: espacio intermedio entre el núcleo histórico y la Playa, entorno de la desembocadura del río Serpis y unifamiliares en el perímetro interior del núcleo de la Playa - Urbanización del espacio intermedio entre el núcleo histórico y el litoral de Daimús - Urbanizaciones en el núcleo litoral: Miramar y Oliva
<i>Uso Residencial Enclavado</i>	- Urbanizaciones en el interior de Gandia, Real de Gandia y la Font d'En Carrós
<i>Uso Turístico</i>	
<i>Uso Industrial</i>	- Polígonos industriales de Gandia, Daimús, Bellreguard, Miramar, Piles, Oliva, Palmera, Alqueria de la Comtessa, Rafelcofer, Beniarjó, Beniflà, Almoines, Real de Gandia y Xeresa

Fuente: Elaboración propia

En la actualidad, Gandia se ha consolidado como el centro comercial y de servicios de la comarca (Novell, 2015d), aunque a lo largo de las últimas décadas ha perdido parte de la centralidad que también ejercía sobre los municipios de las comarcas limítrofes. Esta pérdida de atractivo comercial y de servicios es consecuencia de la construcción de superficies comerciales en Ondara, Benidorm, Carcaixent y Cullera. Sin embargo, la relevancia se mantiene desde que se construyera el puerto y se conectara con la expansión urbana del núcleo histórico, ya que ello la convirtió en una referencia económica para las comarcas centrales del País Valenciano, puesto que era y es la mejor salida al mar para los municipios interiores de Xàtiva y Ontinyent. También lo fue para Alcoi hasta que en 1969 se eliminara el ferrocarril que lo conectaba a Gandia. En este mismo año también se eliminó el tren que conectaba Carcaixent con Gandia, y el tranvía que llegaba hasta Dénia solo se mantendría en funcionamiento hasta 1974 (Sòria, 2002; Novell, 2015b; Peñín, 2015)

A nivel territorial, la descentralización de las funciones y el empoderamiento del ámbito local,



que llegó con la instauración de la democracia, hizo que los ayuntamientos de los distintos municipios vecinos, en lugar de unirse para conformar una red supramunicipal de prestación de servicios o de dotaciones distribuidas por el territorio, entraran en competencia para atraer inversiones, aumentar su censo, construir las dotaciones más grandes y crecer más que el resto (Peñín, 2015).

3.2.3. Análisis urbano

El entorno de la ciudad histórica es una planicie de campos rurales que se ha ido viendo invadida por los nuevos barrios en continuidad con lo construido, las nuevas zonas industriales y la urbanización surgida en dirección a la playa para conectar los dos núcleos urbanos (Sòria, 2002). La existencia de estos dos núcleos urbanos, el histórico con su crecimiento y el de la Playa, y la falta de relación entre ambos, debido a que el segundo tiene una marcada especialización funcional en la segunda residencia-turística, es uno de los problemas más importantes del municipio. Para solucionarlo se ha optado por su unión física mediante la urbanización de parte de su *Territorio Intermedio*, que no ha resuelto la ausencia de las necesarias funciones urbanas en el núcleo de La Playa, y que lo único que ha hecho ha sido consumir territorio. La unión propuesta únicamente tiene el uso residencial, el recogido en el PGOU, que extiende y empeora, por la baja densidad asignada, el *Modelo Disperso* de la Playa. En consecuencia, dicha intervención no sólo no soluciona las carencias dotacionales del núcleo litoral, sino que genera nuevo tejido urbano con las mismas carencias funcionales (comercial, dotacional, ...) y por lo tanto, no se “crea ciudad” (Obiol y Ferrandis, 2012). La solución para un correcto *Espacio de Transición* pasaría por aumentar la densidad e introducir las funciones necesarias para la vida diaria. Argumentos que apunta muy acertadamente Néstor Novell:

“La solució urbanística d’unió entre la platja i la ciutat mitjançant xalets i adossats, sense cap tipus de servei ni dotació pública, (desenvolupades a finals dels 90) ha estat un error. El tramvia de la platja era un projecte interessant per assentar població permanent a la platja, el dubte que generava era precisament aquest espai intermedi sense una suficient massa de població. La imposició de la Generalitat de situar l’Hospital comarcal en direcció Oliva, ha obert el creixement cap el sud, castigant la connexió Gandia-platja” (Novell, 2015b, s.p.).

El proyecto no realizado del tranvía puede ser entendido como una muestra de la voluntad política de fijar población en el núcleo de la Playa a través de la puesta en marcha de un servicio de transporte público. Sin embargo, desde nuestro punto de vista, proponía una solución mucho más costosa que la puesta en marcha de un trolebús o un autobús con plataforma reservada, por lo que carecía de viabilidad económica real. De todos modos, ninguna de estas soluciones eliminaba los problemas del espacio intermedio entre los dos núcleos, el cual era el resultado de una planificación urbanística equivocada que tomaba como modelo las urbanizaciones de segunda residencia en lugar del modelo de la ciudad, con las repercusiones en la trama urbana y en la tipología edificatoria que ello supone.



Por otro lado, el desarrollo de la playa, que estuvo dirigido por el sector inmobiliario mediante la construcción de edificios de viviendas de segunda residencia, muestra que ha habido una errónea ordenación urbanística que ha provocado un exceso de suelo residencial, la ausencia de espacios libres urbanos que vertebran lo construido, la falta de integración con los espacios naturales circundantes y la transformación del paisaje (Novell, 2015c). En cambio, en la ciudad histórica se ha llevado a cabo un planeamiento urbanístico más acertado como la realización de parques urbanos entre la zona de expansión y los municipios anexionados de Beniopa y Benipeixcar o el municipio de Benirredrà, con los cuales se ha contenido su crecimiento urbanístico y, en consecuencia, se ha preservado la trama característica de cada uno de ellos. Además, con su existencia se ha conseguido consolidar espacios verdes libres de uso dentro del tejido urbano (Novell, 2015b)

En el municipio de Gandia se observan tres espacios urbanos diferenciados: el centro histórico con sus tres ensanches (Norte, Sur y Oeste) y sus tres municipios anexionados (Beniopa, Benipeixcar y Santa Anna); la zona del Grau-Llavador con la gran expansión urbana de la Playa; y la conexión urbana entre los dos anteriores. Dicha distinción la utilizaremos en el siguiente análisis con la intención de identificar características dentro de cada uno de ellos.

Vamos a analizar el municipio litoral a la escala 1:25.000 según los cuatro parámetros que hemos seleccionado: dotaciones, alojamiento turístico, altura de la edificación y límites entre lo urbano y lo rural.

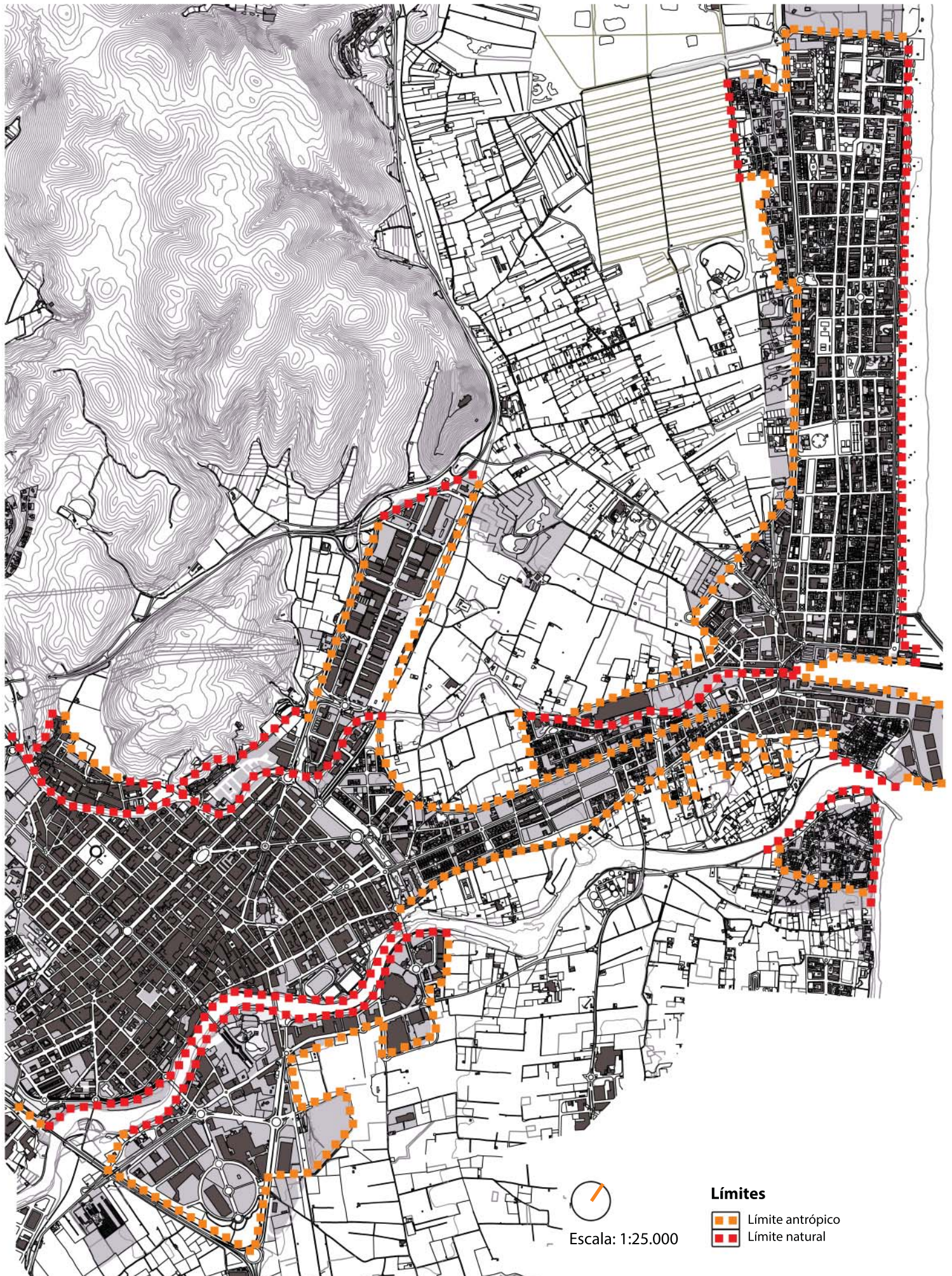
Respecto a las dotaciones (Plano 16), existe una gran diferencia en cuanto a la cantidad de dotaciones y su distribución territorial dependiendo del espacio urbano que analicemos. En el núcleo del Grau - Playa, las dotaciones están concentradas en el barrio del Grau en las inmediaciones del puerto, donde encontramos, además del Campus de la UPV, distintas dotaciones educativas (de los distintos niveles educativos), un centro de salud, una lonja de pescado, tres instalaciones deportivas (pista deportiva, piscina cubierta y club náutico) y la Iglesia de San Nicolás (de reconocida arquitectura). En todo el resto de la Playa, únicamente encontramos dos instalaciones deportivas (un campo de béisbol y el Club de Tenis), dos iglesias y dos instalaciones de carácter turístico (un pequeño parque con atracciones y un cine de verano). Por el contrario, el núcleo histórico dispone de todas las funciones necesarias para la vida diaria, aunque se identifican dos zonas sin ninguna dotación: el ensanche Oeste, en el entorno de la Plaza Alqueria Nova, y en el espacio entre la estación, la Plaza Elíptica y el polígono industrial Alcodar. Las dotaciones deportivas se encuentran distribuidas en su perímetro: conexión con Beniopa y Benirredrà; en contacto con el río Serpis (Estadio de rugby y Estadio de fútbol), en la zona de expansión al sur (Pabellón cubierto) y fuera de la zona urbana (campos de fútbol). Las dotaciones religiosas y sanitarias se encuentran en la zona central y en los barrios constituidos por los antiguos municipios de Beniopa y Benipeixcar. Sin embargo, el hospital que da servicio a la comarca se ha desplazado del eje *Passeig de Germanies* al polígono industrial que está al otro lado del río Serpis, fuera del núcleo urbano. En este eje se sitúan dos dotaciones culturales (Casa de Cultura Marqués de González de Quirós y Teatro Serrano) y otras cuatro educativas (dos en el núcleo urbano y otras dos cruzando el río). Las dotaciones educativas



se reparten tanto por la zona central, en contacto con el casco histórico, como por la zona perimetral del núcleo actual. Las dotaciones del transporte están concentradas en la estación intermodal de ferrocarril y autobuses en una zona céntrica del casco histórico, aunque hay un ramal del ferrocarril que se bifurca y llega a la playa. Sin embargo, la conexión entre Gandia y la Playa no es posible con este medio por las características del trazado de las vías. El polígono industrial Alcodar también acoge dotaciones: mientras que en la parte en contacto con la zona urbana se sitúan dos dotaciones educativas y un edificio de la Policía Local, en el otro extremo se encuentra el mercado de la ciudad y la estación de bomberos. Finalmente, en el espacio que conecta el núcleo histórico con el núcleo urbano de la playa no se encuentra ninguna dotación por lo cual en esta zona urbana únicamente se da la función residencial.

Si analizamos la oferta turística de Gandia (Plano 17), encontramos que en el núcleo histórico únicamente operan 4 hoteles mientras que en la zona de la Playa de Gandia hay 24 alojamientos hoteleros: 1 en la carretera N-337 de acceso a la zona universitaria desde el polígono industrial Alcodar; 3 en el Grau, en la zona interior del puerto; y 20 en la franja longitudinal al Norte del puerto. También hay dos campings : uno está situado en el interior del territorio, detrás de la franja urbanizada de la playa, en una zona rural pegada a la marjal, mientras que el otro está ubicado en el perímetro de la zona residencial que une el centro histórico y el núcleo de la playa.

Desde el punto de vista de la altura de las edificaciones (Plano 18), el núcleo tradicional se caracteriza por la predominancia de los edificios entre 3 y 9 plantas, aunque también hay zonas de concentración de viviendas de 1-2 plantas. Éstas se corresponden con los municipios anexionados (Beniopa, Benipeixcar y Santa Anna) y sus entornos próximos; la zona del Ensanche Norte no planificado y zonas del Ensanche Sur y de nueva expansión con unifamiliares entre el río Serpis y Benipeixcar. Llama la atención que, a diferencia de los cascos históricos de los municipios convertidos en barrios, el centro histórico de la Gandia primigenia ha sido prácticamente substituido en su totalidad por edificaciones de mayor altura. Los polígonos industriales también están contenidos en esas alturas. En cambio, en todo este espacio urbano solamente hay cuatro edificaciones con 10 plantas o más, que se han convertido en hitos del paisaje urbano. Por otro lado, en la zona de expansión que une el núcleo tradicional con el de la playa, observamos que, salvo en la primera fila de manzana en contacto con el núcleo tradicional, donde hay edificaciones plurifamiliares entre 3 y 9 plantas, el resto se ha llevado a cabo mediante viviendas unifamiliares de 1-2 plantas. Por último, en el núcleo de la Playa existe una mayor variedad de alturas. El Grau y el Llavador están conformados por una mezcla heterogénea de unifamiliares y viviendas plurifamiliares de hasta 9 alturas. A ambos lados de la desembocadura del río Serpis se han consolidado dos urbanizaciones no planificadas de viviendas unifamiliares. Si nos centramos en la Playa, al Norte del puerto, podemos diferenciar dos zonas. Por un lado, encontramos una primera zona, hasta el Parque Clot de la Mota, en la que hay una mezcla entre viviendas de 1-2 plantas y edificaciones de 3-9 plantas dentro de una misma manzana, e incluso aparecen edificaciones puntuales de 10 o más plantas. Esta zona fue la primera en ser urbanizada y se realizó con viviendas unifamiliares, muchas de las



cuales han ido siendo substituidas por edificaciones de mayor altura dando ese resultado de falta de homogeneidad de tipología edilicia y de altura en las manzanas. Se observa que dicha heterogeneidad se da hasta la cuarta fila de manzanas, incluida, y que las dos posteriores conjuntamente con el campus de la UPV tienen una mayor altura. Por otro lado, está la zona que se extiende desde el Parque del Clot de la Mota hasta la Playa del Ahuir. En ella se impone una mezcla de edificios de 3-9 plantas o de 10 o más plantas. Sin embargo, también hay viviendas unifamiliares que aparecen agrupadas, a ambos lados de la carretera CV-605, que es paralela a la costa; o de manera puntual en algunas de las manzanas del frente litoral.

Respecto a los límites entre lo urbano y lo rural (Plano 19), observamos que existen diversos límites naturales que han condicionado el crecimiento de la ciudad construida. Estos son: la línea de costa, el lecho del río Serpis y su desembocadura a su llegada al mar, el río Sant Nicolau que es tangente a Beniopa y que desemboca en el puerto, y el correspondiente a los turones que delimitan Beniopa, Santa Anna y el polígono industrial Alcodar por su lado Norte. El límite natural del río Serpis ha condicionado las distintas expansiones que ha tenido la ciudad, pues se realizaron partiendo de este límite en todas direcciones. Actualmente ha sido traspasado dando origen a una zona industrial/comercial. En cuanto a los límites antrópicos, se debe destacar el correspondiente a las vías del ferrocarril que delimitan el perímetro del polígono industrial Alcodar y la zona urbana que une la playa con el centro histórico. Los otros bordes destacables son la creación del puerto, que se introduce en el interior del territorio, aumentando el perímetro de costa en contacto con el mar y el límite que separa todo el núcleo de la Playa de la parte interior de campos y el marjal.

3.2.4. Diagnóstico

Para confrontar, en el municipio de Gandia, las características que hemos identificado como propias e imprescindibles para catalogar un espacio urbano como ciudad, definidas en el apartado 1.2 de este trabajo, separamos los dos núcleos urbanos y los tratamos de manera independiente. De este modo, observamos para el caso del núcleo histórico de Gandia que se cumplen todas las características del concepto de *Ciudad*, mientras que para la Playa de Gandia no se cumple casi ninguna: la carencia de dotaciones imprescindibles para la vida diaria y el carácter residual del espacio público ponen de manifiesto la ausencia de elementos de centralidad que estructuren el tejido urbano; existe una monopolización por parte del uso residencial; y el tener un desarrollo lineal paralelo a la costa unido a la ausencia de dotaciones obliga a utilizar el transporte público o privado para acceder a ellas. Todo ello manifiesta, al mismo tiempo, que no se ha tomado al ciudadano como unidad de medida para realizar la expansión urbana de la Playa (Tabla 23).

Tabla 23: Comparación entre los núcleos urbanos de Gandia y las características que identifican al concepto de *Ciudad*

Características que identifican a la ciudad	Descripción	Gandia	Playa de Gandia
Espacio público	El espacio público vertebrado y ordena el conjunto urbano en sus diversas unidades (manzana, barrio y ciudad). Es un espacio de relación que puede alojar una gran variedad de usos. Tiene una dimensión que le otorga monumentalidad.	Si	No
Servicios y Equipamientos	Dispone de los servicios mínimos de alcantarillado, suministro de agua, recogida de basura, ...	Si	Si
	Dispone de los equipamientos necesarios para la vida cotidiana (institucionales, educativos, sanitarios, culturales, religiosos, deportivos y de ocio).	Si	No
Variedad de usos	Dispone de una variedad de usos (residencial, comercial, dotacional y terciario) distribuidos en la trama urbana.	Sí	No
Elementos de centralidad	Elementos de centralidad (dotación o espacio público abierto) que ordena y jerarquiza la estructura urbana.	Si	Con carencias importantes
Escala humana	El ciudadano debe ser la unidad de medida para proyectar y evaluar los espacios públicos y su relación con lo construido, las distancias existentes entre las distintas funciones cotidianas, etc.	Si	No
Transporte público	Existencia de una red de transporte público que conecta los distintos barrios de la zona urbana.	Si ¹¹	Si
Protagonismo del peatón	El peatón se impone en el espacio público sobre el vehículo privado. Se incentivan desplazamientos a pie y las relaciones sociales de proximidad.	Si	No

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

El modelo de *Ciudad* que se ha seguido en el núcleo histórico de Gandia es el de *Ciudad Pública*, mientras que en el núcleo de la Playa de Gandia se ha tenido como referencia el modelo de *Ciudad Doméstica* (Tabla 24). Esto se manifiesta en que las edificaciones se distribuyen libremente dentro de cada una de las manzanas, de manera que no existe un espacio construido continuo, lo que hace que se pierda la función de la fachada como elemento delimitante del espacio público. Éste, por consiguiente, queda con un carácter residual, sin diseño, que es consecuencia del espacio no construido. Las edificaciones, individualizadas, prevalecen sobre

11. Existe un autobús de la Compañía La Marina Gandiense (Línea 2) que recorre toda la Playa de Gandia y conecta con Gandia. [http://www.lamarinagandiense.com/PDF/La%20Marina%20Gandiense%20-%20L2%20\[Gand%3%ADa%20-%20Grau%20de%20Gand%3%ADa%20-%20Playa%20de%20Gand%3%ADa\].pdf](http://www.lamarinagandiense.com/PDF/La%20Marina%20Gandiense%20-%20L2%20[Gand%3%ADa%20-%20Grau%20de%20Gand%3%ADa%20-%20Playa%20de%20Gand%3%ADa].pdf) (Consultada el 23-12-2016).

el conjunto urbano y se ven rodeadas de espacios libres privados con vegetación, conjuntamente a los cuales configuran distintas unidades en cada manzana. Además, hay una significativa carencia de dotaciones en el conjunto, encontrándose tan solo en las inmediaciones del puerto y núcleos históricos de Llavador y Grau. Por otro lado, el crecimiento materializado de manera lineal hace necesaria la utilización de vehículo (público o privado).

Si en vez de evaluar el núcleo de la Playa en su conjunto, lo hiciéramos por los diferentes patrones urbanos que en él se dan, observamos que existen partes que individualizadas sí que cumplirían las características que identifican a la ciudad (Tabla 25).

Tabla 24: Características que cumple Gandia respecto a los conceptos de *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*

Gandia (1) / Playa de Gandia (2)			
<i>Ciudad Pública</i>		<i>Ciudad Doméstica</i>	
Artificialidad	1	Introducción de vegetación entre los edificios	2
Continuidad y compacidad del espacio construido	1	Discontinuidad del espacio construido	2
Espacio público acotado, delimitado, modelado y percibido como unidad	1	Espacio público no delimitado	2
Mezcla de usos	1	Usos separados	2
Espacio público vertebrador	1	Espacio público residual y amorfo	2
Relación de las viviendas con la calle	1	Dilución de la percepción de la calle	2
Unidades estructurantes de pequeña o mediana escala repartidas por la zona urbana	1	Unidades de gran escala que se especializan en un solo uso	2
Prioridad del peatón	1	Prioridad del Coche	2
Arquitectura supeditada al urbanismo	1	Protagonismo de la arquitectura	2

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

Tabla 25: Relación entre las partes que configuran Gandia respecto a los patrones urbanos y el modelo de *Ciudad* que tienen como referencia

Partes que configuran el municipio de Gandia	Patrón urbano	Referencia del Modelo de <i>Ciudad</i>	Cumple concepto de <i>Ciudad</i>
Núcleo histórico en el interior del litoral	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
Núcleo histórico secundario en contacto con la costa (Grau-Llavador)	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
Crecimiento vinculado al núcleo existente (histórico o histórico secundario)	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
	<i>Disperso</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>	No

Fuente: Elaboración propia

Si, en cambio, analizamos el municipio de Gandia centrándonos en la influencia que tiene el turismo sobre él y cómo esto repercute en su relevancia territorial y lo comparamos con la clasificación de espacios litorales identificados por el geógrafo Josep Antoni Donaire (2005), observamos que hay dos tipos urbanos distintos en el municipio (Tabla 26). Por un lado, está el núcleo urbano de Gandia, que responde al tipo *Ciudad-Centralidad*, el cual es un núcleo consolidado históricamente que vertebra el territorio, tiene jerarquía sobre los municipios vecinos, cumple las condiciones de ciudad y tiene una gran diversidad de actividades económicas, no limitándose a las relacionadas con el turismo. Por otro lado, el núcleo de la Playa de Gandia, que es una *Ociourbe* porque nace como una aproximación a la ciudad, pero cuya su máxima preocupación es dar respuesta a las necesidades del ocio, dejando de lado las necesidades de la vida cotidiana. Por ello, y por la importancia del núcleo principal del municipio, tiene un escaso papel en la jerarquía de núcleos del territorio.

Tabla 26: Características de los espacios litorales en el término municipal de Gandia

Características de los espacios del litoral	Gandia	Playa de Gandia
Espacio antrópico/natural	Espacio antrópico	Espacio antrópico
Espacio urbano/rural	Espacio urbano	Espacio urbano
Núcleo histórico/exnovo	Expansión del núcleo histórico	Núcleo de nueva creación vinculada al turismo
Actividades económicas	Diversidad de actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo
Jerarquía en el territorio	Estructura el territorio	No estructura el territorio
Da respuesta a las necesidades del ocio	Si	Si, el vinculado con el “sol y playa”.
Cubre las necesidades de los residentes	Si	No
Cumple con las características de la ciudad	Si (Tabla 23)	No
Funciones	Diversidad de funciones	Función residencial-turística
Tipo de espacio litoral	<i>Ciudad-centralidad</i>	<i>Ociourbe</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Donaire (2005)

Si, por el contrario, analizamos la Playa de Gandia como destino turístico, ésta responde al tipo *Intensivo Espontáneo*, que se caracteriza por la falta del análisis del entorno, por un crecimiento improvisado que busca dar respuesta a la demanda generada, en el cual la administración pública local ha delegado sus funciones de control y liderazgo en la iniciativa privada, la cual ha marcado los ritmos de crecimiento y controla completamente el negocio turístico (Tabla 27).

Tabla 27: Características del tipo de destino turístico litoral que es la Playa de Gandia

Características de los destinos turísticos litorales	Playa de Gandia
Relación de la oferta con la demanda	Demanda precede a la oferta
Análisis del entorno	No hay análisis del entorno
Implicación de las administraciones públicas	En la eclosión del turismo, hay una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas. Posteriormente éstas se convierten en el motor para su regeneración
Tipo de iniciativa	Iniciativa privada
Tipo de desarrollo urbano llevado a cabo	Desarrollo improvisado
¿Quién controla el negocio turístico?	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada: Sector inmobiliario
Tipo de espacio turístico litoral	<i>Intensivo Espontáneo</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Callizo Soneiro (1991)

Por lo tanto, si dejamos de lado el núcleo histórico de Gandia, que ya cumple con las características del concepto de *Ciudad*, y nos centramos en el núcleo de la Playa de Gandia, observamos que se trata de un destino turístico litoral centrado en el producto de “sol y playa”, pero que tiene unos usuarios (turistas o residentes) que la utilizan o habitan con un carácter fuertemente estacional, centrado en los meses estivales. Este hecho, la ausencia de residentes durante la mayor parte del año, unido a la ausencia de espacios públicos y dotaciones que vertebran el espacio construido y proporcionen las funciones necesarias para la vida diaria, genera un problema que se retroalimenta. Por un lado, la falta de población residente durante todo el año imposibilita el mantenimiento de dichos servicios y no los hace necesarios; mientras que, por el otro lado, la carencia de los equipamientos imprescindibles para el día a día desincentiva el establecimiento de nuevos residentes para todo el año (Santatecla, 2015). Por ello, sería necesario que la administración local se implicara en la transformación del espacio construido y comandara las actuaciones necesarias para romper esta dinámica y revertir dicha situación.

Sin embargo, la carencia de dotaciones y espacios públicos no son los únicos aspectos que nos alejan del concepto de *Ciudad*. Como consecuencia de esta carencia, se genera una excesiva dependencia del automóvil para el acceso a las dotaciones situadas fuera del centro de la demanda, por lo que éste se convierte en la verdadera unidad de medida del núcleo urbano. Además, hay una falta de variedad de usos, ya que predomina casi exclusivamente el residencial con algún terciario de ocio. Es por ello que, para cumplir con las características de la ciudad, es imprescindible realizar dos actuaciones: por un lado, crear elementos de centralidad que vertebran el continuo urbanizado mediante la realización de espacios públicos abiertos y la construcción de dotaciones vinculados a ellos; y por otro lado, diversificar los usos por todo el tejido urbano con la introducción de usos comerciales y terciarios (el dotacional ya se cumpliría con la primera actuación). Con ello, se obtendría una escala más humana del espacio urbano al acercar los elementos de destino a los lugares de residencia, lo que devolvería,

a su vez, el protagonismo al peatón. Al tratarse de un núcleo urbano longitudinal paralelo a la línea de costa, dichas carencias se podrían erradicar mediante su materialización en solares existentes en el interior del núcleo urbano o mediante la sustitución de edificios existentes en el tejido urbano. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que, de poderse realizar estas actuaciones, y, en consecuencia, cumplir con las características propias del concepto de *Ciudad*, obtendríamos el tipo de *Ciudad Doméstica* pues ha sido el modelo tomado como referencia para su desarrollo (Tabla 24). Es decir, obtendríamos un núcleo urbano con discontinuidades del elemento construido por la introducción de vegetación entre los edificios, con un espacio público no planificado y cuya forma es resultado de lo no construido, con unidades monofuncionales de gran escala segregadas por uso en el tejido urbano, y con predominio del automóvil y de la singularidad de los edificios.

3.2.5. Propuestas de intervención urbana

La primera prioridad debería ir enfocada a relacionar los dos núcleos urbanos, el resultante de la expansión del centro histórico y el litoral. La solución llevada a cabo se limita a una conexión física mediante la urbanización del espacio intermedio entre ambos. Este nuevo espacio urbanizado y, afortunadamente aún con bastante suelo disponible, habría que convertirlo en un *Espacio de Transición* entre los dos núcleos urbanos y entre el espacio rural que es perpendicular a su directriz longitudinal. Sin embargo, la relación transversal entre lo urbano y lo rural en el perímetro Noroeste está impedida por la vía del ferrocarril que actúa como barrera física que únicamente permite la relación visual con el *Espacio Paraurbano*. En el otro lateral, el Sureste, hay un límite débil conformado también por una infraestructura, la Avenida del Grao. Así pues, es necesario dotar de estructura a todo el *Espacio Paraurbano*, incluyendo no sólo al que se encuentra en la parte trasera del núcleo litoral sino al espacio que rodea al núcleo histórico y al elemento de conexión entre los núcleos, para que en él se produzca una correcta transición entre lo urbano y lo rural y para que ayude a consolidar los límites urbanos actuales. Además, dicha estructura debería dotarlo al mismo tiempo de identidad para que se constituyera en un espacio central y de unión del municipio y dejara de ser la zona periférica de ambos núcleos.

Centrándonos en el núcleo de la Playa, se debería identificar y potenciar los espacios con vegetación dentro de la zona urbana e interconectarlos entre sí conformando una estructura verde que se conecte con el espacio rural circundante. A medida que nos alejamos del puerto hacia el Norte, hay una completa ausencia de dotaciones, por lo cual será necesario introducir las distribuidas por el tejido urbano (Santatecla, 2015). Éstas deberían materializarse con un tamaño pequeño o mediano para no generar discontinuidades físicas en el tejido urbano. Para su ubicación se deberían utilizar las zonas obsoletas y degradadas o los solares sin edificar, siempre supeditándolo a la red de espacios públicos. Dicha red tendrá un buen diseño cuando integre centralidades conformadas por la confluencia de espacio público, dotaciones y zonas verdes. De no existir dichas oportunidades, habrá que recurrir a la introducción de alguna dotación dentro de espacios públicos abiertos de gran tamaño (como pudiera ser el Parque

Clot de la Mota) que además ayudaría a reducir la escala de este elemento estructurante o al esponjamiento de la zona urbana mediante la compra y demolición de edificios para en su lugar suplir las carencias detectadas. Éstos se deberían escoger, si fuera el caso, en función de su localización y su coste de adquisición (a menor número de plantas y de propietarios, se supone un coste menor).

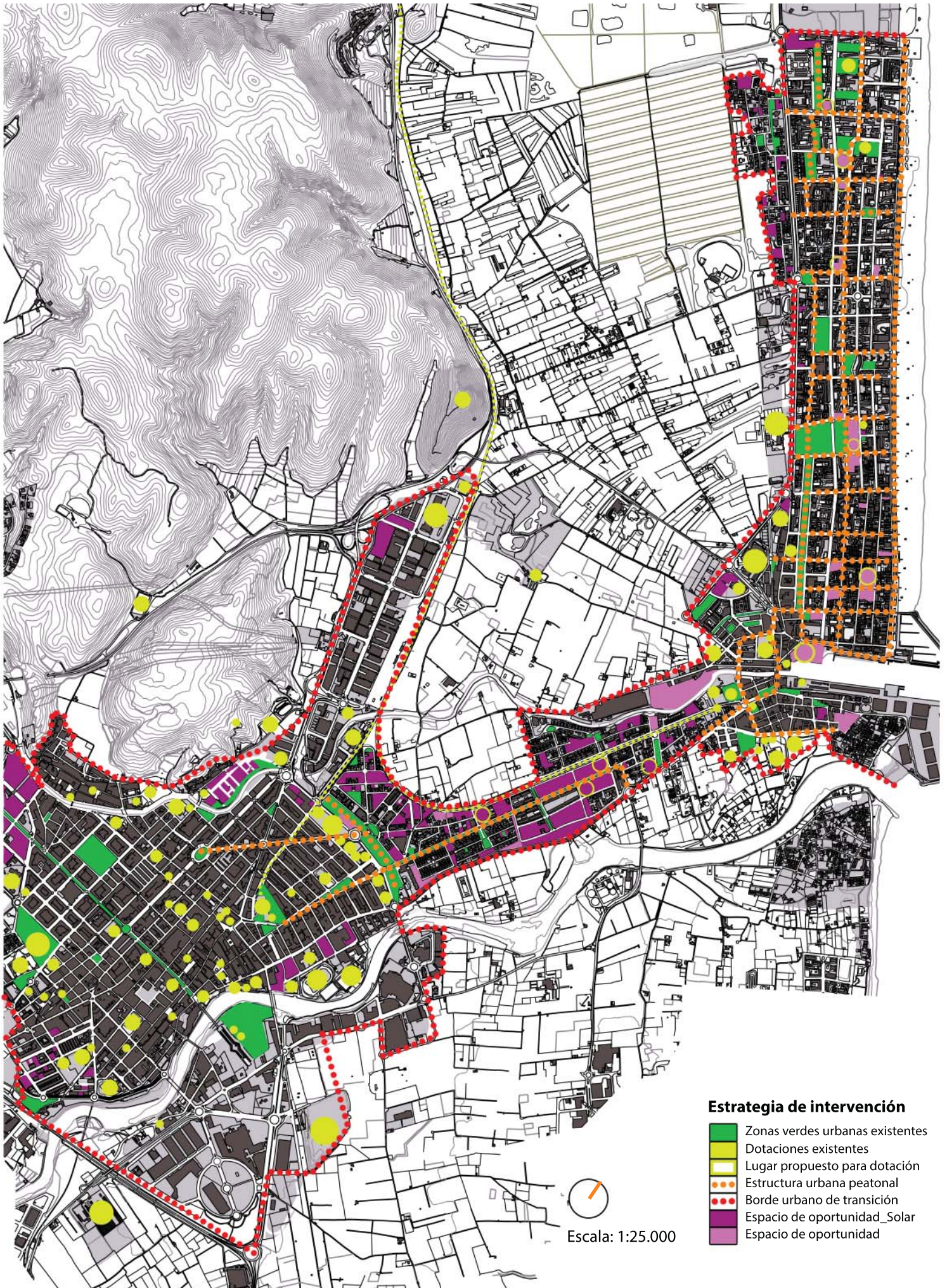
Para primar la importancia del peatón y crear un espacio público de calidad en este núcleo litoral se debe crear una trama de calles longitudinales y transversales peatonales que formarían parte de esta red estructurante. Las primeras permitirían el desplazamiento a pie por el interior del núcleo, y no únicamente por el paseo marítimo, mientras que las segundas conectarían el interior del núcleo con el mar. Dichas calles peatonalizadas deberían potenciarse mediante la función comercial para intentar incentivar un espacio comercial abierto a semejanza del promovido en el núcleo histórico. Unida a esta peatonalización, habría que desincentivar los desplazamientos con vehículo propio que se realizan para desplazarse por el interior del núcleo o para llegar a la playa.

Y por último, en este caso es imprescindible la conservación y regeneración de la Playa de l'Ahuir, que se ha mantenido sin urbanizar pese a toda la presión urbanística de las últimas décadas.

En el Plano 20, se muestra la estrategia de intervención propuesta, donde vamos a centrarnos en dos ámbitos: el núcleo de la Playa de Gandia y el espacio urbano que une la Playa con Gandia. En él se ha señalado las dotaciones existentes (salvo las del ámbito turístico y de ocio), las zonas verdes urbanas existentes de uso público y el borde urbano del municipio, que es donde se deben realizar acciones que generen la correcta transición entre el espacio urbano y el rural.

Si nos centramos en el núcleo de la Playa de Gandia, observamos que las zonas verdes urbanas de uso público son inexistentes en la zona más antigua hasta el Parque del Clot de la Mota, aunque posteriormente se creara la Plaça de la Rosa dels Vents, cuyo nombre no se corresponde con su morfología alargada. Esta rambla conecta la zona del Puerto con el Parque del Clot de Mota. En los crecimientos posteriores se ha reservado más zonas verdes, que pone de manifiesto sobre todo en las últimas manzanas de la zona más alejada del puerto. Sin embargo, éstas carecen, en la mayor parte de los casos, del tratamiento que una zona verde urbana requiere y se limitan a espacios vacíos con arbolado y escaso mobiliario urbano. Al desarrollarse la urbanización de las manzanas con edificación aislada en parcela, esta carencia de espacio público con vegetación que vertebró el tejido urbano, se ve cubierta por el espacio privado que queda en la parcela alrededor de las distintas construcciones levantadas. Encontramos que las tipologías de edificación que se han construido oscilan entre las de altura (bloque o torre) y las viviendas unifamiliares.

La red peatonal propuesta busca enfatizar los recorridos longitudinales y transversales del núcleo urbano de la Playa. Respecto a los primeros, se proponen tres: por un lado, el que discurre por el paseo marítimo; por otro lado, el más interior que aprovecha los espacios verdes



- Estrategia de intervenció**
- Zonas verdes urbanas existentes
 - Dotaciones existentes
 - Lugar propuesto para dotación
 - Estructura urbana peatonal
 - Borde urbano de transición
 - Espacio de oportunidad_Solar
 - Espacio de oportunidad

Escala: 1:25.000

existentes, aunque tiene una discontinuidad provocada por la Urbanización Les Motes; y por último, uno completamente continuo entre los dos primeros. Éste no se propone en la calle de la Rioja por ser la siguiente calle al recorrido interior y porque ésta es la que vertebró el tráfico del núcleo al ser la de mayor sección y tener doble sentido. Así pues, la propuesta del recorrido intermedio sería la de peatonalizar completamente la calle y dejarla de uso rodado únicamente para los vecinos. Respecto a los recorridos transversales, buscan potenciar la relación peatonal entre el interior del municipio y la costa, sin restringir el acceso rodado sino mediante el aumento de las aceras en la sección de la calle. Este aumento se llevaría a cabo a partir de la apropiación del espacio reservado para el estacionamiento de vehículos.

La trama urbana de la Playa de Gandia está prácticamente colmatada de edificaciones por lo que, para poder mejorar el entorno urbano y erradicar las carencias dotacionales y de espacio público existentes, se hace preciso construir sobre lo construido. Para ello, se han indicado espacios de oportunidad que responden a dos tipos: por un lado, solares, que son parcelas sin uso o vacíos urbanos; y por otro lado, zonas con uso de aparcamiento o edificadas que podrían ser transformadas para acoger las carencias dotacionales, de espacios públicos, de zonas verdes, ... Las zonas edificadas se han propuesto teniendo en cuenta su emplazamiento y su menor densidad edificatoria (viviendas unifamiliares o edificios de pocas alturas), ya que hace que su compra sea menos costosa para las arcas públicas y más sencilla de gestionar al tener que negociar con un número menor de propietarios. Estas actuaciones de regeneración urbana también tienen en cuenta los recorridos peatonales planteados de manera que las dotaciones reforzarían dicha estructura urbana. Se ha buscado conformar parcelas de cierta entidad, repartidas por el conjunto urbano, que permitieran la inclusión de las dotaciones de las que se carece (educativas, sanitarias, culturales, deportivas o administrativas). Igualmente, se podrían contemplar edificios de aparcamiento que pudieran absorber el estacionamiento que se propone eliminar en las calles transversales a la costa.

Si, en cambio, nos centramos en el espacio urbano que conecta ambos núcleos, llama la atención la gran cantidad de suelo urbanizado y la existencia de muchos solares. En cuanto a las zonas verdes solamente es reseñable el elemento que hace de macla con la expansión del núcleo histórico de Gandia. Los demás espacios públicos con vegetación son residuales, se dan en espacios perimetrales del conjunto urbanizado, o están flanqueados por vías de comunicación. De éstos últimos, destaca la Avenida del Mar, que tiene una mediana con la anchura suficiente como para favorecer el desplazamiento longitudinal. Sin embargo, pese a su nombre, no conecta con el mar, sino que finaliza abruptamente contra una manzana de viviendas unifamiliares. En este espacio urbano destaca, además de la ausencia de espacios públicos vertebradores, la absoluta carencia de dotaciones y el monofuncionalismo residencial motivado por la utilización de la tipología de viviendas unifamiliares que expulsa la función comercial de las calles.

En cuanto a la red peatonal propuesta, únicamente se ha enfatizado la Avenida del Mar como elemento longitudinal, aunque por su finalización de manera repentina obliga a continuar el recorrido por la cercana Avenida del Grau. En cuanto a los recorridos transversales, no hay

ninguno que ayude a la jerarquización de su trama urbana pues por el perímetro Norte está la barrera física de las vías del tren, mientras que por el extremo contrario no hay conexiones claras y directas para relacionarse con el *Espacio Paraurbano*, ya que salvo en los accesos rodados de entrada al conjunto residencial, éste queda aislado de la Avenida del Grau por solares a urbanizar en un futuro. Es reseñable que en todo este espacio urbano no se ha intentado “crear ciudad” sino que se ha propuesto una urbanización de baja densidad para colmar la totalidad del espacio rural entre los dos núcleos del municipio.

Respecto de los espacios de oportunidad, se han diferenciado los solares sin edificar de aquellos espacios que se habrían de transformar o afianzar como zonas verdes. Se debería paliar la absoluta falta de dotaciones (escolares, sanitarias, deportivas, administrativas o culturales) mediante su planificación en los solares perimetrales del eje peatonal de la Avenida del Mar, para reforzar la única estructura peatonal actual. En el plano elaborado se han propuesto unos posibles emplazamientos que ayudarían a generar un final digno para esta avenida. Al disponer de tanto espacio por urbanizar es posible revertir el, bajo nuestro punto de vista, pésimo urbanismo llevado a cabo en esta expansión urbana y transformarla, en la medida de lo posible, en un barrio de la ciudad. Para ello se hace indispensable, además de la introducción de las dotaciones mencionadas, el aumento de la densidad edilicia mediante la diversificación de las tipologías residenciales y la introducción de la función comercial a nivel de calle (en las plantas bajas de estos sugeridos edificios plurifamiliares).

3.3. BENICÀSSIM

Benicàssim es un ejemplo de municipio con poca población residente y una economía basada en el sector primario en el que, ante el despegue del turismo masivo a mediados del pasado siglo, se optó por hacer de este sector la actividad económica por excelencia. Para ello, se desarrolló una estructura urbanístico-turística, de carácter lineal e intensiva, condicionada por una demanda residencial estacionaria en los meses estivales y caracterizada por una oferta generalista con escasa especialización (López Olivares, 2002; López Olivares y Ferreres, 2012). Así pues, su economía se ha sustentado en “la construcción, la actividad inmobiliaria y el comercio, con una planta de segundas residencias muy desarrollada, mientras que el sector hotelero tiene poco peso económico” (Mazón y Huete, 2005, p. 105).

Estas características (el desarrollo lineal, el predominio de la *Segunda Residencia* y la fuerte estacionalización del turismo) han motivado que los principales problemas urbanos estén relacionados con la carencia de dotaciones y servicios en toda la zona residencial-turística entre el núcleo tradicional y el mar (López Olivares y Ferreres, 2012).

3.3.1. Análisis histórico

Benicàssim tiene sus orígenes en una pequeña alquería musulmana situada a 1 km del mar y que fue apropiada por Jaume I durante la Reconquista llevada a cabo entre 1232 y 1245. Sin embargo, la carta puebla no fue otorgada hasta principios del siglo XVII pues tardó en repoblarse debido a dos características de su emplazamiento: su situación entre dos zonas pantanosas que le conferían insalubridad, y su topografía plana que facilitaba los ataques desde el mar de embarcaciones berberiscas. La pequeña aldea, pese al atractivo natural existente dentro de su término (bosques y pastos) permaneció despoblada desde principios del siglo XIV hasta finales del siglo XVI. Posteriormente a la obtención de la carta puebla (1603) y hasta mediados de siglo XVIII (1774), cuando se recoge su primer dato demográfico (10 habitantes), la aldea permanece prácticamente despoblada (Quereda Sala, 2006; Ortells Chabrera, 2006).

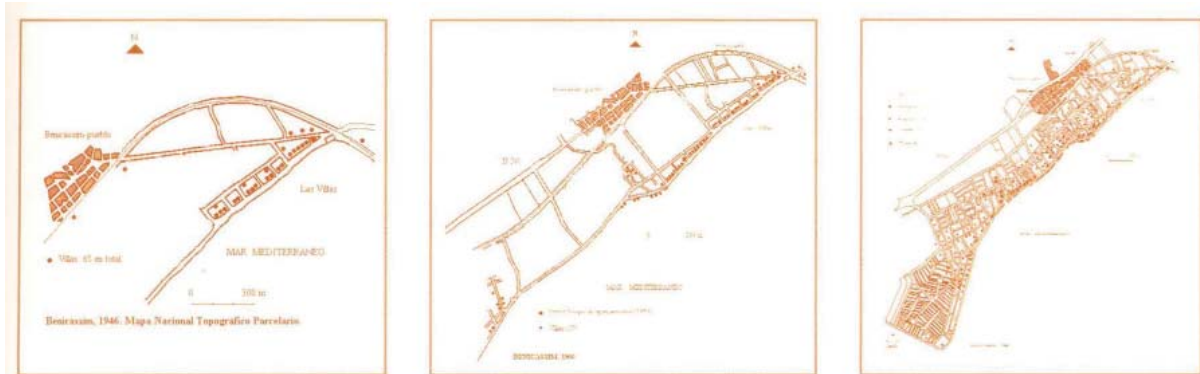
La iglesia, construida entre 1769 y 1776 gracias a la aportación de dinero del literato Francisco Pérez Bayer, y la plaza frente a ella se convierten en el corazón de la población y en su único atractivo. Es a partir de mitad del siglo XIX cuando empieza a configurarse su morfología lineal al desarrollarse sobre el camino que comunica Valencia con Barcelona, a ambos lados del cual se construyen las nuevas casas hasta llegar al número de 47 viviendas en 1845. A partir de entonces la población va creciendo con unas diferencias muy importantes con respecto a la evolución de los cinco siglos anteriores, que implica que el número de viviendas llega casi a duplicarse en apenas 10 años: 761 habitantes repartidos en 82 edificios en 1860 frente a los 162 edificios en 1870. Las pocas calles perpendiculares a la carretera principal se correspondían inicialmente a los barrancos que descendían del promontorio septentrional (Quereda Sala, 2006; Ortells Chabrera, 2006).

Imagen 49: Benicàssim. Mapa Topográfico Nacional 1942. Detalle hoja nº 616 - Vilafamés.



Fuente: Instituto Geográfico y Catastral. 1a edición Madrid en (Santos y Ganges, 2006, p. 90)

Figura 24: Evolución urbana de Benicàssim



Evolución urbana de Benicàssim y su frente marítimo: 1946, 1960, 1980, (datos del Arxiu Municipal de Benicàssim, elaboración propia).

Fuente: (Ortells Chabrera, 2006, p. 75)

Imagen 50: Playa de Benicàssim (Década 1970)



Fuente: (Ferrer Marsal, 2002, p. 190)

La llegada del ferrocarril del Norte en 1872 se convirtió en el motor que va a transformar la población. La estación con su plaza adyacente se construyó en el exterior del núcleo histórico, convirtiéndose en el foco de atracción hacia el cual creció el núcleo urbano hasta que se conectaron físicamente. Sin embargo, las vías férreas se convertirían en una barrera que limitaría el crecimiento hacia el mar, convirtiéndose en un borde urbano (Santos y Ganges, 2006). El tren fue también el precursor de la aparición del asentamiento urbano de Las Villas, el cual surge en contacto con el mar lo más alejado posible (unos 6 km) de la zona pantanosa que tenía problemas de olores y mosquitos durante la época estival (Arnándis y Obiol, 2009). El tren se había convertido en una nueva vía de comunicación que acortaba las distancias y mientras se construía el tramo de Benicàssim la mujer del ingeniero responsable de este tramo decidió pasar la época estival en la caseta que le habían asignado a su marido, periodo después del cual decidió construirse allí una villa de veraneo cercana al mar. Es en 1887 cuando por primera vez aparece en el nomenclátor el nombre de Las Villas, que estaba configurado únicamente por dos edificaciones. En cambio, en 1900 ya se contaban 43 viviendas habitadas temporalmente. Los dos núcleos, el histórico y el nuevo vinculado con el litoral, permanecerán separados con dinámicas de crecimiento diferenciadas, desplazándose el tren por el espacio rural que queda entre ellos. El núcleo histórico tendrá un crecimiento en continuidad con lo construido con dos dinámicas (la conexión con la estación y el eje de la carretera nacional), mientras que el núcleo *ex novo* se expandirá por la primera línea de playa. La conectividad que le confiere el ferrocarril y las características climatológicas y topográficas, hicieron de este núcleo litoral un lugar atractivo para la sociedad pudiente de Castellón y Valencia. A consecuencia de las dinámicas generadas por el ferrocarril, se produce un gran crecimiento demográfico al duplicarse la población en un periodo de cincuenta años, entre 1860 y 1910, hasta alcanzar los 1533 habitantes. El número de edificaciones en el núcleo marítimo continuará aumentando hasta 1910 cuando se contabilizan 53 viviendas, cantidad que se mantiene estable durante los diez siguientes años pues sólo se construye una nueva residencia. Entre 1920 y 1940 por razones económicas y bélicas se mantiene la dimensión de Las Villas, aunque se construyen masías de carácter rural en la parte posterior de éstas. En 1933 se construye el Hotel Voramar sobre el emplazamiento de un restaurante que se había edificado en 1930. En las zonas de Las Villas se diferencian tres asentamientos: El Infierno (el primigenio), la Corte Celestial y El Limbo, que surgió entre ambos (Quereda Sala, 2006; Ortells Chabrera, 2006; Santos y Ganges, 2006).

Hasta 1960 el municipio sigue basándose en una economía rural con la particularidad de disponer de un espacio turístico en Las Villas, donde ya empiezan a aparecer las primeras sustituciones de éstas por edificios de apartamentos. Edificios que, a partir de 1961, empiezan a construirse para alojar en la época estival a los visitantes, la mayor parte de los cuales residentes de la provincia, que convierten Benicàssim en su destino turístico. Ante esta dinámica de ocupación de la primera línea de playa se intenta poner orden mediante el PGOU de 1963. Éste propone un crecimiento en profundidad desde la zona litoral hasta la línea de ferrocarril mediante el *Modelo Disperso* de ciudad-jardín y un desarrollo urbano del casco histórico en continuidad con lo construido mediante el *Modelo Denso*. En la planificación del territorio entre la costa y las vías se permite la convivencia de viviendas unifamiliares con bloques de

Imagen 51: Frente marítimo de Benicàssim desde el Norte (2017)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 52: Zona de la playa de Benicàssim sin paseo marítimo (2017)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

Imagen 53: Frente marítimo de Benicàssim desde el Sur (2017)



Fuente: Hèctor del Alcàzar

apartamentos (sin limitación de altura). La permisividad edificatoria dio como resultado, por un lado, que la primera línea de playa fuera colonizada por edificios de apartamentos con una disposición en zig-zag que permitía la visión del mar desde los bloques de segunda línea, y por otro lado, que esta tipología edificatoria se transformara en viviendas unifamiliares a medida que nos alejamos de la costa (López Olivares, 2002; Quereda Sala, 2006; Ortells Chabrera, 2006).

En 1974 ya se había convertido en el segundo núcleo turístico en importancia, únicamente por detrás de Benidorm, y en él se estaba produciendo una gran expansión edilicia: entre 1966 y 1980 pasó de 8.000 a 60.000 plazas que en valores relativos es mucho mayor que la experimentada por Benidorm en el mismo periodo (de 50.000 a 100.000 plazas) (Quereda Sala, 2006).

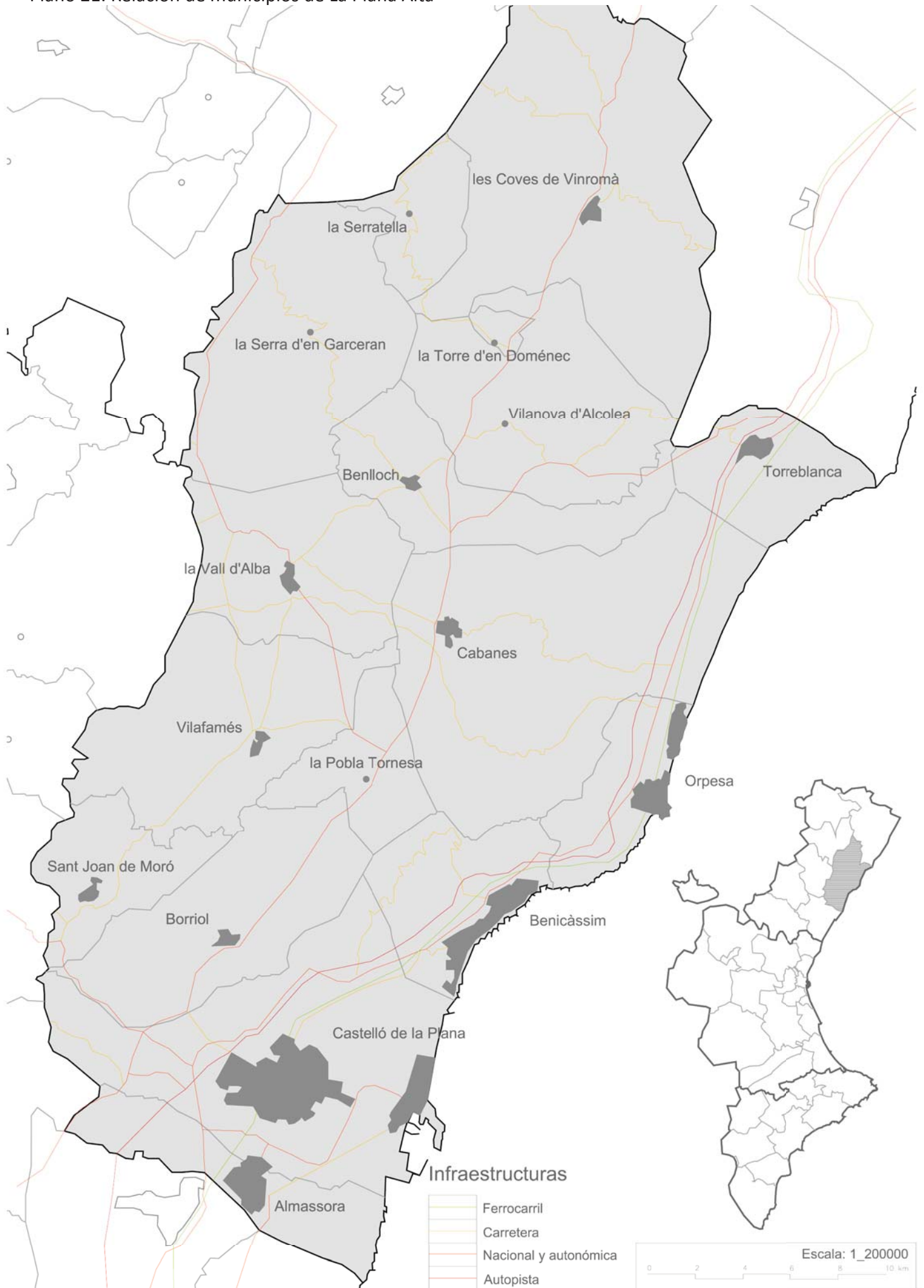
La *Segunda Residencia* en Benicàssim durante el último tercio del siglo XX ha transformado el espacio construido y ha aumentado la población residente en el municipio a partir de la urbanización del espacio rural entre el núcleo histórico y el núcleo turístico de la playa, para lo cual se apoyó en la estructura de caminos existentes (Santos y Ganges, 2006).

En la actualidad es un municipio que ha volcado toda su actividad económica en el turismo, con la particularidad de ser una ciudad de recambio durante la época estival ya que la mayoría de sus residentes temporales, un 80%, provienen del municipio vecino de Castelló de la Plana, que es la capital de la comarca y de la provincia. Esta característica de la proveniencia de los propietarios de los apartamentos de segunda residencia y de las viviendas unifamiliares le confiere una mayor estabilidad como destino turístico respecto a otros municipios litorales, españoles o extranjeros, al no depender su poder de atracción de las iniciativas o estrategias de los turoperadores (Quereda Sala, 2006; Arnándis y Obiol, 2009).

Las actuaciones de los últimos años han ido encaminadas a mejorar las condiciones del espacio litoral, con la recuperación y adecuación de Els Terrers, y la conectividad no motora con el municipio de Orpesa mediante una ruta cicloturística y una ruta verde. Además, se quiere realizar un nuevo boulevard sobre las antiguas vías del ferrocarril que actuaría de macla entre el casco antiguo y la zona de expansión turística (López Olivares y Ferreres, 2012).

3.3.2. Análisis territorial

Como podemos observar en la Tabla 28, los municipios de la comarca con más población son la capital comarcal y provincial, Castelló de la Plana, seguida de Almassora que, por la proximidad a la primera, configuran una misma unidad en la cual la segunda se ve influenciada por las dinámicas de la primera. Aunque estos dos municipios tienen término municipal sobre el litoral, tienen una diversidad de actividades económicas basadas sobre todo en la industria cerámica. En el caso de Castelló, tiene un segundo núcleo en contacto con el mar, El Grau, donde surgen actividades económicas vinculadas al turismo. Los dos municipios que les siguen, Benicàssim y Orpesa, tienen prácticamente toda su economía dependiente del sector inmobiliario-turístico.



En los otros dos municipios con término administrativo en el litoral, Cabanes y Torreblanca, que tienen el núcleo histórico en el interior del territorio, no han aparecido núcleos urbanos *ex novo* gracias a que ese espacio litoral está protegido (Prat de Cabanes-Torreblanca). El resto de municipios de la comarca, situados en el interior del territorio, han mantenido su carácter rural en el que el comedido crecimiento urbano se ha llevado a cabo en continuidad con el núcleo histórico. En estos últimos, la población oscila entre los 100 y 5200 habitantes (Plano 21).

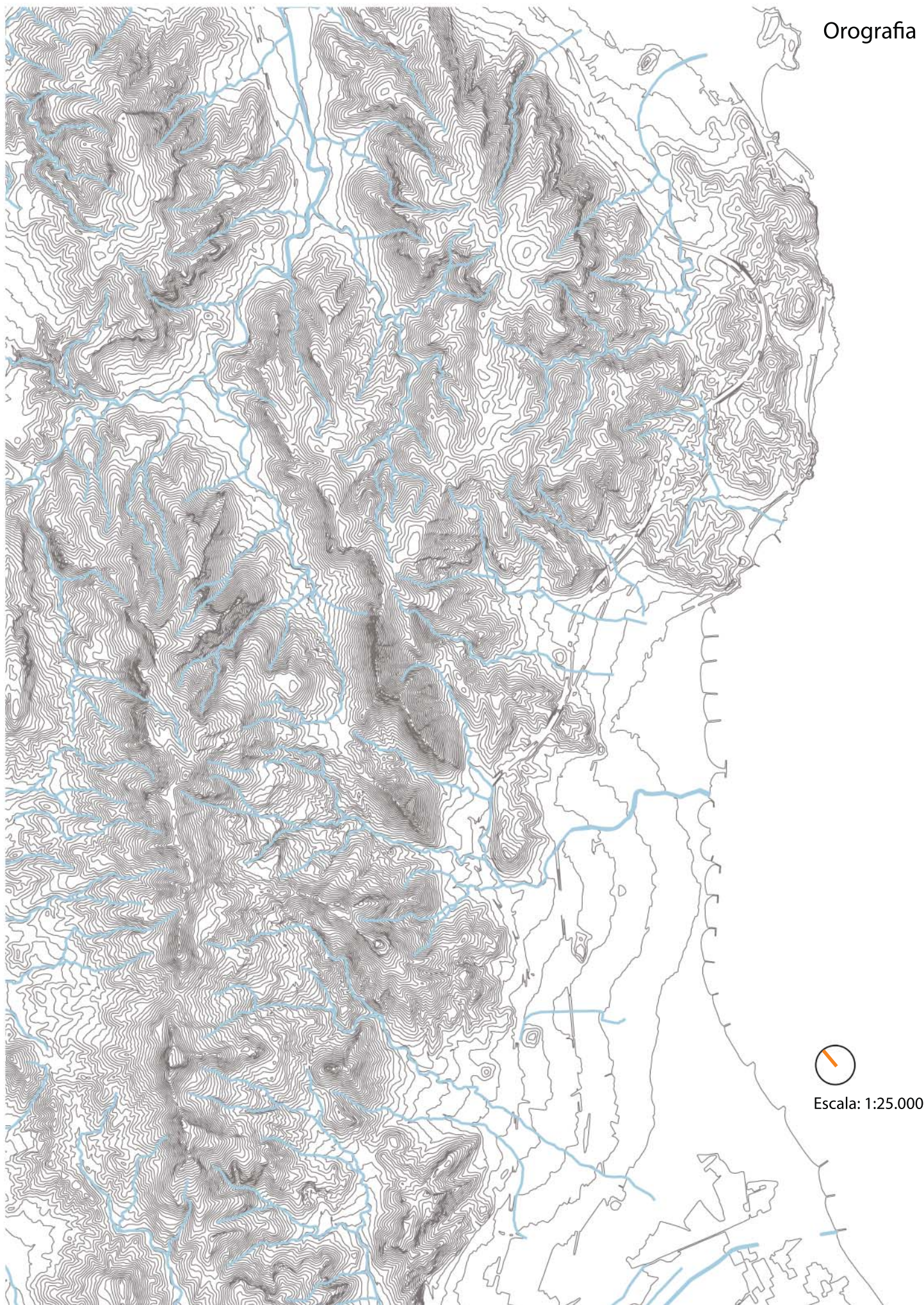
Tabla 28: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2016 (La Plana Alta)

Municipios de La Plana Alta	Total Habitantes
Castelló de la Plana	170.990
Almassora	25.632
Benicàssim	17.957
Orpesa	9.245
Torreblanca	5.398
Borriol	5.187
Sant Joan de Moró	3.043
Cabanes	2.966
Vall d'Alba	2.809
Coves de Vinromà, les	1.870
Vilafamés	1.851
Pobla Tornesa, la	1.200
Benlloch	1.095
Sierra Engarcerán	1.019
Vilanova d'Alcolea	595
Torre d'en Doménec, la	212
Serratella, la	99

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

La comarca tiene tres infraestructuras que la vertebran en longitudinal según la dirección Norte-Sur. Estas son la autopista AP-7, la carretera nacional N-340 y la vía férrea que llega hasta Barcelona, las cuales van conjuntamente en paralelo a la costa comunicando los municipios del frente litoral. El resto de la amplia comarca está vertebrada por una red de carreteras de distinta importancia entre las que destacan las autonómicas CV-10 y CV-15 sobre las secundarias que conectan los diferentes pueblos.

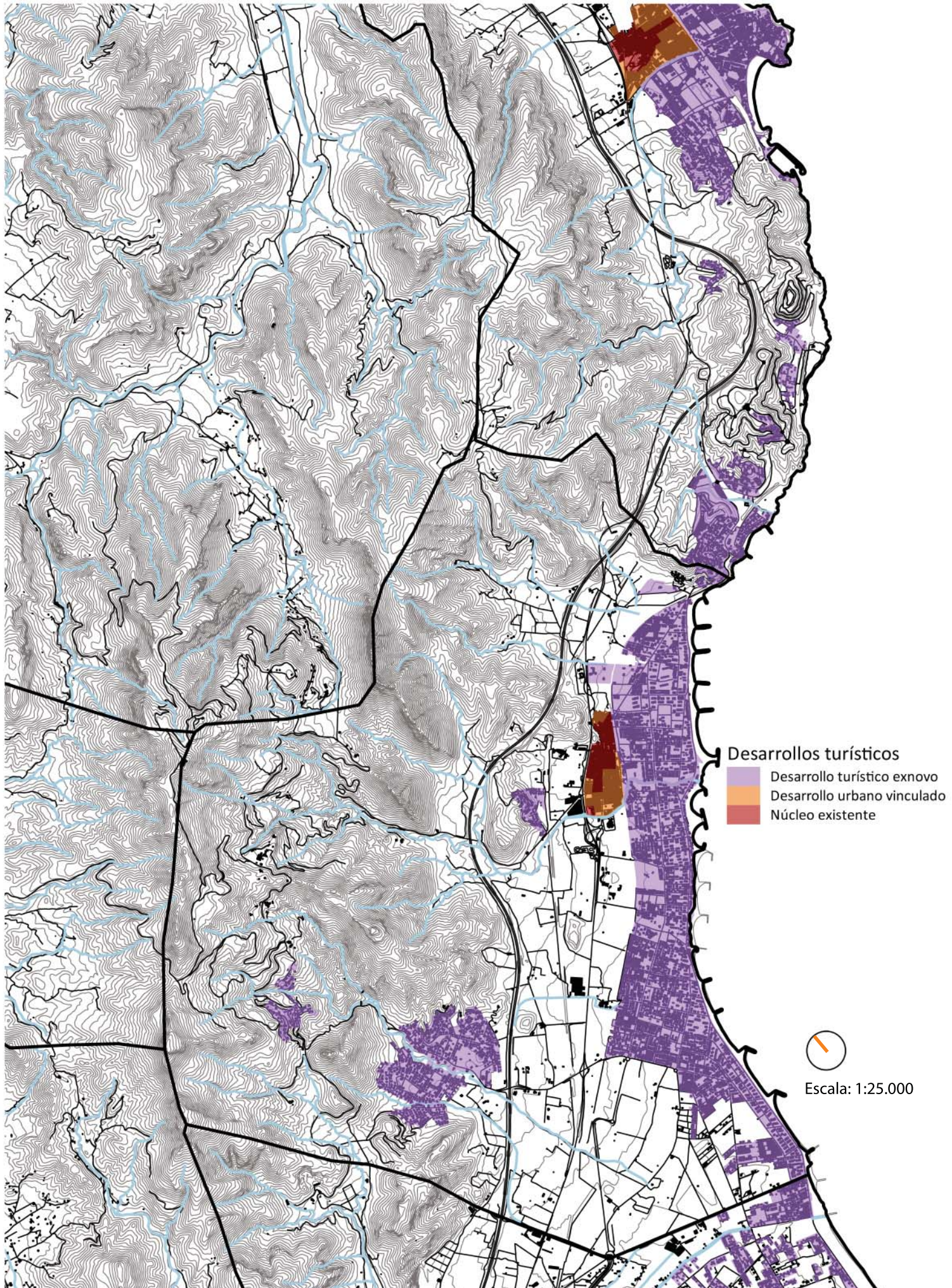
Si reducimos la escala y pasamos del ámbito comarcal (escala 1:200.000) a uno supramunicipal (escala 1:50.000) con Benicàssim y los municipios que le son adyacentes (Castelló de la Plana i Orpesa en la zona litoral y Borriol, la Pobla Tornesa y Cabanes en la zona interior), en este plano además de Benicàssim únicamente aparece representado parte del núcleo urbano de Orpesa debido a la gran superficie que tienen los términos municipales. Si nos centramos en la orografía del territorio (Plano 22), observamos que tanto el núcleo histórico de Benicàssim



como el de Orpesa surgen en una zona llana pero retirados ligeramente, un kilómetro hacia el interior, de la línea litoral y relacionados con elevaciones del terreno. La relación respecto a éstas varía en cada uno de los dos casos: mientras que Benicàssim surge pegado a un accidente geográfico que aumenta a medida que nos introducimos en el territorio, Orpesa se sitúa sobre un pequeño promontorio. Si nos centramos en Benicàssim, su término municipal está completamente delimitado por accidentes geográficos: las Sierras del Desert de les Palmes y de les Santes, y las Agulles de Santa Àgueda, las cuales conforman un arco que va creciendo en altura desde la llanura en contacto con el mar hasta el monte Bartolo a 728 metros de altitud (Ortells Chabrera, 2006). Así pues, esta planicie entre el casco antiguo y la línea litoral es la que favorece que el crecimiento urbano que se lleva a cabo se extienda por toda ella. El caso de Orpesa es igual al colmatarse el territorio entre el promontorio y el mar. Además, en estos dos municipios han surgido crecimientos urbanos aislados en zonas escarpadas: urbanizaciones entre ambos núcleos urbanos que miran al mar sin obstáculos visuales, y que en su mayoría se encuentran en el término de Orpesa; y unas urbanizaciones en el inicio del Desert de Les Palmes en el interior del término de Benicàssim.

Para profundizar en el análisis nos vamos a centrar, al igual que hemos hecho en los otros casos de estudio, en tres categorías de las descritas en el capítulo primero: los tipos de desarrollo turístico, los patrones urbanos utilizados y los usos que encontramos en el territorio. Respecto a los tipos de desarrollo turístico (Plano 23), observamos que hay crecimiento *Vinculado con el núcleo histórico existente* en los dos municipios. Éste es considerable si se compara con el casco histórico, ya que más o menos lo duplican, pero irrisorio si se compara con el *Desarrollo Turístico ex novo*. Éste, sin embargo, en ambos casos se ha llegado a juntar con el núcleo tradicional debido a la proximidad a la que estaba la costa (1 km) y a que, una vez colonizada la primera línea de ésta, se procedió a una *Ordenación en Profundidad* hasta colmatar todo el *Espacio de Transición* entre ambos. El desarrollo urbano de Benicàssim hacia el Sur no se contiene en su término municipal, sino que lo salta y se extiende sobre el de Castelló de la Plana. Además, tenemos las urbanizaciones *ex novo* repartidas por el interior del término de Benicàssim y la zona escarpada junto al mar del término de Orpesa.

Por otro lado, si analizamos los patrones urbanos utilizados para llevar a cabo estos desarrollos urbanos (Plano 24), nos percatamos que hay una fuerte relación entre ellos de modo que en los crecimientos del núcleo histórico de Benicàssim y de Orpesa se han utilizado el *Modelo Denso* y/o el *Compacto* mientras que todo el gran desarrollo turístico que ha colmatado la playa se ha basado en el *Modelo Disperso*. Respecto al núcleo existente, en el caso del núcleo histórico de Orpesa se hace patente el *Modelo Denso* en el núcleo primigenio que se amolda al promontorio en el cual se ubicó, en contraposición a su crecimiento en la llanura con un *Modelo Compacto* en el que destaca una trama de calles paralelas y perpendiculares a la costa. Por lo que respecta al *Modelo Disperso* de la zona de crecimiento vinculado con la demanda turística se observa que en ambos municipios interactúan dos fenómenos: la *Dispersión* de agrupaciones de viviendas unifamiliares y la *Difusión Dispersa* de bloques de viviendas aislados en parcela con espacios de uso privado (Pesci, 2003). En el caso de Orpesa se debe



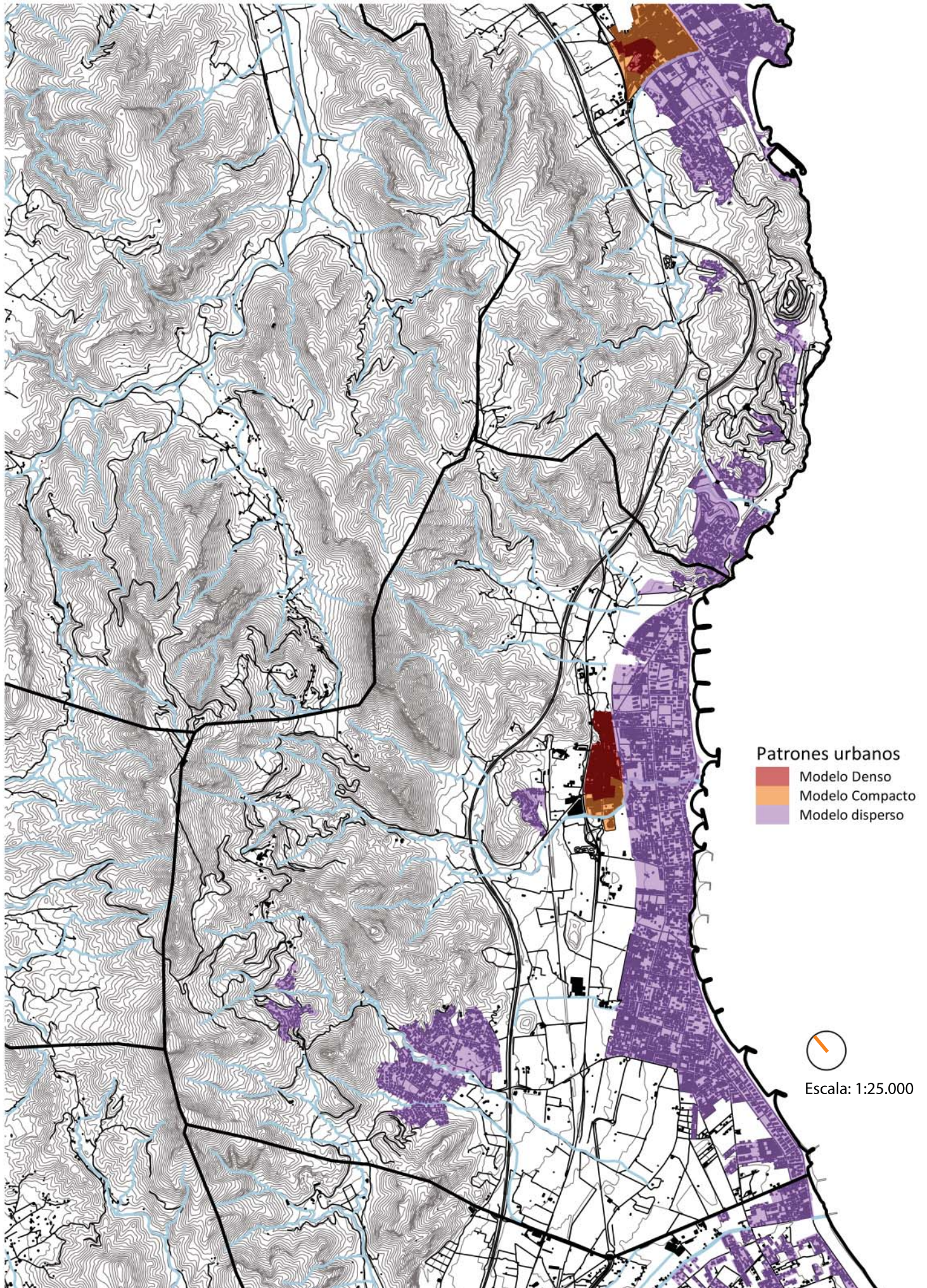
destacar también la aparición de un desarrollo urbano *ex novo* (Marina d'Or) que se mantiene separado del núcleo histórico, y de su crecimiento inmobiliario ligado al turismo, en el cual se sigue un *Modelo Disperso*. Éste está conformado mediante una gran cantidad de bloques de apartamentos dispuestos perpendicularmente a la línea de costa y que se localizan tanto en primera como en segunda línea de playa.

Tabla 29: Localización de los usos del litoral en el entorno de Benicàssim

Uso del litoral	Municipios en los que se encuentra
<i>Uso Urbano</i>	- Núcleos históricos y expansiones urbanas con el <i>Patrón Denso</i> o <i>Compacto</i> de Benicàssim y Orpesa
<i>Uso Residencial Intensivo</i>	- Primera línea de playa de Benicàssim - Parte de la expansión litoral de Orpesa y el Conjunto Marina D'Or
<i>Uso Residencial Extensivo</i>	- Parte posterior de la primera línea de playa de Benicàssim hasta llegar al núcleo histórico - Tres zonas de expansión urbana del núcleo de Orpesa hacia la costa
<i>Uso Residencial Enclavado</i>	- Urbanizaciones en el interior de Benicàssim - Urbanizaciones en el litoral escarpado de Orpesa y en las proximidades de su núcleo histórico
<i>Uso Turístico</i>	- Dotaciones turísticas cercanas al núcleo histórico de Benicàssim
<i>Uso Industrial</i>	- Polígonos industriales de Orpesa

Fuente: Elaboración propia

Por último, analizando los municipios del entorno de Benicàssim según los usos del litoral (Torres Alfosea, 1997) encontramos (Plano 25): El *Uso Urbano* que se corresponde con las zonas donde se ha llevado a cabo el *Patrón Denso* y el *Compacto*. El *Uso Residencial Intensivo*, caracterizado por el predominio de torres de apartamentos en zonas próximas a las áreas urbanas, se extiende en primera línea de playa por la práctica totalidad del término municipal de Benicàssim. En el caso de Orpesa se encuentra en el conjunto de Marina d'Or y en dos zonas que quedan separadas por unas agrupaciones de viviendas unifamiliares en el espacio de crecimiento vinculado con el auge del turismo: por un lado, en primera línea de playa de la parte más al Norte y por otro lado, en la zona de la pequeña cala en la cual esta tipología edificatoria se prolonga hasta que se encuentra con la línea férrea en el interior del municipio. El *Uso Residencial Extensivo*, en el que predominan las viviendas unifamiliares y la escasez de espacio público en relación al espacio que ocupan éstas, se encuentra en la parte posterior de los bloques de apartamentos en todo el desarrollo urbano surgido en paralelo a la línea de costa en el municipio de Benicàssim. En el caso de Orpesa, este uso surge en tres emplazamientos dentro del espacio urbano resultado del desarrollo turístico: por un lado, en la parte escarpada con visuales al mar que separa ambas partes de playa; por otro lado, en la zona en continuidad del uso urbano, una vez superada la vía del tren, la cual actúa como elemento de borde (Lynch, 1970), y por último, en la zona situada al Sur del espacio de uso urbano quedando en segunda línea de playa respecto a la zona litoral de la cala. De las mismas características, pero ubicadas en un emplazamiento con mala accesibilidad y fuerte pendiente, encontramos el *Uso*



Enclavado. De estas características encontramos urbanizaciones: en el interior del término municipal de Benicàssim, en el inicio de la ascensión y en la cumbre del Desert de Les Palmes; en la zona escarpada entre Benicàssim y Orpesa mediante urbanizaciones independientes; y en la zona próxima al núcleo histórico de Orpesa en la que el terreno comienza a elevarse. Esta última zona ha quedado unida al resto del conjunto urbanizado con el último crecimiento de baja densidad llevado a cabo. En cuanto al *Uso Turístico* encontramos en Benicàssim el parque acuático Aquarama y unas pistas de karts. Respecto al *Uso Industrial*, Benicàssim no tiene este uso mientras que Orpesa tiene un polígono industrial separado del núcleo urbano en el interior del municipio.

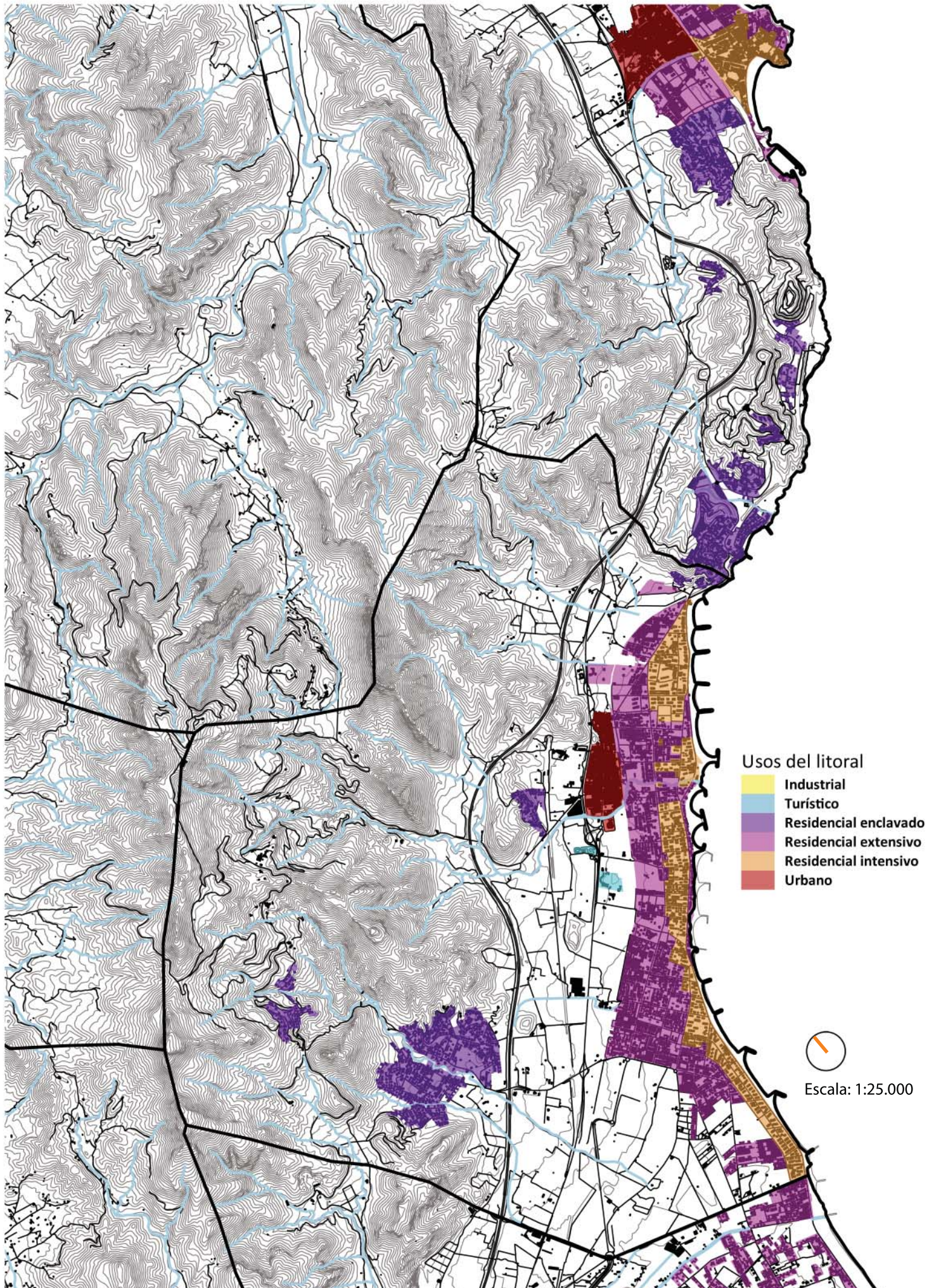
3.3.3. Análisis urbano

El término municipal de Benicàssim tiene siete kilómetros de costa que se pueden dividir en cuatro sectores bastante diferenciados. Recorriendo la costa de Norte a Sur, estos sectores serían: en primer lugar, 300 metros de acantilados que van desde la Roca del Canons hasta el Hotel Voramar; en segundo lugar, una zona plana que llega hasta la desembocadura del barranco de la Farga; en tercer lugar, una zona central con una elevación ligera en el Terrers; y en cuarto y último lugar, 3 kilómetros de restingas (Ortells Chabrera, 2006).

El primer núcleo que surge en el litoral es el conjunto de las Villas y aparece en el segundo sector entre el Hotel Voramar y el barranco de la Farga. Posteriormente a convertirse en un destino turístico en 1960, experimenta un gran crecimiento en superficie llevado a cabo mediante edificios en altura y viviendas unifamiliares aisladas en parcela. Sin embargo, a pesar de la existencia del PGOU, aprobado en 1963, las construcciones que se realizaron con anterioridad a 1980 no respetaron ningún criterio para dar uniformidad a la altura de las edificaciones, lo que generó un gran impacto visual, sobre todo en la zona de Las Villas por el contraste que se producía entre unas y otras. En la década de 1980 y prolongándose en la de 1990, las nuevas construcciones que se materializaron en el litoral surgen en segunda línea y se organizan mediante grupos de urbanizaciones de bungalows adosados (Ortells Chabrera, 2006).

En el municipio de Benicàssim se diferencian distintos espacios urbanos: en primer lugar, una franja de viviendas de ciudad-jardín en la zona del núcleo turístico histórico de Las Villas; en segundo lugar, un casco histórico que tiene una estructura lineal marcada por su desarrollo histórico a partir de la carretera de Valencia a Barcelona, compuesta por tres calles longitudinales en paralelo y otras menores en sentido perpendicular; en tercer lugar, una zona de primera y segunda línea de playa que es un continuo de edificios de apartamentos de hasta 17 plantas utilizados en épocas vacacionales y en cuarto y último lugar, una zona de viviendas unifamiliares y urbanizaciones de bungalows en la zona posterior a dos primeras líneas de playa (Ortells Chabrera, 2006).

La estructura de la zona de playa se organiza sobre la base de los caminos preexistentes. Por un lado, la vía pecuaria Colada de Las Villas, que era paralela a la línea de costa y discurría muy

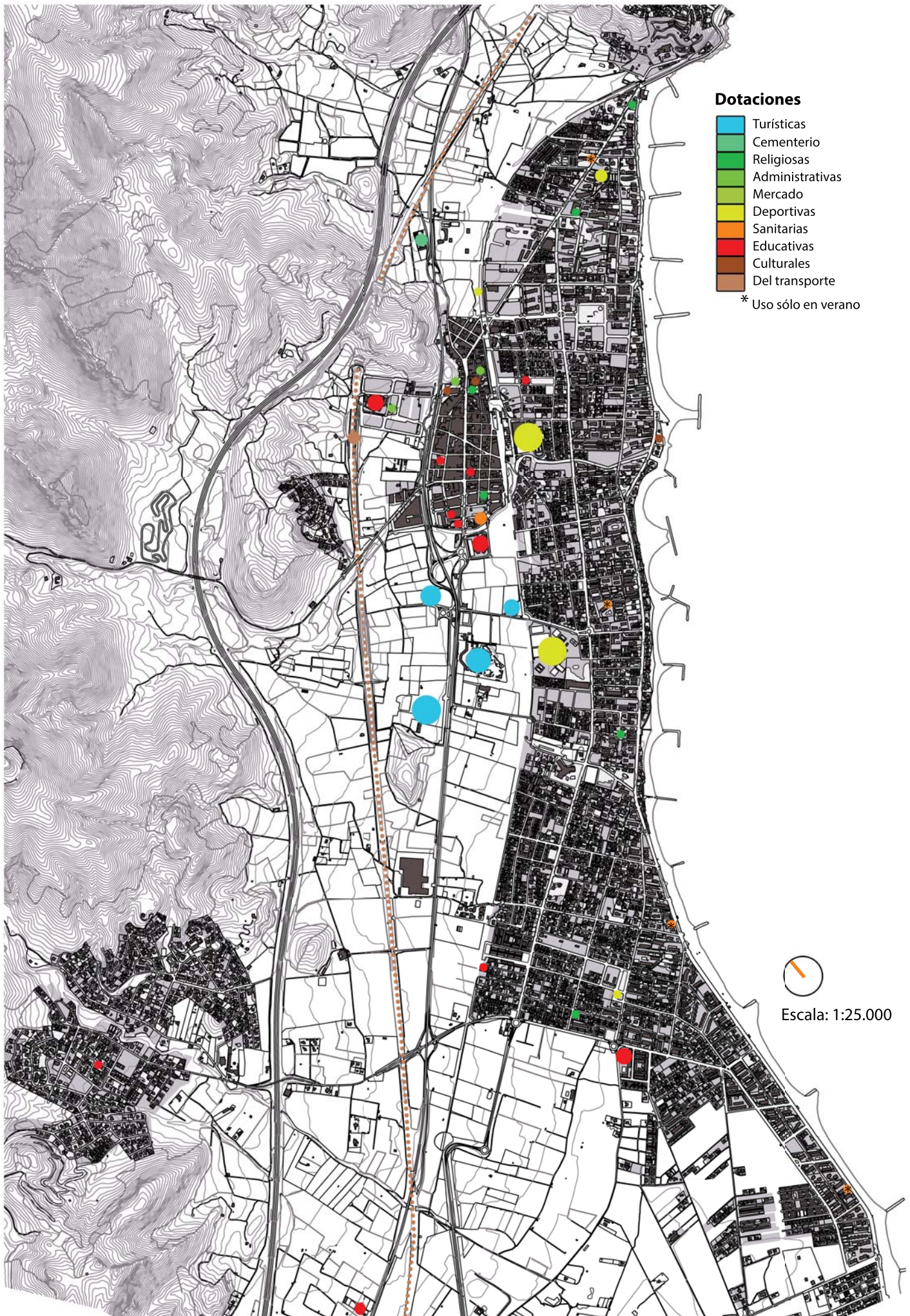


cerca de ella es en la actualidad la Avenida de Ferrandis Salvador, la calle La Corte y el paseo Pilar Coloma; y por otro lado, tres caminos rurales perpendiculares a aquella y paralelos entre sí que comunicaban el núcleo con la playa. Estos eran el camino de San Vicente, el camino de Santa Rita y el camino Nuevo que dieron lugar a la calle Torre Sant Vicent, calle Violant de Casalduch y la avenida del Dr. Jorge Comín, respectivamente. La antigua carretera nacional a Barcelona también se ha convertido en un eje vertebrador, en este caso del casco antiguo, tras desviarse el tráfico por una variante exterior al núcleo urbano. Además, se proyectó y se ejecutó un nuevo vial estructurante, la avenida Jaume I, a mitad de camino entre la Colada de las Villas y la vía del ferrocarril (Santos y Ganges, 2006). Así pues, el desarrollo de la zona de expansión turística se ha realizado mediante una trama urbana que para implantarse en el territorio hace uso y se apropia de las trazas históricas del territorio (sus caminos rurales) sobre la cual se disponen los nuevos ensanches turístico-residenciales y las distintas urbanizaciones de viviendas unifamiliares (López Olivares y Ferreres, 2012).

Vamos a analizar el municipio litoral a la escala 1:25.000 según los cuatro parámetros que hemos seleccionado: dotaciones, alojamiento turístico, altura de la edificación y límites entre lo urbano y lo rural.

Respecto a las dotaciones (Plano 26), lo primero que llama la atención es que la mayor parte de éstas están situadas en el núcleo urbano consolidado, el cual es promovido como espacio suministrador de servicios (López Olivares, 2002). En él se encuentran la mayor parte de los centros educativos, los edificios culturales, los edificios administrativos y los sanitarios, lo que pone de manifiesto que las funciones se sitúan allí donde hay residentes todo el año. Las dotaciones deportivas, ante la ausencia de espacio, se ubican acertadamente en la zona de expansión turística, pero próximas al núcleo histórico. Es preciso destacar la correcta ubicación del complejo deportivo con pistas y piscina cubierta, por lo que a accesibilidad se refiere, que está al otro lado de la antigua estación. La colocación del complejo deportivo “Mas dels Frares”, en el centro interior de la zona de expansión turística también parece ser acertado. Sin embargo, en la zona turístico-residencial únicamente podrían estar bien situados, bajo nuestra opinión, los centros de salud y las iglesias, al estar distribuidos en toda su extensión. Sin embargo, estos centros sanitarios sólo están operativos durante la época estival¹², poniendo de manifiesto la estacionalidad del municipio. En el extremo Sur encontramos dos centros educativos para dar respuesta a la demanda de dicho sector y una pista deportiva, la cual tiene un carácter anecdótico. En el otro extremo, el Norte, encontramos un club de Tenis como toda dotación (aunque ésta es de uso privado). En cuanto a las dotaciones de transporte, el desvío de la vía del tren para eliminar la barrera generada entre el núcleo histórico y la zona de expansión turístico-residencial ha provocado la expulsión de la nueva estación a las afueras del espacio urbano. Las dotaciones turísticas se encuentran en el interior del territorio, a la misma profundidad de la costa que el núcleo histórico, e igualmente tienen un marcado uso estacional: el Parque Acuático Aquarama, las pistas de karts y el espacio reservado para los festivales que se realizan en la época estival.

12. Información extraída de la web del Ayuntamiento de Benicàssim donde se recoge el horario de los consultorios (<http://ayto.benicassim.es/ayuntamiento/ca/337/Serveis-sanitaris>) (Consultada el 10-01-2017).

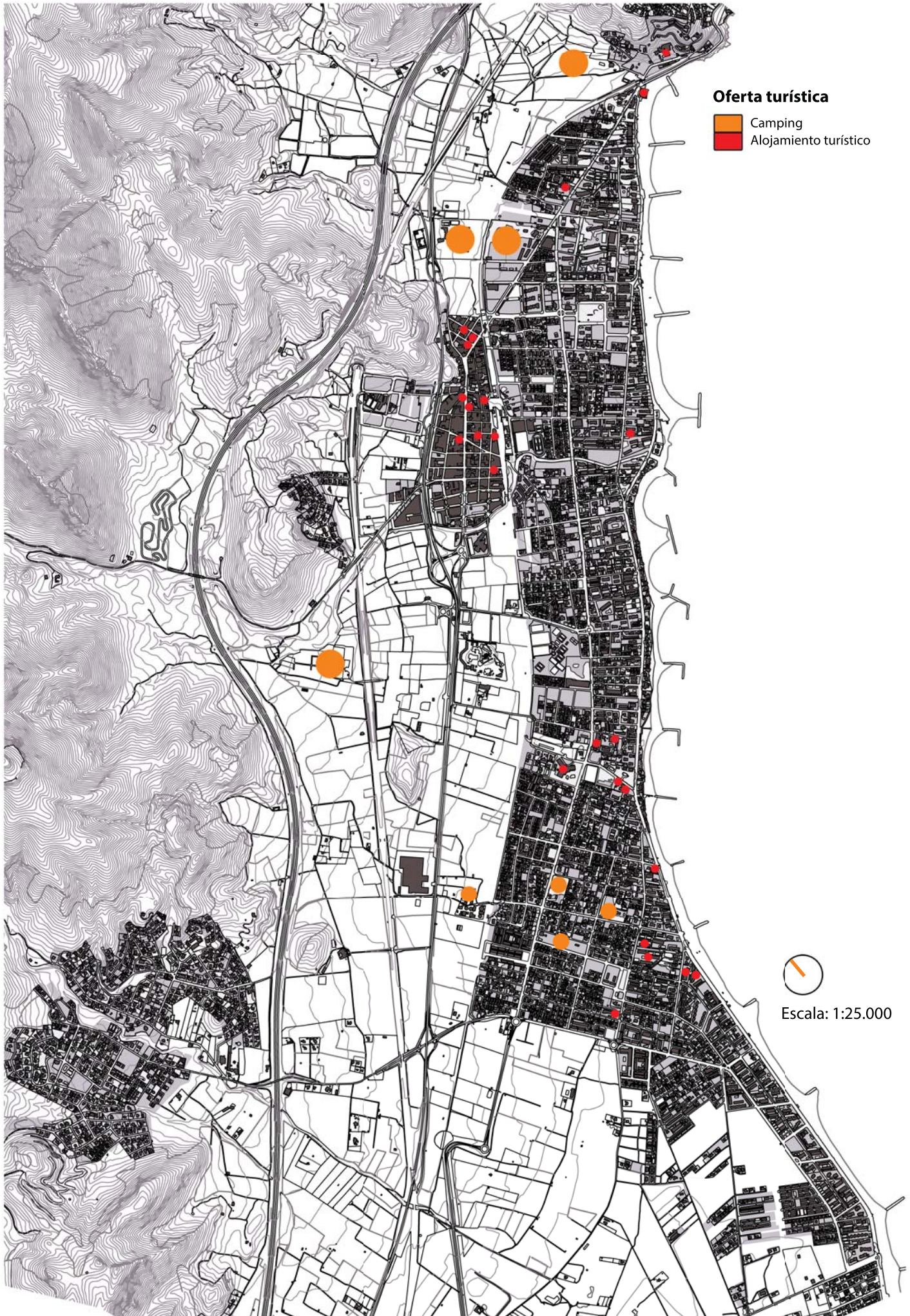


Si analizamos la oferta turística de Benicàssim (Plano 27), observamos que hay muy pocos establecimientos hoteleros en comparación a los 6 km de costa edificadas. Y sorprende aún más si se compara con los existentes en el núcleo histórico, a pesar de que los del litoral tienen una mayor cantidad de habitaciones en comparación con el número limitado de los segundos. En la zona litoral encontramos 15 complejos hoteleros por los 10 establecimientos que hay en el casco histórico¹³. En cuanto a los campings, encontramos tres de dimensiones acotadas y próximos entre ellos que están situados dentro de la trama urbana del ensanche turístico-residencial. También dentro de la trama urbana, pero en el otro extremo, hay un camping de mayores dimensiones que se puede expandir hacia el interior del territorio. Además de éstos, se contabilizan otros tres campings repartidos por el término municipal.

Para analizar el municipio desde el punto de vista de la altura de las edificaciones (Plano 28) vamos a diferenciar el espacio urbano del municipio en tres zonas. Por un lado, el casco histórico en el cual conviven viviendas de 1-2 plantas intercaladas con edificios de 3 a 9 plantas. Se observa que en el crecimiento hacia el sur es homogéneo con manzanas colmatadas por edificios entre 3-9 plantas mientras que en el resto del núcleo estos edificios han surgido al sustituir las viviendas de 1-2 plantas, por lo cual se ha perdido la homogeneidad de la altura de cornisa en la parte más antigua del casco histórico. Por otro lado, todo el crecimiento turístico-residencial que va desde la costa hasta la antigua vía del tren. Aquí destacan dos dinámicas: la primera es la localización de los bloques de apartamentos (de entre 3 y 9 alturas y de 10 alturas o más) en la primera línea de playa, aunque no es exclusivo de éstos pues también surgen en este emplazamiento viviendas unifamiliares de 1-2 alturas o se mantienen algunas de las viviendas primigenias de Las Villas. La segunda dinámica es la colmatación de la parte posterior al emplazamiento de las anteriores, hasta llegar a la antigua vía férrea, mediante un continuo de viviendas unifamiliares. Por último, las urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas que han aparecido por el término municipal. Sin embargo, en la urbanización que está situada en la zona de acantilados, también se han promovido unos bloques de apartamentos (de 3-9 plantas) en la parte alta, que se aprovechan de las visuales sobre el mar.

Respecto a los límites entre lo urbano y lo rural (Plano 29), observamos que hay un límite natural conformado por la línea de costa que finaliza en la zona de acantilados con unas urbanizaciones que escalan por la ladera. Hay también otros dos límites naturales que afectan al total del conjunto urbano: por un lado, el promontorio a la base del cual se funda el asentamiento primigenio; y por otro lado, el Barranco de la Farga que contiene el crecimiento hacia al sur del núcleo histórico (aunque ahora haya sido sobrepasado por un instituto de reciente construcción) y que fracciona el continuo edificado de la zona turístico-residencial al atravesarlo perpendicularmente para llegar al mar. Las urbanizaciones de viviendas unifamiliares se adaptan a la orografía en la que se ubican, por lo cual está toda condicionada por las características del territorio. Respecto a los límites antrópicos, se debe remarcar la importancia del ferrocarril en la configuración del conjunto urbano, pues es la traza de la antigua vía la que marca el límite

13. Información extraída de la web del Ayuntamiento de Benicàssim donde se recoge todos los alojamientos del municipio (<http://turismo.benicassim.es/turismo/235/On-Dormir>) (Consultada el 10-01-2017).



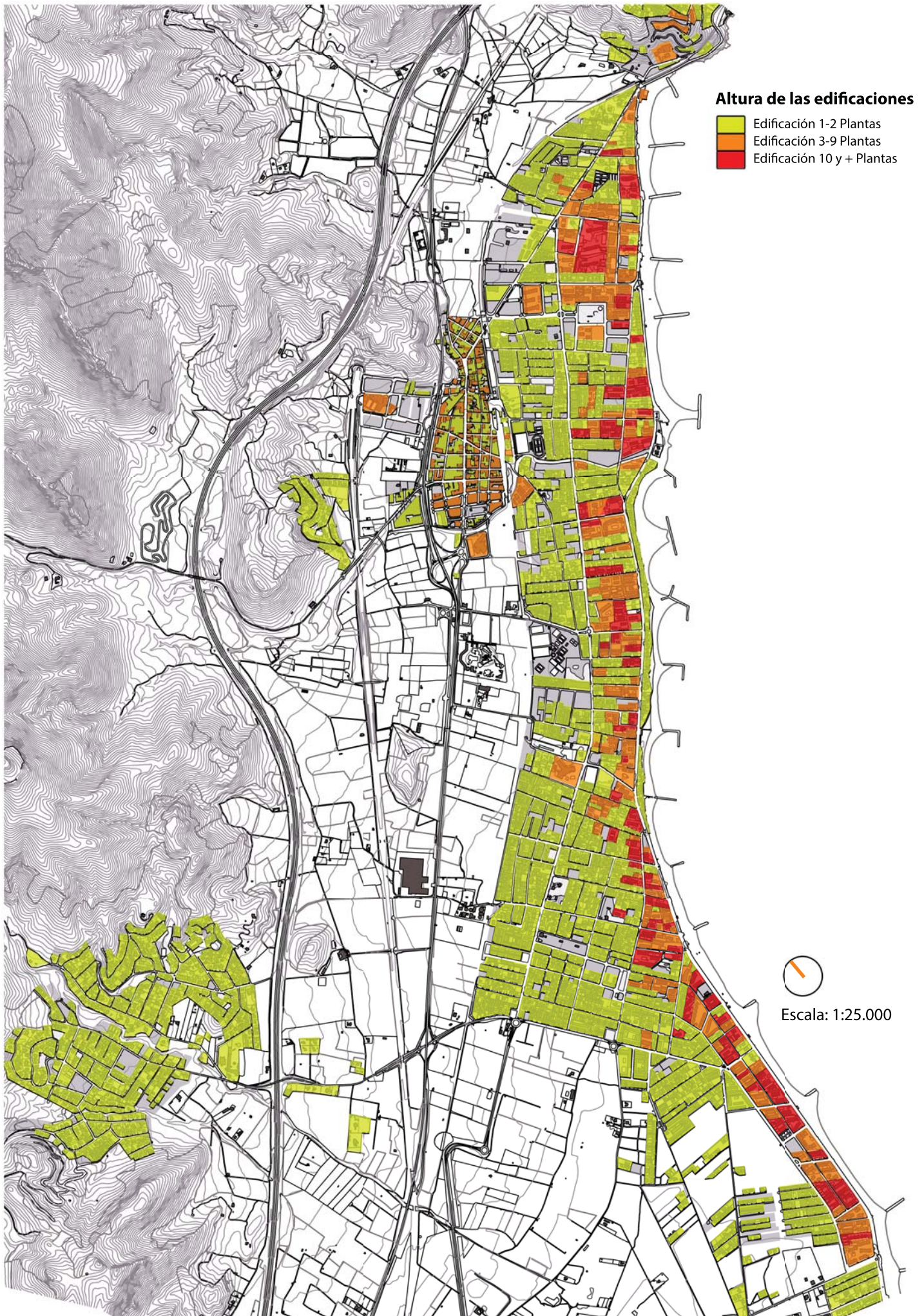
de la zona turístico-residencial. Otro límite antrópico reseñable es la desviación de la antigua carretera nacional por el perímetro del núcleo histórico que se ha convertido en una barrera física hacia el interior del territorio, aunque el crecimiento de dicho espacio urbano se ha hecho en esa dirección con dos conexiones puntuales.

3.3.4. Diagnóstico

Si confrontamos las características que hemos identificado como propias e imprescindibles para catalogar un espacio urbano como ciudad, definidas en el apartado 1.2 de este trabajo, con las correspondientes con Benicàssim, observamos que no cumple con casi ninguna de aquellas, sobre todo en la zona turística: ausencia de elementos de centralidad que estructuran el tejido urbano debido a la carencia de dotaciones de uso cotidiano y al carácter residual del espacio público; monopolización por parte del uso residencial; y dependencia del automóvil privado para desplazarse por el interior del municipio. Todo ello manifiesta, al mismo tiempo, que el ciudadano no ha sido la unidad de medida que se ha tomado para realizar toda la expansión urbana de las últimas décadas (Tabla 30).

Tabla 30: Comparación entre Benicàssim y las características que identifican a la ciudad

Características que identifican a la ciudad	Descripción	Benicàssim
Espacio público	El espacio público vertebra y ordena el conjunto urbano en sus diversas unidades (manzana, barrio y ciudad). Es un espacio de relación que puede alojar una gran variedad de usos. Tiene una dimensión que le otorga monumentalidad.	No. Sólo en el núcleo histórico
Servicios y Equipamientos	Dispone de los servicios mínimos de alcantarillado, suministro de agua, recogida de basura, ...	Si
	Dispone de los equipamientos necesarios para la vida cotidiana (institucionales, educativos, sanitarios, culturales, religiosos, deportivos y de ocio).	No. Sólo en el núcleo histórico
Variedad de usos	Dispone de los una variedad de usos (residencial, comercial, dotacional y terciario) distribuidos en la trama urbana.	No. Sólo en el núcleo histórico
Elementos de centralidad	Elementos de centralidad (dotación o espacio público abierto) que ordena y jerarquiza la estructura urbana.	Sólo las dotaciones deportivas
Escala humana	El ciudadano debe ser la unidad de medida para proyectar y evaluar los espacios públicos y su relación con lo construido, las distancias existentes entre las distintas funciones cotidianas, etc.	No. Sólo en el núcleo histórico
Protagonismo del peatón	El peatón se impone en el espacio público sobre el vehículo privado. Se incentivan desplazamientos a pie y las relaciones sociales de proximidad.	No. Sólo en el núcleo histórico



Transporte público	Existencia de una red de transporte público que conecta los distintos barrios de la zona urbana.	Si ¹⁴
---------------------------	--	------------------

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

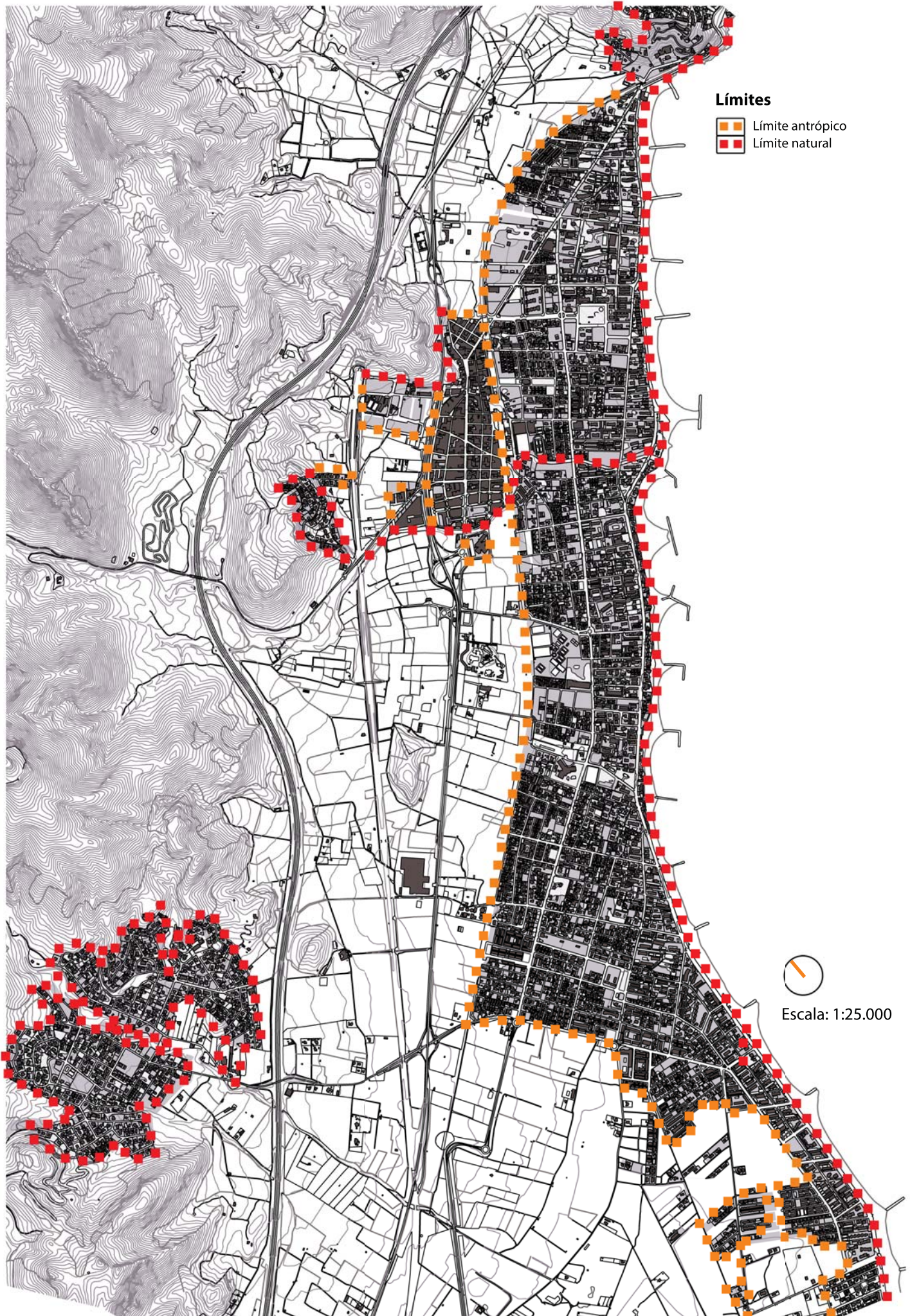
A pesar de que no cumple con casi ninguna de las características que identifican el concepto de *Ciudad*, el crecimiento urbano experimentado por Benicàssim ha tenido como referencia el modelo de la *Ciudad Doméstica*, como se puede observar en la Tabla 31. Esto se manifiesta en las manzanas del crecimiento en profundidad desde la costa, en las cuales se produce una mezcla de edificación de distinta tipología (en altura y unifamiliares) y zonas privadas con vegetación, lo que hace que no exista un espacio construido continuo y, en consecuencia, que se desvanezca el plano de fachada que delimita el espacio público. Éste, consecuentemente, no es el resultado de un planeamiento previo sino un mero resultado de la disposición libre de la edificación en la parcela, adquiriendo de este modo un carácter secundario. Así pues, los edificios se imponen sobre el urbanismo. Además, hay una gran carencia de dotaciones en toda la zona entre el núcleo histórico y la línea de costa, dónde únicamente son reseñables dos grandes paquetes deportivos cercanos a aquél. Por otro lado, el gran crecimiento lineal paralelo a la costa y la gran distancia desde éste a las dotaciones de uso diario provocan la necesidad del uso de un vehículo (público o privado).

Tabla 31: Características que cumple Benicàssim respecto a los conceptos de *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*

Benicàssim		
<i>Ciudad Pública</i>		<i>Ciudad Doméstica</i>
Artificialidad		Introducción de vegetación entre los edificios
Continuidad y compacidad del espacio construido		Discontinuidad del espacio construido
Espacio público acotado, delimitado, modelado y percibido como unidad		Espacio público no delimitado
Mezcla de usos		Usos separados
Espacio público vertebrador		Espacio público residual y amorfo
Relación de las viviendas con la calle		Dilución de la percepción de la calle
Unidades estructurantes de pequeña o mediana escala repartidas por la zona urbana		Unidades de gran escala que se especializan en un solo uso
Prioridad del peatón		Prioridad del Coche
Arquitectura supeditada al urbanismo		Protagonismo de la arquitectura

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

14. La Compañía Autos Mediterráneo S.A. tiene dos líneas regulares que conectan Castelló con Benicàssim: una que va por Las Villas y otra que va por Serradal. Ambos recorridos abarcan toda la longitud del municipio y conectan con el núcleo histórico del municipio. <http://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2016/09/BENICASSIM-VILLAS-INVIerno.pdf> y <http://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2014/07/CASTELLON-BENICASSIM-POR-SERRADAL-.pdf> (Consultadas el 08-02-2017).



Si en vez de evaluar el municipio en su conjunto, lo hacemos por los diferentes patrones urbanos que en él se dan, observamos que hay partes que individualizadas (el núcleo histórico con su expansión en continuidad) sí que cumplirían las características que identifican a la ciudad (Tabla 32).

Tabla 32: Relación entre las partes que configuran Benicàssim respecto a los patrones urbanos y el modelo de *Ciudad* que tienen como referencia

Partes que configuran el municipio de Benicàssim	Patrón urbano	Referencia del Modelo de <i>Ciudad</i>	Cumple concepto de <i>Ciudad</i>
Núcleo histórico en el interior del litoral	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Carece de algunas características
	<i>Mixto</i>	<i>Ciudad Pública</i>	Si
Núcleo <i>ex novo</i> no vinculado con núcleos existentes	<i>Denso</i>	<i>Ciudad Pública</i>	No
	<i>Disperso</i>	<i>Ciudad Doméstica</i>	No

Fuente: Elaboración propia

Si, en cambio, analizamos el municipio de Benicàssim centrándonos en la influencia que tiene el turismo sobre él y cómo esto repercute en su relevancia territorial, y lo comparamos con la clasificación de espacios litorales identificados por el geógrafo Josep Antoni Donaire (2005), observamos que el tipo urbano existente es una *Ociourbe* (Tabla 33), por tratarse de un tipo que se aproxima al concepto de *Ciudad*, pero cuya máxima preocupación es dar respuesta a las necesidades del ocio, dejando de lado las necesidades de la vida cotidiana. Además, tiene una gran dependencia de la actividad turístico-residencial y no estructura el territorio ni tiene jerarquía sobre los municipios circundantes.

Tabla 33: Características del espacio litoral de Benicàssim

Características de los espacios del litoral	Benidorm
Espacio antrópico/natural	Espacio antrópico
Espacio urbano/rural	Espacio urbano
Núcleo histórico/exnovo	Expansión de núcleo histórico vinculada al turismo
Actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo.
Jerarquía en el territorio	Estructura el territorio
Da respuesta a las necesidades del ocio	Si
Cubre las necesidades de los residentes	Si
Cumple con las características de la ciudad	No (Tabla 30)
Funciones	Principalmente función residencial-turística
Tipo de espacio litoral	<i>Ociourbe/Ciudad Identidad</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Donaire (2005)

Si, por el contrario, analizamos Benicàssim como destino turístico, éste encaja con el tipo *Intensivo Espontáneo*, caracterizado por: la ausencia de un análisis previo del entorno; un crecimiento no planeado resultado de querer satisfacer la demanda generada; una iniciativa privada que ha marcado los ritmos de crecimiento y controla completamente el negocio turístico; y una administración local que ha delegado sus funciones de control y liderazgo en aquella (Tabla 34).

Tabla 34: Características del tipo de destino turístico litoral que es Benicàssim

Características de los destinos turísticos litorales	Benicàssim
Relación de la oferta con la demanda	Demanda precede a la oferta
Análisis del entorno	No hay análisis del entorno
Implicación de las administraciones públicas	En la eclosión del turismo, hay una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas. Posteriormente éstas se convierten en el motor para su regeneración
Tipo de iniciativa	Iniciativa privada
Tipo de desarrollo urbano llevado a cabo	Desarrollo improvisado
¿Quién controla el negocio turístico?	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada: Sector inmobiliario
Tipo de espacio turístico litoral	<i>Intensivo Espontáneo</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Callizo Soneiro (1991)

Así pues, si analizamos Benicàssim en su conjunto, observamos que cumple con una única característica propia para considerarla una ciudad (el transporte interurbano proporcionado por una empresa privada). Sin embargo, si analizáramos el núcleo histórico independientemente del resto, observaríamos que cumple con todas las características. En este supuesto, esta zona muestra que, aunque dispone de toda la complejidad propia de la ciudad, no posee la escala que a ésta se le presupone ya que las cortas distancias entre los puntos más alejados de su interior hacen innecesario el uso del transporte público. Por el contrario, éste se convierte en imprescindible para conectar todo el municipio en su conjunto. Así pues, este análisis muestra que el núcleo histórico es autosuficiente mientras que la expansión ligada al turismo es fuertemente dependiente de aquel, aunque por su continuidad espacial conformen un único núcleo urbano, a diferencia del municipio de Gandia.

En este sentido, se trata de un destino turístico litoral centrado en el producto de “sol y playa”, con un fuerte carácter estacional en los meses de verano. Como hemos apuntado, el núcleo histórico posee la complejidad de la ciudad, pero no tiene la escala para considerarla como tal, por lo cual todas las actuaciones dirigidas a proporcionar al municipio las características propias del concepto de *Ciudad* deberían realizarse en la zona turística. Nos encontramos, por lo tanto, con un ejemplo con idénticos problemas al de la Playa de Gandia. Hay pocos ciuda-

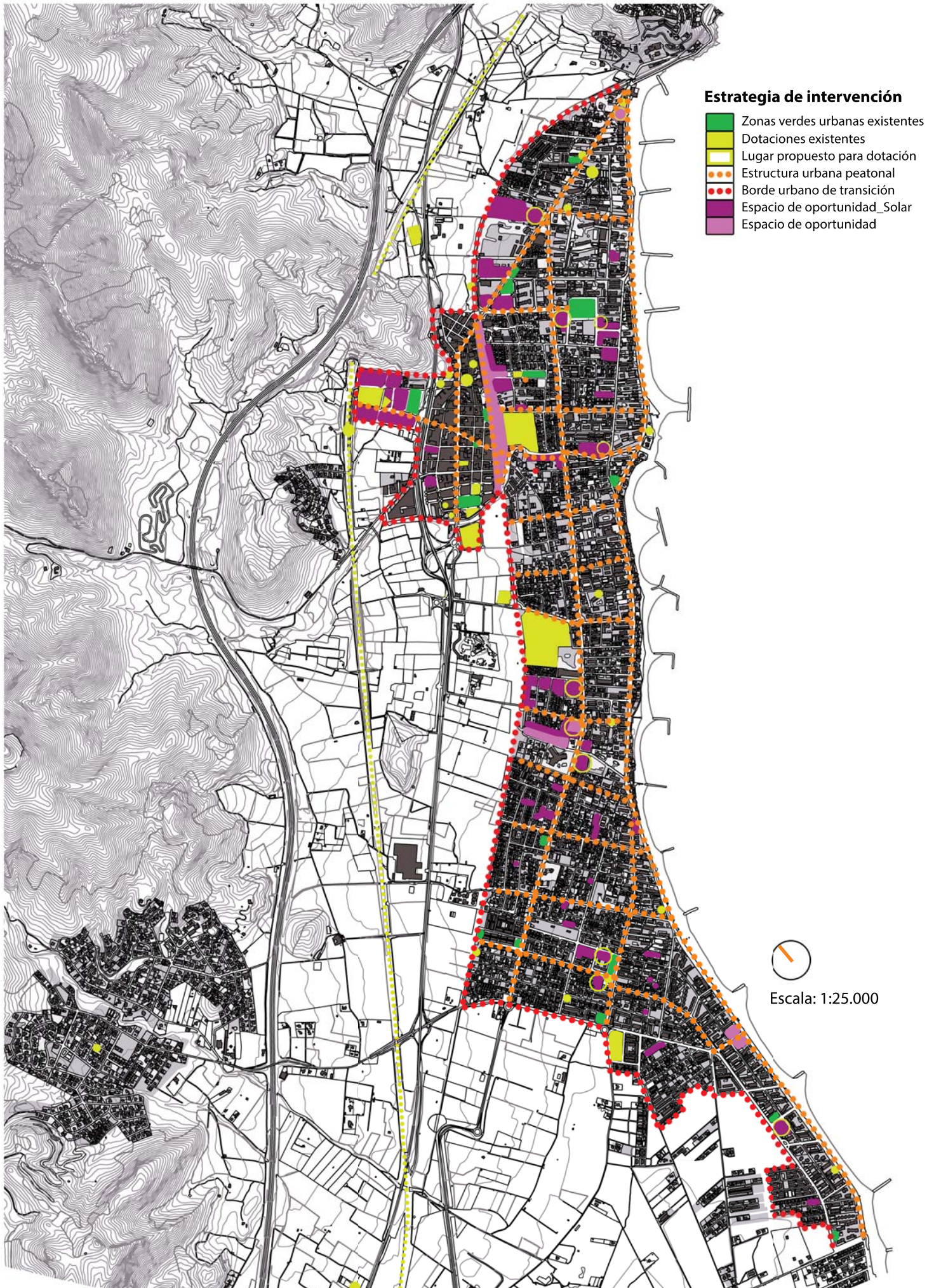
danos que residan durante todo el año, lo que no permite la construcción y el mantenimiento de las dotaciones necesarias para la vida diaria que podrían fijar nuevos residentes. Por ello, las intervenciones de revitalización del espacio urbano para darle un uso continuado durante todo el año sólo pueden venir desde el ámbito del gobierno local, a través de actuaciones integradas que permitan alcanzar dicho objetivo a medio o largo plazo.

Dado que una parte, el núcleo histórico, sí que dispone de elementos de centralidad que lo vertebran, para hacer que el todo, el conjunto urbano construido, esté completamente vertebrado por elementos de centralidad (dotaciones y espacio público) es necesario que se planifiquen estos elementos en la otra parte, la zona turística. Con la introducción de los usos de los que carece el tejido urbano (comercial, terciario, ...) se cumplirían todas las características para que Benicàssim fuera considerada una ciudad. Sin embargo, el modelo de *Ciudad* utilizado como referencia para llevar a cabo todo el desarrollo turístico-residencial es el yuxtapuesto (*Ciudad Doméstica*) al que propugnamos (*Ciudad Pública*). La transformación de un municipio turístico en ciudad es compleja, ya que necesita de voluntad política, de concienciación ciudadana y de tiempo, pero básicamente afecta al espacio público y, en algunos casos, a algunos edificios que tienen que ser substituidos para poder introducir dotaciones y más espacio público. Por el contrario, el cambio de modelo de *Ciudad* implica una transformación completa del conjunto edificado y de la filosofía urbana que lo promovió.

3.3.5. Propuestas de intervención urbana

Inicialmente, es necesario establecer los límites urbanos dentro de los cuales se debe contener el espacio urbano. En el caso de Benicàssim, como en el de muchos otros municipios, estos límites no quedan restringidos al municipio en sí, ya que la expansión urbana ha superado los límites administrativos y la urbanización se ha extendido en continuidad sobre el término de Castelló de la Plana. Una vez fijado el perímetro, es imprescindible dotar de estructura y de identidad al espacio intermedio para que sirva de transición entre lo urbano y lo rural y para que se convierta en un espacio natural atractivo para los ciudadanos, integrándolo a su vez con los espacios verdes y públicos de la zona urbana.

La tipología edificatoria promovida, caracterizada por la existencia de edificaciones aisladas en parcela rodeadas por zonas verdes de uso privado, dificulta la consolidación de una red de espacios públicos con vegetación que estructuren lo urbano, ya que no se percibe como una red necesaria. Es por ello que, tal vez, la solución debería enfocarse a crear esta red de centralidades mediante la inclusión de las dotaciones necesarias para el día a día y la puesta en valor del espacio público existente. Para ello, habría que restringir el paso de vehículos por ciertas calles para peatonalizarlas, potenciando de este modo los desplazamientos a pie. En estas calles, además, sería interesante el promover la función comercial, que haría de polo atractivo. Estas calles peatonales deberían, por tanto, conformar una trama que facilitara e incentivara los desplazamientos a pie a través del municipio y la conexión peatonal entre el interior del espacio urbano y el mar.



Para la ubicación de las dotaciones, que deben tener un tamaño pequeño o mediano para insertarse en la trama urbana existente, se deben aprovechar los solares vacíos, así como las zonas degradadas y/u obsoletas, que existen esparcidos por el tejido urbano. En el caso de que en una zona con carencias dotacionales no existieran dichos espacios, se debería optar por la compra de alguna vivienda unifamiliar para su implantación. La decisión de optar por viviendas unifamiliares se debe a su menor coste de adquisición y porque al estar situadas en segunda línea, tienen un emplazamiento de centralidad respecto a la anchura del espacio construido. Sobre este tejido residencial de viviendas unifamiliares también sería interesante el aumento de la densidad mediante la sustitución de algunas viviendas unifamiliares por bloques plurifamiliares.

Es decir, con estas actuaciones habría que promover la puesta en valor de espacios públicos de centralidad relacionados entre sí en la zona desarrollada a partir del turismo de modo que se percibieran como centros urbanos. Estos deberían dotar a la zona urbana litoral de cierta identidad e integrarse dentro de la estructura de orden superior que surge de la centralidad del núcleo histórico.

Respecto al paseo marítimo, éste se encuentra fraccionado en dos partes pues en la zona central, entre la confluencia del Barranco de la Farga con el mar y la confluencia entre la Calle Palmeral con la Avenida Ferrandis Salvador, no existe paseo propiamente dicho. En esta zona, las viviendas limitan directamente con la playa, la cual queda en un nivel inferior a la calle. Quizás sería interesante una actuación blanda al nivel de la arena, mejor de la que encontramos en la actualidad, que conectara ambos paseos marítimos y dotara de continuidad y unidad al espacio litoral del municipio.

En el plano 30, se muestra la estrategia de intervención propuesta. Por un lado, se indican las dotaciones existentes (salvo las del ámbito turístico y de ocio) y las zonas verdes urbanas existentes de uso público. Éstas últimas son escasas y de reducido tamaño y están esparcidas por el tejido urbano. Las tipologías edilicias predominantes en la zona turística, casi la totalidad del municipio, son las viviendas unifamiliares y los edificios en altura aislados en parcela. Ambas tipologías dejan espacio libre privado en el resto de la parcela, en el cual se introduce el elemento verde. Como consecuencia de que cada propiedad tiene su propia zona verde, no se echan en falta los espacios públicos con vegetación que deberían vertebrar el tejido urbano y ser elementos de centralidad. Por otro lado, también se ha señalado el borde urbano del municipio, el cual debe tener una gran importancia ya que a partir de él se deben realizar actuaciones que generen una transición entre el espacio urbano y el rural de manera que se fije el primero y se estructure el segundo.

La red peatonal propuesta busca enfatizar los recorridos longitudinales y transversales del municipio para estructurarlo. Respecto a los primeros, existen cuatro recorridos: dos en la zona turística, que se corresponden con el Paseo Marítimo y la Avenida Jaume I, y dos en el núcleo histórico, que son el eje de confluencia entre los dos crecimientos y la Avenida de Castelló, la cual en la parte Norte se quiebra y conecta en diagonal con el mar. En el caso del eje del Paseo

Marítimo se propone su bifurcación en dos elementos: uno que realiza el recorrido paralelo a la costa y otro que se mantiene paralelo a la Avenida Jaume I y que conecta con una dotación educativa (el CEIP Palmeral). Por otro lado, los recorridos transversales buscan reforzar la relación entre la costa y el interior del municipio.

En el caso de la Avenida Jaume I, de gran importancia también como eje viario, se propone mantener la relevancia del eje, pero aumentando la proporción de la zona peatonal de la sección de ésta mediante la apropiación del espacio reservado actualmente para el estacionamiento. Respecto a los recorridos transversales, habría que potenciar en ellos el espacio para el uso peatonal. En algunos de ellos se eliminaría completamente el uso viario, a excepción del acceso para los vecinos, mientras que en otras calles transversales a la costa se mantendría el uso viario, como es el caso de la Calle Torre Sant Vicent que es la unión más rápida y directa entre el núcleo histórico y la playa.

También se han identificado espacios de oportunidad dentro del espacio urbano que podrían acoger las carencias dotacionales, de espacios públicos o de zonas verdes detectadas en el municipio. Se han diferenciado dos tipos: por un lado, los solares, parcelas supeditadas a la trama urbana, de mayor o menor tamaño, que se encuentran sin construir. Por otro lado, aquellas parcelas que ya tienen un uso (residencial, de servicios, comercial, ...) pero que, por sus características (tener pocos propietarios y estar localizadas en zonas con grandes carencias dotacionales y de espacio público) adquieren relevancia como espacios para paliar las deficiencias y para crear y fortalecer la estructura urbana de la zona turística del municipio. De estas segundas se han señalado cuatro zonas interesantes: en primer lugar, la pastilla de aparcamiento, situada entre el núcleo histórico y la zona turística, que podría adquirir una gran relevancia como macla de unión entre ambos si en ella se creara una zona verde; en segundo lugar, una villa en primera línea de playa, en las proximidades del Hotel Voramar, con valor arquitectónico que podría convertirse en una dotación cultural que ayudara a diversificar la oferta turística del municipio; en tercer lugar, dos viviendas unifamiliares aisladas en primera línea de playa de la zona Sur que permitirían, de un modo económicamente asequible, introducir dotaciones ausentes en dicha zona; y cuarto y último lugar, la pastilla de aparcamiento y la parcela con el negocio de limpieza de coches en el entorno de la Avenida Jaume I.

Por último, se proponen ubicaciones en dichos espacios de oportunidad donde se podrían resolver las carencias de dotaciones (educativas, sanitarias, administrativas o culturales) o crear nuevos espacios públicos. Los emplazamientos marcados responden a la condición de estar en contacto con espacios públicos existentes o con los recorridos peatonales propuestos, para que de este modo se generaran centralidades y se conforme la estructura urbana que vertebrará el espacio urbano de la zona turística del municipio.

4. DISCUSIÓN SOBRE LOS CASOS DE ESTUDIO

4. DISCUSIÓN SOBRE LOS CASOS DE ESTUDIO

Una vez analizados con detenimiento cada uno de los tres casos escogidos con la intención de profundizar sobre las características, las carencias, los atractivos y las posibilidades de transformación de los municipios litorales, procedemos a confrontarlos entre sí para identificar las similitudes y diferencias que existen entre ellos. Pretendemos así extraer diversas características compartidas sobre el territorio en el que se encuentran, sobre la estructura urbana que lo organiza o sobre las dinámicas desarrolladas a lo largo de las últimas décadas como consecuencia del turismo. Nuestro objetivo es que el conocimiento generado se pueda extrapolar y ayude a mejorar el de otros municipios litorales.

4.1. ANÁLISIS COMPARADOS

Desde el punto de vista histórico, los tres ejemplos analizados se corresponden con dos tipos distintos de municipios. Por un lado, está Gandia que ha ido creciendo y expandiéndose a lo largo de los siglos siendo el núcleo urbano vertebrador de su territorio y el que acogía gran parte de las actividades económicas. Por otro lado, los casos de Benidorm y Benicàssim, que son municipios cuyo núcleo urbano, desde su fundación hasta mediados del siglo XX, había mantenido prácticamente el tamaño inicial. Estos dos últimos eran municipios rurales vinculados al sector primario (agricultura y pesca, fundamentalmente). Sin embargo, mientras Benidorm se ha alzado con la capitalidad de la comarca en detrimento de la Vila Joiosa, lo que le ha hecho acoger las dotaciones públicas institucionales de ámbito territorial (juzgado, hospital, entre otros) Benicàssim no ha podido competir con la capitalidad provincial y comarcal de Castelló de la Plana, pese al gran crecimiento urbano y poblacional.

Respecto al modo en el que se han producido los crecimientos en los tres municipios, observamos dos dinámicas diversas. Por un lado, están Benidorm y Gandia, cuyos desarrollos turísticos están vinculados a núcleos preexistentes. El primero crece de un modo planificado en continuidad con su núcleo histórico, mientras que el desarrollo turístico del segundo se hace a partir del núcleo secundario en contacto con el mar, conformado por los barrios del Grau y el Llavador. Por otro lado, está el caso de Benicàssim, que se desarrolla a partir de un núcleo creado *ex novo* (Las Villas) en contacto con el mar a finales del siglo XIX.

Sin embargo, aunque Benidorm y Benicàssim tienen un patrón de desarrollo distinto, en la actualidad ambos municipios conforman un único núcleo urbano: Benidorm por haberse desarrollado en continuidad con lo construido y Benicàssim por haber crecido en profundidad desde la línea de costa hasta colmatar todo el espacio rural entre los dos núcleos, el histórico y el del litoral. En cambio, en Gandia los dos núcleos, el histórico y la Playa de Gandia se han mantenido separados al desarrollarse con dos dinámicas distintas: mientras el histórico lo ha

hecho de una manera más o menos concéntrica, en la Playa se ha realizado en una única dirección, la paralela a la costa. En este caso, hay que destacar que se ha urbanizado una cuña de terreno que conecta los extremos más cercanos entre sí de ambos núcleos, pero este nuevo espacio urbano no los relaciona pues es monofuncional (residencial) y carece de cualquier elemento de centralidad. De hecho, se trata de una urbanización de viviendas unifamiliares, con su característico patrón urbano disperso, que se ha adaptado al espacio urbanizable. Por ello vamos a obviar este espacio urbanizado, y en el análisis y confrontación entre los tres casos de estudio analizaremos el municipio de Gandia como dos núcleos urbanos independientes: el histórico y el desarrollado en paralelo a la playa. Recuperaremos aquel espacio urbano de viviendas unifamiliares cuando nos centremos en la comparación de las propuestas de intervención en los tres municipios.

Respecto a los desarrollos turísticos que se han producido en los tres municipios (Planos 3, 13 y 23), observamos que en los casos de la Playa de Gandia y de Benicàssim, el *Desarrollo Urbano Vinculado*, el crecimiento llevado a cabo en continuidad con el núcleo existente, únicamente se da en la expansión de los núcleos históricos, mientras que en Benidorm, al tratarse de un crecimiento en continuidad con lo construido presenta ese desarrollo en la mayor parte del municipio. Por el contrario, el *Desarrollo turístico ex novo* es el que se lleva a cabo en toda la expansión litoral de Benicàssim y en la Playa de Gandia, quedando muy focalizado este tipo de desarrollo en el entorno de La Cala de Benidorm. En esta zona se produce un crecimiento que parte de la agrupación de unifamiliares de nueva creación surgidas en ella, a partir de las cuales se produce un crecimiento vinculado al turismo que sobrepasa los límites administrativos del municipio y se expande por los términos de Finestrat y la Vila Joiosa.

Si confrontamos los tipos de desarrollo con los patrones urbanos utilizados para llevarlos a cabo, observamos qué tanto en Gandia como en Benicàssim, se produce una fuerte relación entre éstos, de manera que los núcleos existentes tienen un *Modelo Denso* y que el crecimiento en continuidad con dicho núcleo se realiza con ese mismo *Modelo Denso* o con el *Compacto*. E igualmente ocurre con el *Desarrollo Turístico ex novo*, que está relacionado, en ambos casos, con el *Modelo Disperso*. Por el contrario, en Benidorm no se cumple esta relación, pues pese a que ha crecido en continuidad con lo construido, dicho crecimiento no se ha basado en un único patrón urbano, sino que se ha realizado utilizando tanto el *Modelo Compacto* como el disperso. El *Modelo Compacto* aparece en la expansión hacia el interior del territorio que parte del núcleo histórico, que se desarrolló con el *Modelo Denso*, y el *Modelo Disperso* lo encontramos en los crecimientos producidos a ambos lados de la expansión anterior (Planos 4, 14 y 24).

Si analizamos los usos del litoral, observamos que los *Patrones Denso* y *Compacto* se corresponden con el *Uso Urbano*, mientras que en el *Patrón Disperso* podemos diferenciar tres usos distintos: el *Residencial Intensivo*, el *Residencial Extensivo* y el *Residencial Enclavado*.

Si examinamos estos tres usos en los tres casos de estudio, observamos distintas dinámicas (Planos 5, 15 y 25). Por un lado, Benidorm se desarrolla mayoritariamente con el *Uso Residencial Intensivo*, caracterizado por las torres y bloques de apartamentos aislados en parcela,

que se encuentran en toda la franja costera hasta llegar a La Cala, donde por la orografía accidentada y por la tipología edificatoria de viviendas unifamiliares se da un *Uso Residencial Enclavado*. En este municipio, pese a ser conocido y reconocido por sus rascacielos, también encontramos dos grandes bolsas de *Uso Residencial Extensivo* que están en la parte interior del espacio urbano. Por otro lado, en la zona desarrollada por el turismo en Benicàssim, de *Patrón Disperso*, se da el *Uso Residencial Intensivo* y el *Extensivo* con una clara división entre ambos: el *Intensivo* se da en la primera franja paralela a la costa y el *Extensivo* en la segunda franja hasta llegar al antiguo recorrido del ferrocarril. Sin embargo, hay dos zonas donde el *Uso Residencial Extensivo* llega hasta la costa y también hay algunas viviendas unifamiliares en la primera línea que se han mantenido con el tiempo (zona de Las Villas y viviendas entre los dos paseos marítimos actuales). Finalmente, en la Playa de Gandia predomina en la actualidad el *Uso Residencial Intensivo*, aunque en la trama urbana, repartidas por distintas manzanas, aún podemos encontrar diversas viviendas unifamiliares. Sólo hay una zona en la parte más interior de este núcleo donde se desarrolla el *Residencial Extensivo* (la Urbanización Les Motes y su entorno).

Con respecto a los otros dos usos del litoral, el *Turístico* y el *Industrial*, del análisis de los tres casos de estudio se observa que se producen incompatibilidades entre ambos (Planos 5,15 y 25). En el término municipal de Benidorm no existe ningún polígono industrial, pero dispone de una gran cantidad y variedad espacios de uso turístico. En cambio, en el término de Gandia sucede completamente lo contrario: tiene dos grandes polígonos industriales mientras que no tiene ningún espacio promovido por el uso turístico. Esto pone de relieve que Benidorm está enfocado al turismo como actividad económica predominante y que trabaja para renovar y diversificar su oferta, mientras que Gandia tiene una gran diversidad de actividades y el turismo es una más y, por lo tanto, no tiene una oferta diversificada sino que está centrada en las características intrínsecas del territorio, es decir, en ofertar el producto de “sol y playa”. El caso de Benicàssim está entre los dos anteriores: no tiene *Uso Industrial* y ante la especialización turística estacionalizada en los meses de verano, dispone de algún espacio de *Uso Turístico*.

Si descendemos de escala, pasando de la 1:50.000 de los planos anteriores a la 1:25.000, y nos centramos en las dotaciones de las que disponen los tres ejemplos analizados, observamos significativas similitudes y diferencias entre ellos. Si comparamos únicamente el núcleo de la Playa de Gandia (Plano 16) con el municipio de Benicàssim (Plano 26) se observa que prácticamente tienen la misma estructura urbana y la misma dinámica de disposición de dotaciones. Por un lado, encontramos el núcleo histórico (Barrios de Grau y Llavador, y núcleo histórico de Benicàssim), situado a cierta distancia de la costa, que dispone de todas las dotaciones necesarias para la vida diaria, mientras que en todo el espacio construido a raíz del *boom* turístico apenas aparecen dotaciones. En ambos casos las más numerosas y mejor distribuidas son las religiosas. En Benicàssim también las dotaciones sanitarias en la zona de playa están bien situadas, pero en este caso únicamente están en uso en los meses veraniegos. Si, en cambio, la comparación la hacemos con todo el municipio de Gandia, y tomamos como núcleo histórico el centro urbano de Gandia en lugar de los barrios históricos litorales, aparecen grandes

diferencias en cuanto a la cantidad de las dotaciones y en cuanto al hecho de que, desde esta perspectiva, el núcleo litoral sí que dispone de varias dotaciones en un extremo del núcleo, el de los barrios marineros. Así pues, la comparación difiere respecto al ámbito que se compare, quedando de manifiesto que Benicàssim y la Playa de Gandia comparten la escasez y distribución de las dotaciones. Vista esta diferenciación a la hora de comparar municipios, bajo nuestro punto de vista, la comparación entre Gandia y Benidorm se debe llevar a cabo tomando los dos núcleos urbanos de Gandia. En primer lugar, observamos que son parecidas en cuanto al número y diversidad del tipo de dotaciones. En el caso de Gandia, están mucho mejor distribuidas tanto en el núcleo histórico como en los barrios históricos del litoral. En Benidorm (Plano 6), en cambio, podemos identificar cuatro zonas que alojan la totalidad de las dotaciones del municipio: la expansión del núcleo histórico hacia el interior del territorio, el interior de La Cala, la zona hacia el interior de El Rincón y la agrupación de dotaciones en el entorno de la Avenida Comunidad Europea, en las proximidades del acceso a la autopista AP-7. Dicha distribución de dotaciones agrupadas genera amplios espacios residenciales en los que no hay apenas dotaciones como es el caso de la Playa de Levante y toda su zona interior donde, a falta de que se finalice el Centro Cultural, únicamente existe una dotación religiosa; o como la Playa de Poniente, donde no hay ninguna dotación en todo su desarrollo lineal. Por otro lado, si comparamos las dotaciones turísticas/de ocio en ambos municipios, Benidorm y Gandia, observamos una gran diferencia en el número de éstas: mientras en Gandia hemos identificado únicamente tres (un club náutico, una pequeña área de atracciones en el Parque Clot de la Mota y un cine de verano), en Benidorm hay variedad y cantidad (un club náutico, un parque temático, dos parques acuáticos, varios campos de golf, dos parques zoológicos, un circo...). Benicàssim, al igual que Benidorm, dispone de varias de estas dotaciones: un parque acuático, una bolera, un circuito de karts y un espacio de celebración de varios festivales musicales veraniegos.

Si analizamos la oferta turística de los tres municipios, encontramos grandes diferencias entre ellos. Desde el punto de vista de los alojamientos turísticos existe una gran diferencia numérica entre Benidorm y los otros dos municipios. Mientras que el primero tiene 139 hoteles de diferente categoría y 34 edificios de apartamentos turísticos, Gandia dispone únicamente de 28 hoteles y Benicàssim de 25. Estos dos últimos tienen unas cifras muy parecidas, aunque podemos observar entre ellos diferencias significativas respecto a la ubicación de los hoteles. Del análisis efectuado, se observa cómo influye la distancia entre el núcleo histórico y la playa a la hora de construir los hoteles. Esto se pone de relieve en Gandia (Plano 17) donde sólo hay 4 hoteles en el núcleo histórico, mientras los 24 restantes se sitúan en el núcleo litoral. En cambio, la contigüidad del núcleo histórico y el núcleo litoral en Benicàssim hace que la diferencia numérica entre el número de hoteles en ambos sea muy reducida, 10 frente a 15 (Plano 27). Respecto a su distribución por la trama del núcleo litoral, en el caso de Gandia se concentran en el entorno del puerto y el primer desarrollo urbano de la playa, hasta la altura del Parque Clot de la Mota. En el caso de Benicàssim ha sido al contrario, y los hoteles han surgido en desarrollos posteriores y de modo agrupado: 9 de los 15 hoteles de la zona litoral se han distribuido en cinco manzanas, agrupadas en tres y dos. En el caso de Benidorm (Plano

7), los hoteles y edificios de apartamento turísticos se distribuyen por todo el tejido urbano desde la confluencia de la Avenida Rey Jaume I con la costa hasta El Rincón. En el entorno de La Cala, los hoteles han aparecido en fases posteriores desarrolladas hacia el centro histórico del municipio. Por otro lado, si analizamos la oferta turística más informal, la de los campings, observamos que Benidorm y Benicàssim tienen cifras parecidas con 10 y 7 campings respectivamente. La diferencia entre ambos municipios estriba en la ubicación de éstos: en Benicàssim existen tres que están integrados dentro de la trama urbana, uno en su perímetro y tres en el ámbito rural, mientras que en Benidorm se encuentran todos en el crecimiento hacia el interior desde El Rincón, en la confluencia entre lo urbano y lo rural. En el caso de Gandia, únicamente hay dos campings, que se encuentran en el espacio rural: uno en el borde urbano que une los dos núcleos y el otro en el paraje natural que está en el interior, detrás del núcleo urbano de la Playa.

Sin embargo, una de las grandes diferencias entre los tres municipios es la altura de las construcciones que configuran el espacio urbano de los tres casos de estudio. En Benidorm (Plano 8) predominan las edificaciones de 10 plantas o más, aunque también hay edificios entre 3 y 9 plantas. Éstos últimos son los que predominan en la expansión con el *Modelo Compacto* del núcleo primigenio, mientras que se entremezclan con los de mayor altura en los crecimientos a ambos lados de dicho núcleo. No obstante, pese a la imagen de verticalidad que se transmite, en Benidorm también se encuentran viviendas unifamiliares que, salvo en La Cala, donde se insertaron siguiendo el primer modelo de crecimiento basado en la ciudad jardín inglesa, se encuentran ubicadas en dos zonas interiores del espacio urbano. Esta estrategia de situar los edificios en altura en primera línea de playa es la misma que encontramos en la zona turística de Benicàssim (Plano 28), aunque con notables diferencias. Por un lado, la franja de edificios en altura en Benicàssim, donde se entremezclan las tipologías de 3-9 alturas con las de 10 o más alturas, es de apenas unos 300 metros en la parte más ancha, mientras que en Benidorm dicha franja puede llegar a tener hasta los 1200 metros en su máximo espesor. Por otro lado, en Benicàssim encontramos un manto continuo de viviendas unifamiliares detrás de todo el frente litoral con edificios en altura, mientras que en Benidorm las urbanizaciones de viviendas unifamiliares se encuentran en tres emplazamientos puntuales (uno en primera línea de playa y dos en las zonas más interiores). En el caso del núcleo histórico de Benicàssim predominan las viviendas de 1-2 plantas en la zona más antigua y las edificaciones de 3-9 plantas en los nuevos crecimientos, aunque en la zona más antigua también se encuentran edificaciones de 3-9 plantas que han ido substituyendo a viviendas unifamiliares. En cambio, en la expansión del núcleo histórico de Gandia predominan las edificaciones de 3-9 plantas salvo en los diferentes núcleos anexionados por el crecimiento y en las urbanizaciones unifamiliares perimetrales construidas en las últimas décadas (alrededor de Benipeixcar y el elemento de unión con el núcleo de la playa), además de los polígonos industriales. En el caso de la Playa de Gandia predominan, en toda su longitud, las edificaciones de 3-9 plantas. Éstas se distribuyen en el tejido urbano litoral siguiendo dos dinámicas diversas: por un lado, las edificaciones que han substituido algunas de las primeras viviendas unifamiliares del primer crecimiento de los barrios marineros. Éstas se insertan en una trama de pequeñas parcelas, las propias de

las viviendas unifamiliares, conformando manzanas con alturas heterogéneas. Por otro lado, aquellas manzanas planificadas para alojar edificación en altura, ya sea de 3-9 plantas o de mayor altura que pueden aparecer de manera puntual. Actualmente también encontramos viviendas unifamiliares de 1-2 plantas, que se concentran mayoritariamente en cuatro ámbitos: la urbanización informal y no planificada a ambos lados de la desembocadura del río Serpis; los barrios marítimos históricos del Grau y el Llavador; las primeras manzanas pegadas al puerto del primer crecimiento promovido por el turismo; y la zona en torno a la carretera CV-605 que corre paralela a la línea de costa, una vez superado el Parque del Clot de la Mota.

Si nos centramos en los límites que delimitan el espacio urbano del espacio rural, observamos que los tres casos analizados se rigen por patrones compartidos. Estos límites los hemos clasificado en dos tipos: los que son impuestos por las características del territorio donde el núcleo urbano se encuentra, y los que son de origen antrópico o producidos por el hombre. En los tres casos, los primeros se circunscriben a elementos geográficos: la línea de costa, los elementos por los que circula el agua (ya sea de manera continua, ríos; o discontinua, barrancos) o los accidentes orográficos (montañas, turones...). Los segundos límites son provocados por las infraestructuras del transporte (autopistas, carreteras o vías del ferrocarril) y por el planeamiento urbano aprobado que especifica la línea hasta la cual se puede urbanizar. En los tres municipios comparados, la línea de costa tiene una gran influencia al estar en contacto con el mar. En el caso de Benicàssim, como en el de Gandia, el límite urbano en el interior del territorio tiene una gran influencia. En Benicàssim (Plano 29) el antiguo recorrido de la vía del ferrocarril es el que ha marcado el límite interior hasta el cual se ha extendido el crecimiento urbano vinculado al turismo. Los otros elementos que condicionan al municipio son el Barranco de la Farga, el desvío de la carretera N-340 que saca el tráfico del interior del municipio y la colina a los pies del cual se asentaron las primeras edificaciones del núcleo urbano. De igual manera, Gandia (Plano 19) está condicionada por el Río Serpis, el Barranco de Beniopa, las montañas interiores en contacto con la zona urbana, el recorrido de la vía del ferrocarril en su llegada al núcleo urbano y su desvío hacia la Playa y la construcción del puerto. En el caso de Benidorm (Plano 9) se ha ido expandiendo hacia el interior a medida que se fue requiriendo mayor espacio urbano para dar cabida a las demandas turísticas de acuerdo a lo planificado en el PGOU, el cual tenía presente los condicionantes territoriales. Estos son: la Serra Gelada, el Barranco de la Aigüera y el espacio colindante a la ciudad deportiva que también canaliza las aguas pluviales.

4.2. DIAGNÓSTICOS COMPARADOS

Al confrontar los tres casos de estudio con las características del concepto de *Ciudad* desarrollado en el primer capítulo se observan diversas similitudes reseñables (Tabla 35). Dado que tanto el núcleo histórico de Gandia como su expansión en continuidad se ha desarrollado teniendo en cuenta las características del concepto de *Ciudad* y que este apartado de diagnóstico está centrado en detectar las carencias de los casos de estudio respecto al concepto, vamos a dejar de lado este núcleo urbano.

Tabla 35: Comparación entre los casos de estudio y las características que identifican al concepto de *Ciudad*

Características que identifican a la ciudad	Benidorm	Gandia		Benicàssim
		Núcleo histórico	Núcleo Playa	
Espacio público	Con carencias importantes	Si	No	Sólo en el núcleo histórico
Servicios	Si	Si	Si	Si
Equipamientos	Si	Si	No	Sólo en el núcleo histórico
Variedad de usos	Sí	Sí	No	Sólo en el núcleo histórico
Elementos de centralidad	Con carencias importantes	Si	Con carencias importantes	Sólo las dotaciones deportivas
Escala humana	No	Si	No	Sólo en el núcleo histórico
Transporte público	Si	Si	Si	Si
Protagonismo del peatón	Si	Si	No	Sólo en el núcleo histórico

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

Así pues, centrándonos en los tres núcleos en contacto con el litoral, en todos ellos hay una carencia de estructura que vertebré el tejido urbano por la falta de elementos de centralidad, es decir, de dotaciones y de espacio público, que son los encargados de desarrollar dicha función. En el caso de Benidorm, la desestacionalización de la oferta turística y, en consecuencia, la consolidación durante todo el año de una cantidad significativa de usuarios (ya sean residentes o población flotante), ha permitido la realización de las dotaciones necesarias para la vida cotidiana. Sin embargo, la ausencia de su previsión en la planificación urbana ha obligado a situarlas en el perímetro urbano, muchas veces de manera agrupada, lo que no ha ayudado a dar orden al tejido urbano consolidado. En los otros dos casos, la oferta estacionalizada del municipio y la falta de residentes durante los meses no estivales ha hecho que las carencias se mantengan. Por ello, por la ausencia de proximidad de los espacios públicos y por las dotaciones, ya sea por su inexistencia o por la lejanía de ellas, es evidente que no se ha tenido en

cuenta al ciudadano como unidad de medida para proyectar los espacios públicos y las dotaciones en los tres casos de estudio.

Además, la Playa de Gandia y Benicàssim no cumplen otras de las características imprescindibles del concepto de *Ciudad*, como son la mezcla de usos y el protagonismo del peatón. Por un lado, en ambos núcleos se da un monofuncionalismo residencial centrado en alojar, durante los meses de demanda turística, al mayor número de visitantes y, por otro lado, el desarrollo longitudinal paralelo a la costa, unido a la carencia de dotaciones y espacio público, genera una dependencia del transporte motorizado que relega las necesidades del peatón. En Benidorm estas dos carencias se suplieron mediante la diversificación de ciertas calles con la función comercial en la planta baja de las edificaciones y por la potenciación de los recorridos peatonales, como elemento que enriquece la oferta turística.

Tabla 36: Características que cumplen los tres municipios respecto a los conceptos de *Ciudad Pública* y *Ciudad Doméstica*

Benidorm (1); Núcleo histórico de Gandia (2), Playa de Gandia (3) y Benicàssim (4)			
<i>Ciudad Pública</i>		<i>Ciudad Doméstica</i>	
Artificialidad	2	Introducción de vegetación entre los edificios	1,3,4
Continuidad y compacidad del espacio construido	2	Discontinuidad del espacio construido	1,3,4
Espacio público acotado, delimitado, modelado y percibido como unidad	2	Espacio público no delimitado	1,3,4
Mezcla de usos	2	Usos separados	1,3,4
Espacio público vertebrador	2	Espacio público residual y amorfo	1,3,4
Relación de las viviendas con la calle	2	Dilución de la percepción de la calle	1,3,4
Unidades estructurantes de pequeña o mediana escala repartidas por la zona urbana	2	Unidades de gran escala que se especializan en un solo uso	1,3,4
Prioridad del peatón	2	Prioridad del Coche	1,3,4
Arquitectura supeditada al urbanismo	2	Protagonismo de la arquitectura	1,3,4

Fuente: Elaboración propia a partir de Oliva i Casas (2006)

A pesar de que los tres núcleos en contacto con el litoral no cumplen con varias de las características que identifican el concepto de *Ciudad*, el crecimiento urbano experimentado por todos ellos se ha basado en el modelo de la *Ciudad Doméstica* (Tabla 36). Este modelo se manifiesta en que la edificación se distribuye libremente dentro de la parcela, ya sea con tipología de vivienda unifamiliar o de edificación plurifamiliar en altura, y en que se introduce vegetación en el espacio libre de uso privativo. Por este motivo, en la trama urbana de los casos de estudio no existe un espacio construido continuo ni una fachada que delimite el espacio público. Éste, por consiguiente, resta con un carácter residual al no haber sido diseñado previamente sino ser el resultado del espacio no construido. Así pues, en estos tres municipios turísticos la edificación

ción se impone sobre el urbanismo. Las carencias dotacionales (Playa de Gandia y Benicàssim) o su distribución no planificada (Benidorm), unido a las distancias de acceso a ellas generadas por su gran desarrollo urbano longitudinal en torno a la costa, provocan la dependencia del vehículo (público o privado).

Tabla 37: Características de los espacios litorales en los tres municipios

Características de los espacios del litoral	Benidorm	Gandia		Benicàssim
		Núcleo histórico	Núcleo Playa	
Espacio antrópico/natural	Espacio antrópico	Espacio antrópico	Espacio antrópico	Espacio antrópico
Espacio urbano/rural	Espacio urbano	Espacio urbano	Espacio urbano	Espacio urbano
Núcleo histórico/ <i>ex novo</i>	Expansión de núcleo histórico vinculada al turismo	Expansión del núcleo histórico	Núcleo de nueva creación vinculada al turismo	Unión física de la expansión del núcleo <i>ex novo</i> vinculado al turismo con el núcleo histórico
Actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo.	Diversidad de actividades económicas	Actividad económica centrada en el turismo	Actividad económica centrada en el turismo
Jerarquía en el territorio	Estructura el territorio	Estructura el territorio	No estructura el territorio	No estructura el territorio
Da respuesta a las necesidades del ocio	Si	Si	Si, el vinculado con el "sol y playa".	Si, el vinculado con el "sol y playa".
Cubre las necesidades de los residentes	Si	Si	No	Solamente la de aquellos que viven en el núcleo histórico
Cumple con las características de la ciudad	No	Si	No	No
Funciones	Principalmente residencial-turística	Diversidad de funciones	Residencial-turística	Residencial-turística
Tipo de espacio litoral	<i>Ociourbe/Ciudad Identidad</i>	<i>Ciudad-Centralidad</i>	<i>Ociourbe</i>	<i>Ociourbe</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Donaire (2005).

Por otro lado, respecto a la clasificación de los espacios litorales realizada por Antonio Donaire (2005), observamos que los tres casos de estudio son muy parecidos (Tabla 37). Los tres se

clasifican como *Ociourbe*, aunque Benidorm tiene mayor complejidad. Este tipo se caracteriza por: a) tratarse de un núcleo urbano desarrollado por la actividad turística, la cual se ha convertido en la predominante o la única actividad económica del municipio; b) no cumplir todas las características del concepto de *Ciudad*; c) centrarse en satisfacer las necesidades de los visitantes, sobre todo las del ocio, lo que hace que se desatiendan las de los residentes; y d) el predominio la función residencial-turística.

La diferencia entre los tres municipios litorales radica en que Benidorm ha evolucionado a lo largo de su historia reciente, a diferencia de la Playa de Gandia y Benicassim. La transformación se ha llevado a cabo tanto hacia el interior, mejorando las necesidades de los residentes mediante la construcción de dotaciones de mejora de la habitabilidad urbana, como hacia el exterior, mediante la potenciación de una imagen identitaria vinculada a los edificios en altura levantados en los últimos sesenta años. Dichas mejoras de vida, unidas al tamaño alcanzado (tanto en superficie como en población), le han hecho adquirir protagonismo hasta que se ha convertido en el municipio que estructura el territorio en el que se encuentra. Por todo ello, Benidorm es una mezcla de *Ociourbe* y *Ciudad Identidad*.

Si, por el contrario, analizamos los casos de estudio no desde el punto de vista urbanístico sino desde el punto de vista turístico (Tabla 38), observamos que la Playa de Gandia y Benicàssim son el mismo tipo de destino turístico litoral, el *Intensivo Espontáneo*. Éstos se diferencian de Benidorm, el tipo *Integral Extensivo*, en que su desarrollo se llevó a cabo de manera improvisada para dar respuesta a la demanda generada sin tener en cuenta el entorno en el que se encontraban. El modo de actuar en los dos primeros casos pone de relieve, además, la dejación de funciones por parte de la administración pública competente en materia de ordenación del espacio urbano, que no se involucró hasta que fue necesario revertir la situación generada.

Tabla 38: Características de los casos de estudio respecto a los tipos de destino turístico litoral

Características de los destinos turísticos litorales	Benidorm	Playa de Gandia	Benicàssim
Relación de la oferta con la demanda	Oferta precede a la demanda	Demanda precede a la oferta	Demanda precede a la oferta
Análisis del entorno	Se analiza el entorno	No hay análisis del entorno	No hay análisis del entorno
Implicación de las administraciones públicas	Fuerte implicación de la administración local en la ordenación del espacio urbano. Ésta no encabeza pero supervisa las intervenciones	En la eclosión del turismo, hay una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas. Posteriormente éstas se convierten en el motor para su regeneración	En la eclosión del turismo, hay una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas. Posteriormente éstas se convierten en el motor para su regeneración

Tipo de iniciativa	Iniciativa privada	Iniciativa privada	Iniciativa privada
Tipo de desarrollo urbano llevado a cabo	Desarrollo estructurado: Sobre emplazamiento turístico se interviene el mínimo necesario para potenciar sus características intrínsecas y con ello posicionar y reforzar su imagen de marca	Desarrollo improvisado	Desarrollo improvisado
¿Quién controla el negocio turístico?	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada: Sectores hotelero e inmobiliario	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada: Sector inmobiliario	Negocio turístico en manos de la iniciativa privada: Sector inmobiliario
Tipo de espacio turístico litoral	<i>Integral Extensivo</i>	<i>Intensivo Espontáneo</i>	<i>Intensivo Espontáneo</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Callizo Soneiro (1991)

4.3. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN URBANA COMPARADAS

Las propuestas de intervención urbana planteadas en la Tabla 39 están divididas en dos apartados: a) propuestas para cualquier tipo de municipio, y b) propuestas específicas para municipios turísticos del litoral. Todas ellas son actuaciones dirigidas a transformar y mejorar el espacio urbano y la relación de éste con el espacio rural que lo circunda. En la tabla, además de las propuestas, se recoge la necesidad o la idoneidad de cada una de ellas respecto a las características actuales de cada uno de los tres casos de estudio. Por ello, las propuestas se clasifican para cada uno de ellos en función de la necesidad de aplicarlas y la viabilidad de llevarlas a la práctica. Respecto a estos dos conceptos, hemos creado cinco categorías: dos para las que son necesarias (viables y difíciles de materializar), dos para las que son innecesarias (ya se han realizado en el pasado o van enfocadas a resolver un problema que no tienen) y una para aquellas que no se pueden aplicar.

En los tres municipios analizados sería conveniente fijar el borde urbano actual, para impedir que se extiendan más en superficie. A partir de este límite, en el *Espacio Paraurbano* habría que llevar a cabo acciones que lo vertebraran y ayudaran a realizar una correcta transición hacia el espacio rural. También se debería crear y potenciar, en todos ellos, una red de espacios verdes urbanos interconectados entre sí y con los parques metropolitanos o parques naturales regionales del entorno circundante. Las zonas degradadas o sin uso dentro del tejido urbano serían los emplazamientos idóneos para alojar las carencias detectadas en cuanto a dotaciones, zonas verdes y espacio público, así como para ser intercambiadas por parcelas residenciales construidas en un emplazamiento con una mayor centralidad mediante una compensación. Las dotaciones de nueva creación deberían tener una escala contenida, de pequeño o mediano tamaño, que no creara discontinuidades dentro de la trama urbana. En cuanto al espacio público, se habría de potenciar su creación y la consolidación del existente, partiendo de la escala humana y las necesidades del peatón. Las actuaciones residenciales a llevar a cabo en estos tres municipios deberían enfocarse en rehabilitar o substituir el espacio construido existente.

La necesidad de proveer las dotaciones ausentes en los barrios en contacto con la costa es necesaria en los tres municipios. Sin embargo, es de difícil ejecución en el caso de Benidorm pues dispone de ellas dentro del espacio urbano, aunque erróneamente ubicadas y distribuidas. Por este motivo, y por encontrarse casi todo el espacio urbano colmatado, también es compleja la realización de una red de espacio público y dotaciones que mejore la organización urbana de Benidorm. La necesidad de generar nuevas centralidades mediante espacio público y dotaciones no es sólo compleja de materializar en Benidorm sino también en la Playa de Gandia, debido, además de las razones ya manifestadas, a que está prácticamente construido todo el espacio urbano con edificación en altura, lo que aumenta significativamente el coste para comprar y demoler un edificio determinado. En el caso de Benicàssim, la gran cantidad de viviendas unifamiliares facilita esta actuación. Éstas se encuentran en la segunda línea de playa del municipio, emplazamiento que sería idóneo para llevar a cabo intervenciones que aumen-

taran su densidad urbana. Estas actuaciones son innecesarias tanto en Benidorm como en la Playa de Gandia debido a la tipología edificatoria predominante en ambos casos, donde por el contrario se haría necesario llevar a cabo actuaciones en la otra dirección, es decir, realizar esponjamientos para suplir las carencias dotacionales y de espacio público.

En estos municipios turísticos litorales, por el modelo de *Ciudad* que se ha tomado como referencia, la *Doméstica*, se hacen de difícil aplicación las actuaciones dirigidas a evitar los barrios monofuncionales y las tipologías edificatorias que privatizan el espacio público, pues ambas características están detrás del crecimiento urbano que han tenido en las últimas décadas. Sin embargo, por otro lado, por su necesidad de ser espacios urbanos atractivos para los visitantes, las mejoras en las infraestructuras urbanas y en los servicios han sido continuas. En estos municipios tampoco se hace necesaria la substitución del parque inmobiliario de la periferia pues se trata de edificaciones bastante recientes levantadas en las últimas décadas, aunque en los casos de Playa de Gandia y de Benicàssim sí que sería conveniente actuar sobre ella para dotarla de identidad. En Benidorm no se tiene este problema, pues es en la periferia donde se han situado todas las dotaciones necesarias que no se pudieron ubicar en el interior del tejido urbano.

Las actuaciones dirigidas a potenciar el valor del centro histórico del municipio como imagen de la ciudad son únicamente necesarias en el caso de Benicàssim, pues Gandia ya lleva mucho tiempo trabajando en esa dirección, y Benidorm ha apostado por transmitir la imagen de ciudad vertical al tener un núcleo histórico muy reducido.

Respecto a las actuaciones específicas para la mejora de los municipios turísticos del litoral, tanto en Benidorm como en Benicàssim el espacio urbano es un continuo edificado por lo que únicamente en Gandia, entre los dos núcleos, es necesario mejorar y dotar de estructura a este espacio, lamentablemente ya urbanizado sin estructura. En los tres casos de estudio se ha actuado en la mejora del espacio público entre la edificación y el mar con la realización de paseos marítimos. Sin embargo, en los tres aún son necesarias actuaciones que potencien la conectividad peatonal entre el interior del municipio y el frente litoral. Dichas peatonalizaciones podrían ir acompañadas de la puesta en funcionamiento de calles comerciales o actuaciones de mayor entidad para conformar un espacio comercial abierto. Esta relación entre zona peatonal y comercio es ya bastante común en diversas zonas de Benidorm, mientras que en Benicàssim o la Playa de Gandia queda limitada al paseo marítimo.

De los tres casos analizados, únicamente Gandia tiene aún una zona del litoral que se ha mantenido virgen, la Playa del Ahuir, la cual habría que impedir que se urbanizara por todos los medios. En los otros dos municipios no hay ninguna zona a salvaguardar al haber colonizado con edificación toda la costa que se encontraba dentro de su término administrativo. Debido a que los tres casos son núcleos desarrollados para hacer frente a la demanda turística sobre un territorio virgen, los usos están relacionadas con esta función, por lo cual no hay usos innecesarios que pudieran desplazarse al interior de la zona urbanizada. Como ya hemos comentado anteriormente, paliar la ausencia de dotaciones dentro del tejido urbano es necesario en la Playa de Gandia y Benicàssim, aunque complejo de llevar a cabo, mientras que en Benidorm se

Tabla 39: Comparación de las recomendaciones y propuestas de intervención urbana respecto a la idoneidad en cada uno de los tres casos de estudio

Recomendaciones y Propuestas de intervención		Casos de estudio	Bendorm	Gandia	Benicàssim
Generales					
1	Dotar de estructura al <i>Espacio Paraurbano</i> para que sirva de transición entre lo urbano y lo rural		1	1	1
2	No sobrepasar los bordes urbanos existentes		1	1	1
3	Establecer una estructura verde que conecte los distintos espacios con vegetación dentro de la zona urbana y éstos con las zonas verdes del <i>Territorio Intermedio</i>		1	1	1
4	Realizar un buen diseño de la red de espacios públicos y de las dotaciones públicas que sobre ella se apoyan, que son, conjuntamente con las zonas verdes, los elementos que dotan de estructura a la zona urbana		5	1	1
5	Crear y consolidar espacios públicos de alta calidad que puedan acoger diversidad de usos, donde prime la importancia del peatón		1	1	1
6	Transformar las partes degradadas y obsoletas de la zona urbana para situar en ellas las carencias residenciales, dotacionales, de zonas verdes o de espacio público		1	1	1
7	Establecer nuevas centralidades, que hagan de polos de atracción, repartidas por la trama urbana		5	5	1
8	Realizar esponjamientos en las zonas urbanas densas para paliar las carencias dotacionales o de espacio público		5	5	4
9	Revalorizar la periferia del espacio urbano mediante la introducción de elementos que la doten de identidad		2	1	1
10	Substituir el parque inmobiliario de la periferia que no cumple con las condiciones mínimas exigibles en la actualidad		3	3	3
11	Evitar la conformación de barrios monofuncionales de uso residencial		4	4	4
12	Introducir dotaciones en los barrios infradotados para incentivar la proximidad entre los tejidos residenciales y las dotaciones		5	1	1
13	Promover dotaciones de tamaño pequeño o mediano para no generar discontinuidades físicas en la trama urbana		1	1	1
14	Mejorar y ampliar las infraestructuras urbanas y los servicios		2	2	2
15	Promover altas densidades en las zonas urbanas		2	2	1
16	Rehabilitar el patrimonio construido		1	1	1
17	Descartar las tipologías edificatorias que privatizan las funciones de los espacios abiertos al crear espacios libres de uso exclusivo para sus residentes		4	4	4
18	Poner en valor el centro histórico como imagen de la ciudad		4	2	1

Recomendaciones y Propuestas de intervención		Bendorm	Gandia	Benicàssim
Específicas para municipios turísticos del litoral				
19	Realizar intervenciones que doten de estructura al espacio intermedio entre el núcleo litoral y el núcleo histórico, convirtiéndolo en un <i>Espacio de Transición</i> entre ambos	3	1	3
20	Promover la conexión entre el interior del núcleo urbano y el mar mediante paseos transversales peatonales y accesos rodados puntuales	1	1	1
21	Desplazar al interior del territorio los usos que no son necesarios en el frente litoral para liberar esos terrenos como espacio público o suelo dotacional	4	4	4
22	Dotar de las dotaciones y servicios necesarios para la vida diaria de los que se carece en el tejido urbano	3	5	5
23	Demoler edificios de apartamentos para generar esponjamientos en las zonas de gran densidad urbana con carencias dotacionales o de espacio público	5	5	1
24	Promover un centro urbano que articule de forma más coherente la trama urbana y que dote de identidad al espacio construido	2	1	1
25	Proteger, ordenar e intervenir en el espacio existente entre la edificación y el mar para su uso lúdico	2	2	2
26	Peatonalizar diversas zonas del tejido urbano y poner en marcha en dichas zonas un espacio comercial abierto	2	1	1
27	Impedir la urbanización de las zonas de la franja litoral que se han mantenido vírgenes	4	1	4
<ol style="list-style-type: none"> 1. Medida necesaria y viable para ser realizada o promovida por las instituciones 2. Medida ya ejecutada 3. Medida innecesaria por no tener el problema 4. Medida no aplicable 5. Medida necesaria pero compleja para ser realizada o promovida por las instituciones 				

Fuente: Elaboración propia

hace innecesario al haberse ubicado en su perímetro urbano. La demolición de edificios para introducir dotaciones y espacio público en el espacio urbano es necesaria en estos municipios que están prácticamente colmatados si, como venimos diciendo, queremos seguir creciendo sin aumentar la superficie urbana. Sin embargo, esta acción es de gran complejidad de gestión en los casos de Benidorm y Gandia por la tipología edificatoria existente. Finalmente, en estos municipios que han aumentado en tan poco tiempo, según necesidades muchas veces contrarias al concepto de *Ciudad*, se hace imprescindible generar un centro urbano: un espacio que, respetando la trama urbana, se inserte en ella y dote de identidad a lo construido en el entorno.

La estrategia para llevar a cabo dichas intervenciones la hemos plasmado en cada uno de los casos de estudio (Planos 10, 20 y 30). Por un lado, hemos resaltado el límite urbano y los elementos que jerarquizan el espacio público, como son las dotaciones (se han descartado las del ocio, al tomarse como referencia las necesidades de los residentes) y las zonas verdes urbanas. El remarcar el límite urbano tiene doble objetivo: resaltar que el suelo urbano no debería aumentarse, e indicar que se debería actuar en el *Espacio Paraurbano* para crear una transición con el espacio rural circundante. Analizando los tres planos, observamos que en los tres municipios hay una gran carencia de zonas verdes públicas, sobre todo en Benicàssim y Benidorm.

Por otro lado, hemos propuesto una trama peatonal que ayudaría a poner el foco en las necesidades del peatón y que daría estructura al conjunto. La propuesta parte de la misma base para los tres casos de estudio, aunque en cada uno de ellos se adapta a sus particularidades urbanas. La idea es potenciar los recorridos peatonales transversales a la costa, para enfatizar la relación del interior del núcleo urbano con la playa, y los longitudinales para coser el tejido urbano en toda su longitud. En esta segunda actuación, además de enfatizar la importancia del paseo marítimo como elemento que recorre todo el frente litoral, se han señalado otras calles que podrían realizar esta misma función en el interior de la trama urbana. En Benidorm, a diferencia de Gandia y Benicàssim, destaca la falta de continuidad lineal entre sus distintas tramas urbanas, poniéndose de manifiesto al comparar el interior de la Playa de Levante con su espacio urbano contiguo.

Por último, hemos marcado los espacios de oportunidad, que podrían ser utilizados para paliar las carencias de espacio público y dotaciones de los municipios. Estos se caracterizan por tratarse de solares dentro de la trama urbana o espacios con un uso que puede ser fácilmente substituido. Para finalizar, queremos destacar el espacio urbanizado que une los dos núcleos urbanos de Gandia. Se trata de un espacio desestructurado y sin identidad que no vertebraría ni relaciona los dos núcleos y que tendría que ser transformado por completo haciendo tabula rasa y realizando una urbanización que primara una transición blanda entre los dos núcleos, el espacio público con vegetación y la ubicación de dotaciones. Si, por el contrario, partimos de la urbanización existente, la cual dispone de una gran cantidad de solares y de un uso residencial de baja densidad, entendemos que sería necesario aumentar la densidad urbana, mediante el cambio de la tipología edificatoria a levantar, y la introducción de dotaciones y zonas verdes que crearan centralidades para dotarla de una mejor estructura.

5. CONCLUSIONES

5. CONCLUSIONES

La irrupción de la actividad turística afectó a todos los núcleos del litoral, tanto a los rurales como a los urbanos. Sin embargo, su repercusión económica y urbana varió en función de la diversidad de actividades económicas que en ellos se daban. En los municipios en los que preexistían otras actividades productivas el turismo se integró como una más, mientras que en los que tenían actividades poco lucrativas eficientes, el turismo las sustituyó.

La morfología urbana de los poblados rurales del litoral, desde que se conformaron originariamente hasta prácticamente los inicios del siglo XX, había evolucionado muy poco; apenas había variado con respecto a la que le había existido en origen. Las actividades económicas desarrolladas en estos municipios estaban fundamentalmente ligadas al sector primario, un sector muy duro en cuanto a sus condiciones de trabajo y en muchas ocasiones de baja rentabilidad, lo que provocaba la emigración de sus gentes en busca de mejores condiciones de vida y laborales. Esta realidad aún la podemos encontrar en la actualidad en algunos de los municipios rurales del interior del territorio que, al no haber gozado de otros estímulos económicos y al estar alejados de los reclamos turísticos que han generado una industria específica en estos pueblos y ciudades más dinámicos, no se han visto influenciados por estos incentivos y en ellos resulta perfectamente perceptible la pervivencia de la morfología urbana originaria.

Con estas características urbanas, económicas y sociales, la irrupción del turismo a mediados del siglo XX tuvo una enorme, inmensa repercusión sobre estos municipios rurales. No sólo hizo que sus habitantes no emigraran, al ofrecerles unos puestos de trabajo con mejores condiciones laborales y de vida a las disfrutadas hasta la fecha, sino que también atrajo nueva población procedente de núcleos próximos e incluso remotos, también de otras regiones del país. De este modo, los municipios pasaron de ser emisores de mano de obra a receptores de trabajadores, rompiéndose la dinámica migratoria histórica que conducía a los habitantes de estos municipios hacia aquellos más grandes e importantes de todo el ámbito regional, nacional e incluso al extranjero.

El turismo promovido en el mediterráneo español estaba basado fundamentalmente en el producto de “sol y playa”, el cual se fundamenta en el aprovechamiento de las características intrínsecas del emplazamiento para ofrecerlas a unos visitantes que se alojan en el área durante un periodo de tiempo determinado. Así pues, el gran crecimiento urbano en estos municipios litorales estuvo centrado, en la mayoría de los casos, en la construcción y venta de viviendas para proveer de alojamiento a los residentes temporales y a los turistas, conformando zonas residenciales monofuncionales. Por este motivo, el sector que verdaderamente rigió las dinámicas económicas y urbanas de la localidad fue el sector inmobiliario, pues para dar cabida a todas estas viviendas, los municipios turísticos empezaron a expandirse por el territorio sin una planificación previa, al ritmo de una demanda en muchos momentos desbocada que hizo las delicias económicas de promotores y constructores. El sector inmobiliario hizo, pues, una instrumentalización del turismo y se erigió como el agente que dictó, en la práctica,

la política urbanística desarrollada ante la inexperiencia de las corporaciones locales de los pequeños municipios rurales y la carencia que éstas tenían de herramientas para gestionar los grandes cambios urbanos y territoriales que se estaban produciendo por la actividad turística. Así pues, las localidades litorales crecieron en continuidad con lo construido, si el núcleo estaba en contacto con el mar, o en núcleos *ex novo*, si el núcleo histórico estaba en el interior de su término municipal, alejado de la línea de costa, algo muy habitual en las tierras del Mediterráneo, para buscar protección frente a enemigos prevenientes del mar, estar próximo a las materias primas y evitar los terrenos improductivos a causa de la influencia marina.

Como consecuencia de la gran importancia adquirida por el turismo en los municipios rurales litorales, todas las acciones que en estos se llevaron a cabo estuvieron encaminadas a satisfacer -en muchas ocasiones con carácter de urgencia- las necesidades de la demanda turística. Es por ello que el municipio rural creció y se desarrolló más como *Destino Turístico* que como *Municipio Turístico*. Es decir, se especializó en las actividades de ocio y descanso con el propósito de que resultara atractivo para los visitantes, y a estas funciones se supeditó todo lo demás, incluyendo las necesidades de los residentes. Esta distinción entre dos términos utilizados como sinónimos para referirse a los núcleos litorales pone de manifiesto que lo abordan desde ángulos diferentes.

Entendemos que el uso de uno y otro tiene distinta connotación respecto al posicionamiento que se adopta al analizar el elemento urbano. Por un lado, el término *Destino Turístico* sólo contempla al núcleo urbano litoral desde el punto de vista turístico, en el que se enfatiza su importancia como elemento que atrae a los turistas; mientras que el *Municipio Turístico* remarca la condición urbana del núcleo y el hecho de que el turismo sea la actividad económica predominante, aquella a la que se ha entregado el municipio para su desarrollo. Podemos concluir que el concepto de *Destino Turístico* es más amplio, y por ello más genérico, ya que incluye zonas no urbanas y elementos de diferente escala geográfica, pero al referirse a núcleos de población concretos deja de lado todo lo que no esté estrictamente relacionado con el turismo como actividad económica, obviando su propia realidad urbana.

Los destinos turísticos están abocados a sufrir, más pronto o más tarde, dependiendo de la fase de desarrollo en la que se encuentre, una tan lamentable como profunda pérdida de atractivo turístico por las propias características intrínsecas del modelo imperante. Por ello, el modelo turístico vigente exige, una vez comienza la fase de declive, su continua y permanente renovación para no verse abocado a esa devaluación imparable de su capacidad de atracción de visitantes.

Para ello, se llevan a cabo actuaciones dirigidas a mejorar la zona urbana y a diversificar su oferta turística. Sin esas decididas e importantes actuaciones, el modelo turístico no será sostenible a medio-largo plazo. Por ello, el municipio litoral debe estar continuamente renovándose para no perder su atractivo frente a otros competidores porque aun así las distintas acciones que puedan impulsarse no solucionan el verdadero problema de este tipo de localidades: el tener una gran cantidad de edificios residenciales que permanecen vacíos e infrautilizados du-

rante los meses no estivales (dos tercios del año), debido, por una parte, a que se carece de los estándares mínimos de espacio público y de dotaciones para la población potencial que puede ser alojada, por otra parte, a que se trata de viviendas de segunda residencia y, en tercer lugar, a la fuerte estacionalidad del producto turístico ofertado.

Los municipios turísticos se han expandido por el territorio utilizando en la mayor parte de su crecimiento el *Patrón Disperso* mediante el empleo de dos tipos de edificación: la vivienda unifamiliar y el edificio en altura aislado en parcela, cuya zona libre circundante es de uso privado. El crecimiento en superficie de estas localidades se llevó a cabo sobre el espacio rural circundante del núcleo urbano y sobre los emplazamientos más atractivos del litoral, de manera que se modificó el paisaje de la costa, que es uno de los mayores atractivos del producto turístico de “sol y playa”.

La destrucción del entorno rural por la construcción de viviendas en los municipios litorales mediterráneos es conocida y denunciada desde que se inició el *boom* turístico a mediados del pasado siglo XX, sin que las instituciones competentes supieran y quisieran prestar la atención debida a los problemas que se estaban generando ni buscaran soluciones alternativas o paliativas que redujeran la dependencia del sector de la promoción y la construcción de viviendas como motor central complementario a las bondades naturales –el sol, la playa, el paisaje- del territorio.

El crecimiento urbano que se ha promovido en estos municipios del litoral ha tomado el modelo de la *Ciudad Doméstica*, característico de la ciudad-jardín inglesa y de los postulados del movimiento moderno, como referente para su desarrollo. Sin embargo, al llevarlo a la práctica se ha aplicado erróneamente ya que se ha primado de forma casi absoluta la atención a las características del modelo que afectan al ámbito privado, desatendiéndose completamente las necesidades relacionadas con los elementos que crean centralidad en el tejido urbano: las dotaciones y el espacio público.

Las intervenciones urbanas llevadas a cabo hasta la actualidad centradas únicamente en diversificar o complementar el producto turístico de “sol y playa”, sin actuar para corregir los problemas generados por un crecimiento urbano efectuado sin planificación, han demostrado su escasa o nula utilidad como dinamizador del sector y el atractivo turístico, y se han mostrado como lo que realmente son: operaciones eminentemente y fundamentalmente inmobiliarias (puertos deportivos, campos de golf, parques temáticos, etc.). Por ello se hace imprescindible para el mantenimiento de la actividad turística el separar el sector turístico del sector de la construcción.

Para renovar el municipio litoral como destino turístico y romper con la estacionalidad característica de la mayoría de las localidades litorales del mediterráneo español no basta con incidir en el ámbito turístico, sino que se debe actuar sobre el espacio físico mediante intervenciones urbanas enfocadas a introducir complejidad en el tejido urbano, y de este modo, dotarlo de las características propias de la ciudad. Con ello no sólo se diversifica la oferta turística del producto de “sol y playa” con la oferta del hecho urbano, sino que se puede mejorar el núcleo

urbano y paliar las carencias detectadas, de tal modo que se incentive el aumento de la población residente permanente y con ello puedan aparecer nuevas actividades que rompan con la gran dependencia de la estacionalidad del turismo y que revitalicen el espacio compartido. Para aumentar la población residente y contener los crecimientos urbanos también se puede actuar desde el ámbito político, penalizando las segundas residencias y las viviendas vacías a través de impuestos o impidiendo la recalificación de suelo y la construcción nueva mientras existan solares urbanos sin edificar o viviendas sin uso continuado.

Por tanto, entendemos que los municipios turísticos deben transformarse en urbes, en núcleos urbanos complejos con las características que son propias de la ciudad. El proceso para su materialización es complejo porque precisa de voluntad política, de concienciación ciudadana y de tiempo. Sin embargo, sólo algunos de ellos podrán transformarse en ciudades turísticas: ciudades en las que la actividad turística se mantenga como la de mayor relevancia económica. Las localidades que tendrán viabilidad como núcleo turístico serán las que consigan diversificar su oferta y desestacionalizar su demanda, ya que serán las únicas que podrán competir con otras poblaciones turísticas, con los destinos especializados que tienen una demanda consolidada por su continua renovación y con los nuevos destinos que irán apareciendo y pugnando por cubrir las nuevas o novedosas demandas de los turistas futuros.

Las carencias principales respecto a las características de la ciudad que se detectan en los municipios turísticos son la falta de los elementos que dotan de centralidad y que vertebran al tejido urbano: ausencia de dotaciones de uso cotidiano (educativas, sanitarias o culturales) y escasez de espacio público. También destaca la segregación de usos que se distribuyen agrupados en el entorno urbano. Estas carencias se deben paliar en el interior del núcleo urbano para no aumentar el espacio construido y para generar nuevas centralidades que vertebran un tejido urbano desarrollado con el único propósito de alojar viviendas. Si, por el contrario, estos elementos se ubicaran en el perímetro del núcleo poblacional, se aumentaría la zona urbana, se consolidaría la deficiente estructura de espacio público existente y los equipamientos quedarían demasiado alejados de las zonas donde realmente son requeridos, allí donde deben dar el servicio adecuado y necesario a la ciudadanía.

Así pues, entendemos que se debe “construir sobre lo construido” para no aumentar la zona urbana y para poder introducir las dotaciones y el espacio público requeridos en el tejido urbano consolidado. Para llevarlo a cabo, será necesario eliminar o substituir algunos de los edificios existentes para poder introducir estos elementos que son necesarios para el desarrollo de las actividades humanas y que estructuran el tejido urbano. Para llevar a cabo esta tarea será necesario analizar los diversos barrios en busca de los emplazamientos donde se requieren estos elementos de centralidad y, posteriormente, se deberán seleccionar en estas zonas los solares o los edificios residenciales más proclives para ser substituidos por estos elementos. Estas intervenciones requerirán de voluntad política por parte de la administración competente para poder ser promovidas y gestionadas. Se trata de actuaciones que se realizarían mediante la compra de edificios o mediante el intercambio con los propietarios de solares o inmuebles por otros situados en otra zona del municipio.

Defendemos que el mejor modelo urbano es la *Ciudad Pública* que tiene un *Patrón Mixto* y que se caracteriza por: primar el elemento artificial (la zona construida) desarrollado de manera continua, formalizando y delimitando, por contraste, el espacio público que dota de estructura al tejido urbano; promover la mezcla de usos urbanos distribuidos uniformemente en su interior mediante unidades de pequeña o mediana escala; propiciar la relación visual entre los edificios y el espacio público que confiere seguridad; empoderar al peatón; y primar el conjunto urbano sobre el edificio singularizado. Sin embargo, las expansiones urbanas de los municipios turísticos se han llevado a cabo con el *Patrón Disperso*, al haberse tomado como referente el modelo de *Ciudad Doméstica*, y por ello será difícil modificar ese modelo, ya que no bastará con intervenir en el espacio público y sobre algunos edificios residenciales puntuales, sino que será necesario también actuar sobre el conjunto de la zona construida para aumentar la densidad urbana y modificar el modo en el que las edificaciones se relacionan con el espacio público. Es decir, para transformar el modelo, sería necesario sustituir las tipologías de viviendas unifamiliares y edificios aislados en parcela por otras que delimitaran el espacio público y favorecieran la función comercial a nivel de calle.

En el ámbito territorial es necesario que las localidades turísticas litorales se relacionen con las que le son próximas y con los municipios interiores vecinos, ya que las intervenciones urbanas (crecimientos residenciales, construcción de dotaciones, implantación de un polígono industrial, etc.) que se realicen en un núcleo urbano tienen repercusión sobre el resto. Por ello, estas actuaciones se deben planificar y decidir de manera consensuada entre las administraciones competentes (la regional y las administraciones locales de las distintas localidades implicadas) con el objetivo de adoptar la solución viable más beneficiosa para la mayoría de ellos. Si en un territorio se hiciera necesario crecer en superficie para cubrir las demandas de los residentes, se debería ejecutar mediante distintos desarrollos en continuidad con lo construido y distribuidos en el perímetro de los municipios implicados que menos impacto causara. Se deben potenciar los modelos de interacción territorial en los que se propicie la existencia de un mayor número de núcleos principales y una mayor complejidad de relaciones entre los distintos nodos, sean principales o secundarios.

En el ámbito municipal, se debe dotar de autonomía a cada uno de los núcleos urbanos existentes y, a la vez, generar una mayor interrelación entre ellos. Por ello, si han surgido núcleos urbanos *ex novo* separados del núcleo histórico, éstos se deben relacionar con aquél, pero sin que ello suponga una unión física mediante la colmatación de la zona natural de equilibrio existente entre ellos. Por el contrario, se debe aprovechar este espacio rural para convertirlo en un *Cinturón Verde* que estructure el conjunto de núcleos urbanos que conforman el municipio. En él se debería, además, realizar una correcta transición entre lo urbano y lo rural de manera que se aproximara esta zona a los ciudadanos para su uso y disfrute. Por ello, se hace necesario intervenir en los bordes urbanos, haciendo una transición entre lo urbano y lo rural tanto hacia el exterior como hacia el interior del perímetro urbano.

A propósito de los tres casos que hemos estudiado –Benidorm, Gandia i Benicàssim, las tres localidades del litoral valenciano que han tenido una gran transformación urbana debido a la incidencia de la actividad turística- son diversas las conclusiones a las que hemos llegado. Lógicamente, éstas son el resultado de la aplicación de nuestros planteamientos teóricos que sustentan nuestra investigación, siendo los más relevantes aquellos a los que acabamos de aludir más arriba.

Benidorm es la ciudad turística por antonomasia en el espacio mediterráneo actual. Desarrollada a partir de un municipio rural de pequeñas dimensiones, situado en un promontorio en contacto con el mar, realizó una apuesta decidida por la actividad turística y ordenó su crecimiento urbano en continuidad con lo construido. Cabe decir que esta ciudad de la costa valenciana se adelantó a las transformaciones urbanas que esta actividad traería en el futuro. Aunque ha pasado por diversas fases como destino turístico, ha sabido sobreponerse a la fase de estancamiento y ha diversificado su oferta para atraer a un público objetivo diferente en distintas épocas del año, por lo que ha conseguido dar satisfacción a una demanda turística desestacionalizada. Para ello, se ha especializado en el producto de “sol y playa” y en dar respuesta a las necesidades del turismo de masas, y lo ha conseguido poniendo en valor sus características urbanas.

Desde su fundación hasta la llegada de los primeros veraneantes a finales del siglo XIX y principios del XX, la localidad estuvo centrada en la agricultura y la pesca. La incidencia del primer turismo hizo que se realizaran unos primeros desarrollos no planificados que se basaban en el modelo de centro vacacional de principios del siglo XX. Estos crecimientos se materializan con viviendas unifamiliares y pequeños hoteles en la primera línea de costa. Ante esta situación, se decide ordenar su crecimiento y adelantarse a las transformaciones urbanas que se estaban produciendo mediante el PGOU de 1956. Éste cataloga casi todo el suelo como residencial y propone las tipologías edilicias de viviendas unifamiliares aisladas en combinación con hoteles y zonas de edificación abierta de hasta cuatro plantas.

La necesidad de obtener de una manera rápida la cesión de terrenos para la realización de la infraestructura de alcantarillado en el frente litoral de la Playa de Levante lleva a que se intercambie suelo por un aumento de la edificabilidad en las parcelas, lo que introduce la opción de ocupar menos suelo a cambio de crecer en vertical para todo el municipio tras la modificación del PGOU de 1963. Este planeamiento, desde la aprobación del primer PGOU, está enfocado a satisfacer las necesidades turísticas con un modelo de crecimiento en continuidad con el espacio urbano existente.

En el desarrollo urbano resultante se observan distintas influencias: los ensanches en cuadrícula de las ampliaciones urbanas del siglo XIX; la ciudad-jardín inglesa; la zonificación de funciones y la tipología de edificio aislado en parcela del Movimiento Moderno.

Las características esenciales de Benidorm son la alta densidad, la verticalidad y la concentración de las edificaciones resultado del gran crecimiento urbano llevado a cabo mediante un *Modelo Disperso* de edificios en altura aislados en parcela, realizado a ambos lados de la

expansión hacia el interior del núcleo histórico. Sin embargo, en el municipio también existen, en continuidad con el tejido urbano, diversas urbanizaciones de viviendas unifamiliares.

Al pensarse el núcleo urbano únicamente para la recepción de turistas, no se tuvieron en cuenta las necesidades de los residentes, por lo que no se planificaron ni el espacio público ni las dotaciones pertinentes, las cuales se convirtieron en graves carencias debido al crecimiento demográfico de población permanente experimentado. Esto requirió que se llevaran a cabo intervenciones para atender las necesidades en el municipio. Sin embargo, al no haberse reservado solares para el uso dotacional y encontrarse todo el tejido urbano colmatado con edificación en altura (hoteles y edificios residenciales) donde alojar la demanda turística, la solución por la que se optó fue la de realizar las dotaciones necesarias para la vida cotidiana y el espacio público en la periferia urbana. De esta manera se suplieron las carencias dotacionales, pero al situarse en el perímetro, no se pudieron crear centralidades ni vertebrar el tejido urbano consolidado. Además, la ubicación de estas intervenciones, alejadas del lugar de residencia de los usuarios, hizo que haya que salvar grandes distancias para acceder a ellas, lo que obliga a la utilización de vehículo (privado o público).

Por lo tanto, puede decirse que Benidorm ya ha realizado diversas intervenciones para convertirse en una *Ciudad Turística* al corregir las carencias dotacionales y generar espacio público. Sin embargo, al ser estos los elementos de centralidad que vertebran el espacio construido, su realización en el perímetro ha apuntalado las carencias en el interior del tejido consolidado. El modo de mejorar este espacio urbano sería, pues, mediante el esponjamiento de ciertas zonas residenciales para introducir los elementos que dotan de centralidad. Sin embargo, como las intervenciones realizadas en las últimas décadas para mejorar las condiciones de habitabilidad del municipio han eliminado las carencias dotacionales, pero no los problemas de lejanía respecto a ellas, la construcción de éstas en los espacios generados por los esponjamientos, para aproximarlas a la ciudadanía, generaría su duplicidad. Es por ello que la solución de reubicar las dotaciones existentes se antoja compleja, ya que no requiere solamente la compra de edificios residenciales para su demolición, o el intercambio por el solar que ocupa la dotación actual, sino también el coste de construcción de unas dotaciones ya existentes. Por ello, la intervención más factible para que en Benidorm mejore la estructura del tejido urbano central pasa por la realización de esponjamientos en los que se ubicarían nuevos espacios públicos, que deberían conformar una red con los existentes y con el espacio rural circundante. Sin embargo, más allá de la complejidad de su ejecución, esta propuesta de solución que mantendría alejado el uso dotacional del residencial afianzaría la falta de escala humana.

Gandia es una importante ciudad histórica situada a cierta distancia del mar, con una gran variedad de actividades económicas que, desde mitad del siglo XX, vivió un gran crecimiento urbano en sus barrios marítimos como consecuencia de la incidencia del turismo. El núcleo originario de esa zona costera se expandió bajo el auspicio del sector inmobiliario mediante la construcción de bloques de apartamentos de segunda residencia para uso turístico del producto de “sol y playa”.

El núcleo histórico de la ciudad se expandió a lo largo de la historia con ensanches en las tres direcciones que evitaban el límite del río Serpis: Norte, Sur y Oeste. Este crecimiento unido al de los núcleos urbanos vecinos, provocado por la población inmigrante atraída por el mercado de la naranja en los años sesenta del siglo XX, hizo que sus límites urbanos confluyeran y propiciaron que varios de ellos fueran anexionados y se integraran en su estructura urbana. Es también durante las décadas de los 60 y los 70 cuando, motivado por el fenómeno turístico, se produce la rápida urbanización del litoral mediante un crecimiento longitudinal paralelo a la línea de costa. Éste se ejecuta con un *Modelo Disperso* en el que predomina la construcción de viviendas de segunda residencia, mediante la tipología de bloques de apartamentos aislados en parcela de entre 3 y 15 plantas de altura.

En la Playa de Gandia no se cumple prácticamente ninguna de las características que definen el concepto de *Ciudad*: no hay elementos de centralidad que vertebran el tejido urbano por las grandes carencias dotacionales y de espacios libres; faltan usos distintos del residencial distribuidos por todo el tejido urbano; y, finalmente, las grandes distancias para acceder a las funciones diarias hace necesario el uso del transporte público o privado, poniendo de relieve que la escala humana no ha sido la unidad de medida utilizada para su desarrollo. Para solucionar estos problemas se debería: por un lado, crear elementos de centralidad que vertebran el continuo urbanizado mediante la realización de espacios públicos abiertos, así como mediante la construcción de dotaciones vinculadas a ellos; y, por otro lado, introduciendo nuevos usos por todo el tejido urbano. Con ello, se obtendría una escala más humana del espacio construido al acercar los elementos de destino a los lugares de residencia, devolviendo, de este modo, el protagonismo al peatón. Estas actuaciones se deberían realizar en las zonas obsoletas y degradadas o en los solares sin edificar de manera que se distribuyeran por el tejido urbano, siempre supeditándolo a la red de espacios públicos existentes. De no existir dichas oportunidades, se debería recurrir a la introducción de alguna dotación dentro de espacios públicos abiertos de gran tamaño (como pudiera ser el Parque Clot de la Mota) o mediante la compra y demolición de edificios para subsanar las carencias detectadas.

La Playa de Gandia debería apostar por transformarse en un barrio autónomo del municipio, mediante la realización de las intervenciones necesarias para cumplir con las características del concepto de *Ciudad*, pero potenciando la conexión con el resto de la urbe mediante un renovado transporte público y actuando decididamente para un correcto tratamiento del espacio intermedio entre ambos núcleos que debería potenciarse como *Cinturón Verde*.

La ausencia de usuarios (turistas o residentes) durante la mayor parte del año en el núcleo de la Playa, unido a la ausencia de espacios públicos y dotaciones que vertebran el espacio construido y proporcionen las funciones necesarias para la vida diaria, genera un problema que se retroalimenta. Por un lado, la falta de población permanente imposibilita el mantenimiento adecuado de dichos servicios, ya que son muy costosos y casi innecesarios para el bajo volumen de población que habita en la zona excepto en verano; mientras que, por otro lado, la carencia de los equipamientos imprescindibles para el día a día desincentiva el establecimiento de nuevos residentes no estivales. Por ello, es imprescindible la realización de las dotaciones

de uso cotidiano de las que se carece en la actualidad para romper con esta dinámica y fijar población permanente que traería aparejada nuevas actividades económicas relacionadas con las necesidades ciudadanas que se añadirían a las relacionadas con el turismo.

Para resolver la falta de relación entre los dos núcleos urbanos, el histórico y el del litoral se ha realizado una actuación que los ha unido físicamente mediante una urbanización residencial monofuncional de viviendas unifamiliares que ha colmatado parte de su *Territorio Intermedio*. Esta actuación no solo no ha solucionado las carencias dotacionales del núcleo litoral, sino que al carecer de elementos de centralidad que lo estructuren ha generado un tejido urbano con las mismas carencias funcionales (comercial, dotacional) del núcleo de la Playa. Por ello, sobre este espacio urbanizado pero aun con bastantes solares sin construir, se debería intervenir para transformarlo en un *Espacio de Transición* entre los dos núcleos urbanos y relacionarlo con el espacio rural circundante lo que desempeñaría el importantísimo papel de *Parque Metropolitano*.

Benicàssim es un municipio turístico conformado en torno a un pequeño núcleo rural situado apenas a un kilómetro de la playa y una agrupación de viviendas, surgida en contacto con el mar, que se ha expandido por la totalidad del espacio rural entre la línea de costa y el núcleo primigenio. Toda la expansión se ha materializado basándose en el turismo residencial caracterizado por la construcción de viviendas unifamiliares y bloques de apartamentos para uso turístico. El municipio está volcado sobre esta actividad, la cual está sujeta a una gran estacionalidad en los meses estivales con una oferta monofuncional de “sol y playa”. Sin embargo, tiene la particularidad de que la mayoría de sus residentes temporales proceden del municipio vecino de Castelló de la Plana, lo que le confiere una mayor estabilidad como destino turístico respecto a otros municipios litorales, ya que su capacidad de atracción no depende de la intervención de las empresas gestoras de la actividad turística

Los dos núcleos, el histórico y el nuevo vinculado con el litoral, permanecerán separados con dinámicas de crecimiento diferenciadas, circulando el ferrocarril por el espacio rural que queda entre ambos. El núcleo histórico tendrá un crecimiento en continuidad con lo construido con dos dinámicas (la conexión con la estación y el eje de la carretera nacional), mientras que el núcleo *ex novo* se expandirá por la primera línea de playa. El PGOU de 1963 tenía el objetivo de reconducir esta dinámica de ocupación en la línea costera. Este planeamiento propuso, para el casco histórico, un crecimiento en continuidad con lo construido; y, para la zona turística, un desarrollo mediante torres de apartamentos en la primera línea de playa y, a partir de éste, un crecimiento en profundidad con viviendas unifamiliares hasta encontrarse con el núcleo histórico y la traza de la antigua línea de ferrocarril.

Sobre todo en la zona turística se constata la ausencia de elementos de centralidad que estructuren el tejido urbano, debido a la carencia de dotaciones de uso cotidiano y al carácter residual del espacio público. Se aprecia, igualmente, una monopolización por parte del uso residencial, así como una clara dependencia de medios de transporte motorizados para des-

plazarse por el interior del municipio. Todo ello manifiesta que el ciudadano no ha sido la unidad de medida que se ha tomado para realizar la expansión urbana de las últimas décadas.

El núcleo histórico posee la complejidad de la ciudad, pero no tiene la escala para considerarla como tal, por lo cual todas las actuaciones dirigidas a proporcionar al municipio las características propias del concepto de *Ciudad* deberían realizarse en la zona turística. De este modo, nos encontramos con una realidad que presenta parecidos problemas a los que hemos citado en relación con la Playa de Gandia. Hay pocos ciudadanos que residan durante todo el año, lo que no permite el mantenimiento de las dotaciones necesarias para la vida diaria que podrían fijar nuevos residentes. Por ello, dicha apuesta para revitalizar el espacio urbano para un uso continuado durante todo el año sólo puede venir desde el ámbito del gobierno local, realizando actuaciones integradas para alcanzar dicho objetivo a medio o largo plazo.

La tipología edificatoria existente de construcciones aisladas en parcela rodeadas por zonas verdes de uso privado, ya sean viviendas unifamiliares o bloques plurifamiliares, dificulta la consolidación de una red de espacios públicos con vegetación que estructuren lo urbano, pues su inclusión no es percibida como necesaria. Es por ello que, tal vez, la solución debería centrarse en crear una red de centralidades mediante la inclusión de las dotaciones necesarias para el día a día y la puesta en valor del espacio público existente.

Para la ubicación de las nuevas dotaciones se deben aprovechar los espacios de oportunidad dentro del ámbito urbano que podrían acoger las carencias dotacionales y de espacios públicos. Estos pueden ser: solares sin construir o zonas degradadas y/u obsoletas, que existen esparcidas por el tejido del municipio. En el caso de que en una zona con carencias dotacionales no existieran dichos espacios, se debería optar por la compra de aquellas parcelas que ya tienen un uso (residencial, de servicios, comercial, ...) pero que, por sus características (tener pocos propietarios y estar localizadas en zonas con grandes carencias dotacionales y de espacio público) adquieren relevancia como espacios para paliar las deficiencias y para crear y fortalecer la estructura urbana de la zona turística del municipio. En este caso, se debería optar por la compra de viviendas unifamiliares debido a su menor coste de adquisición y a que al estar situadas en segunda línea -entre la línea de costa y el núcleo tradicional- tienen un emplazamiento de centralidad respecto a la anchura del espacio construido. Sobre este tejido residencial de viviendas unifamiliares también sería deseable el aumento de la densidad mediante la sustitución de algunas viviendas unifamiliares por bloques plurifamiliares que trajeran aparejada la función comercial a nivel de calle.

6. BIBLIOGRAFÍA

6. BIBLIOGRAFÍA

ALCOVER, J. (1966), "Gestiones urbanísticas con fines turísticos", *Cuadernos de Arquitectura nº 65: El turismo en la costa II*, pp. 17-21.

ALEDO, A. y otros (2007), "La insostenibilidad del turismo residencial", en LAGUNAS, D. (coord.), *Antropología y turismo: claves culturales y disciplinares*, Alicante: Plaza y Valdés, pp. 185-208.

ALEDO, A. (2008), "De la tierra al suelo: la transformación del paisaje y el nuevo turismo residencia", *Arbor. Ciencia, Pensamiento y Cultura*, 184 (729), pp. 99-113.

ALEGRÍ SABATER, V. (1996), "La problemática turística de la Costa Brava: Lloret de Mar", en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 172-177.

AMILLO ALEGRE, F. (2013), "Breve historia de la depuración de las aguas residuales de Benidorm", *HISTOBENIDORM. El Blog de la Historia de Benidorm*. <https://histobenidorm.blogspot.com.es/2013/03/breve-historia-de-la-depuracion-de-las.html> (

ANTON CLAVÉ, S. (1998), "La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística", *Doc. Anàl. Geogr.* 32, pp. 17-43.

ARNANDIS, R. y OBIOL, E. M. (2009), "Els plans d'Excel·lència Turística d'Orpesa i Benicàssim. Una revisió de la planificació turística local (1993-2007)", *Anuari de l'Agrupació Borrianenca de Cultura: revista de recerca humanística i científica*, Issue 20, pp. 45-58.

BALL-LLOSERA, M. y ALBÓ, A. (2005), "Costa Brava: entre el mite i el cinisme", en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 24-27.

BAÑOS CASTIÑEIRA, C. J. (1998), "La oferta turística complementaria en los destinos turísticos alicantinos: implicaciones territoriales y opciones de diversificación", *Investigaciones geográficas nº 19*, pp. 85 -103

BAÑOS CASTIÑEIRA, C. J. (1999), "Modelos turísticos locales: análisis comparado de dos destinos de la Costa Blanca", *Investigaciones geográficas nº 21*, pp. 35 -58.

BAÑOS CASTIÑEIRA, C. J. (2012), "El parque temático Terra Mítica (Benidorm). El fracaso de un proyecto estratégico en la renovación de un destino consolidado", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 297- 321.

BANYULS, J. (1986), *Desenvolupament i urbanisme a Gandia*, La Safor: CEIC Alfons el Vell.

BARBA, R. (2006), "Urbanismo frente paisajismo", en MATA, R. y TARROJA, A. (Coord.), *El paisa-*

je y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo, Territorio y gobierno: Visiones 5, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 673-681. (Traducción del artículo en catalán “Urbanisme versus paisatgisme”, en *Revista Balma. Didàctica de les Ciències Socials, Geografia i Història* Nº5, pp. 45-51, 1996).

BARBA, R. y PIÉ, R. (1996a), “Presentación”, en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 15-18.

BARBA, R. y PIÉ, R. (1996b), “Los nuevos espacios del turismo. Modelos de arquitectura y espacios para la ordenación territorial”, en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 21-42.

BARRAGÁN MUÑOZ, J. M. (1993), *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*, Barcelona: Oikos-Tau.

BARRERA GUTIÉRREZ, R. A. (2014), “La polisemia y la lingüística de la gentrificación”, *Cadernos Metropolis vol.16 nº 32*, São Paulo, pp. 329-340.

BATLLE, E. (2006), “El sistema de espacios libres urbanos”, en MATA, R. y TARROJA, A. (Coord.), *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo, Territorio y gobierno: Visiones 5*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 103-112.

BENABENT, M. (2007), “Los Planes de Ordenación del territorio en España. De la instrumentación a la gestión”, en SÁNCHEZ PÉREZ-MONEO, L. y TROITIÑO, M. A. (Coord.), *V Congreso Internacional de Ordenación del territorio (V CIOT): Agua, Territorio y Paisaje. De los instrumentos programados a la planificación aplicada*, FUNDICOT, pp. 309-325.

BENABENT, M. (2012), “Treinta años de ordenación del territorio en el Estado de las Autonomías” en CASTAÑER, M. (ed.), *El plantejament territorial a Catalunya a inici del segle XXI*, Barcelona: Societat Catalana d’Ordenació del Territori, pp. 140-165.

BERTOLÍN, J. (1983), “Motivaciones ideológicas de la segunda residencia” en VALENCIA (PROVINCIA) DIPUTACIÓN, *Urbanismo y Medio Rural. Valencia La vivienda ilegal de segunda residencia*, Valencia: Diputación de Valencia, pp. 41-48.

BLANCO, R. (2012), “Planificación de destinos turísticos maduros. Consideraciones para su reconversión”, en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 55- 68.

BLANQUER, B. y otros (1983), “Mesa redonda: la vivienda ilegal clandestina de segunda residencia en medio rural”, en VALENCIA (PROVINCIA) DIPUTACIÓN, *Urbanismo y Medio Rural. Valencia La vivienda ilegal de segunda residencia*, Valencia: Diputación de Valencia, pp. 97-110.

BONET, V. y SERRANO, A. (Dir.) (1966a), “Editorial”, *Cuadernos de Arquitectura nº 64: El turismo*

en la costa, pp. 3-10.

BONET, V. y SERRANO, A. (Dir.) (1966b), "Editorial", *Cuadernos de Arquitectura nº 65: El turismo en la costa II*, pp. 2-8.

BORJA, J. (1998), "Ciudadanía y espacio público", en VVAA, *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, "Urbanitats" núm. 7*, Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

BORJA, J. y MUXÍ, Z. (2000), *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona. http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf

BRU, E. (2003), "Entre ciutat i natura", en *DAU Debats d'arquitectura i urbanisme 19: Espais perifèrics en el medi urbà. Primavera del 2003*, Lleida: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Lleida, p. 12.

BRUTTMESSO, R. (2008), "Revitalización urbana de la línea de costa como bisagra del planeamiento costero", en GONZÁLEZ ALFAYA, L. y MUÑIZ NÚÑEZ, P. (coord.), *El espacio litoral: métodos y argumentos para el desarrollo y la protección*, S.l.: Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, pp. 39-53.

BURRIEL, E. (2008), "La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)", *Scripta Nova, vol. XII, nº 270 (64), 1 de agosto de 2008*. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>

BURRIEL, E. (2009), "Los límites del planeamiento urbanístico municipal. El ejemplo valenciano", *Documents d'Anàlisi Geogràfica 54*, pp. 33-54.

BUSQUETS, J. (2003), *Les formes urbanes del litoral català*, Barcelona: Diputació de Barcelona.

BUSQUETS, J. (2004), "Comprendre el territori per dissenyar-lo", *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona núm, 41*, pp. 9-23.

BUTLER, R.W. (1980): "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources", *The Canadian Geographer, XXIV, I*, pp. 5-12

CALDUCH, J. (2001), "Vacaciones i arquitectura. Transitando, recorriendo, bordeando los márgenes", en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, pp. 92-105.

CALLIZO SONEIRO, J. (1991), *Aproximación a la geografía del turismo, Espacios y sociedades. Serie general 21*, Madrid: Síntesis.

CALS, J. y BOSCH, C. (2005), "Presentació de les conclusions", en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 374-379.

CANDILIS, G. (1973), *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*, Barcelona: Gustavo Gili.

CAPEL, H. (2003), "A modo de introducción: los problemas de las ciudades. urbs, civitas y po-

lis”, *Colección Mediterráneo Económico num. 3: Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, pp. 9-22.

CARTA DE LEIPZIG sobre Ciudades Europeas Sostenibles (2007).

CARTA EUROPEA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (1983). Aprobada el 20 de Mayo de 1983 en Torremolinos (España).

CHINER VIVES, J. J. (2006), *Benidorm. Los orígenes de la ciudad vertical*, Ajuntament de Benidorm.

CHRISTIAANSE, K. (2001), “Living in the Landscape”, en ECHENIQUE, M. y SAINT, A. (eds.), *Cities for the new millennium*, London etc.: Spon Press, pp. 87-91. (Primera aparición del artículo en *Topos: European Landscape Magazine, March 2000*).

CHUECA GOITIA, F. (1968), *Breve historia del urbanismo*, Madrid: Alianza Editorial.

COLANINNO, N. (2008), “Modelli di urbanizzazione costiera: Morfologia e complessità strutturale, a escala urbana e territoriale, nella regione metropolitana di Barcellona”, *ACE año III, núm 7, junio*, pp. 273-294.

COORDINADORES EQUIPOS DE INVESTIGACIÓN (2001), “Introducción”, en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d’Arquitectes de Catalunya, pp. 8-10.

CORTÉS CHAVEZ, S. (2009), “La capacidad de carga como herramienta para la ordenación sostenible del territorio”, *Cuaderno de Investigación Urbanística nº 65 - julio / agosto*, pp. 35-56.

CREMADES, R. (2008), *Macroubanismo y agresiones al paisaje mediterráneo. El paradigma valenciano*, Oliva: Riu blanc.

DECANOS COAs (2002), “Presentación”, en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d’Arquitectes de Catalunya, pp. 6-7.

DE LA CRUZ, Á. y otros (1991), “La conservación del medio ambiente natural en áreas de intenso desarrollo turístico residencial: El caso de las áreas costeras”, en *Desarrollos de segunda residencia: Coloquio internacional. Palma de Mallorca, 4-7 junio 1990*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pp. 215-224.

DONAIRE, J. A. (2005), “La lògica espacial del turisme de la Costa Brava”, en *Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d’Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 218-225.

DONAIRE, J. A. y MUNDET, LI. (2002), “Estrategias de reconversión turística de los municipios litorales catalanes” en PUMARES, P., ASENSIO, M.A. y FERNÁNDEZ, F. (Coord), *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Universidad de Almeria, pp. 39-49.

DRAMSTAD, W. E.; OLSON, J. D.; FORMAN, R. T. T. (1996), *Landscape Ecology Principles in Landscape Architecture and Land-Use Planning*. Versión Española (2005): *Principios de Ecolo-*

gía del Paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial, Madrid: Fundación Conde del Valle de Salazar.

DUOCASTELLA, R. (1966), "Los fenómenos sociológicos del turismo en la Costa Brava", *Cuadernos de Arquitectura nº 65: El turismo en la costa II*, pp. 9-12.

ESTAL, D. y otros (2014), *La ciutat construïda: Del pla urbanístic al procés ciutadà*, Colecció Demos núm. 6, Barcelona: Fundació Nexè.

ESTEBAN, J. y otros (2005), "Taula rodona", en *Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 122-135.

ESTEBAN, J. (2006), "La necesaria contención de la dispersión urbana", en TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (Coord.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio, Territorio y gobierno: Visiones 4*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 267-277.

FARINÓS, J. (2000), "Análisis geográfico regional y planificación territorial", *Cuadernos de Geografía 67*, pp. 55-75.

FARINÓS, J. (2006), "La Estrategia Territorial Europea en el nuevo paradigma de la territorialidad", en TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (Coord.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio, Territorio y gobierno: Visiones 4*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 43-68.

FARIÑA TOJO, J. (2006), "Asimetría e incertidumbre en el paisaje de la ciudad sostenible", *Ingeniería y territorio nº 75*, pp. 4-9.

FARIÑA TOJO, J. y NAREDO, J. M. (Dir.) (2010), *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*, Ministerio de Vivienda, Gobierno de España.

FARRENY, J. (2003), "Espais perifèrics en el medi urbà", en *DAU Debats d'arquitectura i urbanisme 19: Espais perifèrics en el medi urbà. Primavera del 2003*, Lleida: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Lleida, p. 11.

FERNANDEZ TABALES, A. (2004): "Turismo y Ordenación del Territorio", *Quaderns de Política Econòmica, Revista Electronica, Segunda Epoca, no 7*. Universidad de Valencia, pp. 35-47.

FERNÁNDEZ TABALES, A. y SANTOS PAVÓN, E. (2011), "Ordenación del Territorio y Turismo en Andalucía: el tratamiento del espacio turístico en los planes subregionales de ordenación del territorio", en JURADO, J. M. (coord.), *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*, Huelva: Universidad Internacional de Andalucía, pp. 221-243.

FERRANDIS, A. (2015), *Un sistema para medir la sostenibilidad integral de los procesos de ordenación del territorio. Aplicación práctica a planes generales de ámbito municipal*, Tesis doctoral.

FERRER MARSAL, J. (2002), *Construir la Costa, el litoral Valencià*, Valencia: Consell Valencià

de Cultura.

FOLCH, R. (2003), “Los conceptos socioecológicos de partida”, en FOLCH, R. (coord.), *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación, Territorio y gobierno: Visiones 3*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 19-42.

FONT, A. (2002), “Presentació acadèmica”, en FONT, A. (ed.), *Espais d’oportunitat I projecte urbà. Exploracions projectuals per la reordenació urbana de Blanes*, Barcelona: Edicions UPC, pp. 10-13.

FONT, A. (2007a), “La explosión de la ciudad. Un proyecto internacional de investigación universitaria”, en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 10-17.

FONT, A. (2007b), “Un sistema urbano polarizado y bicéfalo”, en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 240-241.

FONT, A. y otros (2007a), “Configuraciones metropolitanas: Estructura espacial y tipos de crecimiento urbano”, en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 330-335.

FONT, A. y otros (2007b), “Morfologías metropolitanas contemporáneas: Los territorios morfológicos”, en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 336-345.

HARDEL, M. (2000), “Benidorm”, en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 122-143.

GAJA, F. (2008), “El «tsunami urbanizador» en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006”, *Scripta Nova, Vol. XII, num. 270 (66)*. <http://www.ub.edu/geocrit/nova.htm>

GAJA, F. (2012), “Antes, durante y después del tsunami inmobiliario en el País Valenciano”, en GAJA, F. (Ed.), *DeCOASTruction: la desconfiguración del litoral mediterráneo español*, València: Universitat Politècnica de València, pp. 78-126.

GALERA, S. (2005), “La política europea de medio ambiente urbano”, en MORA ALISEDA, J. y otros (coord), *Nuevas Tendencias en la ordenación del territorio*, Ed. Fundicotex, Aportaciones científicas al Congreso Iberoamericano de Ecología y Sostenibilidad Urbana, pp. 35-51.

GALLEGO, J. R. (2009), “El diagnóstico territorial”, en NOGUERA, J. y otros (Coord.), *Gestión y promoción del desarrollo local*, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 87-116.

GARCÍA ÁLVAREZ, A. (1981), *Los espacios de ocio en la ordenación del territorio, Monografías 13*, Madrid: Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

GARCÍA-DELGADO, C. (2002), “Vivir del turismo, morir del turismo”, en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d’Arquitectes de Catalunya, pp. 174-178.

GARCÍA NART, M. y otros (1991), "El proceso de planificación y los desarrollos de segunda residencia", en *Desarrollos de segunda residencia: Coloquio internacional. Palma de Mallorca, 4-7 junio 1990*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pp. 201-214.

GAUSA, M. (1996), "El espacio turístico: paisaje de límite", en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 111-126.

GIBERT, X. (2002), "Turisme i ordenació urbanística", en FONT, A. (ed.), *Espais d'oportunitat i projecte urbà. Exploracions projectuals per la reordenació urbana de Blanes*, Barcelona: Edicions UPC, pp. 14-21.

GIMÉNEZ, E. y TEMES, R. (2007), "La región urbana de Valencia: un territorio en profunda transformación", en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 312-327.

GINÉS, C. y HERNÁNDEZ, S. (2006), "El espacio litoral y la ciudad. Relaciones Territoriales en Gran Canarias", *Investigaciones Geográficas*, nº 41, pp. 105-119.

GÓMEZ OREA, D. y GÓMEZ VILLARINO, T. (2011), "Ordenación del Territorio y Gestión Integrada de Zonas Costeras: una relación incremental", en FARINÓS, J. (coord.), *La gestión integrada de zonas costeras*, Colección de desarrollo territorial, Valencia: Publicacions Universitat de València, pp. 73-88.

GONZÁLEZ PÉREZ, J. M. (2012), "Un plan nuevo para un núcleo turístico maduro. Reconversión y rehabilitación de la Platja de Palma (Mallorca)", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 243-268.

GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (2005), "La segunda residencia en Cataluña. Caracterización, impactos y retos" en: MAZÓN, T. y ALEDO, A. (coord.), *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*, Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo, Obras Sociales, pp. 73-104.

GONZALEZ REVERTÉ, F. (2008), "El papel de los destinos turísticos en la transformación socio-demográfica del litoral Mediterráneo español", *Boletín de la A.G.E.* Nº 47, pp. 79-107.

GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (2012), "El modelo de reestructuración turística de la Costa Daurada", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 219-241.

HERBERT, D. T. y THOMAS, C. J. (1990), *The Urban System*, Londres: David Fulton.

INDOVINA, F. (1998), "Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa"", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 33, pp. 21-32.

INDOVINA, F. (2006), "Transformaciones de la ciudad y el territorio a principios del siglo XXI: El archipiélago metropolitano", en PONCE HERRERO, G. (ed.), *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Alicante: Universidad de Alicante, pp. 13-42.

INDOVINA, F. (2007), "La metropolización del territorio. Nuevas jerarquías territoriales", en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp.20-47.

INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO (ITUR) (1988), *Análisis del litoral español. Diseño de políticas territoriales*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

IRIBAS, J.M. (2000), "Benidorm: Manual de uso", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 106-119. Artículo reelaborado a partir de IRIBAS, J.M. (1997), "Benidorm: Manual de uso", en *ViA arquitectura 1: Arquitectura en la costa*, Valencia: COACV, pp. 66-73.

IVARS, J. A. y otros (2013), "The evolution of mass tourism destinations: New approaches beyond deterministic models in Benidorm (Spain)", *Tourism Management* 34, pp. 184-195.

IVARS, J. A. y otros (2012), "La reinención de los destinos turísticos maduros: modelos evolutivos y dinámicas turístico-territoriales. Benidorm como paradigma", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 269-296.

JORDÁ, C. y PALOMARES, M. (2015), "Desarrollo urbano de la playa norte de Gandia", en TUSSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla marítima*, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 109-121.

JURADO, J. M. (2011), "Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades" en JURADO, J. M. (coord.), *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*, Huelva: Universidad Internacional de Andalucía, pp. 51-79.

LARRODERA, E. (1983), "Urbanismo y ordenación territorial", *Curso de Ordenación del territorio*, Madrid: COAM, pp. 7-16.

LLOP, C. y otros (2007), "Mociones y lógicas de intervención en el proyecto territorial contemporáneo de las regiones urbanas" en ESPAÑA MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *La explosión de la ciudad*, Madrid: Ministerio de la Vivienda, pp. 354-362.

LÓPEZ OLIVARES, D. (2002), "El desarrollo urbanístico en las áreas turísticas del litoral valenciano: el norte del litoral castellanense", *Cuadernos de Geografía*, num. 71, pp. 51-76.

LÓPEZ OLIVARES, D. y FERRERES, J. B. (2012), "La reestructuración de los destinos consolidados del litoral: el caso de Benicàssim (Castellón)", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 399- 418.

LUNDGREN, J. O. J. (1974), "On access to recreational lands in dynamic metropolitan hinterlands", *Tourism Review*, 29 (4), pp. 124-131.

LYNCH, K. (1960), *The image of the city*, Versión Española (1970): *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires: Infinito.

MAAS, W. (2000a), "La ciudad del ocio", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 52-69.

MAAS, W. (2000b), "Costa ibérica", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 70-105.

MAAS, W. (2000c), "El sueño californiano", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 170-179.

MAAS, W. (2000d), "La ley de Aristóteles", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 180-195.

MAAS, W. (2000e), "Superbenidorm", en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 246-201.

MANTECÓN, A. (2005), "La construcción social de la experiencia turística: El caso de los anfitriones" en: MAZÓN, T. y ALEDO, A (coord.), *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*, Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo, Obras Sociales, pp: 391-410.

MARÉS, L. (1997), "El fenómeno turístico", en *ViA arquitectura 1: Arquitectura en la costa*, Valencia: COACV, pp. 10-15.

MARÉS, L. y ESTELLÉS, J. L. (1997), "Conversación", en *ViA arquitectura 1: Arquitectura en la costa*, Valencia: COACV, pp. 16-17.

MARTÍ, P. (2006), "Transformaciones y emergencias en el territorio de las comarcas del sur alicantino: la presión de la segunda residencia en el litoral", en PONCE HERRERO, G. (ed.), *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Alicante: Universidad de Alicante, pp. 131-165.

MAS, V. y otros (2015); "Mapa tipológico de Asentamientos Turísticos de la Comunidad Valenciana para su Regeneración Sostenible", en TUSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla marítima*, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 18-65.

MATA, R. (2006a), "Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio", en MATA, R. y TARROJA, A. (Coord.), *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo, Territorio y gobierno: Visiones 5*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 17-40.

MATA, R. (2006b), "Epílogo", en MATA, R. y TARROJA, A. (Coord.), *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo, Territorio y gobierno: Visiones 5*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 713-716.

MATA, R. (2011), "Urbanización reciente y cambios paisajísticos en España. Por una Nueva Cultura del Territorio y un urbanismo renovado" en JURADO, J. M. (coord.), *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*, Universidad Internacional de Andalucía, Huelva, pp. 21-49.

MATEO CECILIA, C. (Coord.) (2015), *Guía de estrategias de regeneración urbana*, Valencia: Instituto Valenciano de la Edificación.

MAYOR FARGUELL, X. (2006), "Un modelo territorial básico de planificación del entorno", en TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (Coord.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio, Territorio y gobierno: Visiones 4*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 303-321.

MAZÓN, T. y ALEDO, A. (2005), "El dilema del turismo residencial: ¿Turismo o desarrollo inmobiliario?", en MAZÓN, T. y ALEDO, A (coord.), *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*. Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo, Obras Sociales, pp: 13-30.

MAZÓN, T. y HUETE, R. (2005), "Turismo residencial en el litoral alicantino: Los casos de Denia, Altea, Benidorm, Santa Pola y Torreveja", en: MAZÓN, T. y ALEDO, A (coord.), *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*, Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo, Obras Sociales, pp: 105-138.

MONCLÚS, F. J. (1998), "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas", en MONCLÚS, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 5-15.

MONLEÓN BALANZÁ, D. (2014), "Patrones caracterizadores de la forma periurbana: parametrización de la relación huerta-ciudad en el Área Metropolitana de Valencia", en *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014"*. Barcelona: DUOT.

MONLEÓN BALANZÁ, D. (2015), "La formación del paisaje periurbano: caracterización visual de los bordes urbanos en el Área Metropolitana de Valencia", en *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2015"*. Barcelona: DUOT.

MUÑOZ, F. (2005), *La producció residencial de baixa densitat*, Sèrie: Elements de debat territorial, núm. 21, Diputació de Barcelona.

MUÑOZ CRIADO, A. (Dir.) (2011); *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana*, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. http://www.habitatge.gva.es/estatico/areas/estrategia_territorial/index.htm

NAREDO, J.M. y RUEDA, S. (1997), *La Ciudad Sostenible*; Resumen y Conclusiones.

NAVALÓN GARCÍA, R. y MARTÍNEZ PÉREZ, F. J., (1999), "Territorio turístico y periferia" en DO-

MÍNGUEZ, R. (coord.), *Coloquio de Geografía Urbana (3º. d 1996 e. Antequera), La ciudad: tamaño y crecimiento [actas del III Coloquio de Geografía Urbana]*, Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga, pp. 407-418. Edición digital en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2005.

NAVARRO JURADO, E. (2012), “La Costa del Sol Occidental y el Plan Qualifica, ¿renovación de un destino maduro?”, en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 201- 217.

NEL·LO, O. (1998), “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en MONCLÚS, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 35-57.

NEL·LO, O. y otros (2005), “Debat - Col·loqui: Polítiques Territorials i Polítiques Ambientals i de Sostenibilitat”, en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 344-353.

NOGUÉ, J. (2005), “La transformació del Territori i del Paisatge de la Costa Brava (1956-2003). Situació Actual i Propostes d'Actuació”, en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*. Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 88-121.

NOGUERA, J. (1999), *Evaluación de políticas de desarrollo rural en el sistema ibérico meridional*, Tesis doctoral.

NOGUERA, J. (2009), “Pensamiento y planificación estratégica. Definición e implementación de estrategias de desarrollo”, en NOGUERA, J. y otros (Coord.), *Gestión y promoción del desarrollo local*, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 59-86.

NOVELL, N. (2015a), “Gandia. La formació duna ciutat (1)”, *País Valencià Segle XXI* (artículo en línea). <http://paisvalenciaseglexxi.com/2015/04/11/gandia-la-formacio-duna-ciutat-1/>

NOVELL, N. (2015b), “Gandia. La formació duna ciutat (i 2)”, *País Valencià Segle XXI* (artículo en línea). <http://paisvalenciaseglexxi.com/2015/04/12/gandia-la-formacio-duna-ciutat-2/>

NOVELL, N (2015c), “Gandia, ciutat ducal, platja daurada (1)”, *País Valencià Segle XXI* (artículo en línea). <http://paisvalenciaseglexxi.com/2015/04/18/gandia-ciutat-ducals-platja-daurada-1/>

NOVELL, N (2015d), “Gandia, ciutat ducal, platja daurada (i 2)”, *País Valencià Segle XXI* (artículo en línea). <http://paisvalenciaseglexxi.com/2015/04/19/gandia-ciutat-ducals-platja-daurada-i2/>

OBIOL, E. M. y FERRANDIS, A. (2012), “Gandia y sus prácticas de renovación turística”, en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 375- 398.

OBIOL, E. M. y PITARCH, M. D. (2011), “El litoral turístico valenciano. Intereses y controversias

en un territorio tensionado por el residencialismo”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 56*, pp. 177-200.

OLCINA, J. (2009), “Ordenación de territorio y desarrollo local: Conceptos y experiencias”, en NOGUERA, J. y otros (Coord.), *Gestión y promoción del desarrollo local*, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 11-38.

OLIVA i CASAS, J. (2006), *Reflexions entorn de la ciutat*, Barcelona: Fundació Ramon Trias Fargas.

OLIVARES, A.I. y DE PAOLINI, M. F. (2011), “Regiones urbanas turísticas costeras: conceptualización y resultados preliminares para la construcción de un modelo de análisis”, *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Año 6 núm. 16 Junio, pp. 111-128.

OMBERG, K. (1991a), “Planificación de zonas recreativas y de tiempo libre”, en *Desarrollos de segunda residencia: Coloquio internacional. Palma de Mallorca, 4-7 junio 1990*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pp. 23-30.

OMBERG, K. (1991b), “Desarrollos de segunda residencia”, en *Desarrollos de segunda residencia: Coloquio internacional. Palma de Mallorca, 4-7 junio 1990*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pp. 31-35.

OMBERG, K. (1991c), “Desarrollos de segunda residencia. Documento de discusión”, en *Desarrollos de segunda residencia: Coloquio internacional. Palma de Mallorca, 4-7 junio 1990*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pp. 107-112.

OMT (2010), *Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008 (RIET 2008)*, Madrid: Naciones Unidas.

OREJUDO, A. y otros (2002), “Desengaño veraniego”, en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, pp. 254-256.

ORTELLS CHABRERA, V. (2006), “El ferrocarril y la construcción urbana. De una villa del Camino Real a la ciudad-red del siglo XXI”, en AGUILAR CIVERA, I. (coord.), *Benicàssim y la historia del ferrocarril*, Valencia: Conselleria d'Infraestructures i Transport, D.L, pp. 57-81.

OUWERKERK, P. (2000), “El agujero negro”, en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 144-153.

OUWERKERK, P. (2000), “Ciudad de Salvación”, en MVRDV, *Costa ibérica (hacia la ciudad del ocio)*, Barcelona: Actar, pp. 154-169.

PEÑÍN, A. (1983), “Planeamiento urbano y construcciones ilegales de segunda residencia”, en VALENCIA (PROVINCIA) DIPUTACIÓN, *Urbanismo y Medio Rural. Valencia La vivienda ilegal de segunda residencia*, Valencia: Diputación de Valencia, pp. 73-81.

PEÑÍN, A. (2002), “Arquitectura y litoral turístico de la Comunidad Valenciana”, en BLANQUER CRIADO, D. (dir.), *Ordenación y gestión del territorio turístico*, Valencia: Tirant lo Blanch, pp.

191-212.

PEÑÍN, A. (2015), *Arquitectura i modernitat a Gandia: una guia d'arquitectura moderna*, Valencia: Tívoli.

PERELLI, O. (2012), "La reconversión de los destinos maduros del litoral en el actual contexto de cambio global: una reflexión sobre nuevos instrumentos para su impulso", en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 37- 54.

PÉREZ IGUALADA, J. (2016), *Arquitectura del paisaje: forma y materia*, Valencia: Universitat Politècnica de València.

PERLADO, S. y ELORRIETA, I. (coord.) (2007), *Libro verde del Medio Ambiente Urbano. Tomo I*, Ministerio de Medio Ambiente, Gobierno de España.

PERLADO, S. y RUEDA, S. (Dir.) (2009), *Libro verde del Medio Ambiente Urbano. Tomo II*, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Gobierno de España.

PERLES MARTÍ, F. G. (1981), *Historia gráfica de Gandia*, Gandia: Fomento de Agricultura, Industria y Comercio.

PESCI, R. (2003), "El urbanismo y la cultura ambiental", en FOLCH, R. (coord.), *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación, Territorio y gobierno: Visiones 3*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 101-119.

PIÉ, R. (2002), "La arquitectura vergonzante", en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, pp. 24-29.

PIÉ, R. (2005), "Ara toca fer ciutat", en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 50-87.

PIÉ, R. y otros (2005), "Taula Rodona", en *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, pp. 354-371.

PIÉ, R. y BARBA, R. (1996), "Segunda residencia y turismo versus residencia permanente", en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 43-48.

PITARCH, M. D. (2009), "Los recursos territoriales turísticos: su gestión y organización en entornos locales", en NOGUERA, J. y otros (Coord.), *Gestión y promoción del desarrollo local*, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 445-476.

PONCE HERRERO, G. (2006), "La fragmentación de la forma urbana en la Comunidad Valenciana", en PONCE HERRERO, G. (ed.), *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Alicante: Universidad de Alicante, pp. 89-129.

- PORTELA, C. (2002), "La arquitectura del sol", en GRANELL i MARCH, J. (coord.), *La arquitectura del Sol*, Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, pp. 12-14.
- PRATS PALAZUELO, F. (2007), "Turismo, Sostenibilidad y Cambio Climático Hacia Un Nuevo Paradigma Turístico", en SÁNCHEZ PÉREZ-MONEO, L. y TROITIÑO, M. A. (Coord.), *V Congreso Internacional de Ordenación del territorio (V CIOT): Agua, Territorio y Paisaje. De los instrumentos programados a la planificación aplicada*, FUNDICOT, pp. 326-345.
- PRIESTLEY, C. K. (1996), "Evolución turística y repercusiones espaciales: medidas correctoras hacia la sostenibilidad", en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 99-110.
- PUJADAS, R. y FONT, J. (D.L. 1998/2008), *Ordenación y planificación territorial, Espacios y sociedades*. Serie mayor 8, Madrid: Síntesis.
- QUEREDA SALA, J. (2006), "Benicàssim. Transformación y paisaje. De colonia veraniega a centro turístico por excelencia", en AGUILAR CIVERA, I. (coord.), *Benicàssim y la historia del ferrocarril*, Valencia: Conselleria d'Infraestructures i Transport, D.L, pp. 39-55.
- RAMÍREZ, J. (1983), "La crisis de la ciudad moderna, la vivienda de segunda residencia y las ilegales", en VALENCIA (PROVINCIA) DIPUTACIÓN, *Urbanismo y Medio Rural. Valencia La vivienda ilegal de segunda residencia*, Valencia: Diputación de Valencia, pp. 29-39.
- REY, M. (2000), "Una metrópoli en la huerta", Mesa redonda en la *UIMP-Valencia. Diciembre 2000*. http://www.vam10.com/publicaciones/articulos/po_metropolihuerta/descarga.pdf
- REY, M. (2001a), "Cultura y civilización", Ponencia presentada en el Seminario sobre "La Huerta en el Área metropolitana"- *UIMP-Valencia Julio-2001*. http://www.vam10.com/publicaciones/articulos/po_civilizacion/descarga.pdf
- REY, M. (2001b), "Paisaje rural y pensamiento contemporáneo", *El País* – Mayo 2001. http://www.vam10.com/publicaciones/articulos/a_pensamientocontemp/descarga.pdf
- REY, M. (2004), "Intervenciones en el paisaje", *Fragmento de la conferencia pronunciada en las Jornadas Culturales del Pla del Arc-Benlloch- 2004*. http://www.vam10.com/publicaciones/articulos/po_intervenciones/descarga.pdf
- ROGER i CASAMADA, R. (1991), "L'aportació del turisme a la formació de la metròpoli: Una dinàmica irreversible", *Espais: Revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, Issue 28, pp. 4-8.
- ROGER FERNÁNDEZ, G. (2002), "El urbanismo y la ordenación y gestión del territorio turístico", en BLANQUER CRIADO, D. (dir.), *Ordenación y gestión del territorio turístico*, Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 49-77.
- ROMÁN MÁRQUEZ, A. (2011), "Excelencia Turística versus Municipios Turísticos: problemáti-

ca, similitudes y diferencias esenciales”, *Papers 49-50*, pp. 25-43.

ROVIRA SOTO, M.T. y ANTON CLAVÉ, S. (2014), “De destino a ciudad. La reformulación urbana de los destinos turísticos costeros maduros. El caso de la Costa Daurada central”, *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Año 9, Núm. 25, pp. 373-392.

ROYO, L. (2012), “La cuestión paisajística en el diseño de un territorio turístico: definición programada de la Costa del Sol en el S.XX”, *4IAU 4ª Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo*, Valencia, 2011.

RUEDA, S. (2006), “La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa”, en TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (Coord.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio, Territorio y gobierno: Visiones 4*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 279-301.

SALOM, J. (1998), “El arco mediterráneo”, en BELLET, C. y LLOP, J. M. (eds.), *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Lleida: Milenio, pp. 209-223.

SÁNCHEZ CABRERA, J.V. (2011), “La Gestión Integral de las Zonas Costeras: Un balance para la Comunitat Valenciana 1956-2010”, en FARINÓS, J. (coord.), *La gestión integrada de zonas costeras*, Colección de desarrollo territorial, Valencia: Publicacions Universitat de València, pp. 219-240.

SANCHO PÉREZ, A. y otros (2001), *Auditoría de sostenibilidad en los destinos turísticos*. Proyecto financiado por la Comisión Europea, FEDER (IÉD 1997-0193). Instituto de Economía Internacional, Universitat de València.

SANTATECLA, J. (2015), “Desarrollo urbano de la playa norte de Gandia”, en TUSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla marítima*, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 122-127.

SANTOS y GANGES, L. (2006), “El papel urbanístico del viejo ferrocarril en Benicàssim. Estructura urbana y crecimiento, centro y periferia”, en AGUILAR CIVERA, I. (coord.), *Benicàssim y la historia del ferrocarril*, Valencia: Conselleria d’Infraestructures i Transport, D.L, pp. 83-95.

SERRANO RODRÍGUEZ, A. (2006), “La aplicación de los principios de la ETE en la ordenación del territorio en España. ¿Hacia un modelo policéntrico y sostenible?”, en TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (Coord.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio, Territorio y gobierno: Visiones 4*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 69-106.

SERT, J. LI. (1942), *Can our cities survive?*, Versión catalana (1983): *Poden sobreviure les nostres ciutats?*, Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

SIMANCAS, M. R. (2012), “Evaluando políticas públicas de renovación de destinos turísticos maduros: el proceso de reconversión turística de Canarias”, en VERA REBOLLO, F. y RODRÍGUEZ

SÁNCHEZ, I. (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras*, Colección Desarrollo Territorial 11, Valencia: Publicacions de la Universitat de València, pp. 163-199.

SOLÀ-MORALES, M. (1997), "Territoris sense model", en VV.AA., *Les formes del creixement metropolità, Serie Papers. Regió Metropolitana de Barcelona 26. Territori, estratègies, planejament*, Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, pp. 21-27.

SÒRIA, E. (2002), *Gandia, capital de la Safor*, Alzira: Edicions Bromera.

SORRIBES, J. (1983), "Segunda residencia y modo de producción: marco general al problema de la vivienda ilegal", en VALENCIA (PROVINCIA) DIPUTACIÓN, *Urbanismo y Medio Rural. Valencia La vivienda ilegal de segunda residencia*, Valencia: Diputación de Valencia, pp. 17-28.

SOSTRES, J. M. (1966), "Paisaje y diseño", *Cuadernos de Arquitectura nº 64: El turismo en la costa*, pp. 28-29.

TARROJA, A. (2006), "Transformaciones territoriales y valoración social del paisaje", en MATA, R. y TARROJA, A. (Coord.), *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo, Territorio y gobierno: Visiones 5*, Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 41-50.

TEMES, R. (2010), "Un nuevo contexto urbano. Entre la extensión y la renovación de la ciudad", *XIV Congreso Iberoamericano de Urbanismo: Turismo, Territorio y Paisaje; 2010; Tenerife*, Gobierno de Canarias. Asociación Española de Técnicos Urbanistas.

TEMES, R. (2014), "A system of synthetic indicators for the diagnosis of regulated tourist areas of the Valencian coast", *WIT Transactions on Ecology and The Environment* (online), Vol 191, pp. 259-270.

TEMES, R. (2015), "Dinámicas de comportamiento de las ciudades turísticas", en TUSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla marítima*, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 66-83.

TORRES ALFOSEA, F. J. (1997), *Ordenación del litoral de la costa blanca*, Alicante: Universidad de Alicante.

TORRES, P. (2003), "Las metrópolis: equilibrio interno y proyección global", en FOLCH, R. (coord.), *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*, Territorio y gobierno: Visiones 3 Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 121-137.

TUSET, J. J. (2015), "Paisajes en red. Potencialidad turística como estrategia de regeneración", en TUSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla marítima*, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 84-107.

TUSET, J. J. y TEMES, R. (2015), "Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea", en TUSET, J. J. y TEMES, R. (Coord.), *Territorio litoral: orilla*

marítima, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., pp. 144-149.

VERA REBOLLO, J. F. (1996), "La variable territorial en los procesos de desarrollo turístico", en BARBA, R. y PIÉ, R. (Eds.), *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya y Secretaría General de Turismo, pp. 87-98.

VERA REBOLLO, J.F. y BAÑOS CASTIÑEIRA, C.J. (2010), "Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 53*, pp. 329-353.

VERA REBOLLO, J. F. e IVARS, J. A. (2002), "Turismo, territorio y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana", en BLANQUER CRIADO, D. (dir.), *Ordenación y gestión del territorio turístico*, Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 149-189.

VERA REBOLLO, J. F. y MONFORTE MIR, V. M. (1994), "Agotamiento de modelos turísticos clásicos. La estrategia territorial para la cualificación: la experiencia de la Comunidad Valenciana", *Estudios Turísticos*, núm. 123, pp. 17-45.

VINUESA, J. (1975), "Sobre el concepto de área metropolitana", *Estudios Geográficos nº 140-141*, pp. 1143-1156.

YÁBAR, A. (2005), "Política ambiental y ordenación del territorio urbano en la Unión Europea y España", en MORA ALISEDA, J. y otros (coord), *Nuevas Tendencias en la ordenación del territorio*, Ed. Fundicotex, Aportaciones científicas al Congreso Iberoamericano de Ecología y Sostenibilidad Urbana, pp. 15-34.

ZOIDO, F. (1998), "Geografía y ordenación del territorio", *Íber. Didáctica de las ciencias Sociales. Geografía e Historia 16: Nuevas fronteras de los contenidos geográficos*, Barcelona, pp. 19-31.

7. ANEXO FOTOGRAFÍAS AÉREAS

Imagen 54: Benidorm. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A (07-02-1946)



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 55: Benidorm. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B (04-07-1956)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 56: Benidorm. 1973-1986 Vuelo Interministerial



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 57: Benidorm. 1980-1986 Vuelo Nacional



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 58: Benidorm. 1989-1991 Vuelo Costas



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 59: Benidorm. 2012 Vuelo PNOA (24-06-2012)



Fuente: PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 60: Gandia. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A (29-07-1946)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 61: Gandia. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B (15-08-1956)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 62: Gandia. 1973-1986 Vuelo Interministerial



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 63: Gandia. 1980-1986 Vuelo Nacional



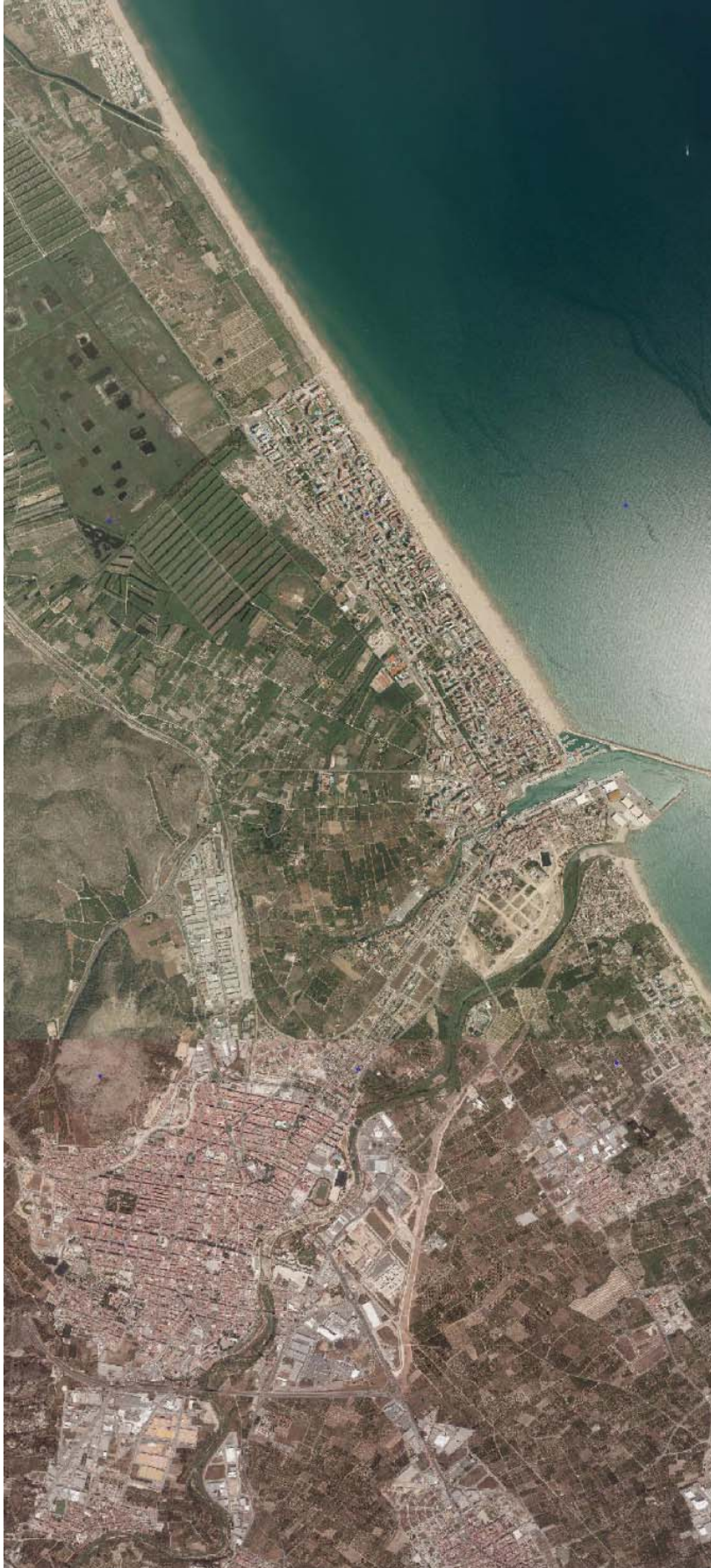
Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 64: Gandia. 1989-1991 Vuelo Costas (1989)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 65: Gandia. 2012 Vuelo PNOA



Fuente: PNOA cedido por © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 66: Benicàssim. 1945-1946 Vuelo Americano Serie A



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 67: Benicàssim. 1956-1957 Vuelo Americano Serie B



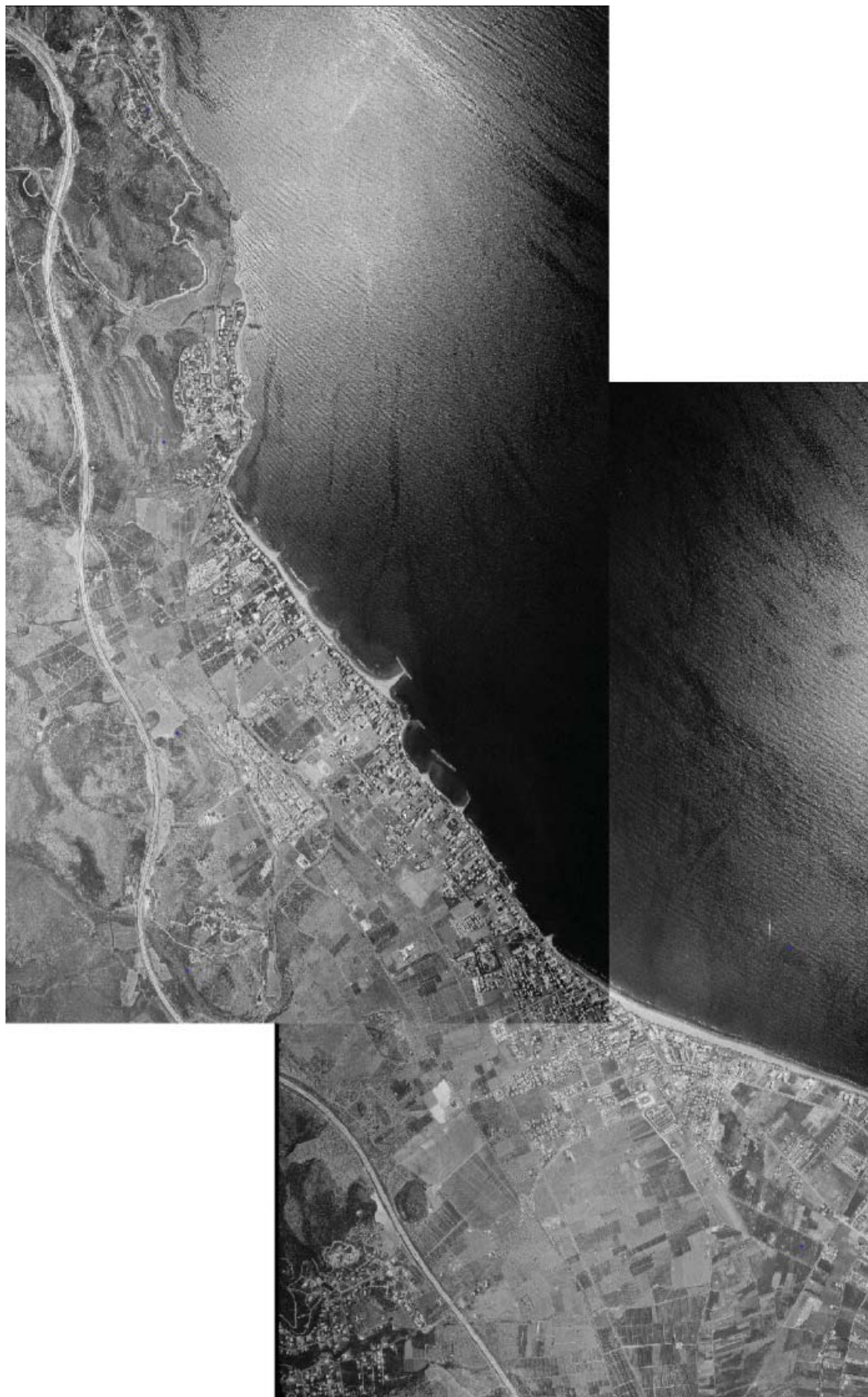
Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 68: Benicàssim. 1973-1986 Vuelo Interministerial



Fuente: © Instituto Geográfico Nacional

Imagen 69: Benicàssim. 1980-1986 Vuelo Nacional (1984)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 70: Benicàssim. 1989-1991 Vuelo Costas (1989)



Fuente: © Instituto Geográfico Naciona

Imagen 71: Benicàssim. 2012 Vuelo PNOA



Fuente: PNOA cedido por © Instituto Geográfico Naciona