



NUEVO PLAN GENERAL DE PEÑÍSCOLA
ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN PARA UN MODELO TERRITORIAL SOSTENIBLE

INDICE.

- I. LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA: UNA NUEVA OPORTUNIDAD PARA LA SOSTENIBILIDAD URBANA Y TERRITORIAL.**
- II. PEÑÍSCOLA Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.**
 - II.1. EL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT.
 - II.2. EL TURISMO, UN SECTOR CLAVE PARA LA REGIÓN VALENCIANA: DINAMISMO ECONÓMICO Y EFECTOS AMBIENTALES. EL LITORAL DEL BAIX MAESTRAT Y LA CENTRALIDAD TURÍSTICA DE PEÑÍSCOLA.
 - II.3. NUEVAS DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN DEL LITORAL.
- III. EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN.**
 - III.1. MODELO DE CIUDAD E INFRAESTRUCTURA VERDE: DEFINIENDO LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.
 - III.2. LA REQUALIFICACIÓN DE LA PERIFERIA SUBURBANA DE PEÑÍSCOLA: DENSIFICACIÓN Y POLICENTRISMO. URBANISMO TRANSFORMACIONAL FRENTE A URBANISMO EXPANSIVO.
 - III.3. CRECIMIENTO EN CONTINUIDAD: ENSANCHES RESIDENCIALES SOSTENIBLES PARA CONSEGUIR UN MODELO DE CIUDAD COMPACTA.
 - III.4. LA REQUALIFICACIÓN DE PEÑÍSCOLA COMO PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DEL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT: UN PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO PARA IMPULSAR UN TURISMO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO.
 - III.5. MODELO DE CIUDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: REINVENTAR EL ESPACIO PÚBLICO PARA UNA CIUDAD MEDITERRÁNEA, COMPACTA Y COMPLEJA.
- IV. LOS NUMEROS DEL PLAN GENERAL. CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.**
 - IV.1. PROYECCIONES DEMOGRÁFICAS, DE VIVIENDA Y DE OFERTA TURÍSTICA AL AÑO HORIZONTE DE 2.037.
 - IV.2. LA OCUPACIÓN DE SUELO PREVISTA PARA USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS.
 - IV.3. LA OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.
- V. LOS PROYECTOS DEFINIDORES DEL NUEVO MODELO TERRITORIAL.**
 - DENSIFICACIÓN DE LA PERIFERIA DE BAJA DENSIDAD. SECTOR ATALAYAS
 - ÁREAS DE INTENSIFICACIÓN EN EL BORDE SUR DE LA CV-141
 - ENSANCHE MERIDIONAL: RACÓ CALENT
 - ENSANCHE NORTE
 - PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO EN PLAYA NORTE
- VI. ANEXO: BIBLIOGRAFÍA**

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA:
UNA NUEVA OPORTUNIDAD PARA LA SOSTENIBILIDAD URBANA
Y TERRITORIAL.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



Imagen de la Playa Sur de Peñíscola. (Fuente: Damien Bouyssi. Volera.fr)

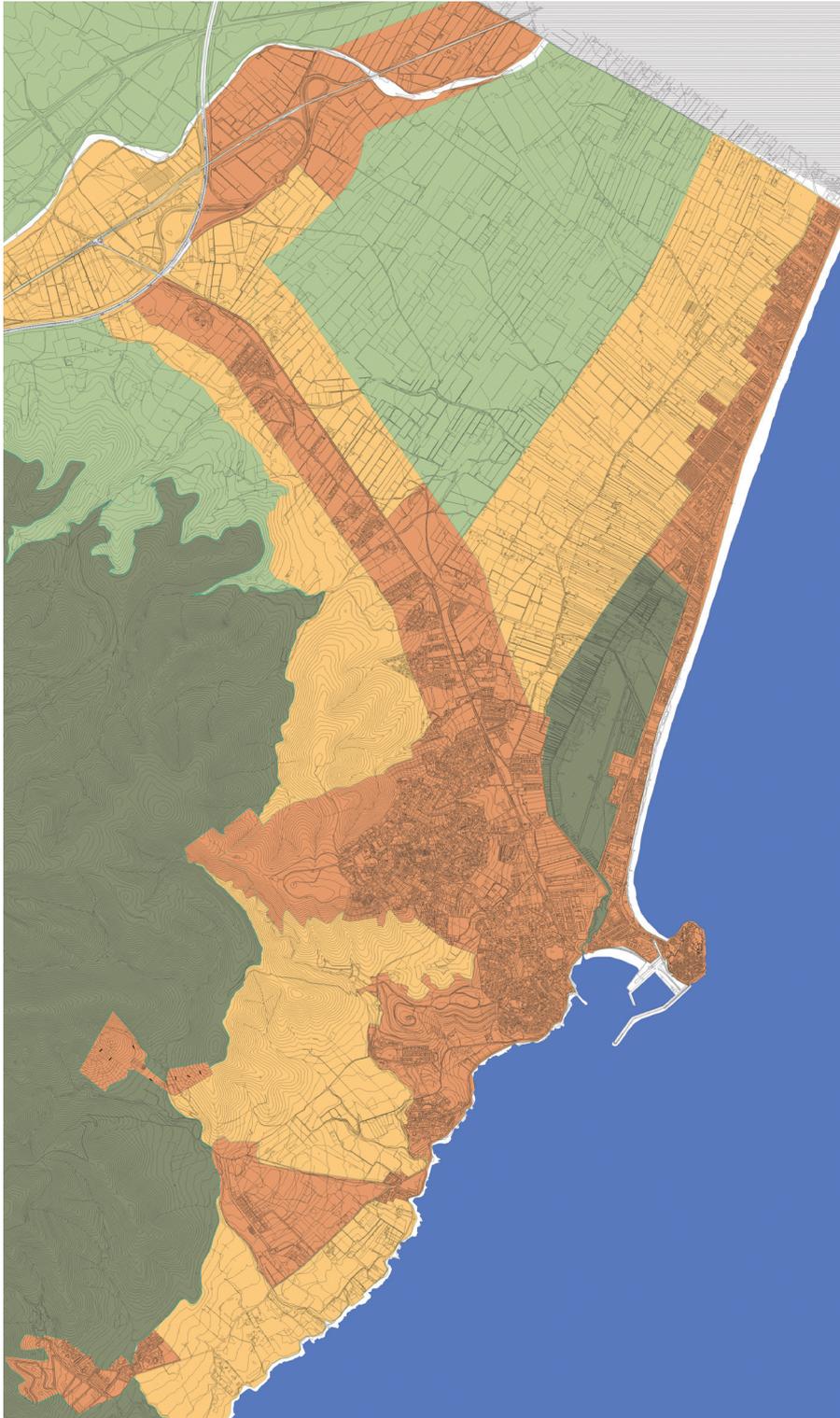
Una característica común que presenta la cartografía de nuestras ciudades, a día de hoy, es la existencia de un importante volumen de vacíos territoriales que se corresponden con suelos urbanos y urbanizables previstos en el planeamiento general elaborado durante el ciclo histórico que se desarrolla desde mediados de los años noventa hasta nuestros días, los cuales han quedado paralizados a consecuencia de derrumbe del sector inmobiliario, epifenómeno de la crisis global que ha percutido con especial virulencia en Peñíscola. Porque, realmente, nadie esperaba, pese al afloramiento de los primeros síntomas de la crisis, la absoluta paralización de la actividad inmobiliaria que mostró su cara más descarnada (y dramática) a partir del año 2010. Autores como el geógrafo y profesor universitario Oriol Nel-Lo expresan que *el desarrollo urbanístico de estos últimos años presenta una particularidad: su fin abrupto, repentino, brutal. El ciclo pasó del zenit al hundimiento absoluto en un plazo de tiempo brevísimo*. Por ello, hoy día, nos encontramos en una situación novedosa, sorprendente e incierta cuya solución precisa de la ideación de nuevos principios de ordenación y proyectación urbana que, a día de hoy, la disciplina urbanística no ha sido capaz de explicitar.

La casuística sobre la situación urbanística de estos suelos es muy amplia: en la mayor parte de los casos el derrumbe del sector inmobiliario afecta a piezas que no han iniciado la actividad de urbanización, aun cuando muchas de ellas cuentan con su ordenación pormenorizada aprobada definitivamente (Planes Parciales, Planes Especiales de Reforma

Interior y Estudios de Detalle). En otros, la urbanización está prácticamente acabada pero la mayoría- por no decir la totalidad- de las manzanas lucrativas resultantes se encuentran sin edificar por lo que, pese a haber alcanzado la condición legal de suelo urbano, constituyen espacios vacíos susceptibles de ser reprogramados en base a nuevos criterios y objetivos de ordenación. Todos ellos han entrado en estado de coma y precisan ser repensados para que adquieran la pulsión necesaria que garantice su desarrollo a medio plazo, una vez superadas las limitaciones impuestas por la crisis que afecta al sector inmobiliario.

Ahora bien, es preciso destacar que la reorientación a promover en la ordenación urbanística de estos suelos necesita de un profundo conocimiento de los recursos instrumentales que nos ofrece la legislación urbanística así como de un análisis exhaustivo sobre la repercusión normativo-jurídica que afecta a los diferentes regímenes de suelo comprometidos (derechos adquiridos, aprovechamientos materializados, reparcelaciones concluidas y registradas, etc) para que el abanico de soluciones propuestas, una vez verificada su validez en proyectos urbanos concretos, puedan ser extrapoladas a otras situaciones similares. Es decir, hay una cierta voluntad no sólo por tipificar la casuística existente en el suelo vacante, paralizado y comatoso afectado por la burbuja inmobiliaria, sino también por sistematizar las soluciones urbanísticas aportadas en términos de eficiencia, verosimilitud y gestionabilidad.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



Planeamiento vigente. Clasificación del suelo.

Pueden observarse las dos principales deficiencias del modelo territorial establecido: una clasificación del suelo urbano errónea que incluye terrenos que no cumplen con los requerimientos legales para adquirir tal condición y, al tiempo, un dimensionamiento excesivo del suelo urbanizable que, además de afectar a espacios naturales protegidos (Sierra de Irla, Marjal de Peñíscola y áreas inundables del sector septentrional del término municipal), promueve la dispersión de actividades urbanas por el territorio, síntoma evidente de insostenibilidad.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

En el caso concreto de Peñíscola nos encontramos con una doble problemática:

- a. Una realidad urbanística caracterizada por la presencia de innumerables suelos vacantes que, sorprendentemente, cuentan con la clasificación de urbano desde el Plan General de 1.977 (Alternativa 0 del Documento Consultivo). Efectivamente, en una parte muy significativa del suelo clasificado como urbano en Peñíscola la ausencia de unas condiciones mínimas de urbanización se ha convertido en norma común, lo cual ha obligado a su ejecución mediante Actuaciones Integradas. Por ello no sorprende que, en los años de vigencia de este obsoleto y caduco Plan General, hayan proliferado iniciativas de formulación de Planes de Reforma Interior de Mejora cuyo objeto, además adecuarse a las disposiciones normativas de la LRAU, ha sido dotar a los suelos de una ordenación con un nivel de pormenorización suficiente para permitir el desarrollo, consecutivo o simultáneo, de los procesos de urbanización, parcelación y edificación que definen la producción ortodoxa de ciudad.

Sin embargo, y a los hechos nos remitimos, esta instrumentación deviene en una problemática de repercusiones tremendamente nocivas que inciden en la descalificación del producto urbano. Así, el nivel dotacional de la ciudad resultante es claramente insuficiente ya que la incorporación de nuevos espacios libres, zonas verdes y equipamientos en la ordenación pormenorizada no será obligatoria siempre que se mantengan las proporciones previstas en la ordenación- enormemente deficitaria en materia dotacional- del Plan General vigente. Al tiempo, el nivel de articulación con la ciudad consolidada es prácticamente inexistente en muchas zonas de extensión urbana, al adolecer de las condiciones de permeabilidad requeridas para construir una integración eficaz en el tejido urbano colindante. Esta problemática tiene un reflejo evidente en las áreas de ciudad de las Atalayas-Cerro Mar-Urmi y, fundamentalmente, en el crecimiento urbano desarrollado a lo largo de la CV-141 así como en el frente litoral de Playa Norte.

En los suelos colindantes con esta carretera, se ha ido materializando progresivamente una oferta residencial asentada sobre la parcelación rústica original, adoptando como tipología edificatoria la vivienda unifamiliar, bien aislada o pareada, bien en bloques horizontales, donde el

espacio libre de la parcela ha quedado completamente desnaturalizado al destinarse con carácter dominante al viario interno privado de las diferentes agrupaciones residenciales, por lo que el nivel de ajardinamiento es mínimo y la oferta complementaria de carácter lúdico-deportivo (piscinas, pistas deportivas, etc) realmente escasa. La deficiente ordenación pormenorizada del Plan General en este sector caracterizado por la ausencia total de los elementos de composición urbana ortodoxos, ha provocado el desarrollo de piezas edificatorias en ambos márgenes de la CV-141 (único argumento urbano de este ámbito de la ciudad) de carácter autónomo y autista produciendo un espacio "travestido de urbanidad". Este espacio, más que transformado, es un espacio disfrazado, encubierto de una condición pseudourbana claramente forzada, que no presenta los caracteres consustanciales a la naturaleza de los hechos urbanos adecuadamente configurados.

En conclusión, en este suerte de "ciudad lineal" nos encontramos con una realidad urbana desarticulada, desvertebrada que se ha ido colmatando, en muchas ocasiones, mediante la edificación directa de predios rurales que quedaron, por causa de una instrumentación urbanística claramente errónea, clasificados como suelos urbanos cuando, con toda seguridad, muchos de ellos nunca debieron haber abandonado su condición rústica. Y en este proceso de construcción de ciudad completamente desregulado, descoordinado y sin directrices que garantizaran el ensamblaje de las piezas urbanas materializadas, han resultado una proporción considerable de suelos vacantes susceptibles de ser repensados en nuevas claves de ordenación.

Por su parte, el frente urbano de Playa Norte se caracteriza por grandes problemas de accesibilidad peatonal y una preocupante escasez de zonas verdes, espacios libres y equipamientos dada la escasa permeabilidad de la trama urbana, donde existen manzanas cuyas longitudes superan, en algunos casos, los 400 metros. Al tiempo se observa la materialización de una oferta tipológica y funcional caótica y desordenada, en la que van acumulándose bloques verticales de alturas variables (algunas en el entorno de la 30 plantas) y bloques horizontales, que acogen hoteles, apartamentos y viviendas unifamiliares, localizados en el espacio de manera aleatoria y arbitraria terminando por conformar un paisaje urbano precario y deficiente. Todo

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



La ocupación del frente litoral de Playa Norte ha creado un muro funcional que ha obstruido las relaciones entre la ribera del mar, el marjal y las zonas de huertas. La masiva ocupación de la fachada marítima de este sector se ha producido de manera caótica y desorganizada en aplicación de una ordenanza permisiva y con escasa atención a la calidad urbana resultante, lo cual ha facilitado un desorden espacial que se evidencia en la cohabitación forzada de tipologías edificatorias, usos y volúmenes diferentes.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

ello, junto a la obsolescencia que, salvo excepciones, presenta la oferta de alojamientos turísticos (hoteles y apartamentos), está mermando considerablemente las potencialidades de un espacio privilegiado para el desarrollo de un turismo concebido desde parámetros sostenibles y de excelencia ambiental y paisajística. No obstante, es cierto que en los últimos años se ha apreciado una cierta renovación de la oferta de hostelería y comercial y se han ejecutado rehabilitaciones en determinadas edificaciones (por ejemplo, la torre de Irlta) que han devenido una cierta modernización de la oferta turística, marcando una senda regenerativa en la que es preciso insistir para no mermar la competitividad turística de Peñíscola.

En este caso, sin embargo, la presencia de vacíos urbanos donde ensayar fórmulas de ordenación regenerativas es prácticamente inexistente, por lo que la dotación de nuevos nutrientes funcionales (actividades complementarias a la segunda residencia, mejoras dotacionales y de zonas verdes, reforzamiento del modelo de alojamiento turístico) así como la implementación de medidas de movilidad sostenible, ha de producirse mediante una mínima propuesta de crecimiento urbanístico sensato y medurado.

Finalmente, el sector de Playa Sur se caracteriza por la implantación "a saltos" de operaciones turísticas (Pitchells, Cap Blanc, San Antonio y Font Nova) concebidas en términos exclusivamente inmobiliarios destinadas a la dotación de segunda vivienda vacacional. A las notables deficiencias dotacionales y carencias funcionales que presenta este tejido discontinuo hay que unir la desarticulación y desconexión subyacente a estas implantaciones territoriales.

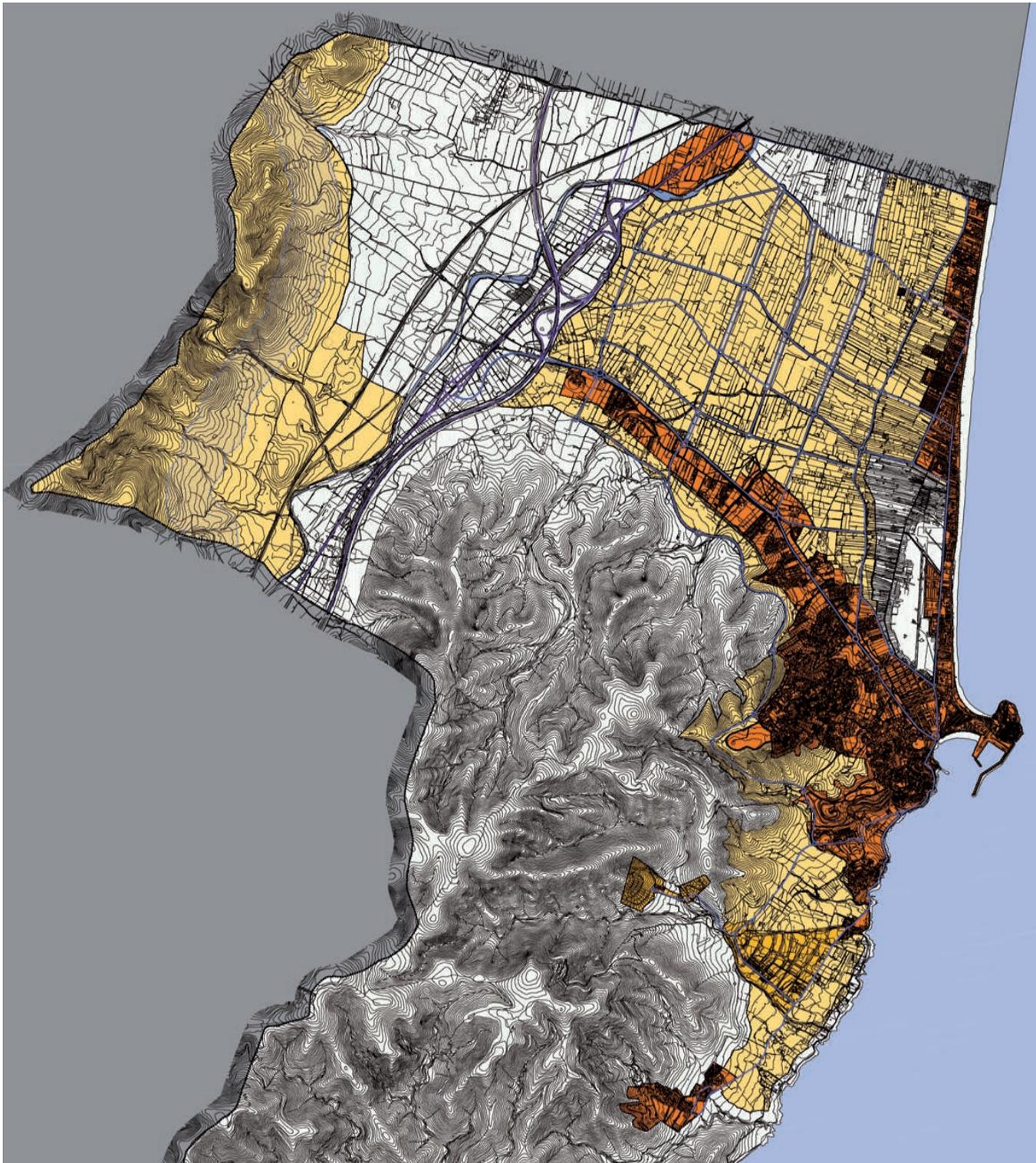
Al tiempo, hay que resaltar la notable calidad ambiental de este tramo litoral que no se ha visto sometido a la colmatación edificatoria existente en Playa Norte, configurándolo como una oportunidad territorial para fortalecer el destino turístico de Peñíscola, promoviendo el desarrollo de acciones sustentadas en la calidad paisajística del soporte territorial desde la preservación de este tramo Litoral, en desarrollo de las determinaciones establecidas en el reciente PATIVEL.

- b. El cúmulo de expectativas urbanísticas generadas por la Alternativa 1 del Documento Consultivo, circunstancia que ha sido evaluada negativamente en el Documento de Referencia al constatar el planteamiento de una propuesta excesiva de clasificación de suelo urbanizable, cuyo desarrollo y materialización daría lugar a la conformación de una ciudad dotada de unos importantes niveles de dispersión que es preciso evitar. Un solo dato revela con rotundidad esta afirmación. La tasa de suelo sellado que, en la actualidad, es del 7.67% de la superficie del término municipal, pasaría al 36,43%; es decir, se multiplicaría por 5, caso de desarrollarse el volumen de suelo urbanizable contemplado en la citada Alternativa 1.

Esta casuística urbanística de doble rostro (los vacíos urbanos existentes y las desmedidas propuestas de clasificación de suelos urbanizables) es heredera de una actividad inmobiliaria frenética y, en palabras del escritor Jordi Puntí, resultan expresivas del *promotor sin miedo, representando una especie de bestiaro urbano de los años en los que lo imposible no existía, provocando la metástasis por todo el territorio*. Por ello, más que hablar de una paralización coyuntural a la espera de tiempos mejores, estos desarrollos y/o expectativas urbanísticas se encuentran en un estado de "coma profundo", entre muchas razones y más allá de las dificultades financieras, por su dudosa viabilidad económica dado el radical cambio de escenario que ha operado en el precio de la vivienda y su desajuste con la inversión efectuada en las adquisiciones de suelo, porque su oferta residencial -cautiva de la vivienda unifamiliar y monofuncional- no se adapta a la demanda real de la población y, sobre todo, por la inadecuación del producto urbano resultante a las necesidades de una ciudad sostenible, socialmente cohesionada, funcionalmente diversa y ambientalmente cualificada.

La situación actual de "estancamiento de la actividad inmobiliaria" más que a la inacción, a esperar un cambio de coyuntura que revalide los planteamientos del sector inmobiliario previos a la crisis, nos debe conducir a la necesidad de "organizarse para intervenir" en estos suelos inacabados, inconclusos o simplemente nonatos que, a día de hoy, parecen una especie de "caligrafía urbana del abandono" transmitiendo una preocupante sensación de vulnerabilidad.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



Nuevo Plan General de Peñíscola. Alternativa 1 del Documento Consultivo. Modelo territorial característico de un período de la historia reciente de nuestro país donde el crecimiento urbanístico alcanzó rango de incontestable paradigma expresivo de bienestar social y desarrollo económico. Sobredimensionamiento de suelo urbanizable, pautas desmesuradas de dispersión urbana y afección a espacios naturales, conforman la trilogía argumental que sustenta este modelo territorial.

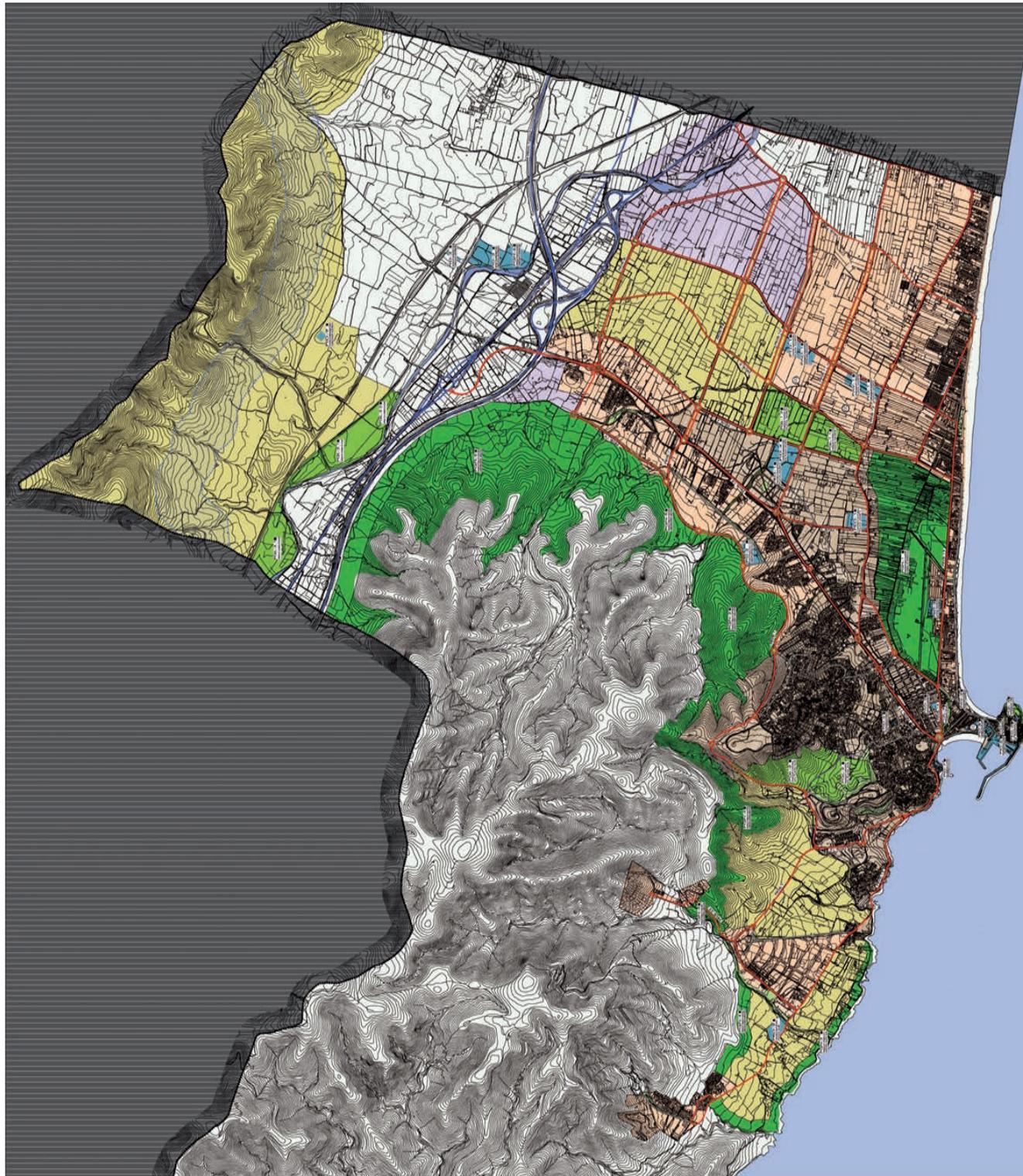
1.- Clasificación del Suelo.

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
- SUELO URBANIZABLE ORDENADO TRANSITORIO
- SUELO NO URBANIZABLE

2.- Determinaciones Gráficas.

- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- RAMBLA DE ALCALÁ
- ZONA DE AFECCIÓN DEL PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL TRANSFERENCIA EBRO-JÚCAR-SEGURA
- FERROCARRIL
- VIARIO DE NIVEL TERRITORIAL
- VIARIO URBANO PRINCIPAL
- DELIMITACIÓN DE SUELO URBANO
- DELIMITACIÓN SUELO URBANIZABLE

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



1.- Redes Primarias Dotacionales.

RED PRIMARIA VIARIA

- VIARIO DE NIVEL TERRITORIAL (PRV-A)
- VIARIO URBANO PRINCIPAL (PRV-B)
- VIARIO SECUNDARIO ESTRUCTURANTE
- ZONAS AJARDINADAS ASOCIADAS A VIARIO

RED PRIMARIA FERROVIARIA

- RED PRIMARIA FERROVIARIA CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO

RED PRIMARIA DE ESPACIOS LIBRES

- PARQUES PÚBLICOS NATURALES EN SUELO NO URBANIZABLE
- PARQUES URBANOS
- SISTEMA LOCAL ESTRUCTURANTE ESPACIOS LIBRES
- RED PRIMARIA DE EQUIPAMIENTOS

2.- Usos Globales.

- RESIDENCIAL (ORDINARIO)
- RESIDENCIAL DE CARACTERIZACIÓN TURÍSTICA
- TURÍSTICO GOLF
- ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- CENTRO CÍVICO

3.- Determinaciones Gráficas

- LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL
- RED PROPUESTA
- RED EXISTENTE
- RAMBLA DE ALCALÁ
- ZONA DE AFECCIÓN DEL PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL. TRANSFERENCIA EBRO-JÚCAR-SEGURA
- SUELO NO URBANIZABLE

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

Pero, pese a esta situación de parálisis multifacética (económica, financiera, política y social), no debemos olvidar que, tal y como nos recuerda Oriol Nel-Lo *las realidades físicas creadas por el boom inmobiliario, están aquí para quedarse. Constituirán una herencia con la que nosotros y las generaciones venideras deberemos inevitablemente lidiar durante largas décadas. Toda pretensión de negar esta realidad, de desconocerla o erradicarla no puede ser otra cosa que escapismo o quimera.*

En conclusión: la solución de la problemática territorial existente en Peñíscola no puede ser la "rendición claudicante"; es decir, darla por buena aceptando, acriticamente tanto la consecuencias de una clasificación de suelo urbano, en cierto modo, "fraudulenta" como los planteamientos inmobiliarios subyacentes a una clasificación de suelo urbanizable desproporcionada y desapegada de las necesidades reales de la ciudad, sino promover una metamorfosis cualificada de aquellos ámbitos susceptibles de ello, desarrollando nuevas estrategias de intervención que transformen un negocio equivocado, en ciudadanos verdaderos. Y, para ello, continúa el mismo autor, *deberemos dotarnos de los instrumentos disciplinares y administrativos adecuados para intervenir sobre estas realidades, reconducirlas en la medida de lo posible hacia formas más sostenibles, eficientes y equitativas de usar el territorio. Esta voluntad de gestión debe acompañarse con la resolución de promover transformaciones políticas, sociales y económicas que eviten la depredación del territorio. Evitar que continúe degradándose el territorio y promover su ordenación a partir de principios de protección de los valores del paisaje, sostenibilidad ambiental y equidad social: este debe ser el designio. Sólo de esta forma se conseguirá transitar desde la topografía del lucro hacia una geografía voluntaria que beneficie al conjunto de la sociedad.*

De ahí que se imponga la obligación de idear nuevas estrategias de intervención en este conjunto de suelos vacantes reduciendo, con ello, ostensiblemente la necesidad de acudir a nuevas clasificaciones de suelo rural para dar respuesta a las demandas de la población. Es decir, en el Nuevo Modelo de Ciudad a establecer para Peñíscola en respuesta al Documento de Referencia, se pretende investigar sobre "nuevas formas de expresión" de un urbanismo que, más que por el crecimiento, apuesta por el reciclaje, la redensificación y la reutilización, trasladando la aplicación de estos principios a estas "realidades urbanísticas inconclusas", al objeto de transformar en ciudad lo que hasta ahora son, simplemente, expectativas urbanísticas

que fueron concebidas para conseguir un beneficio económico inmediato.

Ello -sin ánimo de agotar las alternativas de ordenación que se pueden ensayarse en las siguientes fases procedimentales del Plan- implica el desarrollo de tres estrategias complementarias:

- (A) La densificación de determinados vacíos urbanos existentes (Racó Calent, Áreas de Reforma Interior en las laderas bajas de Atalayas, suelos adyacentes a la CV-141) que cuentan con un emplazamiento idóneo al objeto de crear nuevas áreas de centralidad que persigan la conformación de una estructura urbana policéntrica que mitigue la excesiva dependencia que, a día de hoy, sigue existiendo en la periferia de Peñíscola respecto a las áreas centrales de la ciudad. Estas actuaciones tienen la responsabilidad, además de difundir equilibradamente la centralidad urbana por el tejido discontinuo de la periferia, de ensamblar correctamente la "salpicadura territorial" de piezas urbanas existente en la estructura urbana actual.
- (B) Una reducción considerable del volumen de suelo urbanizable propuesto en la Alternativa 1 del Documento Consultivo, decisión imprescindible para el caso de los suelos adyacentes al límite del Marjal y del PN de la Sierra de Irta -evitando riesgos forestales potenciales puestos en evidencia en el Documento de Referencia-, para preservar la actividad agrícola tradicional que aún pervive en los terrenos localizados en la planicie de Playa Norte, para evitar afecciones a la inundabilidad existente en este sector del término municipal y, por último, para culminar la eliminación de los "megaproyectos" de Fardaxto y Peñíscola Hills -localizados "en tierra de nadie", al oeste del Corredor de Infraestructuras del Mediterráneo-, ruinas urbanísticas expresivas de un período afortunadamente extinto, que nada aportan a la cualificación del producto turístico de excelencia y calidad que precisa el relanzamiento de este sector económico en Peñíscola.
- (C) Plantear un crecimiento urbano discreto, sensato y medido localizado en la zona de Playa norte al oeste del Marjal. El crecimiento urbano propuesto en el presente documento da cumplimiento expreso a las prescripciones del PATRICOVA.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



Los escenarios de intervención del nuevo modelo territorial: Decrecimiento, contención territorial para los nuevos crecimientos propuestos y densificación selectiva de la periferia suburbana.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

La activación de estas estrategias debe combinarse convenientemente con la potenciación de las fortalezas y oportunidades que presenta el territorio de Peñíscola. Para ello, resulta fundamental el estudio de los objetivos y directrices de ordenación de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, destacando:

- (A) Una correcta identificación de la Infraestructura Verde del Territorio, en la que la presencia del Marjal y la Sierra de Irta resulta esencial, junto a la red de drenajes y barrancos que, desde las formaciones serranas de Irta y Atalayas se dirigen al mar causando una importante afección por inundabilidad en la planicie de Playa Norte, la cual es preciso concretar y tipificar desde la formulación de un Estudio de Inundabilidad específico.

La Infraestructura Verde aparece definida en el Artículo 4 de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana como *"el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares más relevantes de valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico (Sierra de Irta, Marjal de Peñíscola, las Atalayas y el suelo agrícola del sector localizado al oeste del frente litoral de Playa Norte); las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad (en el caso de Peñíscola, dentro de esta categoría destacan los suelos adyacentes al PN de la Sierra de Irta y las Atalayas donde existen riesgos ciertos de carácter forestal y el problema de la inundabilidad de la planicie que se extiende entre el tramo norte del litoral y la CN-340 que ha quedado significado en el PATRICOVA a la espera de una definitiva verificación mediante la formulación de un Estudio de Inundabilidad) y le entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores (en este caso adquieren un notable protagonismo toda la red de escorrentías y barrancos que conectan las zonas de sierra con el mar, cuya integración en el modelo territorial resulta de vital trascendencia para mantener las "raíces etimológicas" del territorio peñíscolano).*

Además de estos espacios, en el apartado 2 el artículo 4 se señala que *la infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su*

conexión. La creación, por tanto, de una red ambiental urbana que construya una eficaz conexión con la Infraestructura Verde del Territorio y coadyuve a certificar la conectividad ecológica sierra-mar, debe constituirse en un criterio de ordenación sustantivo del nuevo modelo de ciudad.

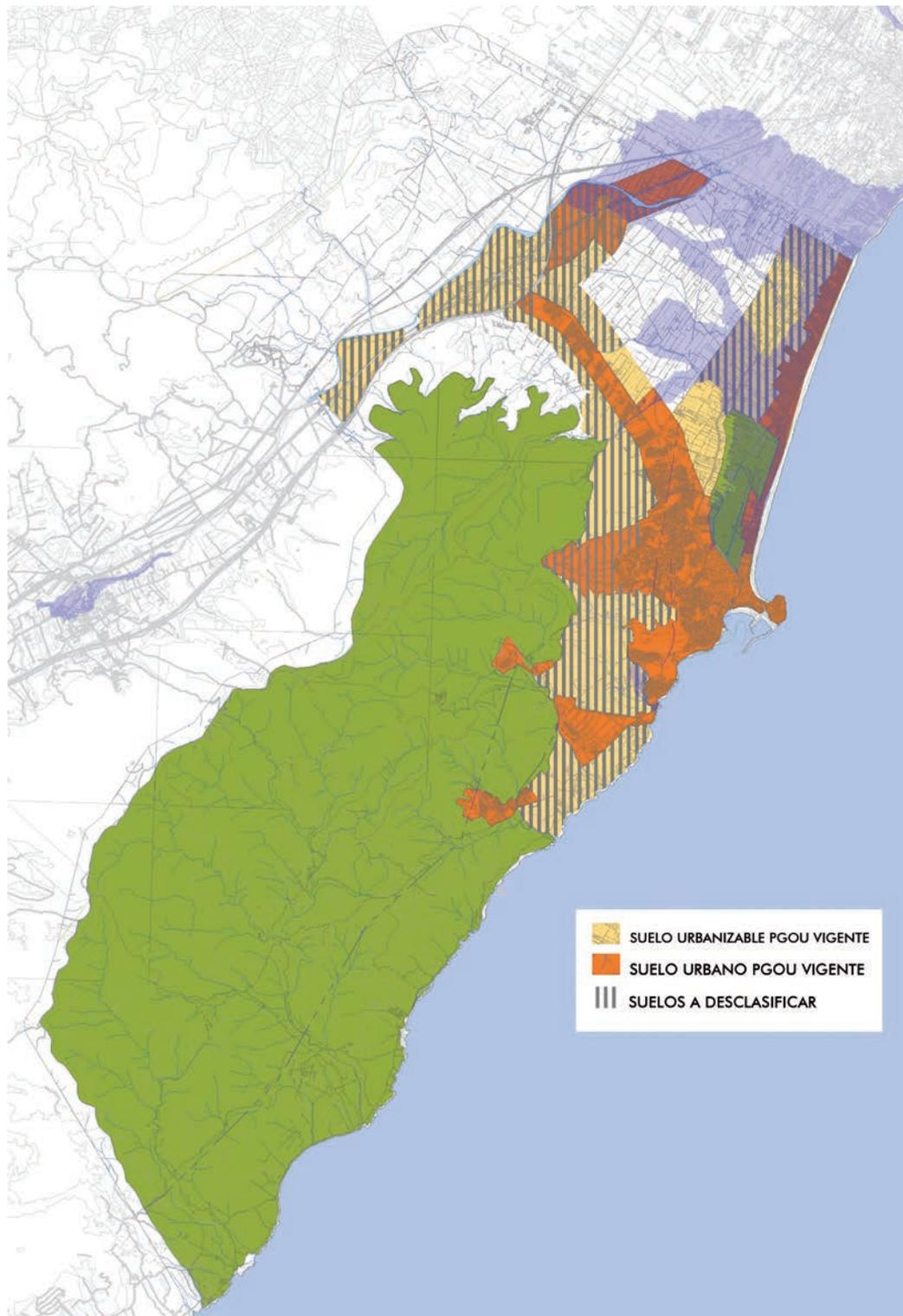
- (B) Los ámbitos estratégicos del territorio aparecen regulados en la Directriz 109 de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y quedan definidos como aquellos cuyo desarrollo, regeneración o cualificación son prioritarios para el cumplimiento de la ETCV. Acogen usos y actividades que generan impacto ambiental, económico y social positivo, que va más allá de un solo municipio pudiéndose desarrollar en todos ellos actuaciones de iniciativa pública y privada.

Peñíscola es uno de los principales destinos turísticos de la Comunidad Valenciana (ocupa el 5º lugar, según consta en el Documento de Referencia) y, sin duda, el principal referente en esta materia en el litoral de Castellón. El Turismo se constituye, sin duda -y así lo reconoce la propia ETCV en su Objetivo 10- en un sector estratégico para la región valenciana y, por tanto, la regeneración de los destinos maduros -como Peñíscola- y su relanzamiento a través de ideación de actuaciones territoriales de alto contenido estratégico, ha de integrarse entre los criterios de ordenación territorial prioritarios a desarrollar mediante la planificación urbanística.

Por ello, sin menoscabar el certero diagnóstico que realiza el Documento de Referencia del que se concluye la idoneidad de promover un "Urbanismo Estacionario" para Peñíscola, resulta necesario idear actuaciones de regeneración urbana que traten de revertir los importantes problemas de desvertebración estructural, carencias dotacionales, monocultivo tipológico, cautividad del turismo residencial o ausencia de actividades terciarias de proximidad, que presenta el tejido urbano discontinuo destinado, con carácter preferente, a segunda residencia vacacional.

Es decir, puede ser que los argumentos para la ideación de determinadas actuaciones urbanísticas no se sustenten para Peñíscola, a día de hoy, en necesidades cuantitativas, pero lo que no cabe duda es que, al objeto de cualificar y resolver los déficits estructurales existentes en la ciudad, es

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA



El nuevo modelo territorial: promover una importante desclasificación de suelo para conseguir un decrecimiento sereno del actual modelo de ciudad.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

preciso identificar actuaciones de reprogramación urbana que generen nuevas centralidades periféricas y consigan ensamblar racionalmente el cúmulo de espacios desarticulados existentes en el tejido urbano discontinuo. La solución que precisa Peñíscola para sancionar un futuro sostenible a medio plazo no puede recluirse, como parece deducirse del Documento de Referencia, en mantener la ciudad actual en un estado de "hibernación" y, a lo sumo, completar los vacíos existentes en el suelo urbano y dar una salida digna y adecuada a las viviendas vacías. La propia ETCV identifica a Peñíscola como un municipio que precisa de la ideación de operaciones de remodelación para cualificar su oferta urbana como argumento de potenciación turística (Objetivo 10, páginas 42 y 43).

Es imprescindible, por tanto, para garantizar el mantenimiento de la competitividad turística de Peñíscola, identificar, complementariamente, una serie de operaciones de carácter estratégico, que modifiquen, regeneren y recalifiquen el actual modelo de ciudad. Este conjunto de actuaciones buscan reforzar el papel de ésta como soporte fundamental de la actividad turística y elemento clave de la experiencia turística, tal y como afirma la propia ETCV (Objetivo 10, página 31). La cualificación urbana en materia dotacional y paisajística o la comprensibilidad del espacio urbano sustentada en el valor descriptivo de la propia forma urbana, son factores clave para conseguir un avance considerable en la calidad de la oferta turística de la ciudad y, a ello, ha de aplicarse, esta tipología de actuaciones de contenido estratégico.

Para la identificación, sentido y orientación de este tipo de actuaciones la Estrategia Territorial es un documento de referencia inexcusable. Así, como quedará justificado en la presente Memoria, parece indicado promover un Proyecto Territorial Estratégico en desarrollo de los requisitos definidos en la Directriz 114. Esta categoría excepcional de intervención territorial puede resultar idónea para la activación turística de Peñíscola en términos de sostenibilidad y competitividad. Sólo el surgimiento de una iniciativa que cumpla con las funciones de excelencia turística, ambiental y paisajística podrá justificar la clasificación urbanística de estos suelos. También cabe a posibilidad de idear actuaciones en suelo no urbanizable mediante la "declaración de interés turístico".

En este sentido cobran vigor las estrategias de diversificación de la oferta actual que complementen el segmento turístico de sol y playa en el que se fundamenta, de manera exclusiva, hoy día la potencialidad turística de Peñíscola. Además de la activación del Turismo Cultural - sustentado en la excepcional calidad del Conjunto Histórico y la presencia del Castillo del Papa Luna- y del Turismo Natural subyacente a la optimización de los recursos de la Sierra de Irta y el Marjal, parece razonable explorar la posibilidad de implantar ofertas de complementarias de equipamientos deportivos tipo Campo de Golf, toda vez que la actual oferta del Área Funcional del Baix Maestrat es muy escasa.

Con estas nuevas estrategias de proyectación a instrumentar en el nuevo modelo de ciudad de Peñíscola se apuesta firmemente por la actuación selectiva en estos vacíos territoriales (tanto del suelo urbano como del suelo urbanizable) reparadores de las disfunciones existentes al objeto de proporcionar mayor complejidad y diversidad funcional, mayor riqueza en la oferta de alojamiento y mayor cohesión social; por fomentar el desarrollo de una ciudad pensada para el ciudadano, cuyos desplazamientos se desarrollen de manera protagonista en modos no motorizados, cuyos servicios y dotaciones se localicen próximos a las unidades residenciales; por posibilitar el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y equitativos; por garantizar una adecuada proporción de espacios libres que redunde en la cualificación ambiental y paisajística del espacio urbano articulándose correctamente con la Infraestructura Verde del Territorio; por desarrollar centralidades periféricas que configuren una ciudad policéntrica, y, también, por ajustar su oferta residencial, dotacional y de servicios a las demandas reales de los ciudadanos y, de paso, a las condiciones de un nuevo mercado inmobiliario más sensato, justo y equilibrado; más eficiente social, ambiental y económicamente, y, por tanto, más sostenible y competitivo.

Sin lugar a dudas, determinados ámbitos del litoral -entre los que se incluye Peñíscola- han sido objeto, en los últimos años, de un crecimiento urbano desmesurado que ha ocasionado la desnaturalización de las identidades urbanas y territoriales diferenciales existentes en su seno y la desconfiguración de su estructura urbana tradicional.

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

Por ello, la solución no está en esperar a que cambie el rumbo para terminar lo hoy paralizado o ni siquiera empezado- por mucho que se encuentre clasificado-, sino promover un nuevo modelo de espacios urbanos ecológicos, sostenibles, suficientemente compactos, convenientemente integrados en la estructura urbana, diversos y autosuficientes para las necesidades cotidianas de sus habitantes. Recuperar los atributos básicos de una ciudad sostenible: habitabilidad, espacialidad pública representativa, consciencia cívica, compacidad, plurifuncionalidad, cohesión social, eficacia infraestructural, movilidad sostenible y calidad ambiental. Principios, todos ellos, ausentes en la forma de producir ciudad en la periferia a la que, entre atónitos y complacientes, hemos asistido en los últimos tiempos, dando lugar a un crecimiento urbano desmesurado, fragmentado, monofuncional, insolidario, ineficiente e insostenible.

Un tipo de ciudad que, no nos olvidemos, ha estado avalada por el planeamiento urbanístico, ha sido consentida -cuando no alentada- por las administraciones (tanto locales como autonómicas), aplaudida e incentivada por el todopoderoso mercado inmobiliario y, nos guste o no, proyectada y bendecida por arquitectos. Detrás de estas "equivocaciones urbanísticas esparcidas por el territorio" no hay caos, ni siquiera desregulación. No son fruto de ninguna casualidad ni de ningún proceso de autoorganización. Es el resultado de una maniobra orquestada y diseñada para hacer de nuestras ciudades "máquinas de crecimiento económico" en la que el "planeamiento urbano" ha jugado un papel clave como instrumento imprescindible para concretar en el territorio todos sus desmanes y desmesuras.

Ya nadie duda que la crisis que nos afecta demande un cambio de paradigma no sólo en términos económicos sino sociales, políticos y culturales y, en consecuencia, una profunda alteración del modelo territorial inducido por el frenesí de años atrás. Un nuevo modelo territorial más mesurado, ambientalmente sensible, socialmente cohesionado y expresivo, por tanto, de una nueva cultura urbana. Un cambio de modelo que precisa de un urbanismo más innovador y menos agresivo, más consecuente con la función social que impregna y da sentido a esta disciplina, más atento a la calidad de los espacios urbanos, a responder a las demandas reales de la población, a proporcionar viviendas dignas ubicadas en entornos urbanos integradores y amables. Un nuevo urbanismo que sepa apreciar su materia prima (el territorio, el suelo) como un recurso escaso que hay que saber transformar con el único

objetivo de "hacer ciudad para los ciudadanos" y no como un activo financiero susceptible de ser empaquetado y titulizado.

Y para ello, necesita concretarse en un proyecto de ciudad más sostenible, más preocupado por el "futuro de la ciudad que por la ciudad del futuro", energéticamente eficiente, menos financiero y más real, expresivo de una nueva forma de gobernar el territorio. Un urbanismo que apueste por la calidad de los proyectos urbanos, capaces de aportar innovación y sensatez a la producción de ciudad huyendo de la constante aplicación de recetas urbanas que sólo conducen a la materialización de "urbanalizaciones": menos batalla por los números- edificabilidades, aprovechamientos, plusvalías y demás sucedáneos cuantitativos- y más debate sobre el tipo de ciudad a diseñar o, dicho de otra forma, una actitud proyectual indisolublemente unida a la materialidad del espacio urbano, a la calidad del producto resultante.

En desarrollo de estos nuevos criterios de ordenación urbana y territorial, el modelo territorial que, a continuación, pasamos a describir, promueve un "decrecimiento sustancial" del modelo de ocupación por usos y actividades urbanas establecido en el planeamiento vigente. En el apartado IV se desarrolla con profundidad esta cuestión. Simplemente avanzar que la desclasificación de suelo (urbano + urbanizable) propuesta afecta a más de 1.000 hectáreas.

El Ayuntamiento de Peñíscola, concluida una primera fase donde trató de defender la idoneidad del procedimiento seguido para la aprobación del Nuevo Plan General y, una vez la Comunidad Autónoma certificó la necesidad de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, ha tenido que superar un lógico periodo de reflexión ante el nuevo escenario procedimental que se aparecía en el horizonte y evaluar, con detenimiento, las consecuencias que ello ocasionaba. Es conveniente entender que, para la ciudad, ha sido complicado asumir que, tras más de 10 años de tramitación del planeamiento general, se tiene que redefinir radicalmente el modelo propuesto para su Aprobación Definitiva y que, por tal motivo, hay que retrotraer el procedimiento a la elaboración de la Versión Preliminar del Plan General. No obstante, desde hace algún tiempo se ha estado trabajando con intensidad en la elaboración de un documento que responda a los requerimientos del Documento de Referencia y explicita un modelo territorial, consecuente con la nueva legislación urbanística de la Comunidad, que desarrolle las directrices de la Estrategia Territorial de la

LA REDEFINICIÓN DEL MODELO DE CIUDAD DE PEÑÍSCOLA

Comunidad Valenciana. El objetivo del presente documento es certificar su validez e idoneidad con los servicios técnicos de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para, a partir de ese momento, emprender la formulación de la Versión Preliminar Nuevo Plan General con las garantías ambientales pertinentes.



PEÑÍSCOLA Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

II.1. EL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT.

II.2. EL TURISMO, UN SECTOR CLAVE PARA LA REGIÓN VALENCIANA: DINAMISMO ECONÓMICO Y EFECTOS AMBIENTALES. EL LITORAL DEL BAIX MAESTRAT Y LA CENTRALIDAD TURÍSTICA DE PEÑÍSCOLA.

- A. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y EL IMPULSO A UN TURISMO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO.
- B. LAS DIRECTRICES DEL PLAN DE ESPACIOS TURÍSTICOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT.
- C. PEÑÍSCOLA: PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DE CASTELLÓN. NUEVOS CRITERIOS DE ORDENACIÓN PARA IMPULSAR UN CAMBIO DE CICLO.

II.3. NUEVAS DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN DEL LITORAL.

- A. LA VÍA LITORAL.
- B. LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL.
- C. PREVENCIÓN DE RIESGOS.
- D. CRITERIOS URBANÍSTICOS EN EL LITORAL.
- E. PARQUES LITORALES

II.1. EL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT.

El Área Funcional de Els Ports-Baix Maestrat comprende 33 municipios de la provincia de Castellón con una población de 91.576 habitantes en 2009 (el 1,8% del total regional) y una superficie de 2.270 km² (el 9,8% del total regional), lo que supone una densidad aproximada de 40 habitantes por km² que se puede calificar de muy baja, ya que es más de cinco veces inferior a la media regional.

Aunque la evolución de la población ha seguido un ritmo similar a la de la provincia y ligeramente inferior a la del conjunto de la Comunitat Valenciana, la distribución espacial está muy contrastada, pues los municipios del litoral (Vinaròs, Benicarló, Peñíscola y Alcalà de Xivert) concentran el 90% de la población y han experimentado un crecimiento poblacional muy importante en estos últimos años.

Por su parte, los municipios del interior han mantenido unas tasas negativas que han acentuado su vacío demográfico, si bien en los últimos años se ha ralentizado este proceso, sobre todo, en los municipios con mejor accesibilidad y con mejores activos para el desarrollo del turismo rural, como por ejemplo los casos de Sant Mateu o Morella.

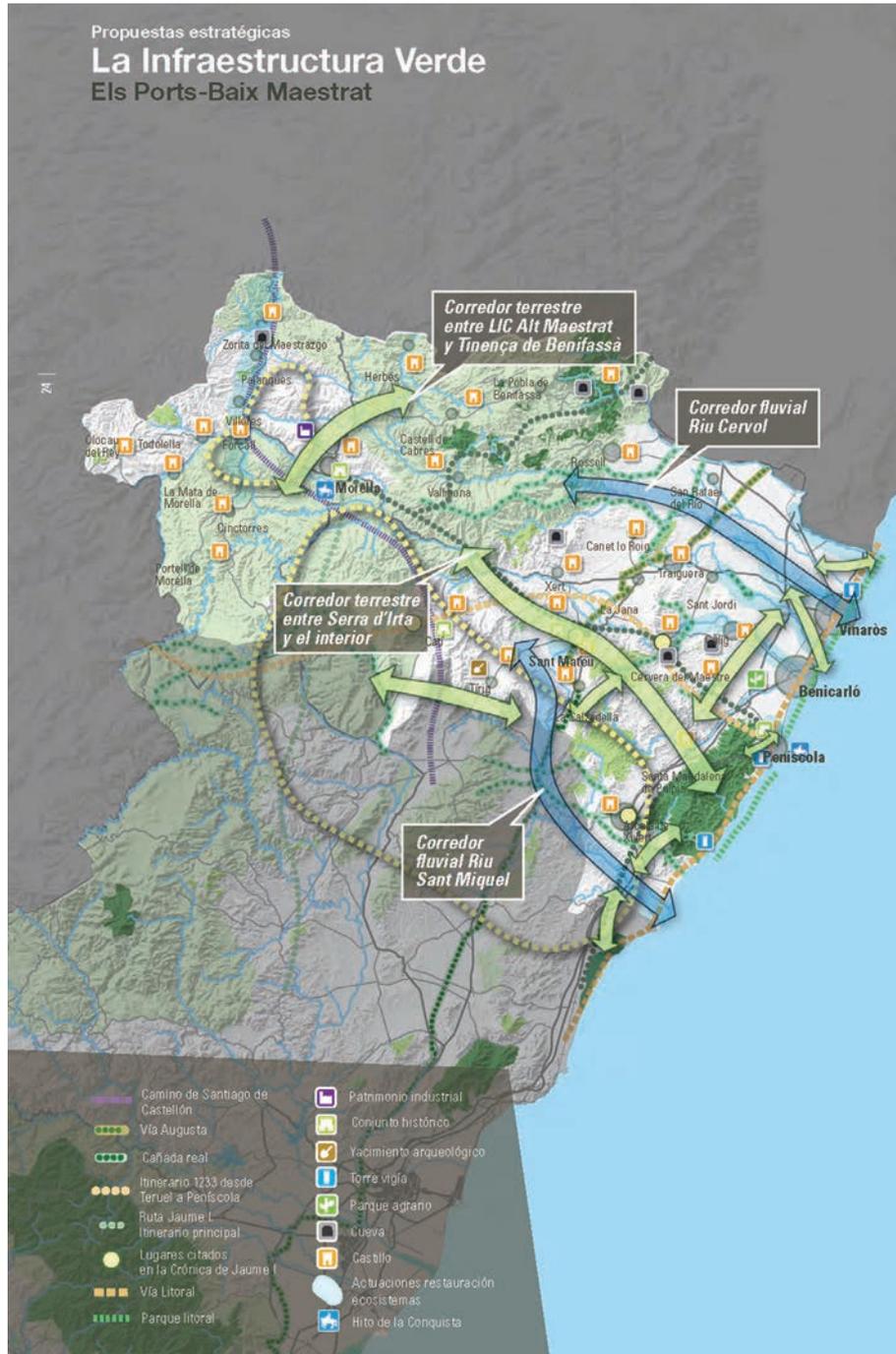
Respecto a la especialización económica destaca todavía el importante peso de la agricultura en los municipios del interior y la presencia preeminente de los servicios en la capital de Els Ports. La industria está concentrada en el eje Rossell-Traiguera-Càlig-Benicarló, siendo Peñíscola, Vinaròs y Alcalà de Xivert los municipios con mayor porción de ocupados en el sector terciario.

En cuanto a usos del suelo, destaca la gran proporción de suelo forestal, que supone más del 61% del territorio, muy por encima de la media de la Comunitat Valenciana, y el escaso peso del suelo urbanizado que ocupa apenas el 1,5% de este territorio, casi cuatro veces por debajo del conjunto regional. No obstante, en los últimos 20 años, el suelo dedicado a las actividades residenciales, industriales e infraestructuras ha experimentado un incremento superior al 70%, concentrándose la mayor parte de este crecimiento en el litoral.

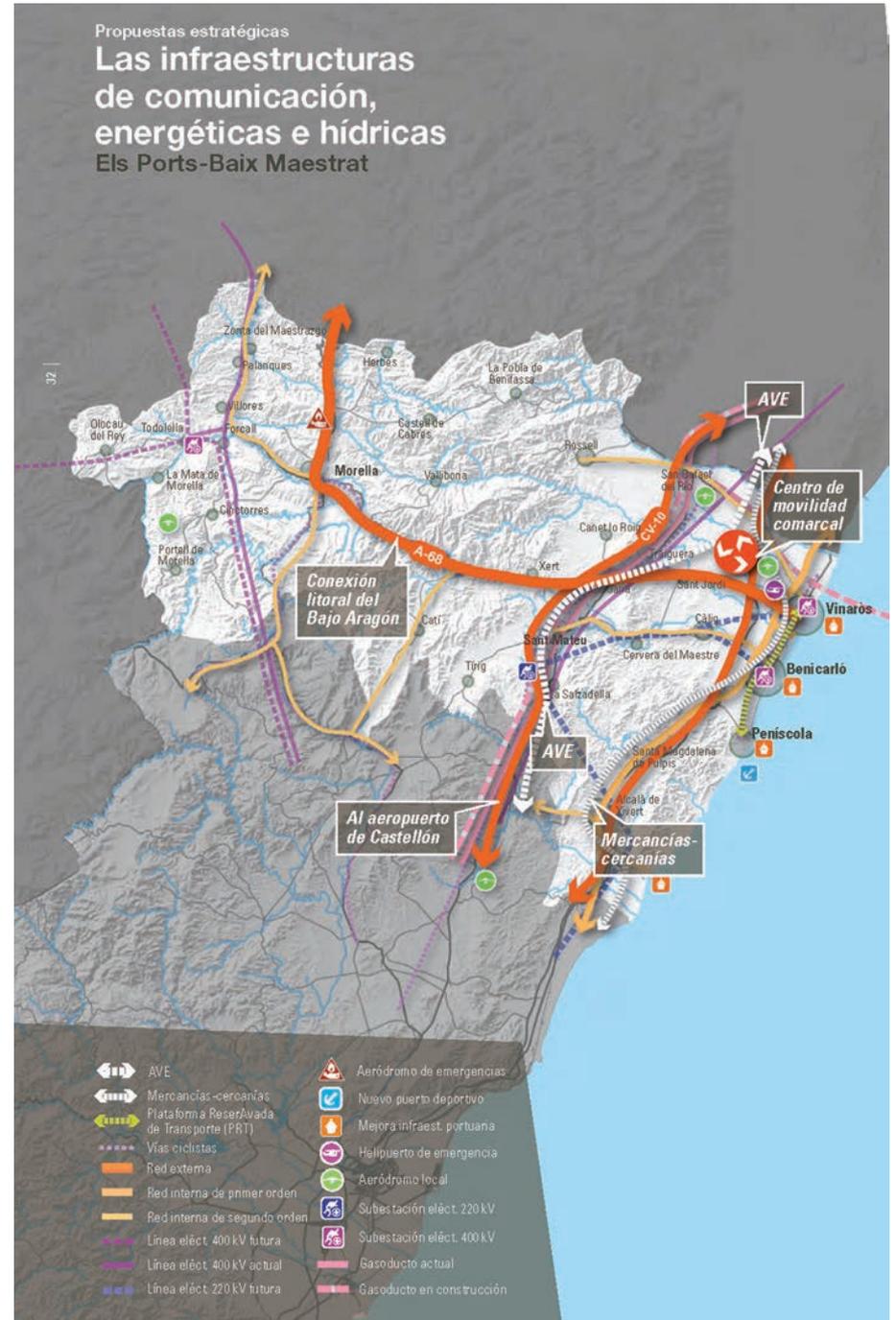
Por su localización estratégica en el eje mediterráneo, por sus conexiones con el Bajo Aragón y por sus excelentes recursos ambientales, paisajísticos y culturales, este territorio cuenta con grandes expectativas de desarrollo futuro y de convertirse en un ejemplo demostrativo de las ventajas de la cooperación entre los mundos urbano y rural. Además, el conjunto urbano que forman Vinaròs, Benicarló y Peñíscola posee un gran potencial para la consolidación del eje mediterráneo en uno de sus tramos de mayor debilidad de su sistema de ciudades, como es el comprendido entre las áreas metropolitanas de Castellón y Tarragona.

Para ello, el documento de la Estrategia Territorial identifica un conjunto de oportunidades territoriales, entre las que hemos destacado:

1. Salida natural al mar Mediterráneo de los territorios de Aragón, la Rioja, Navarra y el País Vasco.



Infraestructuras Baix Maestrat



2. Equidistancia entre las áreas metropolitanas de Valencia, Barcelona, y Zaragoza de gran importancia desde el punto vista logístico.
 3. Proximidad al aeropuerto de Castellón-Costa de Azahar.
 4. Circunvalación de la N-340 a su paso por Vinaròs y Benicarló que permitirá la des-afectación de la carretera a su paso por estas ciudades y su conversión en bulevar metropolitano.
 5. Ampliación del puerto de Vinaròs, para compatibilizar las funciones turísticas, logísticas e industriales.
 6. Elevada proporción de superficie protegida, superior al 50%, y ecosistemas mediterráneos bien conservados.
 7. Existencia de gran cantidad de ríos y ramblas perpendiculares al litoral con elevada capacidad para convertirse en conectores biológicos y territoriales y elementos de mejora de la imagen urbana.
 8. Espacios litorales libres de edificación con un elevado potencial para usos estratégicos y de cualificación del territorio.
 9. Red de ciudades monumentales y alta densidad de elementos de patrimonio ambiental y cultural óptimos para el desarrollo de rutas histórico-culturales.
 10. Paisajes culturales mediterráneos cuya conservación y puesta en valor puede convertirse en un activo económico y territorial de primer orden.
 11. Proximidad entre los núcleos de Vinaròs y Benicarló, lo que favorece su integración funcional y el aumento de masa crítica para la implantación de equipamientos económicos y sociales de alcance supramunicipal.
 12. Existencia de un núcleo turístico de reconocimiento internacional como Peñíscola con una elevada capacidad hotelera y un modelo turístico donde la escena urbana aparece como un atributo fundamental.
 13. Elevado potencial para integrar ofertas turísticas complementarias y fórmulas de co-operación entre el litoral y el interior y la integración de distintas ofertas turísticas.
 14. Puertos de carácter urbano cuya integración con la ciudad puede generar entornos de extraordinaria calidad, ideales para la atracción de profesionales de alta cualificación.
 15. Posibilidad de captar escalas de cruceros y visitas a las ciudades monumentales del interior.
 16. Tejido industrial orientado a sectores tradicionales con capacidad para introducir nuevas fórmulas de mercadotecnia, organización y logística.
 17. Creación de un Centro de conocimiento especializado en las actividades del área funcional.
- Para aprovechar estas oportunidades territoriales y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible del territorio, sobre el Área Funcional de Els Ports-Baix Maestrat, la Estrategia Territorial desarrolla una visión estratégica con el horizonte del 2030 que consiste en **"ser el territorio clave para articular el Eje mediterráneo entre las áreas urbanas de Castellón y Tarragona"**.
- Para ello, la Estrategia Territorial considera prioritario el cumplimiento de los siguientes objetivos generales y específicos:
1. **Consolidar una Infraestructura Verde, como sustrato territorial, que permita conservar y poner en valor los activos ambientales, paisajísticos y culturales del territorio:** Conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos. Restaurar los ecosistemas fluviales, las zonas húmedas y los espacios litorales de mayor valor. Conservar y poner en valor el extraordinario patrimonio ambiental y cultural del área funcional.
 2. **Desarrollar un sistema de asentamientos que ocupen el territorio de forma racional y mejoren la calidad urbana, la eficiencia económica y la prestación de servicios para el conjunto de la población:** Definir un conjunto de nodos urbanos estratégicos para mejorar el acceso de los ciudadanos a los equipamientos sociales.
 3. **Diseñar un esquema de infraestructuras de comunicación, energéticas e hídricas que permitan la mejora de la competitividad global del área funcional:** Proponer un conjunto de infraestructuras de vertebración externa e interna para la mejora de la conectividad global del área

funcional. Desarrollar actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible en el área funcional. Definir un esquema de infraestructuras energéticas, hídricas y de telecomunicaciones para evitar la discriminación territorial respecto a la implantación de actividades eco nómicas.

4. **Desarrollar nuevas actividades económicas basadas en la cualificación del territorio y la innovación:** Fomentar la puesta en marcha de fórmulas innovadoras de la actividad turística mediante la asociación entre el litoral y el interior.

La formulación del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Peñíscola representa una indudable oportunidad para coadyuvar a certificar estos objetivos de ordenación territorial. El Municipio, dado su liderazgo turístico no sólo a nivel comarcal sino, incluso, regional, tiene ante sí un importante reto para reconducir los patrones de desarrollo urbanístico adoptados en las últimas décadas, al objeto de fundamentar el nuevo modelo en el reconocimiento de la excelencia ambiental proporcionada por la Infraestructura Verde existente en su término municipal y la urgente recualificación de un destino turístico que, según alertan expertos en esta materia, está agotando su ciclo vital al sustentarse, fundamentalmente en la simbiosis de tres estrategias: una ocupación desmesurada de territorio -que deviene en la conformación de una ciudad con evidentes síntomas de dispersión-, un desmedido protagonismo del turismo residencial y un escasa oferta complementaria que permita activar segmentos turísticos alternativos al "sol y playa".

II.2. EL TURISMO, UN SECTOR CLAVE PARA LA REGIÓN VALENCIANA: DINAMISMO ECONÓMICO Y EFECTOS AMBIENTALES. EL LITORAL DEL BAIX MAESTRAT Y LA CENTRALIDAD TURÍSTICA DE PEÑÍSCOLA.

A. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y EL IMPULSO A UN TURISMO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO.

El turismo constituye, sin lugar a dudas, dentro del escenario económico de la Comunidad Valenciana una actividad primaria y dinámica, generadora de un volumen importante de ingresos, tanto por sí misma - el turismo genera más del 13% del PIB y el 14% del empleo-, como por su capacidad para la potenciación de sectores productivos complementarios de carácter industrial y terciario. Y ello debe inducir a su consideración como sector económico de primera magnitud, superando actitudes de carácter residual que consideraban al turismo como un mal menor mientras se esperaba, en actitud anhelante, a la industria como panacea para la solución de los problemas económicos de una comarca o región.

En el caso del litoral valenciano el turismo se ha constituido en uno de los pilares básicos para el sostenimiento económico de gran parte de la población, habiendo venido a suplir, al menos parcialmente, la decadencia de los sectores tradicionales de la economía local. En Peñíscola en particular, ese proceso de sustitución ha alcanzado tan notables proporciones que incluso se ha convertido en la opción dominante en el conjunto de las actividades.

Desde el lado de la demanda destaca el predominio del turismo interno y la primacía casi absoluta de los productos asociados al disfrute del clima y del mar, en sus diferentes modalidades

tipológicas: grandes centros de turismo de sol y playa organizado (sólo la ciudad de Benidorm concentra más del 40% de las plazas hoteleras de la Comunidad Valenciana), espacios vacacionales y de segunda residencia (ejemplos como Peñíscola, Benicassim, Gandía, Denia y Torrevieja) y áreas especializadas en residencialismo de ciudadanos extranjeros (Teulada, Calp, Benissa, L' Afàs del Pi), entre otros modelos de implantación.

Los efectos de este fenómeno se han reflejado en procesos territoriales marcados esencialmente por la polarización del crecimiento económico, urbano y demográfico en la franja litoral y la consiguiente contribución a las desigualdades interior-litoral en el marco regional. Asimismo, la instrumentación inmobiliaria del sector turístico, además de explicar el marcado predominio del alojamiento en viviendas y apartamentos frente a los establecimientos hoteleros y asimilados, es la razón de los cambios en el uso del suelo, la transformación del medio ambiente y la afección sobre los paisajes naturales y rurales preexistentes al turismo. Es, también, por tanto, el sector económico que produce un mayor impacto sobre el territorio, por lo que el conjunto de estrategias y actuaciones que se propongan sobre el mismo deberán contemplar la capacidad de acogida del territorio como factor condicionante de su expansión.

Tras la fase de crecimiento y consolidación de este modelo de desarrollo vivida en la última década, en el que es evidente el liderazgo en oferta y demanda y sus efectos en el plano de



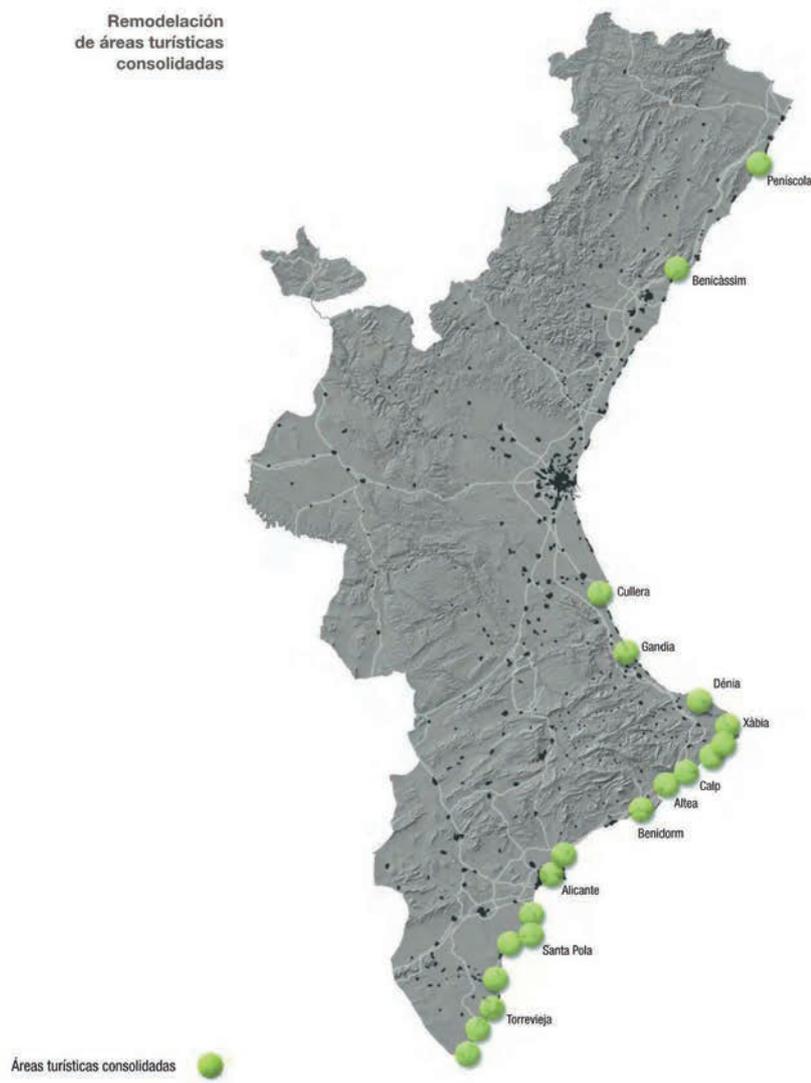
Según se establece en el Artículo 3 del Real Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de modernización de destinos turísticos maduros, tendrán la consideración de destinos turísticos maduros, en atención a los recursos turísticos y oferta turística reglada de que dispongan, los que reúnan al menos tres de las siguientes características:

- a) Sobrecarga urbanística y ambiental.
- b) Sobreexplotación de recursos.
- c) Obsolescencia de sus equipamientos turísticos.
- d) Escasa inversión del sector turístico privado.
- e) Oferta y demanda turística estabilizada o decreciente.

El diagnóstico turístico realizado para Peñíscola concluye en una caracterización donde destaca un protagonismo excesivo del turismo residencial, una escasa calidad urbana -especialmente en sus sectores periféricos-, síntomas evidentes de desestructuración territorial y una preocupante amenaza para los valores naturales y ambientales existentes, debido al urbanismo desarrollista que ha caracterizado al municipio las últimas décadas. En base a estos datos, Peñíscola cumple los requerimientos pertinentes para ser considerado "destino turístico maduro".

Objetivo 10 Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles
Propuestas estratégicas

Remodelación de áreas turísticas consolidadas



empleo y renta, no pueden ignorarse los notables desajustes y desequilibrios funcionales, territoriales y medioambientales generados por el crecimiento desordenado y sin más objetivos finalistas que el propio incremento de la capacidad de alojamiento. Por tanto, se plantea la necesidad de mantener y cualificar la actividad turística desde los principios de la sostenibilidad y competitividad. El primero implica necesariamente racionalizar los procesos de crecimiento de la oferta y ajustarlos a la capacidad de acogida del territorio y de los recursos. Mientras que la competitividad pasa, entre otros aspectos, por la mejora de la calidad de los actuales espacios y destinos del turismo y el afianzamiento de una tendencia cada vez más clara, en tanto responde a las propias exigencias del mercado: la diversificación y diferenciación del producto.

Las adversas circunstancias económicas actuales están produciendo una redefinición de diferentes modelos turísticos a escala global, cuyos impactos son todavía difíciles de evaluar, pero parece claro que aspectos como la singularidad, la autenticidad de los destinos turísticos, el papel de las nuevas tecnologías y las redes sociales, las exigencias de calidad del entorno ambiental y de los equipamientos y servicios, son requisitos de obligado cumplimiento para que un territorio turístico esté en primera línea de salida en el escenario post-crisis.

No cabe duda de que el capítulo de cambios que concita mayor atención entre los especialistas es el que se refiere a los observados en la demanda, a la que suele considerarse la principal protagonista de las grandes transformaciones que sacuden tanto a los destinos, como al repertorio de productos, o al propio subsector de la intermediación turística. Una de las ideas que más se repite en la literatura científica es que estamos ante un nuevo tipo de turista, un turista que manifiesta nuevas motivaciones, que presenta comportamientos diferentes a los tradicionales y que además ha elevado su nivel de exigencia con respecto a destinos y productos. Desde el punto de vista de las motivaciones de los turistas, y en lo que se concierne a los destinos litorales, se aprecia la existencia de una demanda cada vez más diversificada, que busca algo más que la mera estancia pasiva bajo el sol, que se muestra interesada por la práctica de determinados deportes, que aprecia cada vez más el contacto con la naturaleza y que, sobre todo, valora la disponibilidad de equipamientos y actividades de carácter lúdico, recreativo o incluso formativo. En definitiva, este nuevo turista reclama que los destinos le ofrezcan múltiples y variadas opciones para ocupar su tiempo de ocio, en consonancia con las

características de los entornos urbanos y metropolitanos de los que mayoritariamente proceden (Duhamel y Violier, 2009).

Junto a los cambios en las motivaciones y los comportamientos, habría que señalar también los cambios observados en el nivel de exigencia de la demanda con respecto a los destinos y los productos. El término calidad, de profusa utilización en el ámbito turístico, bien podría resumir las nuevas exigencias de la demanda con respecto a los destinos litorales y sus productos asociados; un término que debe ser entendido en un sentido amplio e integral, de forma que contemple tanto la calidad de los establecimientos, las actividades y los servicios, como la de los equipamientos, las infraestructuras, el espacio urbano, el entorno, el paisaje, etc.

Para que la Comunidad Valenciana adquiera una posición ventajosa dentro del mercado internacional, la Estrategia Territorial propone cuatro grandes líneas de acción. La primera, utilizar el territorio como argumento, soporte y condicionante del modelo. La segunda, considerar el paisaje y el patrimonio natural y cultural como elementos diferenciadores de espacios y destinos turísticos. La tercera, renovar y fortalecer los destinos. Y, la cuarta, la diversificación territorial y tipológica de la oferta turística.

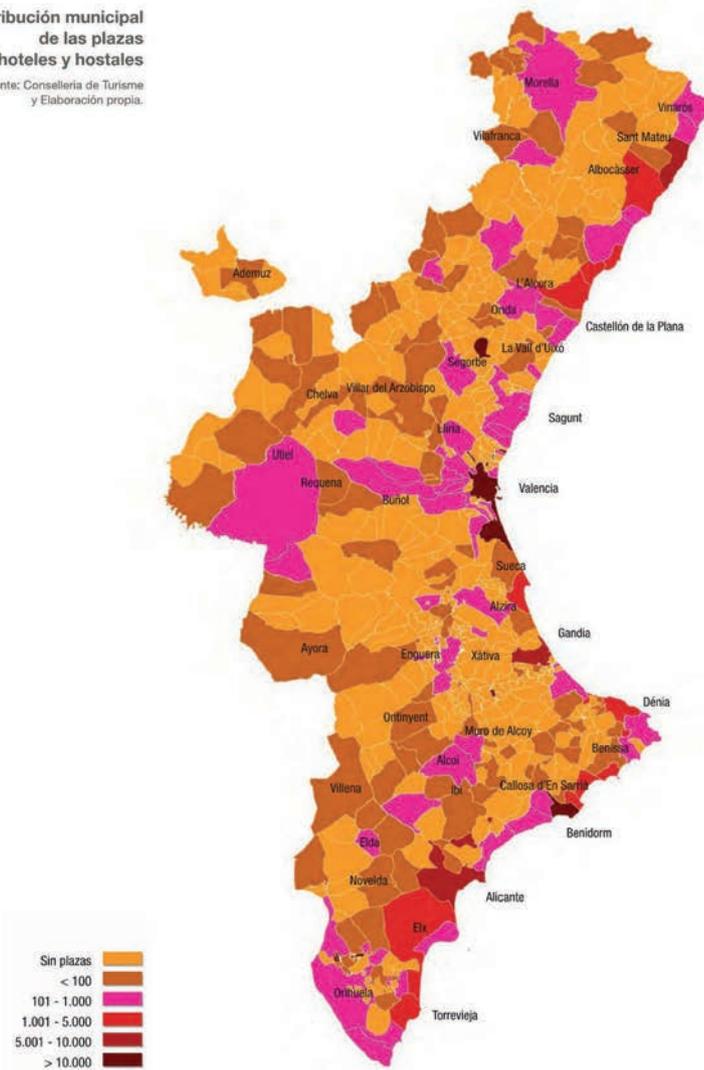
Para el desarrollo de estas líneas estratégicas, Peñíscola -uno de los principales destinos turísticos de la región- debe asumir un papel relevante. Así:

- a. **Entender el territorio como principal argumento turístico** implica la preservación de sus valores y constantes básicas evitando su desnaturalización mediante decisiones de ocupación por usos urbanos claramente desmesuradas, como ha ido ocurriendo a lo largo de las últimas décadas.
- b. **El mantenimiento de las constantes vitales del territorio permitirá la activación del patrimonio natural, paisajístico y cultural como elementos diferenciadores de la oferta y dinamizadores de nuevos segmentos de actividad.**
- c. **La renovación del actual destino peñíscolano es una necesidad imperiosa si la ciudad quiere seguir manteniendo el pulso económico de años atrás.** Esta estrategia, que se inicia a mediados de los años ochenta del pasado siglo, se descompone en dos grandes ejes de actuación que se dirigen básicamente a la mejora funcional

Objetivo 10 Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles
Análisis y potencialidades

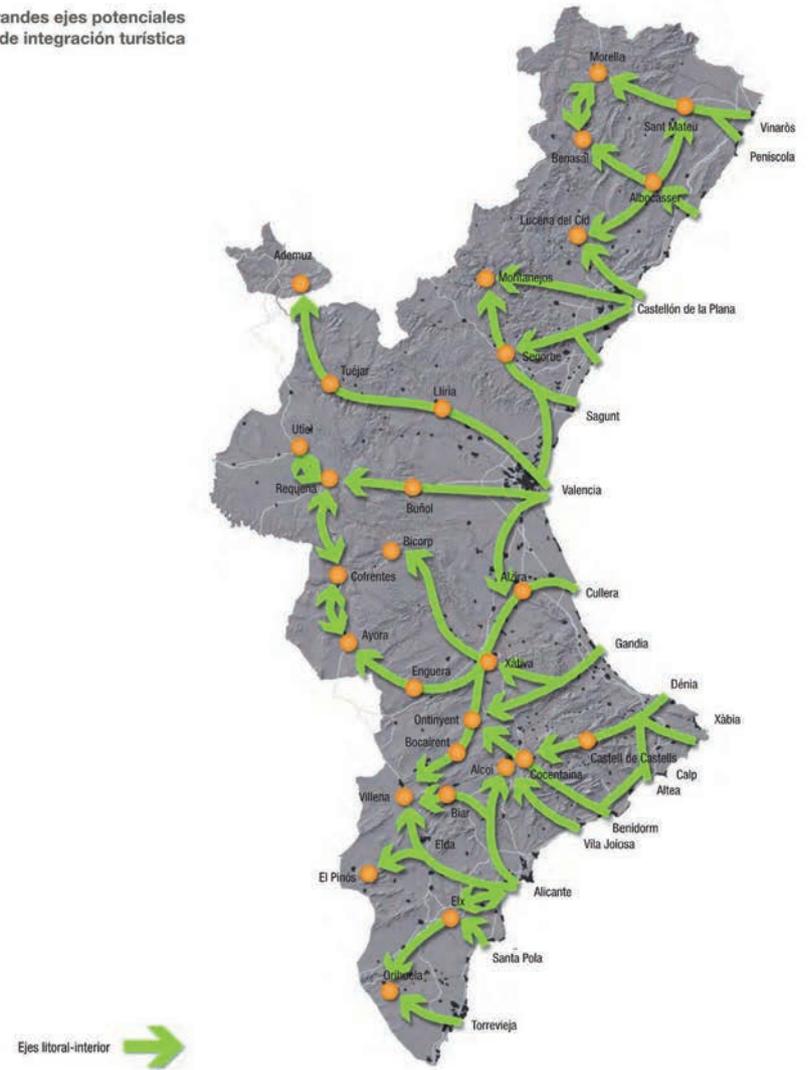
Distribución municipal de las plazas en hoteles y hostales

Fuente: Conselleria de Turisme y Elaboración propia.



Objetivo 10 Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles
Propuestas estratégicas

Grandes ejes potenciales de integración turística



y formal de los destinos, por una parte, y la modernización y elevación de la calidad de la oferta de alojamiento, por otra. La mejora funcional y formal de los destinos se concreta mediante la puesta en marcha de iniciativas que tratan de subsanar los habituales déficits de infraestructuras y equipamientos que sufren muchos de los núcleos turísticos tradicionales del litoral español, así como a través de políticas de reordenación y recualificación urbana que tratan de mejorar su imagen en los mercados.

Esta estrategia pasa por:

- La recualificación de la ciudad consolidada, especialmente necesaria en los tejidos suburbanos de baja densidad, y en la promoción del esponjamiento del frente urbano de Playa norte.
- La mejora de la escena urbana, implementando medidas orientadas a la movilidad sostenible que permitirán recuperar una cultura del espacio público como ámbito de integración ciudadana y espacio de referencia paisajística. Para ello se hace preciso desarrollar nuevas pautas de organización urbana de los flujos que otorguen protagonismo al transporte público y, especialmente, a los modos no motorizados (peatonal y bicicleta).

La Estrategia Territorial, entre sus propuestas estratégicas, apuesta por la mejora de la calidad de vida urbana ya que tiene repercusiones inmediatas en la calidad de las propuestas turísticas. Para ello, se deben llevar a cabo programas tendentes a mejorar la calidad de la escena urbana, de sus argumentos y recursos turísticos y de su funcionalidad. En definitiva, es prioritario desarrollar actuaciones de tipo urbanístico territorial que vayan dirigidas a los siguientes aspectos:

- Imagen y calidad del entorno y de la infraestructura verde urbana.
- Ordenanzas locales que regulen los aspectos estéticos de la ciudad turística.
- Ordenación de las playas, mejora de su imagen y funcionalidad.
- Tráfico y movilidad sostenible.

- Infraestructuras culturales, deportivas y lúdicas.
- Modernización del comercio urbano, tanto en su vertiente funcional como formal.
- Estrategias de obsolescencia urbana y cambio de uso utilizando los mecanismos derivados a gestión urbanística.
- Renovación y reconversión de equipamientos turísticos.
- Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad.

d. **La recualificación de la oferta de alojamiento y la reversión de la acusada estacionalidad que, hoy día, presenta Peñíscola.**

En primer lugar, la lucha contra la estacionalidad de la actividad turística debe sustentarse en la incorporación de nuevos productos que puedan extender el período de explotación más allá de la temporada estival y mantener activo el tejido empresarial turístico durante buena parte del año.

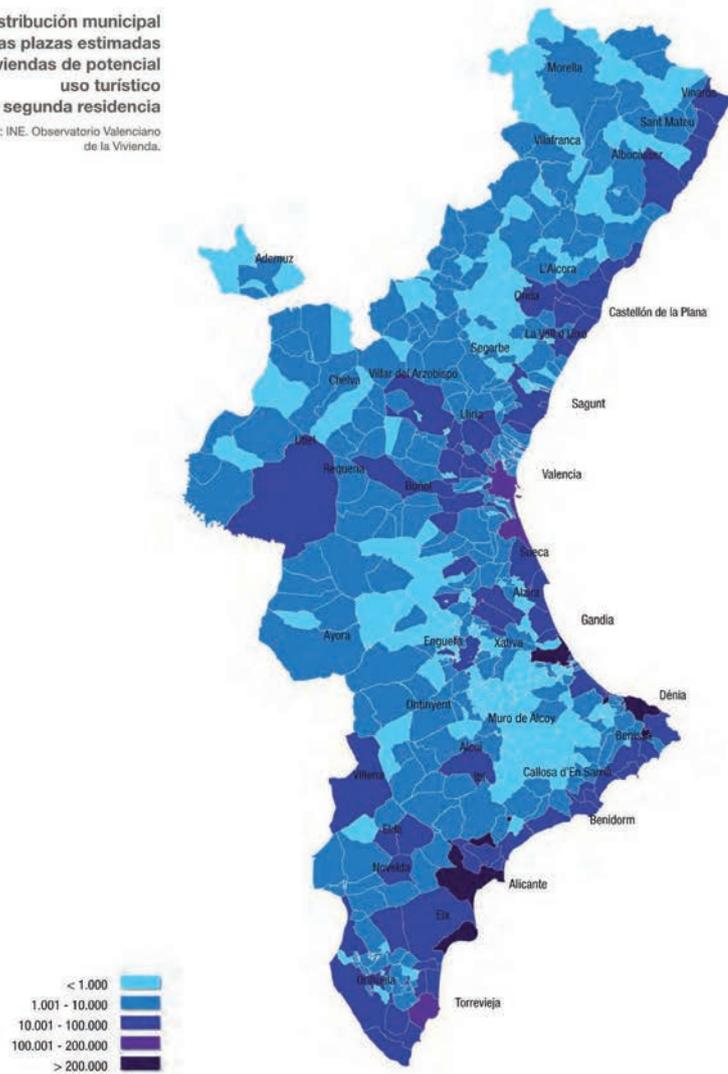
El abanico de equipamientos y actividades turísticas a implantar se presenta extenso y variado, y abarca desde la opción ampliamente repetida en los municipios litorales centrada en el golf o las actividades náuticas, hasta la apuesta por el turismo temático, el vinculado a la salud, los congresos, la oferta cultural o la de naturaleza. Todos estos segmentos tienen una gran potencial de desarrollo en Peñíscola, ciudad con un excepcional valor patrimonial, cultural y natural que, además, cuenta con equipamientos especializados de contrastada calidad, como el Palacio de Congresos.

La implantación de una oferta deportiva de campo de golf parece necesaria para contribuir decisivamente a desestacionalizar la actividad turística en el municipio, aspecto vital para relanzar la competitividad de este sector de actividad en el Área Funcional del Baix Maestrat. La comarca solamente cuenta con una instalación de estas características -ubicada en el municipio de Sant Jordi-; siendo el turismo golf un sector de gran atractivo -su desarrollo e implantación se encuentra entre las propuestas estratégicas identificadas en la ETCV- y, dado el liderazgo

Objetivo 10 Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles
Análisis y potencialidades

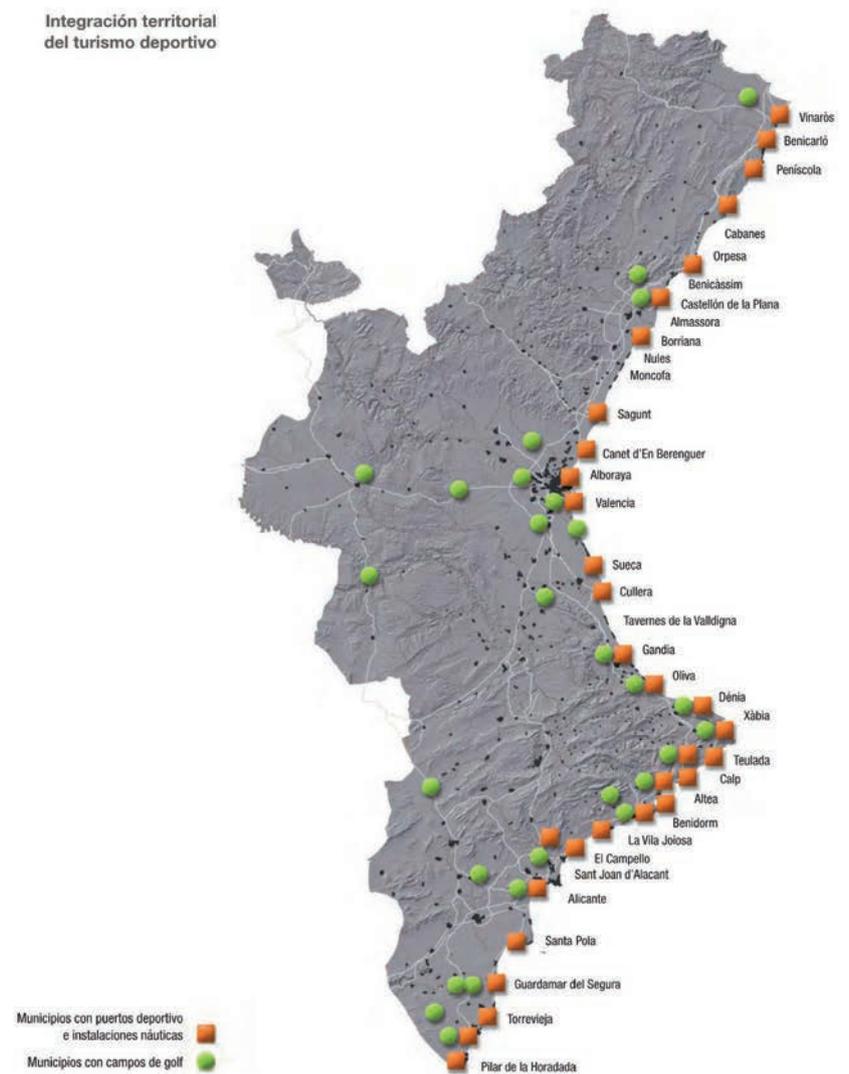
Distribución municipal de las plazas estimadas en viviendas de potencial uso turístico y segunda residencia

Fuente: INE. Observatorio Valenciano de la Vivienda.



Objetivo 10 Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles
Propuestas estratégicas

Integración territorial del turismo deportivo



turístico de Peñíscola en el marco comarcal y regional, resulta cuanto menos deseable valorar la posibilidad de contemplar el desarrollo de una oferta de estas características.

En todo caso hay que tener en cuenta que uno de los mayores riesgos que se derivan de esta estrategia de producto es el peligro de que se produzca una implantación indiscriminada y clónica de este tipo de equipamientos y actividades, como ocurre con los campos de golf y los puertos deportivos, de forma que la consecuencia final de esta política sea la homogeneización e indiferenciación de los destinos, más que la pretendida singularización.

Para evitar ese efecto indeseado resulta fundamental identificar los valores naturales, culturales o de otro tipo específicos de cada destino y que lo diferencian de los demás, de modo que se diseñen productos acordes con la vocación turística de cada lugar y que se basen en sus rasgos o características distintivas, en vez de repetirse hasta la saciedad la misma receta de desarrollo turístico para casi todos los municipios litorales.

La oferta hotelera de la Comunidad cuenta con unas 130.000 plazas, más de la mitad en la Costa Blanca (Benidorm unas 40.000); destaca el dinamismo reciente de Valencia que ha duplicado su oferta en pocos años hasta alcanzar las 16.000 plazas. Las casas rurales son un sector en alza con más de 7.300 plazas y se mantiene estancada la oferta de alojamientos en campings. La gran oferta de alojamiento, sin embargo, procede de las viviendas de potencial uso turístico, cuyas estimaciones (INE) se sitúan en 2.600.000 plazas en distintas tipologías constructivas. Este fenómeno dominado por el turismo residencial, diferenciado del turismo vinculado al alojamiento ha generado un parque de viviendas secundarias con importantes repercusiones las que es necesario encauzar.

El modelo de desarrollo turístico esbozado, de base fundamentalmente inmobiliaria y carácter marcadamente residencial, presenta como una de sus características más destacables su fuerte desequilibrio, en términos de oferta, a favor del alojamiento no reglado, en contraste con el escaso peso relativo de la oferta reglada. Este hecho, asumido con normalidad y fomentado por la inmensa mayoría de los municipios litorales, genera importantes interrogantes en relación a su idoneidad como modelo de

desarrollo turístico a medio y largo plazo, sobre todo si se comparan los efectos socioeconómicos y los impactos territoriales y medioambientales que producen uno y otro tipo de oferta.

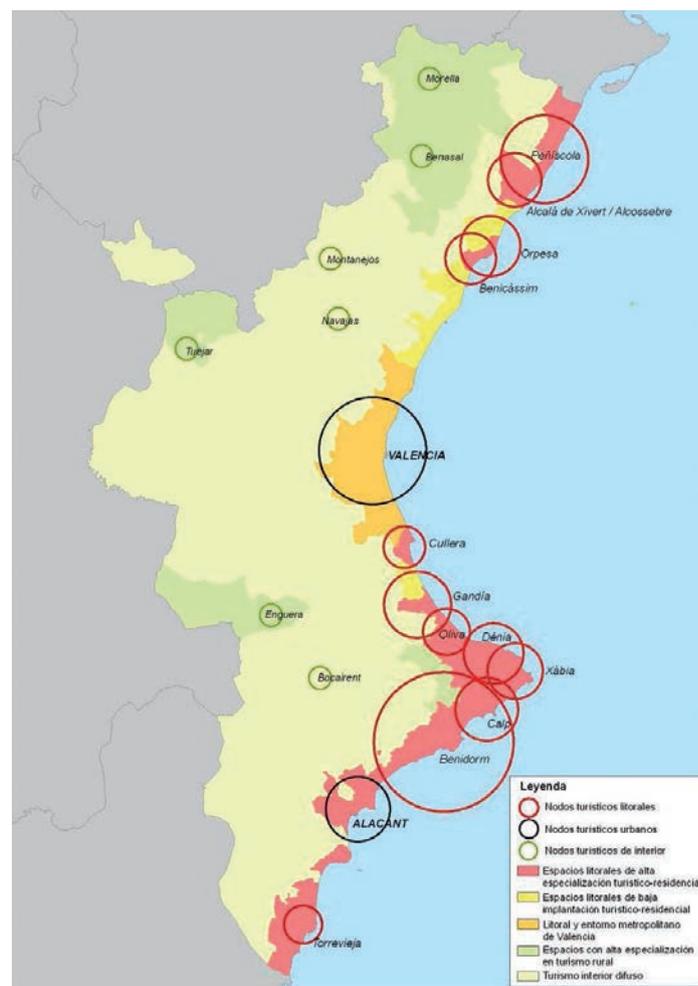
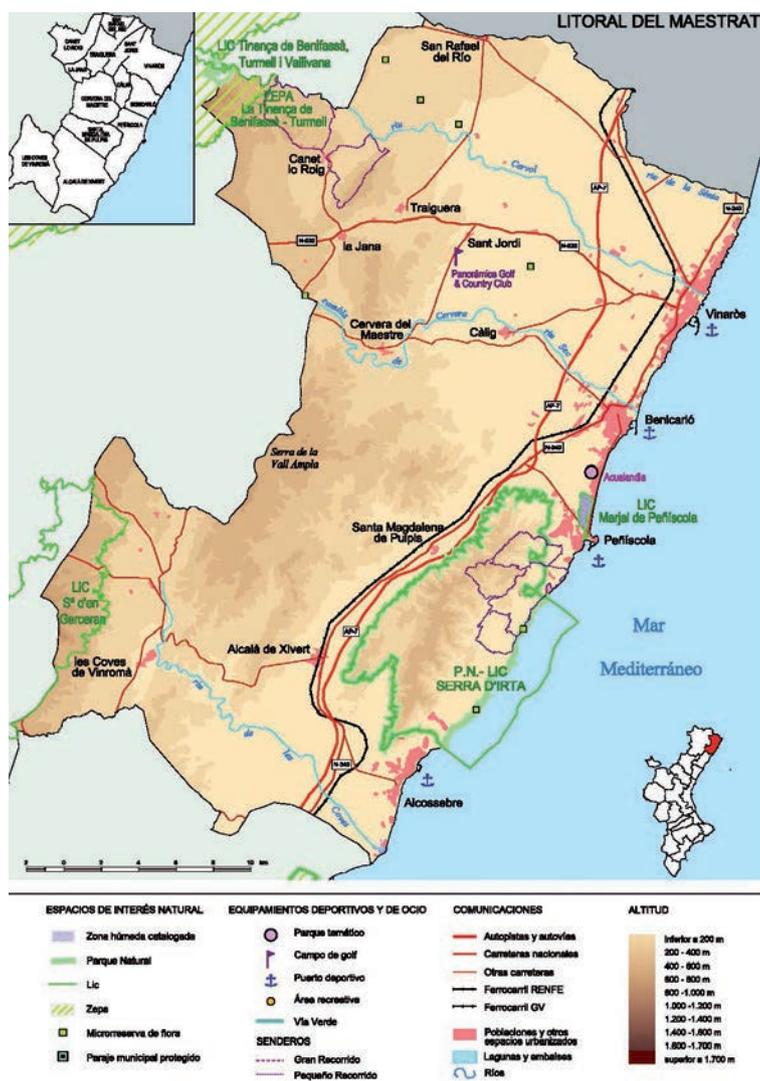
La creación de riqueza y empleo por parte de la oferta no reglada de alojamiento es mucho menor que en el caso de la oferta reglada, del mismo modo que los impactos territoriales y medioambientales negativos producidos por el modelo residencial son a menudo superiores a los generados por la oferta reglada. Estudios de reconocida solvencia, como el de Exceltur, estiman que cada plaza reglada genera un VAB total (directo más arrastre) once veces superior al producido por cada plaza residencial, mientras que en términos de creación de empleo (directo más indirecto) la relación es de uno a diez. Por otra parte, en lo que se refiere a los impactos territoriales y medioambientales de uno y otro tipo de oferta, se puede constatar que las viviendas de uso turístico consumen al año el doble de agua y de energía que la oferta reglada de alojamiento, mientras que generan el doble de residuos y de emisiones de CO₂, todo ello sin considerar el consumo de suelo, que por supuesto es mucho mayor en el caso de las viviendas.

Entre las metas identificadas en la ETCV para impulsar un Turismo sostenible y competitivo se encuentran aumentar la oferta turística de alojamiento reglado e incrementar la planta hotelera de categorías superiores en los municipios litorales, al objeto de reducir la estacionalidad de la demanda turística.

B. LAS DIRECTRICES DEL PLAN DE ESPACIOS TURÍSTICOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT.

El Litoral del Baix Maestrat constituye el tramo de mayor especialización turística de la provincia de Castellón si se atiende al número de plazas en establecimientos hoteleros, habida cuenta de la concentración de este tipo de oferta en el municipio de Peñíscola. Este destino, junto al litoral de Alcalá de Xivert (Alcossebre), presenta un tejido socioeconómico dependiente en gran medida de la actividad turístico-residencial, mientras que Vinarós y Benicarló, los municipios con mayor rango demográfico del área, mantienen una estructura económica más diversificada. El parque natural de la

PEÑÍSCOLA Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA



El Plan de Espacios Turísticos de la Comunidad Valenciana:
Área Funcional de Els Ports-Baix Maestrat.

Serra d'Irta constituye el tramo menos antropizado, un espacio protegido que debe desempeñar un papel fundamental en la cualificación y la diversificación de la oferta turística de este espacio.

El ámbito prelitoral mantiene una actividad agraria que ha permitido la conservación de paisajes agrícolas de considerable atractivo, recurso complementario de sus valores históricos y culturales. La creciente dinámica turístico-residencial en este ámbito puede verse reforzada por la mejora de la conectividad externa (puesta en marcha del aeropuerto de Castellón) e interna (eje interior formado por la autovía). El espacio está sometido a cierta presión desarrollista que debe racionalizarse, al subsistir aún problemas que afectan al desarrollo de la actividad turística como la estacionalidad, el déficit de oferta reglada o la débil estructuración de productos turísticos que diversifiquen la oferta y valoricen otros recursos distintos del sol y la playa, por supuesto, sin perjuicio de la premisa básica de fortalecer la competitividad de este producto-mercado de carácter estratégico.

Este espacio cuenta con un total de 40 playas y zonas de baño, siendo en este espacio muy frecuente la tipología de calas semiurbanas con mayor presencia en el municipio de Vinaròs. Vinaròs y Alcalà de Xivert son los municipios que cuenta con una mayor oferta de playas. Las Playas de la sierra de Irta, dentro del parque natural, destacan por su belleza en un entorno natural y su singularidad tratándose de una de las pocas zonas del litoral valenciano que se encuentran sin urbanizar. 11 de las playas de este espacio han sido galardonadas con el distintivo de Bandera Azul en el año 2008, siendo los municipios de Alcalà de Xivert y Vinaròs los que han contado con mayor número de distintivos en 2008. Destaca la trayectoria ininterrumpida de galardones de algunas de las playas de Alcalà de Xivert (Carregador y Romana), Peñíscola (Playa Norte) o Benicarló (Playa Morrongo) que han obtenido el galardón desde el año 1996. Las playas que han obtenido certificados de calidad y gestión medioambiental se encuentran en los municipios de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola y Alcalá de Xivert.

El litoral del Baix Maestrat presenta dos productos consolidados en el mercado: uno asociado a los municipios litorales (sol y playa individual) y otro a municipios litorales y prelitorales (turismo residencial). Además de ellos, cuenta con una elevada potencialidad para el desarrollo de otros productos que contribuirán a diversificar la oferta, incrementar el nivel de gasto

y reducir la estacionalidad: éstos se concretan en el sol y playa organizado, turismo de golf, turismo de negocios, salud y belleza, turismo cultural, turismo náutico, turismo rural y excursionismo, los cuales precisan de acciones específicas para su futura consolidación.

El producto de **sol y playa individual** es el que presenta un mayor desarrollo actual, propiciado en gran medida por el incremento del uso estacional de las segundas residencias, mayoritariamente por parte de la demanda interna. Este producto se sustenta en el elevado atractivo de las playas, sus servicios y gestión. Asimismo, también incide en la capacidad para competir de este espacio la apuesta decidida de los instrumentos de planeamiento para reconducir su desarrollo, caso de las actuales revisiones de los Planes Generales de Ordenación Urbana de varios municipios. No obstante, presenta aún una elevada estacionalidad y, ante las perspectivas de crecimiento de las segundas residencias, se propone la articulación de acciones dirigidas a propiciar escenarios atractivos e integrados, que recualifiquen la escena urbana y la imagen de los destinos, a fortalecer la accesibilidad externa y la conectividad interna, y a la activación de recursos y ofertas complementarias, entre otras. Todo ello con el objetivo de reducir la estacionalidad de la demanda de este producto e incrementar su nivel de gasto en destino.

El **turismo residencial** se encuentra vinculado en gran medida al mercado extranjero, especialmente el alemán, que es el que mayor peso cuantitativo tiene en destinos como Vinaròs y Alcossebre, y en un segundo plano en Peñíscola y Benicarló. En los municipios prelitorales, el turismo residencial se encuentra algo más desarrollado en Cervera del Maestre, y, de manera incipiente, en les Coves de Vinromà, ligado al poblamiento disperso en masías. Se trata de un producto-mercado en cuya fijación territorial es clave la calidad del paisaje, el patrimonio y el urbanismo. En este sentido, el litoral se halla asociado, por una parte, a la especificidad natural-paisajística de las Calas de Vinaròs y las zonas de baño de Alcossebre arropadas por la Serra d'Irta y, por otra parte, a modelos de desarrollo no masificados en viviendas unifamiliares aisladas. En el área prelitoral, es la tranquilidad, la proximidad a la costa, la singularidad del patrimonio arquitectónico, caso del casco antiguo medieval del Cervera de Maestre, o la calidad paisajística del poblamiento disperso de Les Coves de Vinromà, los factores que determinan su implantación. A los citados factores se une la eficiente dotación de servicios públicos, como puede ser del Hospital de Vinaròs. Todo ello condiciona que

ESPACIO
2

PLAN DE ESPACIOS TURÍSTICOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA



- 13 municipios implicados.
- Gran riqueza de recursos natural-paisajísticos, histórico-artísticos y etnológicos.
- Convivencia equilibrada de dos productos consolidados: sol y playa individual y turismo residencial.
- Imagen turística asociada a la costa mediterránea y al castillo de Peñíscola.



LITORAL DEL MAESTRAT

EJES DE ACTIVACIÓN:

RECURSOS TURÍSTICOS

▶ Puesta en valor del patrimonio natural como recurso turístico.

CONTROL DE ALOJAMIENTO

▶ Reforzar la competitividad de la oferta de alojamiento.

PACTIVIDADES Y SERVICIOS TURÍSTICOS

▶ Apoyo a la creación de una red de senderos del Espacio.

ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PLANEAMIENTO

▶ Mecanismos de coordinación del planeamiento supramunicipal.

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

▶ Fortalecimiento de la conectividad entre municipios del litoral.

RESTRUCTURACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS

▶ Impulso al desarrollo de productos turísticos de ámbito supramunicipal.

PROMOCIÓN, INFORMACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN

▶ Potenciación de Internet como canal de promoción y comercialización.

GESTIÓN TURÍSTICA

▶ Creación de órganos de gestión turística público-privado.

DIRECTRICES PARTICULARES:

www.comunitat-valenciana.org



este espacio presente una alta capacidad para competir. **No obstante, el incremento de los desarrollos residenciales en el litoral no incide positivamente en el atractivo del producto, especialmente entre segmentos de demanda que aprecian los valores paisajísticos, como el mercado alemán. Frente a esta situación, y bajo la estrategia de diversificación, se deberían plantear acciones prioritarias dirigidas a la diferenciación urbanística, puesta en valor de los recursos turísticos y oferta de actividades complementarias, entre otras, que conlleven a estructurarlo de manera competitiva, atendiendo a las previsibles mejoras de las infraestructuras públicas, caso del aeropuerto Costa Azahar, y al impulso que recibirán productos específicos como el golf o el turismo cultural.**

El **sol y playa organizado** presenta en la actualidad un atractivo y capacidad para competir media debido a dos factores: por una parte, insuficiente conectividad aérea y, por otra, la limitada oferta hotelera, concentrada fundamentalmente en Peñíscola, el municipio mejor posicionado para competir en este tipo de producto. Las previsibles mejoras en las infraestructuras de comunicación, incidirán positivamente en la situación competitiva, debiendo emprenderse otras iniciativas complementarias encaminadas a la recualificación de la oferta de alojamiento reglado, la apertura de nuevos establecimientos hoteleros enfocados a este segmento de demanda, la ordenación de las playas, revalorización del patrimonio, refuerzo de la oferta de actividades y servicios, comercialización y su gestión de manera integrada.

Dado que Vinaròs y Benicarló se caracterizan por su dinamismo económico en torno al sector industrial, siendo ambos municipios referentes en la Comunidad Valenciana respecto a la industria del mueble, es factible generar cierta frecuentación asociada al **turismo de negocios. La existencia de oferta hotelera de categorías superiores en los municipios del litoral, junto a la apertura del Palacio de Congresos de Peñíscola, favorecen los desplazamientos por motivos profesionales y de asistencia a reuniones y congresos.** A todo ello se une la proximidad de este espacio al aeropuerto Costa de Azahar y las mejoras en las infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril, lo cual reforzará la conectividad e incidirá positivamente sobre este tipo de flujos. En este sentido, **se requieren actuaciones que fomenten su máximo desarrollo, como optimizar la funcionalidad del Palacio de Congresos de Peñíscola como equipamiento clave para la organización de encuentros de empresarios y profesionales de sectores consolidados como el del mueble y, por otro lado, reforzar las**

actividades complementarias de carácter gastronómico, cultural y de ocio, puesto que el desarrollo de este producto puede contribuir a reducir la estacionalidad del producto tradicional de sol y playa.

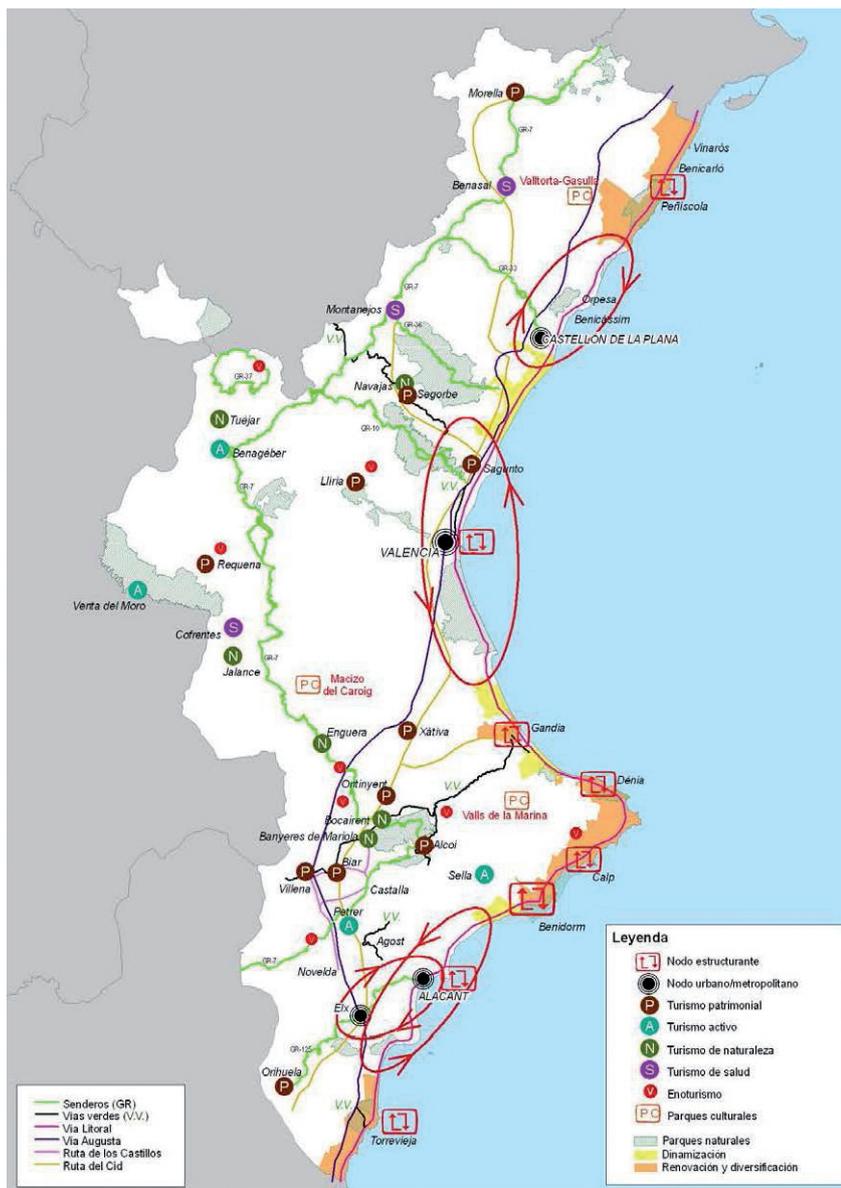
Las posibilidades de desarrollo del turismo cultural derivan, fundamentalmente, de la singularidad del patrimonio monumental del Conjunto Histórico de Peñíscola y de la programación de eventos de diversa tipología, destacando, entre otros, las Fiestas patronales declaradas de Interés Turístico, el Festival Internacional de Cinema de Comedia de Peñíscola, los Carnavales de Vinaròs o las fallas de Benicarló. En este sentido, es oportuno aprovechar el flujo de las visitas culturales y la oferta de alojamiento existente para articular acciones dirigidas a la puesta en valor de los recursos en los municipios litorales y prelitorales, la creación de itinerarios culturales costa-interior, o la creación de una agenda de eventos, acciones, en definitiva, que garanticen la estructuración como productos desde la perspectiva comarcal.

El turismo de golf presenta un bajo grado de estructuración en este espacio ya que únicamente cuenta con un campo en Sant Jordi, asociado a una zona residencial. De ahí la **necesidad de llevar a cabo una planificación de nueva oferta, de acuerdo con los parámetros previstos en la Ley de Golf** y con el Plan Estratégico de Golf previsto en las directrices generales, con el objetivo de generar una estructuración competitiva del producto y que favorezca el desarrollo de otros productos asociados como el de salud y belleza.

El **turismo de salud y belleza** se encuentra en una fase de desarrollo incipiente, ya que únicamente un reducido número de establecimientos ofertan tratamientos de este tipo, por lo que se sugiere plantear medidas para potenciar este producto, asociándolo a ofertas hoteleras de contrastada calidad y valorando su capacidad desestacionalizadora, nivel de gasto de la demanda y contribución a la diversificación de la oferta.

El **turismo náutico** ha iniciado recientemente su estructuración como producto. Sin embargo, su potencialidad es elevada, con expectativas de conformarse en un producto con entidad propia, ya que los cuatro municipios litorales disponen de instalaciones náuticas deportivas, resultando interesante posicionarlo a través de la creación de una Estación Náutica, atendiendo además a la oferta de alojamiento, al atractivo de los recursos turísticos y a la experiencia municipal en la gestión de la actividad turística.

PEÑÍSCOLA Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA



El Plan de Espacios Turísticos de la Comunidad Valenciana identifica a Peñíscola como un "nodo estructurante" de la oferta turística de la región.



Objetivo 09 Planificar y gestionar el litoral de forma integrada
Tendencias y retos de futuro

- Es previsible un incremento de nuevos segmentos de demanda turística relacionados con otras formas de consumir el territorio. Aquí el golf puede desempeñar un papel muy importante, incluso cualificando el territorio si estas instalaciones cumplen los requisitos ambientales necesarios para su integración en la trama verde del territorio.
- Por último, y dada la multiplicidad de problemas y oportunidades así como de competencias administrativas con incidencia directa en el litoral, este es un ámbito adecuado para la implantación de fórmulas avanzadas de gobernanza territorial. Auspiciada por la recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2002, y más recientemente por la firma del Protocolo sobre gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo, la gestión integral de las zonas costeras se ha convertido en uno de los objetivos básicos de la política ambiental y territorial europea. Este protocolo establece un planeamiento estratégico participativo basado en la protección de los ecosistemas costeros, la lucha contra el cambio climático, la protección del patrimonio natural y cultural del litoral, la garantía de una economía sostenible y un sistema social operativo, la promoción de un uso público sostenible, el mantenimiento de la personalidad de los asentamientos urbanos y la coordinación del conjunto de actuaciones.



El **turismo activo**, tanto en la variante terrestre como acuática, debe convertirse en un producto con carácter finalista, atendiendo a la potencialidad del parque natural de la Serra d'Irta, la marjal de Peñíscola, el atractivo paisajístico del área prelitoral, caso de los olivos milenarios, y a la disponibilidad de infraestructuras portuarias en todos los municipios litorales, ya que la mayor parte de las actividades que se ofertan en la actualidad son de carácter terrestre y muy concentradas en la Serra d'Irta. También se sugiere impulsar la creación de una red de senderos comarcal, desarrollar la Senda Verde litoral y fomentar su promoción vía internet, lo cual, a su vez, puede favorecer otros productos como el turismo náutico, cultural y el excursionismo.

En los municipios prelitorales se desarrolla el **turismo rural** en sus variantes relacional (aquellos que se desplazan a un entorno rural para generar relaciones familiares o de amistad) y de retorno (aquellos que poseen vínculos afectivos o familiares con el destino). La capacidad para competir se considera actualmente medio-baja dada la escasez de oferta de alojamiento enfocada a este tipo de turista. Si bien la oferta de alojamiento en casas rurales está presente en casi todos los municipios, el número de plazas resulta casi testimonial. El atractivo del producto es también medio, al darse una escasa activación de recursos, ofertas complementarias y esfuerzos de comercialización conjunta. Por lo tanto para hacer frente a estas debilidades se aconseja articular actuaciones concretas, encaminadas a la creación de itinerarios de naturaleza, paisaje y culturales; revalorización de la gastronomía tradicional; más y mejor comercialización de los productos agroalimentarios, caso del aceite de olivos milenarios; creación de oferta de alojamiento hotelero de calidad; promoción conjunta de la oferta de eventos, entre otras.

El **excursionismo** cuenta con mayor potencialidad vinculado a su variante gastronómica, particularmente en los municipios litorales; siendo su principal debilidad la escasa demanda de motivación cultural (con la salvedad de Peñíscola) o asociada a compras, pese a la potencialidad y atractivo de los recursos y la calidad de los productos agroalimentarios.

C. PEÑÍSCOLA: PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DE CASTELLÓN. NUEVOS CRITERIOS DE ORDENACIÓN PARA IMPULSAR UN CAMBIO DE CICLO.

La importancia de las actividades turísticas tiene una evidente significación tendencial como base económica de Peñíscola que obliga a considerarlas con especial atención, no sólo desde las políticas municipales sino también desde las políticas autonómicas. Por consiguiente, las reflexiones sobre la actividad turística deben adquirir una dimensión estratégica que abarque tanto aspectos relativos a su producción, comercialización, marketing y fomento de la imagen para la captación de demanda, como la planificación de una oferta equilibrada, diversa y cualificada y permita la localización de los escenarios adecuados para su implantación.

El mayor problema que presenta Peñíscola como destino turístico es el importante dominio ejercido por el producto residencial y su escasa cualificación en ofertas complementarias que amplíen la base económica del turismo hacia otros sectores alternativos al "sol y playa".

La oferta de alojamiento turístico reglado de Peñíscola, según datos de IVE (2013), es:

Tipo de alojamiento	Nº de establecimientos	Nº de plazas
Hoteles	35	8.517
Hostales	4	102
Apartamentos	2.322	12.757
Pensiones	6	105
Campings	8	4.059
TOTAL		25.540

Conviene significar la existencia de ciertos desajustes entre las diferentes fuentes estadísticas consultadas. Así, según datos de la encuesta de ocupación hotelera del INE, relativa al mes de agosto de 2016, el número de plazas existentes en el municipio es de 9.683, algo superior a la obtenida de sumar todas las plazas relativas a establecimientos de alojamiento reglado reflejadas en la tabla adjunta. Para el mismo mes del año 2005, el número de plazas era de 8.251, lo cual significa que en la última década el número de plazas en establecimientos turísticos se ha incrementado en un 17,35%.



Imagen del Centro Histórico de Peñíscola -presidido por la imponente presencia del Castillo del Papa Luna- y el ámbito meridional de la Playa Norte; sin lugar a dudas, ambos siguen siendo los principales reclamos turísticos del municipio en la actualidad.

Por otro lado, existen dudas sobre la validez del dato relativo a los apartamentos. En las estadísticas del INE no hay constancia de la existencia de apartamentos turísticos reglados en Peñíscola, luego cabe concluir que la oferta identificada en la ficha municipal del IVE se refiere, en realidad, a plazas residenciales, por lo que el número total de plazas específicamente turísticas quedaría reducido a 12.783.

Por su parte, según datos del Censo de población y vivienda del año 2011, el número total de viviendas en Peñíscola asciende a 16.802; de este valor, 3.244 son principales, 8.396 son secundarias y 5.162 se corresponden con viviendas vacías -las cuales, en gran medida se corresponden con viviendas turísticas en régimen de alquiler-. Ello quiere decir que la oferta turístico-residencial de Peñíscola, sumando las segundas viviendas y las vacías -y considerando una ocupación media de 3,5 habitante/vivienda turística- es de 47.553 plazas. El modelo de alojamiento turístico de Peñíscola presenta una desajustada proporción de casi 4,5 plazas residenciales/ plaza de establecimiento hotelero.

La expansión del turismo inmobiliario en Peñíscola ha contribuido a una cierta fagocitación del territorio; es decir, el consumo acelerado y no planificado de suelo urbano para la construcción de viviendas turístico-residenciales hasta el agotamiento de este recurso estructural y, por tanto, ocasionando el fin del ciclo de vida del producto. Además, esta estrategia de ocupación dispersa del territorio está amenazando los principales recursos territoriales con los que cuenta el municipio: el Parque Natural de la Sierra de Irta, el Marjal, la zona de huertas del sector septentrional y la franja litoral.

Esta estrategia de desarrollo turístico presenta una dinámica, en cierto modo, perversa. El ciclo del turismo inmobiliario se reduce a la compra de suelo, a la construcción de las viviendas y a la venta de las mismas. No hay tal negocio turístico. Nos encontramos ante una actividad puramente inmobiliaria. Como cualquier negocio tiene que seguir creciendo; es decir, construyendo, porque no hay otros objetivos ni intención de crear otros alternativos o complementarios.

Según avanzan expertos en la materia (Mazón y Aledo, 2005), esta dinámica perversa de desarrollo turístico-residencial conduce a una crisis ambiental y socioeconómica de los municipios centrados en este tipo de oferta. Resumiendo, una planificación territorial deficiente, la mala calidad del producto global, la destrucción de recursos naturales, la ausencia de una

adecuada oferta complementaria, el escaso desarrollo hotelero y la mala imagen turística dificultan el desarrollo de estrategias de recuperación. Esta casuística conduce al agotamiento del modelo, al final del ciclo de vida del producto turístico. Para revertir esta situación se necesitan unas bases mínimas sobre las que establecer la implementación de proyectos integrales de desarrollo turístico sostenible. Ese el principal objetivo del nuevo modelo territorial propuesto para Peñíscola en el presente documento.

Las siguientes reflexiones del profesor Vera Rebollo sobre la revalorización del litoral como recurso resultan de plena aplicabilidad al caso de Peñíscola al objeto de promover un cambio de ciclo en su desarrollo turístico orientado hacia la sostenibilidad, la co-evolución con la matriz biofísica, la preservación de las raíces etimológicas de su territorio, la implantación de nuevas ofertas desestacionalizadoras y la apuesta firme y decidida por el modelo de alojamiento reglado.

"Los conflictos que pesan sobre el espacio del litoral no sólo afectan a su conservación y gestión como recurso y espacio social, algo que ya sustenta un argumento para intervenir desde nuevos principios y criterios, sino que se ve amenazada por la propia capacidad para mantener el papel del litoral como espacio productivo, especialmente en su relación con el turismo y su exigencia de calidad ambiental. Los costes del modelo de crecimiento esquilante, en su vertiente de transformación territorial, precisan de un marco de ordenación integrada que permita superar la voracidad de determinados procesos, racionalizar los modelos de implantación, acometer procesos de renovación y reordenación de áreas degradadas por la presión urbanizadora y garantizar el uso y disfrute de la ribera del mar. Entre los principios para la intervención debe considerarse la unidad de la franja costera como ámbito de actuación, la relación entre hechos físico-ecológicos y funcionales, la coordinación de las actuaciones de las distintas administraciones y la protección del dominio público.

En el caso del turismo, por su importancia en el sistema económico y los procesos que se presentan para los próximos años, conviene reflexionar sobre los modelos de implantación espacial de esta actividad, ya que además de su papel estratégico, también ha sido la responsable de una utilización esquilante del paisaje y el territorio costero. Por



La activación patrimonial de los recursos culturales y ambientales de Peñíscola se visualizan como dos argumentos clave para la recalificación del destino. En la imagen de la izquierda, la Torre Badum en la Sierra de Irta y, en la derecha, el Conjunto Histórico con la Playa Chica y la zona portuaria en primer término.



tanto el debate debe centrarse en la orientación de los modelos hacia la calidad ambiental y paisajística, en consonancia con las nuevas tendencias de la demanda y de la propia exigencia de cualificación de los destinos. Debe quedar claro que la calidad ambiental afecta a los flujos turísticos, y que aún admitiendo que las modalidades masivas han adquirido una gran eficiencia económico-territorial, desde el desarrollo de las coordenadas de la sostenibilidad son irrepetibles. Por tanto como estrategia de futuro habrá que concienciarse seriamente sobre los límites en la ocupación y transformación de más cantidad de suelo y pensar en la revalorización el medio ambiente y del paisaje como fundamentos de una nueva forma de interpretar el espacio del turismo."



Imagen expresiva de la deriva experimentada por el modelo de ocupación territorial de Peñíscola: de la ciudad compacta hacia la dispersión de la urbanización por el territorio y de la ciudad compleja hacia la especialización funcional del espacio. (Fuente: Damien Bouyssi. Volera.fr)

II.3. NUEVAS DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN DEL LITORAL.

El proceso de ocupación del litoral no es un fenómeno reciente. Desde los años 60 del siglo pasado la costa de la Comunidad Valenciana ha sufrido transformaciones muy importantes que han acentuado la tendencia a la concentración de actividades productivas en el litoral, proceso que data de finales del XVIII. La importancia del turismo de sol y playa, y de todos sus sectores relacionados, como la construcción y los servicios, así como el extraordinario crecimiento del comercio marítimo y de los servicios logísticos explican la gran importancia económica de esta franja del territorio. Hay expertos que estiman que el 60% del total del PIB de la Comunidad se produce en los municipios del litoral, y sólo en la franja costera de los 500 metros se genera el 15% de la riqueza regional.

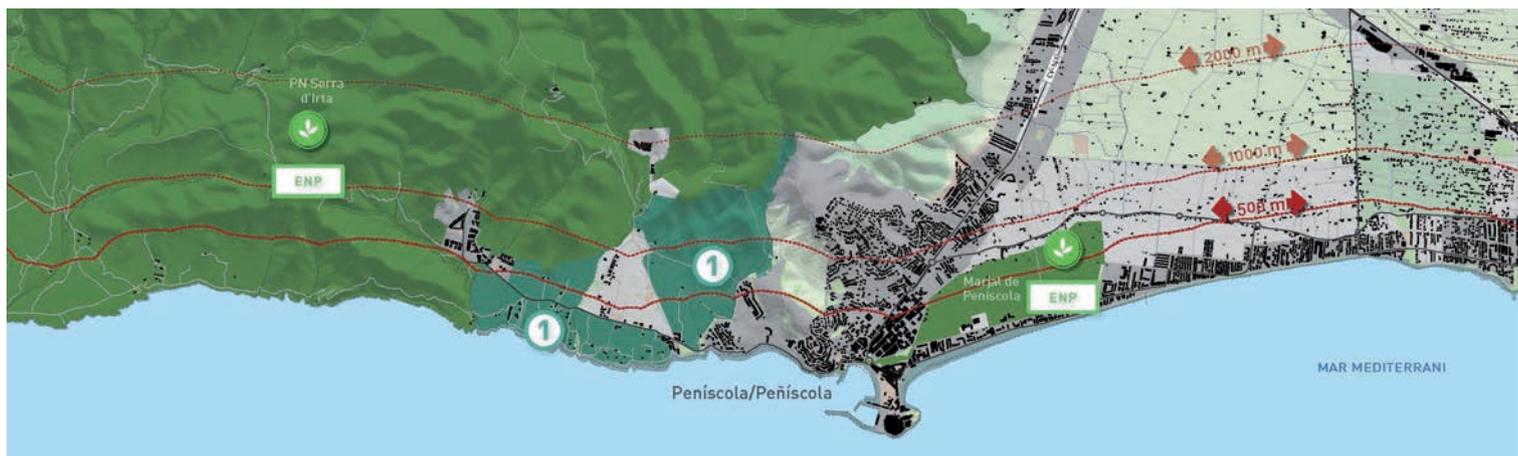
Por su parte, cuando se analiza el planeamiento urbanístico del litoral, tomando como referencia los 500 metros desde la línea de dominio público marítimo terrestre (área de influencia de la Ley de Costas), de las aproximadamente 20.000 hectáreas de esta franja, algo más del 61% es suelo urbano y urbanizable, el 33% es suelo no urbanizable protegido y el restante 6% suelo no urbanizable común. Este último suelo, algo más de 1.000 hectáreas, es una gran oportunidad para cualificar el territorio y constituye un activo muy valioso que los municipios deben preservar como reserva estratégica de futuro por sus importantes valores agrícolas, ambientales y paisajísticos. Esto exige que cualquier proyecto que sobre él se proponga deberá ser un instrumento real de mejora de la calidad y de la competitividad global de ese territorio.

Entre las tendencias anunciadas en el documento de la ETCV destaca la previsión del incremento de nuevos segmentos de demanda turística relacionados con otras formas de consumir el territorio. En concreto se significa la relevancia de la oferta del golf, que puede jugar un papel muy importante, incluso cualificando el territorio si estas instalaciones cumplen los requisitos ambientales necesarios para su integración en la trama verde del territorio.

Finamente, entre las METAS identificadas en la ETCV cabe señalar:

- a. El mantenimiento de la protección del suelo litoral que aún no se ha visto sometido a procesos de ocupación por usos urbanos.
- b. Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral.
- c. Conseguir tejidos urbanos más densos en la franja litoral.

Entre las propuestas estratégicas explicitadas en el documento se significan por su incidencia en el establecimiento de un nuevo modelo territorial para Peñíscola:



Leyenda	
	ENP Suelos litorales de protección ambiental
	EPT Espacio de Protección Territorial
	Litoral 1. Suelos no urbanizables de protección litoral
	Litoral 2. Suelos no urbanizables de refuerzo del litoral
	SNU común. Planeamiento vigente
	SNU protegido. Planeamiento vigente
	Suelo urbanizable. Planeamiento vigente
	Suelo urbano. Planeamiento vigente
	Dotacional zona verde
	Dotacional equipamiento
	Corredores ecológicos
	Corredores funcionales
	Disposición Transitoria

Planes de Acción Territorial con especial incidencia para la redefinición del modelo territorial de Peñíscola: el PATIVEL y el PATRICOVA.

A. LA VÍA LITORAL.

Se trata de un recorrido blando y continuo que recorre el litoral junto al mar conectando todos los espacios naturales de interés de la franja litoral. Es una vía que se debe acondicionar para el tránsito peatonal y de vehículos no motorizados, posibilitando un recorrido íntegro de los 470 kilómetros de la costa de la Comunidad Valenciana desde la desembocadura del río Sénia hasta Pilar de la Horadada.

La Vía Litoral conecta los espacios naturales existentes en el litoral, articula los principales núcleos costeros, permite la conexión entre ambos y recupera el uso público de una parte importante del territorio sometida a una fuerte presión urbanizadora. Esta vía se va adaptando a las características de los espacios por los que discurre y está integrada por los paseos marítimos, senderos, caminos rurales y viarios existentes incorporando, a su vez, todos los hitos paisajísticos de valor del territorio, sin perjuicio de que, cuando sea procedente, se habiliten los instrumentos de gestión urbanística para garantizar su continuidad.

B. LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL.

Se creará una red de espacios abiertos en el litoral en el que se incorporarán los terrenos con las siguientes características, sin perjuicio de que puedan ser detallados por un Plan de Acción Territorial de naturaleza paisajística:

- a. Haber sido declarados Espacios Naturales Protegidos, estén incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas, en el Catálogo de Cuevas, o en la Red de Microrreservas de la Comunidad Valenciana.
- b. Formen parte de la Red Natura 2000 de la Comunidad Valenciana.
- c. Aquellos espacios de alta calidad en cuanto a su diversidad biológica como los "Hábitats de Interés Regional".
- d. Las zonas de elevado valor paisajístico y visual.
- e. Los suelos agrícolas, especialmente los de elevada capacidad de uso.

- f. Los corredores de conexión biológica y territorial que unen los espacios protegidos del litoral o con los del exterior.

En el apartado III.1 del presente documento se avanza en la definición de los espacios integrantes de la Infraestructura Verde del término municipal de Peñíscola.

Con la finalidad de garantizar una adecuada relación entre la infraestructura verde del territorio y el espacio urbano, la ETCV recomienda que los criterios de ordenación urbana y territorial en la franja litoral de 1.000 metros, desde la línea del Dominio Público Marítimo Terrestre, permitan mantener la mayor superficie posible de espacios abiertos, encauzando las futuras ordenaciones urbanísticas al cumplimiento de este fin. Esta recomendación se aplicará especialmente en los entornos de espacios de interés ambiental y paisajístico, frentes litorales libres de edificación y corredores con funcionalidad biológica y territorial, especialmente los que unen el frente litoral con el resto de la infraestructura verde del territorio.

C. PREVENCIÓN DE RIESGOS.

Dada la importancia de estos fenómenos en la Comunidad Valenciana, el planeamiento urbano y territorial debe incluir el análisis de estos riesgos en el medio litoral. Como mínimo hay que incorporar los riesgos relacionados con las inundaciones, la erosión costera y las derivadas de los temporales marinos y los efectos del cambio climático. En la Infraestructura Verde definida en el apartado III.1 del presente documento aparecen identificados los suelos afectados por riesgos de inundación incluidos en el PATRICOVA, así como aquellos sometidos a riesgos de incendio forestal, en su mayor parte emplazados en la Sierra de Irta.

D. CRITERIOS URBANÍSTICOS EN EL LITORAL.

La ETCV propone una zonificación del ámbito litoral dispuesta de la siguiente forma:

1. En suelos urbanizables sin programa aprobado, se recomienda una ampliación de las servidumbres de la Ley de Costas de forma que se establezca una franja de 200 metros desde la línea de dominio público marítimo-terrestre, denominada zona de precaución costera, que incluiría a la zona de protección de la Ley de Costas. En

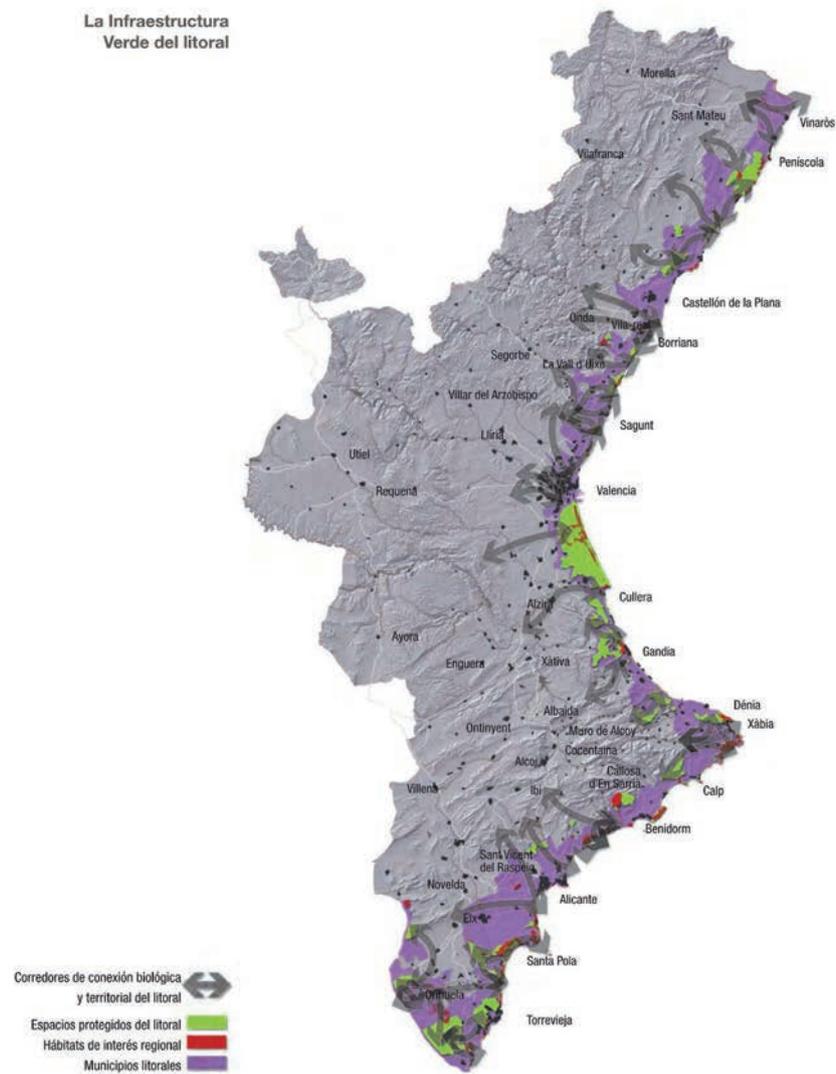
Objetivo 09 Planificar y gestionar el litoral de forma integrada
Propuestas estratégicas

La vía litoral de la Comunitat Valenciana



Objetivo 09 Planificar y gestionar el litoral de forma integrada
Propuestas estratégicas

La Infraestructura Verde del litoral



principio, en esta franja no se podrán realizar construcciones o edificaciones salvo las destinadas a uso público, pudiéndose clasificar como red primaria o estructural de borde costero. De esta forma, se garantizaría el uso público de la franja costera y la continuidad transversal de los sistemas de espacios abiertos.

2. Respecto a la franja de influencia, la ETCV propone que esta zona discurra entre los 200 y 500 metros desde la línea de dominio público marítimo-terrestre, en suelo urbanizable sin programa aprobado.
3. El suelo no urbanizable de la franja litoral de 500 metros desde la línea de dominio público marítimo terrestre tendrá la consideración de estratégico por lo que, en general, la ETCV recomienda su no reclasificación con una serie de excepciones:
 - Actuaciones de carácter estratégico con iniciativa pública
 - Actuaciones de iniciativa privada que contribuyan a reforzar los objetivos de la ETCV.
 - Equipamientos supramunicipales de interés público que, por sus características específicas, requieran la proximidad al litoral.
 - Equipamientos (públicos o privados) cualificadores del territorio: culturales, turísticos, deportivos, científicos, sanitarios, educativos, comerciales, etc., que, por sus características específicas, requieran la proximidad al litoral.
 - Actuaciones muy concretas y limitadas de densificación y cierres urbanos.
 - Crecimientos urbanos de ampliación del tejido urbano existente hacia el interior, que no interrumpen los pasillos del frente litoral libre de edificación.
 - Establecimientos hoteleros de al menos 4 estrellas que, por sus características específicas, requieran su proximidad al frente litoral.

Cabe entender que estas recomendaciones no son aplicables a los suelos del litoral protegidos por la legislación ambiental.

4. En general, se recomienda que los suelos de esta franja de 500 metros que lleven más de 10 años clasificados como urbanizables, sin tener sometido a información pública el programa de actuación integrada, tengan la consideración de no urbanizable. Esta determinación afecta, en el caso de Peñíscola, a sectores de suelo urbanizable previstos en el actual plan general en la zona de Playa Norte. La decisión del nuevo modelo territorial es promover su desclasificación. Además, en su mayor parte se trata de áreas sometidas a riesgos de inundación en base a las determinaciones del PATRICOVA.

Por último, la ETCV incorpora una relación de criterios y objetivos de ordenación para aquellos desarrollos del litoral localizados, al menos, en la franja franja de 1.000 metros desde la línea de dominio público marítimo-terrestre. Estos desarrollos urbanísticos tenderán, de forma preferente, a ser compactos y de densidades medias o medias-altas, utilizando como orientación los siguientes criterios:

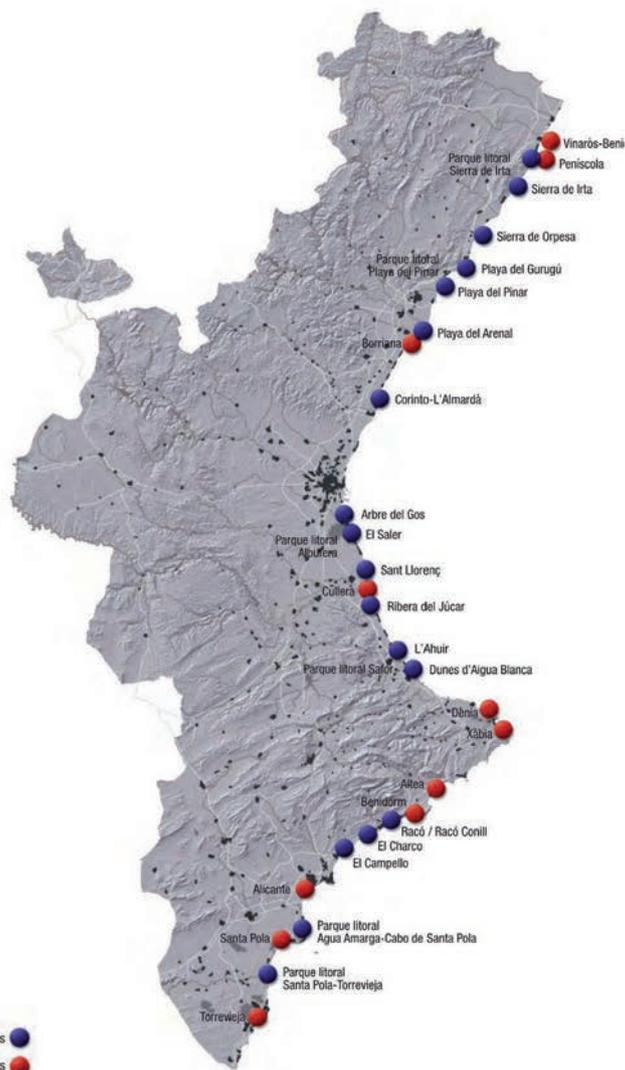
1. Edificabilidades brutas superiores a 0,35 m² de techo por m² de suelo.
2. Prioridad a las alternativas que plantean desarrollos perpendiculares a la costa respecto a los paralelos a la misma.
3. Evitar pantallas, garantizando al menos un 20% de huecos respecto de la proyección perpendicular de la silueta de la edificación sobre un plano vertical situado en la primera línea de costa.
4. Límites a las tipologías de viviendas unifamiliares aisladas o pareadas, hasta un 15% de la superficie construida del sector.
5. Crecimientos contiguos a los núcleos de población existentes
6. Garantizar una plaza de aparcamiento de uso público en la red viaria por cada 100 m² de edificabilidad residencial y terciaria.

PEÑÍSCOLA Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Objetivo 09 Planificar y gestionar el litoral de forma integrada
Propuestas estratégicas

Principales actuaciones en las costas de la Comunitat Valenciana

Fuente: Plan de infraestructuras estratégicas 2010-2020 de la Comunitat Valenciana. Conselleria de Infraestructuras y Transporte.



Actuaciones Red de Parques litorales (blue dot)
Actuaciones renovación fachadas costeras urbanas (red dot)

Objetivo 09 Planificar y gestionar el litoral de forma integrada
Análisis y potencialidades

Planeamiento municipal del litoral



Suelo urbano (red)
Suelo urbanizable (blue)
Suelo no urbanizable (green)

7. Integración armónica entre el puerto y la ciudad y coordinación, integración y articulación de los núcleos costeros en cuanto a diseños, tipologías edificatorias, soluciones constructivas, continuidad de paseos marítimos y homogeneidad de los frentes de fachada.
8. Se recomienda un porcentaje de uso terciario mínimo del 25% de la edificabilidad total del sector.

Estos criterios han sido aplicados en los desarrollos urbanísticos propuestos en el presente documento (ver apartado V).

E. PARQUES LITORALES

Se trata de una red de espacios costeros acondicionados, la cual está formada por terrenos ubicados dentro de la zona de influencia definida por la Ley de Costas. Los objetivos perseguidos por estas actuaciones son los siguientes:

1. Garantizar un uso público racional y sostenible del litoral.
2. Garantizar una oferta de servicios variada y capaz de contribuir a la desestacionalización del litoral.
3. Garantizar la recuperación ambiental y la conservación de los espacios costeros con valores ambientales y paisajísticos.
4. Generar unas condiciones de accesibilidad a la costa que fomenten el uso del transporte público y los medios no motorizados.
5. Mejorar la distribución de usos en el litoral.
6. Contribuir a esponjar y reequilibrar la presión sobre la utilización del espacio costero.

Estos parques incluyen los siguientes elementos:

- Playas y otros elementos naturales de interés.
- Accesos a la costa.
- Equipamientos y zonas destinados a los servicios.

- Paseos marítimos, sendas litorales y espacios que pasarán a integrar la Vía Litoral.
- Zonas verdes y espacios libres.
- Otras infraestructuras costeras susceptibles de uso público como instalaciones no portuarias ligadas a la náutica de recreo.

En el nuevo modelo territorial propuesto para Peñíscola se toman decisiones determinantes en relación con esta directriz de ordenación, destacando:

1. Preservación de la totalidad del actual suelo no urbanizable de la zona meridional del litoral peñiscolano, eliminando las expectativas urbanísticas de determinados suelos de transición entre el litoral y la Sierra de Irta.
2. Garantizar la preservación del Marjal de Peñíscola a través de una "orla ambiental" integrante de la red primaria de espacios libres que, a modo de "cordón sanitario" construya la articulación entre la zona húmeda y los desarrollos urbanísticos previstos, así como entre éstos y la zona de huerta adyacente. Se propone destinar esta red primaria a la conformación de un "Parque Agrícola" contribuyendo, con ello, al mantenimiento de las funciones tradicionales de este espacio. Todo ello, en desarrollo del apartado 7 de la Directriz 58 de la ETCV.
3. Garantizar la continuidad ecológica entre el interior y el litoral, a través de corredores ecológicos que, en su mayor parte, discurren por la red de ramblas y cauces existentes. Esta conectividad ambiental presenta dos escenarios territoriales principales: el crecimiento sur de la CV-141 - evitando con ello la configuración de una muralla urbana que obture las relaciones entre la Sierra de Irta y las huertas septentrionales- y el entorno de Racó Calent introduciendo un espacio libre en el límite meridional del ensanche propuesto que fortalezca la conectividad perpendicular entre la ribera del mar y la estribaciones serranas.
4. Recalificación a Parque Urbano integrante de la red primaria de espacios libres de la parcela existente sin edificar localizada en la zona alta de la urbanización de Las Atalayas. Se buscarán modelos de gestión e instrumentación urbanística que permitan, mediante su adscripción a determinadas actuaciones urbanísticas, el

mantenimiento de los aprovechamientos urbanísticos
actualmente asignados.

Este conjunto de medidas de ordenación dan cumplimiento eficaz a objeciones argumentadas en el Documento de Referencia del PGOU de Peñíscola.



EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN.

III.1. MODELO DE CIUDAD E INFRAESTRUCTURA VERDE: DEFINIENDO LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.

- A. AREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES.
- B. CONECTORES TERRITORIALES PRINCIPALES.
- C. EL SISTEMA TERRITORIAL DE PROTECCIÓN.

III.2. LA RECUALIFICACIÓN DE LA PERIFERIA SUBURBANA DE PEÑÍSCOLA: DENSIFICACIÓN Y POLICENTRISMO. URBANISMO TRANSFORMACIONAL FRENTE A URBANISMO EXPANSIVO.

III.3. CRECIMIENTO EN CONTINUIDAD: ENSANCHES RESIDENCIALES SOSTENIBLES PARA CONSEGUIR UN MODELO DE CIUDAD COMPACTA.

III.4. LA RECUALIFICACIÓN DE PEÑÍSCOLA COMO PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DEL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT: UN PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO PARA IMPULSAR UN TURISMO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO.

III.5. MODELO DE CIUDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: REINVENTAR EL ESPACIO PÚBLICO PARA UNA CIUDAD MEDITERRÁNEA, COMPACTA Y COMPLEJA.



Imagen de la Playa Norte de Peñíscola. (Fuente: Damien Bouyssi. Volera.fr)

El geógrafo catalán Oriol-Nel-Lo¹ afirma que la transformación de los espacios urbanos se caracteriza por una triple deriva: de la ciudad compacta hacia la dispersión de la urbanización por el territorio, de la ciudad compleja hacia la especialización funcional del espacio y, finalmente, de la ciudad relativamente integrada hacia una mayor segregación social de los grupos sociales en el territorio. Con ello, las ciudades corren el riesgo de irse convirtiendo en espacios ambientalmente insostenibles, funcionalmente ineficientes y socialmente insolidarios. Esta deriva es claramente expresiva de la realidad urbana de Peñíscola donde, en las últimas décadas, se ha asistido a un proceso continuo e irrefrenable de ocupación territorial mediante actuaciones de baja densidad afectadas por un monofuncionalismo extremo.

El modelo territorial configurado presenta las siguientes características y rasgos distintivos:

1. Consumo masivo de suelo: la ciudad ha multiplicado exponencialmente su extensión en los últimos 30 años. Esta extensión se ha producido desacoplada del crecimiento demográfico y encaminada a proveer de viviendas secundarias a los turistas, circunstancia que ha incrementado notablemente la superficie ocupada por habitante.
2. Dinámica de transporte insostenible: la relación entre dispersión edificatoria y necesidad de transporte de personas, materiales y energía implica un uso masivo de medios de locomoción. Este modelo ha invalidado en la práctica la opción del transporte público para Peñíscola.
3. Pérdida de calidad de vida por la dependencia del vehículo privado: la ausencia de alternativas obliga a una dependencia absoluta del vehículo privado que la congestión convierte en un consumo creciente de tiempo. El automóvil contribuye también a la ocupación y degradación del espacio público del centro urbano y de la calidad ambiental de la ciudad, entorpeciendo su función como entorno de relación ciudadana.
4. Despilfarro energético y consumo de recursos: la demanda creciente de movilidad en base al vehículo privado derivada de la separación física de las diferentes funciones urbanas y de los servicios, hace que el transporte mecanizado sea la actividad que mayor energía consume en las ciudades actuales. Las tipologías edificatorias de baja densidad suponen mayor superficie edificada por habitante y consumen más materiales, energía y agua (jardín, piscina...) y tienen mayores costes de mantenimiento. La extensión de las carreteras y de las redes de servicio (gas,

¹ Nel-Lo (2001) p-123.

agua, alcantarillado, teléfono, electricidad, fibra óptica...) contribuyen a un mayor consumo de suelo, energía y materiales.

5. Mayor presión sobre el medio rural y natural: pérdida de suelo fértil derivada del crecimiento urbano e infraestructural extensivo; fragmentación de los sistemas naturales con la consiguiente pérdida de biodiversidad; aumento de la impermeabilización del terreno por la urbanización, reduciendo la capacidad de infiltración natural; afección a la red de ramblas y cauces; incremento de la emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica y acústica, producidas por el mayor consumo energético y por el modelo de movilidad.
6. Segregación social: la zonificación funcional produce una segregación de la población en base a los niveles socio-profesionales y de renta. Estos grupos tienden a relacionarse únicamente entre ellos, reduciendo la cohesión social, debilitando la ciudad y el espacio público como lugar de comunicación y convivencia y facilitando la progresiva privatización de las áreas más favorecidas.
7. Ineficiencia del sistema: la complejidad es un aspecto irrenunciable para la competitividad de ciudades y municipios. La estrategia de la dispersión de lo urbano consiste en buscar la complejidad mediante la agregación de elementos simplificados y altamente especializados (residencia, industria, centros comerciales, oficinas...). Los espacios con una función claramente predominante quedan desiertos y sin vida en periodos temporales amplios (muchas horas al día, fines de semana, vacaciones...). Esto unido al elevado coste de energía y recursos da lugar a un sistema altamente ineficiente.
8. La ciudad de la baja densidad genera unos costes ambientales, económicos y sociales considerablemente superiores a los de la ciudad compacta².

Estos factores explicativos del fenómeno de la dispersión urbana conducen a la conformación de una entidad territorial en cuya caracterización morfológica destacan cinco dimensiones posibles³:

- a) Baja densidad. La mayoría de trabajos consultados asocian el crecimiento urbano disperso a la aparición de áreas periféricas residenciales poco densas con un importante peso de la vivienda unifamiliar.
- b) Baja centralidad. Una de las características de la dispersión urbana es que la población y la actividad tienden a desplazarse hacia el exterior de la ciudad. Pierde por tanto peso económico y poblacional el centro tradicional frente a las áreas más periféricas.
- c) Baja proximidad. La dispersión se traduce en un progresivo aislamiento de las piezas que conforman la mancha urbana.
- d) Baja concentración. Uno de los efectos que comporta el crecimiento en zonas poco densas es que el peso que anteriormente tenían un número limitado de zonas especialmente densas y compactas tiende a ser cada vez menor.
- e) Discontinuidad. Por último, una de las formas que suele adoptar la dispersión es la fragmentación; esto es, la pérdida de continuidad entre viejos y nuevos desarrollos urbanos dejando vacíos entre medio.

El urbanista español Fernando de Terán afirma que *la ciudad compacta, que tanto gusta a los urbanistas europeos se ha visto superada por la realidad, este modelo ha hecho crisis. Lo que se ha expandido es la ciudad dispersa, el modelo americano que se ha ido imponiendo por la realidad mediática y porque la gente, en realidad, prefiere vivir en estos chalets o adosados de la periferia. Sólo los intelectuales y los ecologistas conscientes del despilfarro de energía y territorio que esto supone defienden la ciudad compacta. Y tiene razón. Yo también pienso que es mejor, pero conseguirla no es ya un problema del*

² Los datos aportados por Garbiñe Henry en "Los costes económicos y sociales de la ciudad de la baja densidad" son muy ilustrativos. Así, el coste por vivienda repercutible al comprador es 2,2 veces mayor en la ciudad difusa que en la compacta; el coste público de mantenimiento de la urbanización es 3 veces mayor y el coste vivienda/año es 7 veces superior. Henry (2007) pp 203-228.

³ Muñiz, García y Calatayud (2006) pp 3-4

urbanismo sino de la pedagogía y la sensibilidad⁴. Ahora toca pensar en cómo se puede compactar y estructurar la ciudad difusa que ya se ha construido para minimizar los daños. Es uno de los grandes retos del futuro inmediato, sin duda. Lo que está claro es que tendríamos que evitar seguir proyectando ciudad difusa de nuevo.

Las políticas territoriales vigentes están orientadas a revertir este proceso impulsando, para ello, un modelo de ciudad compacta. Sin duda, un documento clave para la escenificación de la política europea en materia de planificación urbanística es la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles, impulsada en 2007 por la presidencia alemana. En este documento se destaca que *"Una clave importante para alcanzar un uso eficiente y sostenible de los recursos es una estructura urbana compacta. Ésta puede alcanzarse a través de la planificación territorial y urbana, que puede prevenir los fenómenos de dispersión de la urbanización (urban sprawl) a través de un fuerte control de la oferta de suelo y de los desarrollos especulativos. La estrategia de mezclar las zonas residenciales con las de trabajo, los centros educativos, los servicios y las zonas de ocio en las distintas zonas urbanas se ha demostrado como especialmente sostenible"*.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana confirma la apuesta por la compacidad urbana en la ordenación del sistema de asentamientos regional. Así, en su Objetivo 23 "Definir unas pautas racionales de consumo de suelo" incorpora las siguientes recomendaciones de ordenación:

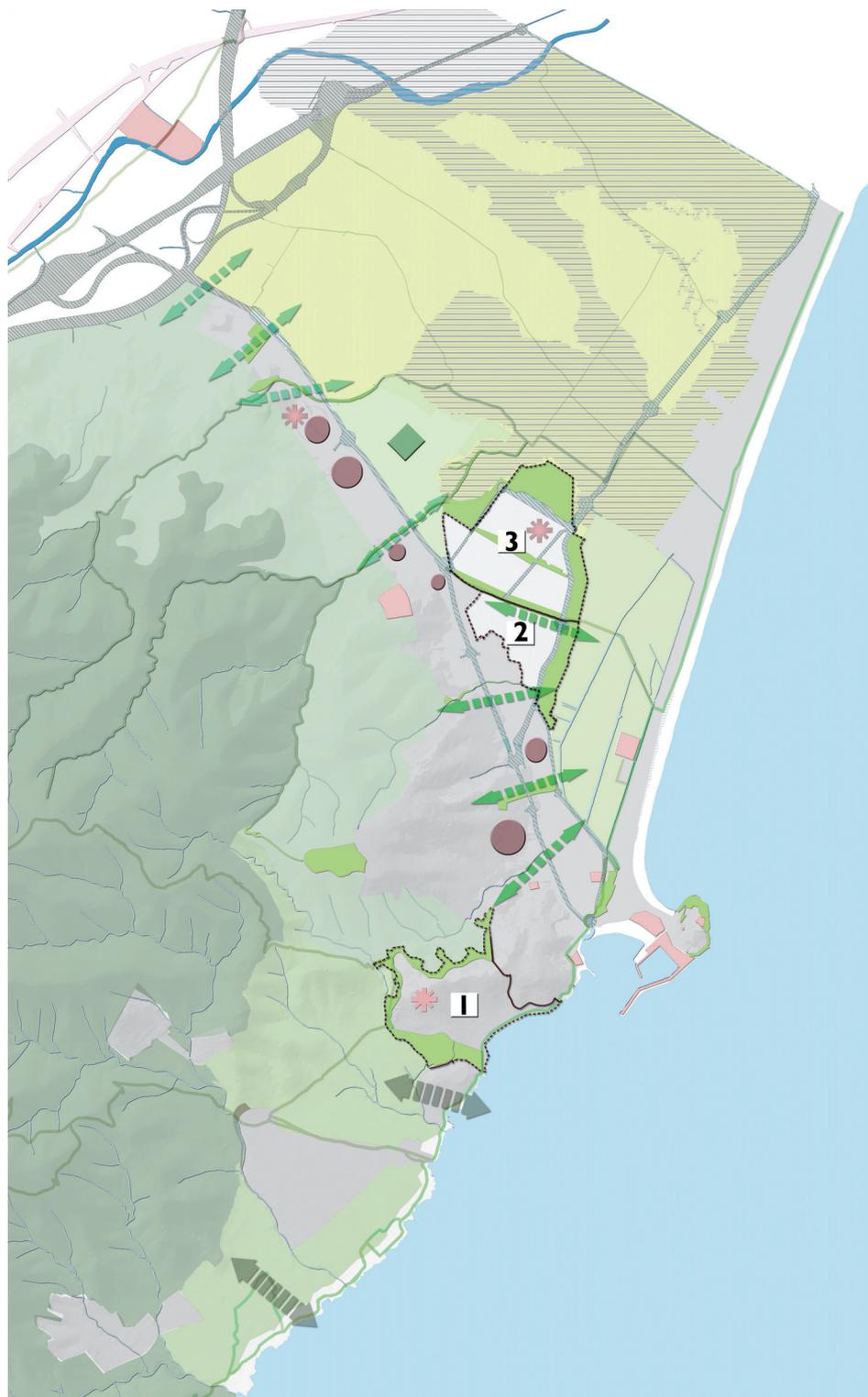
1. La actividad urbanística tiene que adoptar unos patrones de crecimiento que moderen el consumo de suelo.
2. El crecimiento urbanístico tiene que apoyarse en el sistema de ciudades que la Estrategia proponga, reforzando las polaridades urbanas que vertebran el territorio.

3. La definición de un sistema de espacios libres por sus valores ambientales, paisajísticos, económicos y culturales, no surgirá como un residuo de la planificación sino será la base de este proceso.
4. Los nuevos desarrollos urbanos se producirán desde una lógica de continuidad de las tramas urbanas existentes, con densidades adecuadas para facilitar un aprovechamiento racional del territorio.
5. Se debe establecer un sistema de preferencias en el consumo de suelo en relación con las distintas alternativas de urbanización.
6. Las infraestructuras de nueva construcción deberán compatibilizar sus necesidades de localización con la adecuación a los espacios preservados de la urbanización, evitando la fragmentación del territorio.
7. Se propiciará la convivencia de los distintos usos del territorio, siempre que sean compatibles, para reducir los desplazamientos no deseados.
8. Se adoptarán modelos de crecimiento que refuercen un modelo policéntrico que permita obtener masas críticas que faciliten las dotaciones de transporte público.
9. Como recomendación general se evitará la dispersión generalizada de los usos y edificaciones en el territorio.
10. El crecimiento se basará en parámetros objetivos desde el punto de vista demográfico, el potencial económico, la accesibilidad, los requisitos del sistema de ciudades y la aptitud del territorio.
11. Los nuevos desarrollos también deberán tener en cuenta a la hora de clasificar suelo la rigidez propia de este mercado.

⁴ Robert Ingersoll teoriza sobre esta cuestión al analizar el "sprawltown" como una forma urbana expresiva de la comunidad sin afinidad - modelo de socialización teorizado por Melvin Weber en 1960-. Según Ingersoll, Sprawl puede ser identificado como un fenómeno geográfico y morfológico que ha afectado físicamente al paisaje, pero también puede ser entendido como un fenómeno que ha desencadenado mutaciones antropológicas. El mundo cívico de la plaza, la calle principal o el vecindario ha perdido su vitalidad porque, entre otras cosas, la gente ya no vive donde trabaja, ya no compra donde vive y no desean necesariamente vivir uno al lado del otro. La atmósfera sociable del mercado abierto ha sido minada de su importancia por la conveniencia de los centros comerciales suburbanos. La tierra de nadie prevalece como el carácter dominante del sprawl y el sentido de pertenencia parece una condición evanescente. Ingersoll (2006) p: 5-6.

Para profundizar sobre estas cuestiones, ver Lerup, Lars (2001), Marín Ramos, editor (2004), Sudjic (2007).

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



El nuevo modelo territorial propuesto para Peñíscola en cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Documento de Referencia al Plan General de Peñíscola: Reconocimiento y preservación de la Infraestructura Verde del Territorio, difusión de la centralidad en la periferia de baja densidad, crecimiento urbano moderado y compacto, definición de una Red Primaria que asegure un adecuado ensamblaje entre la ciudad y el medio natural y visualización de un Proyecto Territorial Estratégico que, aprovechando la potencialidad turística de Peñíscola, contribuya al relanzamiento de este "nodo estructurante" de la región valenciana en términos de sostenibilidad y competitividad.

- INFRAESTRUCTURA VERDE**
- PARQUE NATURAL SIERRA DE IRTA
 - MARJAL DE PEÑÍSCOLA
 - PROTECCIÓN LITORAL
 - ZONA DE TRANSICIÓN PN SIERRA IRTA
 - RED URBANA (PRIMARIA + SECUNDARIA):
 - Conectividad Litoral - Sierra Irtá
 - Conectividad Sierra Irtá - Huertas Playa Norte,
 - Conectividad Sierra Irtá - Marjal
 - VIA VERDE DEL LITORAL
 - CORREDOR ECOLÓGICO-FUNCIONALES, VÍAS PECUARIAS, SENDEROS
 - HUERTA DE PEÑÍSCOLA
- INFRAESTRUCTURA VIARIA Y FERROVIARIA**
- CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO
 - RED PRIMARIA VIARIA
 - FERROCARRIL VALENCIA-BARCELONA
- RED PRIMARIA DE EQUIPAMIENTOS**
- RED PRIMARIA EXISTENTE
 - RED PRIMARIA PROPUESTA (LOCALIZACIÓN PREFERENTE)
- ÁREAS DE CRECIMIENTO URBANO**
- 1.- Completación del vacío urbano de Racó Calent
 - 2.- Ensanche Residencial
 - 3.- Actuación Estratégica Turística:
 - Transformación modelo de alojamiento
 - Fomento de oferta reglada (apartamento + hoteles)
- RED DE CENTRALIDADES PERIFÉRICAS:**
Densificación de tejido suburbano-diversificación funcional
- CAMPO DE GOLF:**
OFERTA TURÍSTICA > DESESTACIONALIZACIÓN



12. El ritmo de crecimiento se adecuará a la efectiva implantación de dotaciones y equipamientos básicos, los sistemas generales y el transporte público.
13. Excepcionalmente se permitirán crecimientos compactos, apoyados en el tejido urbano existente, cuando los desarrollos de los municipios estén muy condicionados por variables ambientales, paisajísticas o de riesgos.
14. Se racionalizará la implantación de zonas con usos especializados de forma aislada en el territorio.
15. El policentrismo aplicado a la Estrategia Territorial distinguirá el morfológico, entendido como concentración-descentralizada de los usos urbanos, del funcional aplicado en las relaciones de las ciudades de mayor rango urbano con el resto de ciudades europeas y mundiales.

La compacidad del sistema de asentamientos, la moderación del consumo de suelo como argumento favorecedor de la preservación eficaz del sistema ambiental y la movilidad sostenible se configuran como los tres ejes principales sobre los que vertebrar la política territorial a desarrollar expresada en la ETCV.

Una ciudad compacta es una ciudad plenamente accesible, articulada por itinerarios cívicos significativos que ensamblen centralidades urbanas correctamente distribuidas por el territorio difuso. Accesibilidad universal y centralidad (funcional y representativa o simbólica) son los dos atributos clave para garantizar la compacidad urbana⁵. La vinculación entre ambos, como criterio proyectual sustantivo para conferir compacidad al proyecto de ciudad, no obstante, precisa de una puntualización conceptual porque, citando a Carlos Llop Torné, en el territorio de la difusión urbana, cuya característica topológica principal es la fragmentación, *ya no existen ni la secuencia ni la unión entre las piezas*, al menos como tradicionalmente han sido concebidas.

Por ello, la compacidad no está asegurada por la mera continuidad de la edificación. Tiene más que ver con la instrumentación de una prudente estrategia de ocupación del territorio por la edificación, con la continuidad del sentido de lo

urbano que aporta una sabia utilización de los elementos de urbanización adecuados y con la capacidad de apropiación y entendimiento del espacio resultante por parte de los habitantes permanentes o los usuarios ocasionales.

En aplicación de estos principios un hiato ambiental, un vacío natural, un área que se incorpora al proceso urbanizador manteniendo íntegros sus valores puede ser un elemento que aporta mucha más carga de significado al espacio urbano que el resultante del simple encadenamiento de edificación y viario, en el que se inserta ocasionalmente algún espacio abierto, característico de la ciudad de la alta densidad que utiliza como únicos recursos compositivos la calle, la edificación alineada a vial y la manzana como elemento conformador de la trama resultante.

En conclusión, la incorporación del vacío ambiental -la Infraestructura Verde de la LOTUP- debe constituirse en argumento principal del proyecto territorial⁶; integrar la naturaleza no sólo como objeto de preservación sino como argumento de vertebración y rearticulación del estallamiento urbano. En ocasiones el espacio abierto asegura la adopción de "límites sensatos" evitando la propagación de la onda expansiva de la ciudad (reinterpretación de los cinturones verdes del urbanismo anglosajón); en otras ocasiones, sirve como argumento clave para el desvelamiento de las raíces etimológicas de un territorio sometido a la insensibilidad de una masiva ocupación por usos urbanos agresiva y dilapidadora de sus valores-recuperación de una masa forestal acosada por la suburbanización, integrar un arroyo amenazado con su desaparición por constituirse en un peligro para el que lo ha causado (la vivienda implantada en zona inundable), promover continuidades entre lo urbano y lo rural a través de la caminería rural, salvaguardar una singularidad topográfica que se interpone en el camino de la inundación urbana del territorio, etc-.

En conclusión: el vacío geográfico se constituye en el principal argumento significativo de esta nueva realidad territorial que ha de caracterizarse por un nuevo concepto de compacidad despojado de su tradicional "artificialización" anudada en la simbiosis entre densidad edificatoria y red viaria; una nueva "compacidad naturalizada"- o eco-compacidad-, más verde,

⁵ Es imposible que la ciudad emerja cuando se prescinde del espacio colectivo, como lamentablemente ocurre en los suburbios de baja densidad o en las periferias urbanas monofuncionales. José Miguel Iribas. Entrevista en el blog de "La Ciudad Viva". Octubre de 2012.

⁶ Ver Mac Harg (1969).

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



La identificación de la Infraestructura Verde del Territorio permite desarrollar los siguientes objetivos de ordenación:

- *Favorecer la diversidad territorial, manteniendo como referencia su matriz biofísica.*
- *Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables como una componente esencial de la ordenación del territorio.*
- *Preservar el paisaje como valor social y patrimonial, así como activo económico del territorio.*
- *Moderar el consumo del suelo.*

más soft, más sensible e integradora; más ecológica y conectiva.

Para Damián Quero Castanys, reconducir como ahora se hace en las periferias de las ciudades, el amplio léxico de las formas naturales y urbanas a la propuesta monocorde de unir accesibilidad y centralidad sin otra mediación que la arquitectura y la ingeniería, pautar el crecimiento con un patrón subsidiario de la red de autopistas o de transporte urbano, sin atención a la complejidad del territorio es una insoportable regresión de la gramática de la ciudad. No hay que reducir la noción de "forma urbana" a la simbiosis entre edificación y sistema de comunicaciones. La noción moderna de ciudad incluye la naturaleza como objeto proyectual. Las formas de los elementos naturales pueden contribuir tanto o más decisivamente que las formas de la edificación y de la urbanización, a conferir orden y hacer inteligibles los nuevos territorios urbanos⁷.

Para reforzar esta reflexión es imprescindible acudir a Enric Batlle⁸ el cual nos enseña que desde la perspectiva de la ecología se considera indispensable la continuidad de los sistemas de la matriz ambiental. Habitualmente, se ha considerado obvio entender que es obligada la continuidad para las infraestructuras viarias, pero, en cambio, hemos cortado la continuidad de todos los sistemas de movilidad lenta. La malla ambiental y las movildades lentas -peatones, bicicletas- pueden ayudarnos a hibridar la ciudad con la matriz ecológica territorial. La continuidad ecológica, la urbana y la territorial deberían estar en el origen de todas las nuevas decisiones que tomemos. Los caminantes, los ciclistas, el transporte público, el agua y la vida deben fluir por el territorio.

⁷ Quero (2003) p: 451.

⁸ Batlle (2011).

III.1. MODELO DE CIUDAD E INFRAESTRUCTURA VERDE: DEFINIENDO LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.

El espacio libre ha sido definido por pasiva durante mucho tiempo, lo que le ha conferido ese aire marginal propio de las cosas restantes. Como los "invertebrados" o el "espacio no urbanizable", parecía definirse como lo que no era. Era libre, aún. O sea, libre porque todavía no había sido ennoblecido con la ocupación. Esta percepción está cambiando muy deprisa, por fortuna. Libre no significa vacío. Libre significa lleno de espacio. El espacio libre es el espacio lleno de espacio, o sea, el espacio propiamente dicho. Libre tampoco significa intacto. Hay espacios libres que son espacios vírgenes, cierto es, pero la mayoría de las veces son espacios forestales más o menos transformados, zonas agrícolas, campos de golf incluso... El espacio libre viene a ser la matriz aflorante. Utilizando el símil de un texto impreso sobre una página blanca, el espacio libre es el fondo blanco que, en definitiva es lo que permite ver el negro de las letras (el espacio ocupado).

Ramón Folch. Socioecólogo.

No usar el sistema ambiental para contener la expansión urbana, o para contener el consumo de suelo de la ciudad, sino utilizarlo como argumento de diseño del territorio, para dar una forma al territorio, para dar legibilidad al territorio, para dar una comprensibilidad al territorio donde se reconozca, quizás, su sentido último.

Bernardo Secchi. Arquitecto

Las reflexiones contemporáneas tratan de revertir la concepción residual que tradicionalmente ha tenido del sistema ambiental en los procesos de planificación territorial y urbanística, dotándole de un protagonismo estratégico en la definición formal del modelo de ciudad. Los espacios naturales relevantes, las áreas rurales, el sistema de cauces y ramblas y sus llanuras de inundación, los paisajes agrícolas, la caminería rural y vías pecuarias, las singularidades topográficas del territorio, el sistema de parques suburbanos, rurales y agrícolas o las dotaciones medioambientales conforman una entidad básica para el reconocimiento del territorio asumiendo una función principal en la cohesión y estructuración del mismo.

Según expresa el arquitecto Damián Quero el sitio o el lugar, el Paisaje Oculto, es aquello que la percepción por sí sola no descubre ni sabe leer; expresa las relaciones entre memoria y cambio es la estructura significativa, la condición a la vez geométrica y sensible del territorio, lo que expresa las relaciones entre memoria y cambio. El sitio no es solo la condición natural de un lugar; para describir el sitio, para desvelar el Paisaje Oculto, es preciso conciliar lo permanente de un lugar con la pasión del proyecto. Es la fuerza del proyecto, de la intervención, la que construye el sitio debatiéndose con él.

Este enfoque preñado de sensibilidad ambiental se sustenta en la elección previa de los elementos geográficos que han de permanecer inalterados, de los espacios que han de quedar vacíos para, a continuación, proceder a la disposición de las piezas urbanas en el territorio, tomar decisiones sobre su forma

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Nuevo Modelo Territorial de Peñíscola:
Infraestructura Verde propuesta.

- INFRAESTRUCTURA VERDE**
- PARQUE NATURAL SIERRA DE IRTA
 - MARJAL DE PEÑÍSCOLA
 - PROTECCIÓN LITORAL
 - ZONA DE TRANSICIÓN PN SIERRA IRTA
 - RED URBANA (PRIMARIA + SECUNDARIA):
 - Conectividad Litoral - Sierra Irta
 - Conectividad Sierra Irta - Huertas Playa Norte,
 - Conectividad Sierra Irta - Marjal
 - VÍA VERDE DEL LITORAL
 - CORREDOR ECOLÓGICO,-FUNCIONALES,VÍAS PECUARIAS, SENDEROS
 - HUERTA DE PEÑÍSCOLA
- INFRAESTRUCTURA VIARIA Y FERROVIARIA**
- CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO
 - RED PRIMARIA VIARIA
 - FERROCARRIL VALENCIA-BARCELONA
- RED PRIMARIA DE EQUIPAMIENTOS**
- RED PRIMARIA EXISTENTE
 - RED PRIMARIA PROPUESTA (LOCALIZACIÓN PREFERENTE)

y tamaño, así como discernir el modo en el que conservan y a la vez modifican el paisaje contribuyendo a leerlo y valorarlo. Cómo se relacionan la urbanización y la construcción con el relieve, cómo se incorporan al proyecto los elementos geográficos: la vegetación, los cursos de agua, la topografía, etc. Se trata, citando de nuevo a Damián Quero, de confiar en la capacidad de la Arquitectura y el Urbanismo para crear piezas edificadas sin destruir el sitio e incluso contribuyendo decisivamente a su lectura y comprensión.

Como afirma Oriol Nel-Lo, ex-secretario para la Planificación Territorial del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña:

[...] "todo paisaje, más que una realidad estática es un momento del proceso, un hacerse más que un hecho" [...]

Y además apostilla:

[...] "la noción de cambio es consustancial al mismo concepto de paisaje" [...] "toda sociedad dinámica transforma de manera que el intento de conservar inmutado un paisaje humanizado como si de una pieza de museo se tratara acaba convirtiéndose en una quimera" [...]

Por ello propone que:

[...] "ante la falsa alternativa de mantenerlos inmutados o asistir impasibles a su banalización, lo que debemos procurar es que en su inevitable proceso de cambio, los valores que caracterizan cada paisaje no se vean mermados, sino preservados y exaltados" [...]

Actuando bajo estos principios estaremos en condiciones de diseñar un modelo urbano donde sea plausible comprobar que "la ciudad cambia, se transforma, se renueva y crece, mientras el territorio permanece".

Esta es la clave que subyace en la definición de la Infraestructura Verde: **identificar las permanencias territoriales que conforman la raíz etimológica del sitio para que la transformación de la ciudad se produzca de manera dialogante con aquellas.**

La Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de la Comunidad Valenciana define la Infraestructura Verde como "la estructura territorial básica formadas por la áreas y

elementos territoriales de alto valor ambiental, cultural y visual; las áreas críticas del Territorio que deben quedar libres de urbanización y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores.

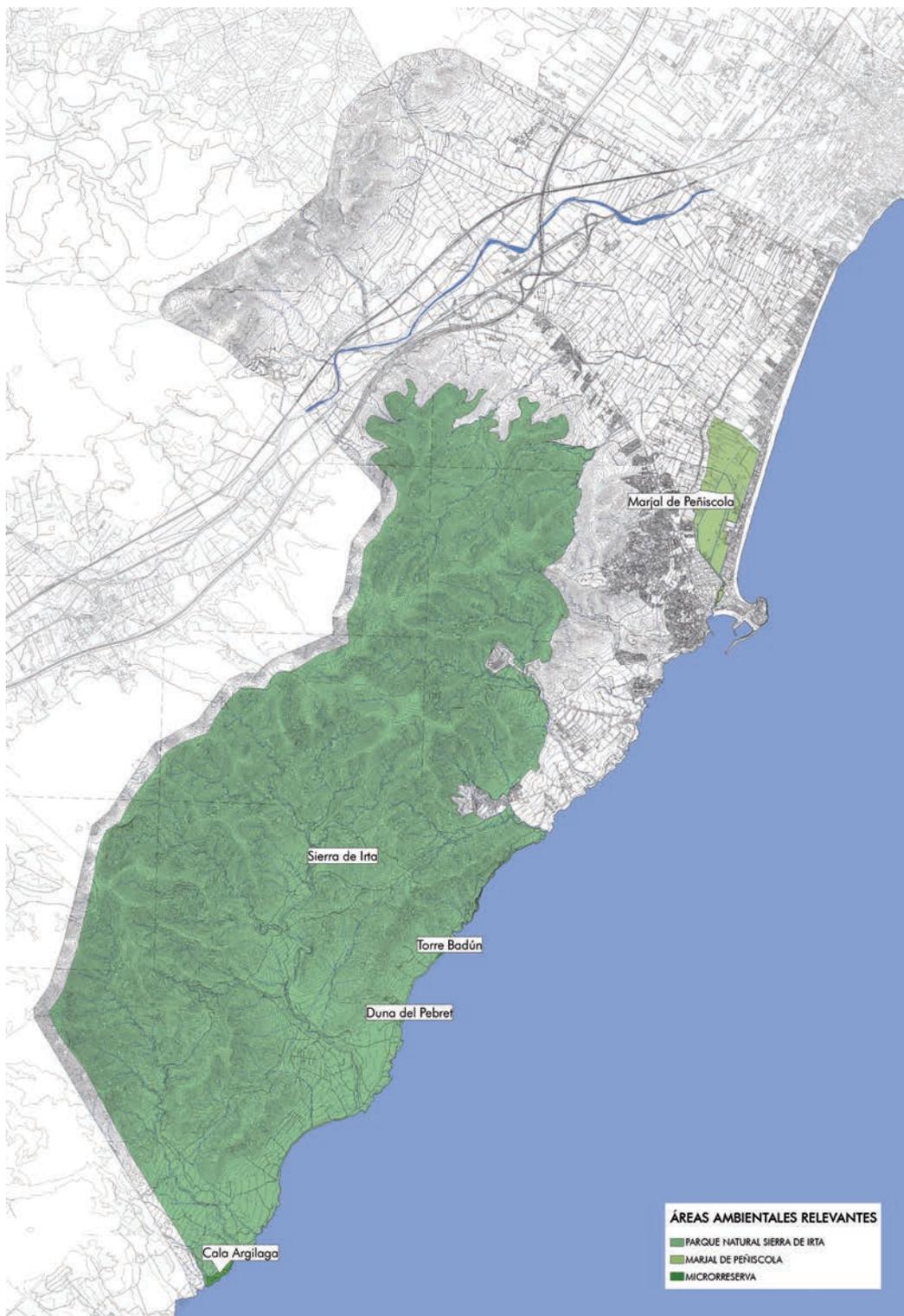
Por su parte la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana define la Infraestructura Verde en su Directriz 87 como el Sistema Territorial que incluirá los espacios con valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales, así como sus conexiones que resulten necesarios para mantener los procesos básicos ecológicos del territorio, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y orientar los futuros desarrollos urbanos y territoriales.

La importancia de la definición de la Infraestructura Verde radica en la consideración del suelo como un recurso no renovable que es portador de valores ambientales y culturales. Por lo tanto, es imprescindible compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la funcionalidad de la Infraestructura Verde del Territorio permitiendo que desarrolle tres funciones básicas: ecológica, infraestructural y dotacional o de equipamiento.

De esta forma, las Directrices 79 y 92 de la ECTV regulan que los nuevos desarrollos deberán adecuarse a la capacidad de acogida del territorio materializada en la Infraestructura Verde y, por tanto, la planificación territorial y urbanística deberán definir ésta con carácter previo al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos residenciales y de actividades económicas.

Peñíscola se encuentra situada a 73 Km al Norte de Castellón, en la Comarca del Baix Maestrat, con una población de 8.182 habitantes (a 1 de Enero de 2013). Los 79 Km² de extensión de su municipio se reparten equitativamente entre las superficies forestales y los cálidos cultivos mediterráneos entre los que no faltan el naranjo, el olivo y el almendro. Cuenta con, aproximadamente, 3 Km de playas de arena fina, al Norte de la localidad así como un buen número de acantilados y agrestes calas en el Sur, superado el muelle pesquero-deportivo. El paisaje peñiscolano es resultado de las transformaciones producidas en el medio por la actividad humana, que han dibujado con el tiempo, la imagen que hoy percibimos del municipio. Es el caso de los cultivos agrícolas sobre la vega fluvial, la explotación forestal de la Sierra de Irla y la más reciente proliferación de complejos turísticos y

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Los Espacios Naturales Litorales, como la Sierra de Irla, ofrecen amplias posibilidades de aprovechamiento basadas en la formación y la educación ambiental, así como en el disfrute ordenado de sus valores naturales y culturales. Algunas de estas funciones son susceptibles de plantearse como actividades turístico-recreativas.

residenciales. No obstante estas fuertes modificaciones, la orografía marca fuertemente el paisaje con elevaciones serranas, vegas y llanuras costeras.

La Infraestructura Verde propuesta para el término municipal de Peñíscola está constituida por los siguientes elementos:

A. AREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES.

Peñíscola conserva áreas naturales que, por presentar altos valores en la geomorfología, fauna o flora, se encuentran protegidas por la legislación, contando con planes de conservación y regulación de usos permitidos y prohibidos.

A.1. SIERRA DE IRTA

La Sierra de Irtá está situada al Nordeste de la provincia de Castellón, entre Peñíscola y Alcossebre. Constituye el último gran tramo no urbanizado de la costa de la comunidad valenciana lo que acentúa su relevancia ambiental. Dentro del término municipal, la Sierra de Irtá se encuentra en contacto directo con el mar siendo por este erosionada generando acantilados costeros. En efecto, en las inmediaciones de la Torre Badum se encuentran los mayores acantilados del litoral de Castellón. La belleza de la Sierra se ve aumentada por la presencia de pequeñas calas como la del Pla de Pebret o la Cala del Volante. La litología es calcárea y se encuentra fuertemente plegada y fracturada por numerosas fallas. La altitud máxima de esta Sierra es de 573 m en el pico de Campanilles. La zona está afectada por una extensa problemática: aperturas de pistas, urbanizaciones masivas en áreas circundantes, afecciones a los acuíferos, pérdida de biodiversidad y modificaciones litorales por actuaciones en la costa.

Sucesivas repoblaciones han cambiado la cubierta vegetal al dar predominio al pinar, que hoy determina las texturas y el color de la Sierra. Su disposición subparalela con respecto a la línea de costa aporta espléndidas vistas panorámicas del sector de la costa meridional de Peñíscola con el fondo escénico del mar Mediterráneo. Posicionados en el interior de la Sierra de Irtá, en su cara Este, el relieve actúa como pantalla visual respecto al resto del territorio. La orografía determina las visuales desde esta posición interior, ofreciendo planos medios y próximos.

Este modelado está determinado por la estratificación y fracturación de las capas calizas, interrumpidas visualmente por las masas forestales de pino carrasco y los matorrales mediterráneos. La tonalidad clara de las calizas junto con la escasez de vegetación, lo escarpado del relieve y la xericidad dominante, genera unas condiciones extremas para la vida, amortiguadas puntualmente por la ligera brisa marina.

Las vistas de los elevados acantilados no se llegan a apreciar desde la Torre Badum, dada su verticalidad. Si resultan visibles desde el Sur, cerca del mar y con la vista puesta al Norte. Desde esta perspectiva se observa como la altura de los acantilados va ascendiendo hasta llegar al punto álgido de esta escarpada costa en la Torre Badum. Entonces si se aprecian los paredones grisáceos salteados por la vegetación fisurícola pródigos en contrastes cromáticos y marcadas líneas.

En dirección Sur el paisaje presenta cambios significativos. El relieve de la Sierra de Irtá se remonta en el interior y no tan próximo a la costa, generándose entre la sierra y el litoral un área de escasa pendiente. La existencia de un mayor desarrollo de los suelos se hace evidente con una mayor diversidad de especies arbóreas y arbustivas adquiriendo mayor porte y densidad. Los suelos aquí desarrollados proporcionan al paisaje un color rojizo de fondo matizado por heterogeneidad que proporciona al suelo la elevada pedregosidad.

La mano del hombre se deja ver en las laderas de la Sierra por los abundantes muretes de piedra, restos de la antigua explotación olivarera y frutícola del monte, cuya finalidad era facilitar el cultivo formando terrazas, disminuir la fuerza erosiva del agua y retener el suelo. El modelado paisajístico generado por estas estructuras, ligeramente arqueadas y perpendiculares al relieve, da como resultado un sin fin de pequeños bancales, a modo de pequeñas terrazas, que surcan horizontalmente la práctica totalidad de la Sierra incrementando el aspecto estriado o estratificado que ya proporcionaban los afloramientos calizos naturales.

Pasada la Torre Badum, los acantilados ya aparecen con menor altura dando lugar a la formación de pequeñas calas repartidas y distribuidas a lo largo de todo el litoral Sur. Las calas más amplias son las formadas en las desembocaduras de los principales arroyos y ramblas provenientes de la Sierra, Argilaga y Prebet, pero toda esta costa está salpicada de pequeñas calas y salientes rocosos. Su forma de media luna permite el acúmulo de gran cantidad de cantos altamente seleccionados en tamaño

y forma, cantos de color blanquecino y textura rugosa continuamente batidos por las olas. La granulometría se distribuye desde la parte más interna hacia el mar, primero con arena fina blanca, con abundantes fragmentos de conchas de moluscos, llegando a cantos de gran tamaño que forman un resalte en el perfil costero, consecuencia de la interacción con la dinámica marina para posteriormente disminuir en granulometría y cota.

El Espacio Natural Protegido fue declarado por Decreto 108/2002, de 16 de julio, del Gobierno Valenciano y cuenta Plan de Ordenación de los Recursos Naturales aprobado por Decreto 78/2001, de 2 de abril. La Ley 11/1994, de 27 de Diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, contempla la figura de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) como instrumento específico para una adecuada planificación de dichos recursos, estableciendo en su artículo 32 y siguientes su concepto, contenido y tramitación.

Se considera también como Área Ambientalmente Relevante las estribaciones de Serra Grossa, al Norte del término municipal, y las porciones en continuidad mejor conservadas de la Zona de Influencia del Parque Natural, como ámbitos marcadamente forestales y por sus características naturales en gran medida equivalentes a las del Parque Natural, si bien no se encuentran incluidas en la delimitación de la Zona de Protección del Espacio Natural Protegido.

A.2. EL MARJAL DE PEÑÍSCOLA.

Este importante humedal litoral, de aproximadamente 130 Has, y situado íntegramente en el municipio de Peñíscola se encuentra en situación crítica debido a los numerosos proyectos urbanísticos, turísticos, infraestructurales y a la presión de los cultivos hortofrutícolas. Su relevancia ambiental es manifiesta: cuenta con las mayores poblaciones naturales mundiales de dos especies de peces en peligro de extinción, el fartet *Aphanius iberus* y el samaruc Valencia hispánica, este último endemismo valenciano. En este marjal se encuentran las mayores poblaciones conocidas del samaruc, pez endémico valenciano considerado como uno de los vertebrados más amenazados del mundo. Cuenta además con una importante representación de flora y fauna propia de los humedales.

Ha sido incluido en el Proyecto de Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana y forma parte de la propuesta valenciana de LIC (Lugares de Importancia Comunitaria).

A los factores que la amenazan hay que añadir la falta de vigilancia específica, limitada a la guardería forestal dependiente de la Consejería de Medio Ambiente. Entre las agresiones más importantes a estos hábitat se encuentra la amenaza de incendios forestales, contaminación de las aguas y las construcciones viales, caso de la carretera interior de Peñíscola- Peñíscola.

A.3. MICRORRESERVAS DE FLORA

A través del Decreto 218/1994, de 17 de octubre, del Gobierno Valenciano, se creó la figura de protección de especies amenazadas denominada microrreserva. Se definen como microrreservas aquellas parcelas de terreno natural de menos de 20 Has. de superficie que contengan una elevada concentración de plantas raras, endémicas, amenazadas o de elevado interés científico. Así la Orden de 6 de noviembre de 2000, de la Consejería de Medio Ambiente, declara 22 microrreservas vegetales en la provincia de Castellón, entre las cuáles se encuentran dos en el municipio de Peñíscola, la Microreserva Cala Argilaga, con una superficie aproximada de 1,267 Has., y la Microreserva Torre Badum de 0,34 Has.

A.4. LITORAL DE PEÑÍSCOLA

Más de ocho kilómetros de finas y doradas arenas conforman la línea de costa de Peñíscola entre las que se encuentran 10 playas y 7 calas, elementos que actúan como uno de los principales atractivos turísticos de la localidad. Muchas de estas playas y calas constituyen áreas que contienen formaciones vegetales de gran valor ecológico. Entre las playas más importantes se encuentran la del Norte y la del Sur, la de Balseta, del Pebret, El Russo, de Irta, de Santa Lucía y Torrenova. Muchas presentan formaciones vegetales relevantes encontrándose muchas de ellas incluidas dentro de Espacios Naturales Protegidos.

Las calas ubicadas al pie de la Sierra de Irta, basan su relevancia ambiental en su escasa dimensión y notable aislamiento, hecho que ha favorecido su estado de conservación. Tres de las siete calas existentes tienen reconocida su riqueza natural con su incorporación en el Parque Natural Sierra de Irta. Se trata de las Calas del Moro, Volante y Badum.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



La incorporación de un activo ambiental como el Marjal de Peñíscola redundaría en el enriquecimiento de la oferta turística de Peñíscola al completar el binomio "sol y playa" con otros elementos de atracción, vinculados con el ocio activo.

A.5. RESERVA MARINA DE IRTA

En la zona marina al Sur del litoral de Peñíscola, se ha declarado una reserva integral que abarca desde Cala Volante a Cala Mundana, llegando hasta el nivel de profundidad de - 20 m, dada la notable riqueza marina que acoge, contando con praderas de *Posidonia oceánica* junto a zonas rocosas con el escaso dátil de mar *Lithophaga lithophaga* y arrecifes de verméticos. Las principales amenazas de estas áreas son las regeneraciones de playas, en la que se extraen áridos de sus fondos marinos y las alteraciones en la dinámica marina por la construcción de espigones y puertos deportivos, incidiendo negativamente sobre la riqueza marina de la reserva integral. No obstante esta figura de protección, la relevancia ambiental del medio marino peñíscolano se extiende a la totalidad de sus fondos y aguas mediterráneas.

B. CONECTORES TERRITORIALES PRINCIPALES.

Los conectores territoriales pertenecientes a la Infraestructura Verde de Peñíscola se integran en dos grupos diferenciados:

B.1. RAMBLAS

Los cauces fluviales son componentes lineales del medio físico de carácter hídrico. Esta característica los convierte en pasillos o corredores ecológicos estrechos pero por los que se pueden recorrer grandes distancias, atravesando diferentes tipos de hábitats. Son vehículos de dispersión para muchas especies, ya sea al ser transportadas por el agua o brindándoles cobijo y alimentos en las comunidades vegetales de sus márgenes o sirviendo como caminos seguros en épocas de estío. Además de este papel de medio de dispersión y comunicación sirven también directamente como hábitats de numerosas especies riparias.

Su papel regulador de la dinámica litoral resulta fundamental. Las aportaciones de áridos a las playas por ríos y ramblas constituyen un factor esencial para su existencia, mantenimiento y conservación. La rotura del equilibrio entre las aportaciones de áridos por sus fuentes naturales y las pérdidas originadas por la acción del mar, da como resultado un proceso de erosión y retroceso de la línea de costa, con pérdidas sensibles en la superficie de playas.

B.2. VÍAS PECUARIAS

Examinándolas en su verdadera dimensión las Vías Pecuarias constituyen vitales corredores florísticos y faunísticos que interconectan entre sí espacios naturales. La intercomunicación entre las distintas comunidades además de incrementar las posibilidades de la conservación favorece el intercambio genético de las poblaciones y la biodiversidad. Asimismo, ecosistemas donde han desaparecido determinadas poblaciones pueden ser recolonizadas y regeneradas naturalmente a través de estos pasillos ecológicos.

La pérdida de su antigua función como soporte de la trashumancia, y la falta de una efectiva protección, ha originado la ocupación indiscriminada de algunos de sus tramos por la edificación fuera de control. Sin embargo, las vías pecuarias son un recurso potencial y básico para la gestión sostenible del territorio municipal ya que permiten interconectar espacios ambientalmente valiosos y podrían ser el soporte de un uso recreativo o incluso ecoturístico ordenado del mismo.

Son siete en total las vías pecuarias presentes en el término municipal de Peñíscola (se indica su longitud dentro del municipio):

- Colada de la Cruz, de 15 m de ancho y 3 Km de longitud.
- Colada del Plá de Pichels, de 12 m de anchura y 1 Km de longitud.
- Colada del Camino del Pebret, de 10 m de ancho y 16 Km de longitud.
- Colada entre Términos, de 10 m de anchura y 6 Km de longitud
- Colada del Camino Molines, de 6 m de ancho y 5,5 Km de longitud.
- Colada del Barranco Carreles, de 3 a 8 m de anchura y 6 Km de longitud.
- Colada del Pozo del Moro, de 8 m de anchura y 7 Km de longitud.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Los principales conectores territoriales de la Infraestructura Verde de Peñíscola: Ramblas, Vías Pecuarias, caminos rurales en la zona de huertas y la red de senderos de la Sierra de Irtá.

La primera Clasificación fue realizada mediante Orden de 27 de septiembre de 1972. La primera Modificación (ampliación) fue emitida por la Consejería de Agricultura y Pesca el 21 de mayo de 1987.

De las vías pecuarias existentes en el término Municipal de Peñíscola, sólo dos se encuentran deslindadas: la Colada del Plá Pichels aprobada el 18 de marzo de 1986 con 1 Km y la Colada del Camino del Pebret, deslindada en el año 1981 y aprobada el 27 de febrero de 1982 con un recorrido total de 16 Km.

La red de vías pecuarias se complementa con la identificación de una serie de caminos rurales cuyo protagonismo proviene de su aptitud para configurar una red mallada de conectores territoriales que incremente las capacidades de accesibilidad al territorio desde modos no motorizados, relacionando entre sí el sistema de ramblas, la Sierra de Irta, la zona de Huertas de la Playa Norte, el Marjal de Peñíscola, el Litoral y los principales elementos pertenecientes a la Red primaria de Espacios Libres. Entre estos caminos destaca la Red de Senderos de la Sierra de Irta.

C. EL SISTEMA TERRITORIAL DE PROTECCIÓN.

C.1. YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS Y ELEMENTOS CULTURALES

Por su situación geográfica, Peñíscola ha constituido un lugar estratégico en el mediterráneo siendo asentamiento de numerosas civilizaciones mediterráneas: fenicia, cartaginesa, romana, bizantina y árabe.

Ocupada en la Alta Edad Media por los musulmanes, fue después reconquistada por el rey Jaime I, incorporando el municipio al Reino de Aragón en 1233. En el siglo XIV las órdenes del Temple y de Montesa se apropiaron del municipio. Los Caballeros Templarios se asentaron en el tómbolo y entre los años 1294 y 1307 fue construido el castillo, siendo sus promotores el rey Berenguer de Cardona y el Rey Arnaldo de Banvuls. Esta fortificación templaria es de las mejor conservadas del mundo. En el siglo XV el antipapa Benedicto XIII, más conocido como Papa Luna, hizo del Castillo de Peñíscola su residencia particular, encontrándose su enterramiento en la basílica papal del castillo. Ha sido catalogado como Monumento Histórico-Artístico de la Nación, distinción

otorgada en 1922. Cuenta con la declaración de Conjunto Histórico-Artístico desde 1972 debido al alto valor e interés cultural de sus monumentos.

De los yacimientos encontrados en Peñíscola destacan los existentes en las calles General Aranda, nº 3 esq y González Granda, nº 2 y 4, yacimientos en el Castillo de Peñíscola, en la Muralla del Manantial, la Muralla de Peñíscola, y en la Torre Badum.

En el municipio existen inmuebles y monumentos que han sido declarados Bienes de Interés Cultural (BIC), como el Castillo Palacio de Peñíscola, la Torre Nova ubicada en la Cala Argilaga y el Torreón de Badum en el Cabo de Irta.

C.2. PROTECCIÓN AGRÍCOLA: LAS HUERTAS DE PLAYA NORTE.

Los suelos muy fértiles en la vega aluvial al Norte de Peñíscola junto a la presencia de un acuífero superficial, dan como consecuencia que el sector septentrional de Peñíscola se dedique a una huerta altamente productiva, constituyendo uno de los pilares básicos de la economía del municipio. En esta huerta se aplican diferentes cultivos, entre los que predominan las hortalizas, con la alcachofa como producto rey, cultivada con profusión en toda la vega del Baix Maestrat. También son de gran importancia las grandes y extensas explotaciones de cítricos, principalmente naranja, en el interior del territorio donde las dimensiones del parcelario favorecen su cultivo, destinándose a las variedades Clementina de Nules, Valencia late y Naval late. Estas plantaciones requieren grandes aportes hídricos. Desde la antigüedad se han empleado sistemas de riego por inundación, distribuyendo el agua mediante acequias. Hoy los métodos de riego tradicionales están siendo sustituidos por los sistemas de riego localizado (goteo). El abastecimiento de agua se encuentra gestionado por la Comunidad de Regantes de la Pou Cenia. Dispone de un total de cuatro aprovechamientos de captaciones subterráneas para atender la demanda de los socios. La distribución se realiza desde la Estación de Impulsión y Filtrado de las aguas procedente del embalse ubicado en el término municipal de Sant Jordi.

En los últimos tiempos se viene observando un desplazamiento de los cultivos de regadío hacia el Este, en cotas superiores gracias a las mejoras técnicas en las perforaciones subterráneas que consiguen captar agua a mayores profundidades. En las áreas más cercanas a la costa, en donde existe un predominio



La ciudad turística lineal de Playa Norte y el área de Huertas.

Desde una perspectiva del paisaje y del patrimonio con perspectiva territorial, los paisajes productivos son merecedores de una valoración patrimonial. Pese a su emplazamiento sobre entornos que han quedado al margen de la economía urbana, son activados por medio de lo agrario. Gracias a ello consiguen una significación única, unida al lugar y en conexión con el territorio. Una identidad que está en directa conexión con dimensiones patrimoniales, como la agrícola y la gastronómica, que en muchas ocasiones permanecen ocultas.

*Tesis Doctoral: Agricultura en la ciudad. De la Utopía a la conciencia del lugar.
David Arredondo Garrido.*

del microparculario, se observa la tendencia hacia la suburbanización del campo, con la coexistencia de pequeñas viviendas. Gran parte de estos microparcularios cercanos a la costa han abandonado su actividad agrícola como consecuencia de la fuerte presión urbanística derivada del desarrollo turístico del litoral.

La planicie aluvial del tercio Norte del término configura un paisaje altamente modelado por el hombre, cuadrículado con parcelarios de diversos tamaños que forman un mosaico de cultivos. Las grandes infraestructuras lineales seccionan esta vega con disposición Norte-Sur: la Autopista A-7 y la vía férrea Valencia-Barcelona resultan bien visibles desde cotas elevadas del Oeste del municipio y cara Norte de la Sierra de Irta, ya que desde estos puntos se obtienen amplias vistas.

C.3. PROTECCIÓN ANTE LOS RIESGOS DE INUNDABILIDAD.

El Nuevo Plan General de Peñíscola identifica las áreas sometidas a riesgos de inundación en los terrenos adyacentes al sistema de Ramblas, dando cumplimiento a las determinaciones del PATRICOVA y al estudio de inundabilidad realizado por el Ayuntamiento de Peñíscola en el entorno de la Rambla de Alcalá que corrige, sustancialmente, las conclusiones del Plan de Acción Territorial.

C.4. PROTECCIÓN ANTE LOS RIESGOS DE CONURBACIÓN.

La mayor parte de los riesgos de conurbación se encuentran salvaguardados gracias a los suelos protegidos por riesgos de inundabilidad y por su alta capacidad agrícola que limitan con el término municipal de Peñíscola. No obstante, existe un ámbito del término municipal en contacto la Raya del Término que se encuentra clasificado como suelo urbanizable. Atendiendo a la directriz de ordenación establecida por la ETCV en su OBJETO 9 "el Litoral", donde se recomienda promover la desclasificación de los suelo urbanizables "sin programa" localizados en la franja de 500 metros de la ribera del mar se ha entendido pertinente incluirlo en esta categoría de suelo protegido a los efectos de evitar futuras clasificaciones urbanísticas en los mismos que pudieran inducir la activación de procesos de conurbación no deseados. **Con ello se garantiza la discontinuidad de los modelos urbanos de ambos municipios, objetivo territorial de primer nivel para la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.**

C.5. PROTECCIÓN POR RAZONES DE SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y RACIONALIDAD URBANÍSTICA.

Se trata, básicamente, de todo el ámbito territorial localizado al oeste del trazado ferroviario. **El mensaje que se pretende comunicar con esta decisión es la inadecuación de promover crecimientos urbanos que superen el trazado ferroviario, que debería actuar como límite de futuras extensiones de la ciudad favoreciendo, con ello, la conformación de un modelo urbano presidido por los principios de la compacidad y la continuidad. Con ello, además, se corrige el modelo propuesto en la Alternativa 1 del Documento Consultivo del Plan General.**

C.6. PROTECCIÓN DEL LITORAL.

En este supuesto, el Nuevo Plan General de Peñíscola da cumplimiento expreso a las determinaciones de la Directriz 112 de la ETCV, al incluir como suelos estratégicos los suelos no urbanizables que no se han visto sometidos a procesos de ocupación irregular con edificaciones residenciales que se encuentran incluidos en la franja Litoral de 500 metros desde la línea interior de la ribera del mar. La ordenación de estos suelos se regirá por las directrices sobre el Litoral establecidas en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

III.2. LA RECUALIFICACIÓN DE LA PERIFERIA SUBURBANA DE PEÑÍSCOLA: DENSIFICACIÓN Y POLICENTRISMO. URBANISMO TRANSFORMACIONAL FRENTE A URBANISMO EXPANSIVO.

La periferia de Peñíscola se caracteriza por una sucesión de urbanizaciones de baja densidad que conforma un escenario territorial con una acusada sintomatología carencial que, además, se muestra cautivo de las zonas centrales de la ciudad a las que acude obsesivamente- en automóvil privado, por supuesto- para proveerse de los servicios básicos. Es decir, a la problemática interna que presenta este tipo de asentamientos hay que añadir el conjunto de externalidades negativas que proyecta hacia el resto de la ciudad y el territorio- derivadas, principalmente, del incremento exponencial de los desplazamientos en transporte motorizado privado.

Ante este hecho, hay autores- como el catedrático José Fariña Tojo⁹-, que afirman que el verdadero problema al que se enfrentan la rehabilitación y la regeneración urbana actuales no está en los centros históricos, en la ciudad tradicional o en los ensanches continuos de media y alta densidad, sino en los miles y miles de hectáreas de baja densidad urbanizadas de forma fragmentada y que dependen, para su supervivencia, del transporte horizontal de personas, mercancías, energía y alimentos. En estas áreas la urbanización se está comportando de forma perversa. La tendencia a vivir en pequeñas comunidades residenciales, separadas unas de otras, habitadas por personas de parecida categoría económica y social, que van a trabajar a otras zonas de la ciudad dedicados a oficinas o a industrias (o al interior de la ciudad tradicional que se ha convertido en un fragmento más) o a comprar los fines de

semana en grandes hipermercados que, además, están sustituyendo a los espacios públicos tradicionales.

Por ello, promover la transformación urbanística de estos espacios mediante la localización de funciones no residenciales en posiciones cercanas a la vivienda o, a través del ejercicio de una "densificación cualificada" de determinados puntos del territorio como argumento de reequilibrio funcional y diversificación tipológica, es decir, la apuesta por la proximidad funcional y las microcentralidades selectivamente distribuidas, ha de constituirse, sin duda alguna, en un objetivo de ordenación protagonista de los modelos de ciudad a promover en el urbanismo post-crisis.

En conclusión, la ideación de actuaciones de transformación urbanística orientadas a cualificar ámbitos de la ciudad existente que se entienden objetivamente mejorables para fomentar los atributos de la ciudad compacta, continua, diversificada funcionalmente, ambientalmente cualificada y socialmente cohesionada, resulta una estrategia de ordenación imprescindible para emprender en Peñíscola una hoja de ruta orientada hacia la sostenibilidad.

Es más, hoy en día se alzan voces en el seno de la disciplina urbanística que proclaman que la integración urbana y territorial de los asentamientos de baja densidad se constituye en el campo de batalla de la rehabilitación y la regeneración urbana del siglo XXI. Así como la vuelta a los centros urbanos

⁹ Fariña Tojo (2015)



Vista de las Atalayas desde el Conjunto Histórico. A la desnaturalización ambiental ocasionada en el soporte territorial por el modelo de ocupación urbana adoptado desde décadas atrás, provocando la desfiguración sus constantes vitales paisajísticas, hay que unir la desnutrición funcional asociada al predominio de los usos residenciales y la baja densidad vinculada a la hegemonía de la vivienda unifamiliar.

significó la adaptación de la ciudad tradicional al siglo XX, en el momento actual necesitamos reconvertir todos estos territorios de urbanización fragmentada y dispersa en algo distinto que permita una vida digna a sus habitantes.

En palabras de José Fariña, *muchos centros de investigación y los responsables de la planificación en ciudades de todo el mundo están buscando soluciones. La regeneración y la rehabilitación de los centros históricos, de los ensanches tradicionales en la ciudad continua de media y alta densidad, cuentan ya con técnicas, soluciones, experiencias que permiten, si se trabaja con un mínimo de racionalidad, obtener respuestas eficientes, seguras y adecuadas a las necesidades de sus habitantes. Pero todas las áreas de interfase fragmentada que empiezan a plantear ya problemas graves de funcionamiento hay que reconvertirlas en otra cosa. Ese es el verdadero problema al que nos enfrentamos en este siglo que ya lleva más de un década recorrida sin que la sociedad ni la clase política se percaten de su magnitud e importancia.*

El proyecto de reconstrucción de la ciudad consolidada, gestado a lo largo de las últimas décadas, ha mostrado su capacidad para transformar y mantener la ciudad compacta y las tramas urbanas continuas, conservando su atractivo y diversificando los usos. En palabras de Francesc Muñoz, *se trata de un proyecto de tratamiento del tejido urbano basado en la compacidad y en la continuidad a partir de una serie de patrones proyectuales que combinan acertadamente la rehabilitación con la renovación urbana, la política de espacio público y la localización estratégica de actuaciones singulares.*

La pregunta que debemos plantearnos es si este canon de intervención es válido para la transformación de un tipo de urbanización que se caracteriza por la fragmentación y la discontinuidad, por el monofuncionalismo y el monocultivo tipológico de la vivienda unifamiliar, por la ausencia de un espacio público convivencial y por una dotación de equipamientos claramente exigua y precaria, además de, habitualmente, inadecuada a su caracterización social. Urbanizaciones cautivas de las áreas centrales de ciudad a las que acuden recurrente y obsesivamente para aprovisionarse de todos aquellos servicios que no tienen cabida en sus particulares "jardines del edén".

Por otro lado, volvemos a reiterar que la solución de esta problemática territorial no puede ser la "rendición claudicante"; es decir, aceptar sumisamente la espontaneidad autoorganizada, sino promover una metamorfosis cualificada, desarrollando nuevas estrategias de intervención que transformen este territorio en un hábitat razonable.

El objetivo principal de esta escala proyectual es la escenificación de nuevos criterios de producción de espacios residenciales con la finalidad de que cada área de regularización identificada, cada ejercicio de densificación cualificada planteado, cada centralidad periférica seleccionada no sea un barrio más añadido a la mancha urbana sino una propuesta de complejidad de la ciudad existente. Configurar una red de hábitats residenciales integrados.

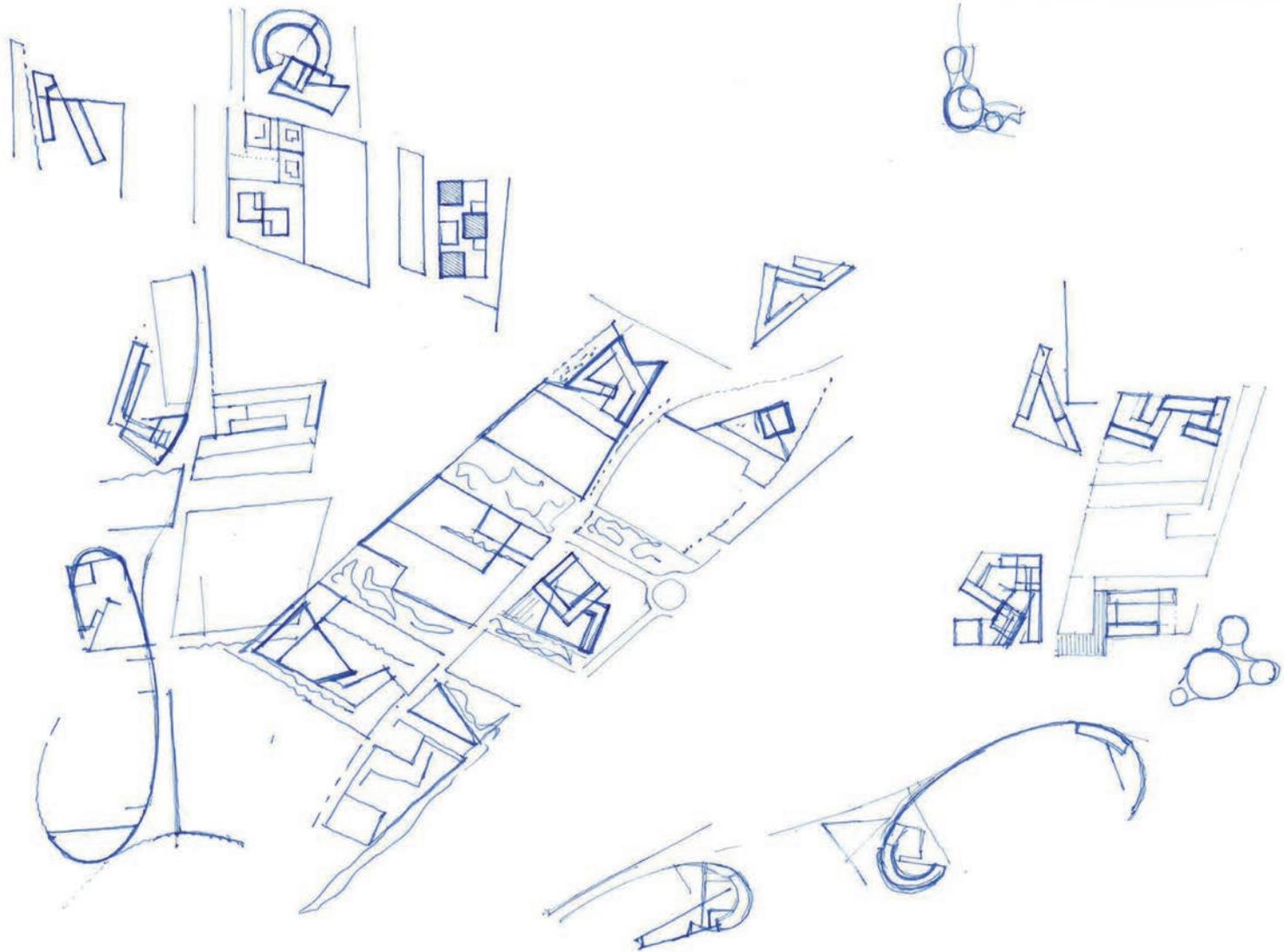
El ya citado Francesc Muñoz, se aventura a sugerir **cuatro estrategias para diseñar intervenciones urbanas adaptadas a las características, necesidades y potencialidades que pueden representar los tejidos residenciales de baja densidad:**

1. **Densificación cualificada**, aprovechando los potenciales de compleción de estas urbanizaciones (existencia de suelos vacantes) al objeto de generar ambientes urbanos más diversos y cohesionados. No se trata, simplemente, de incrementar el volumen edificado.

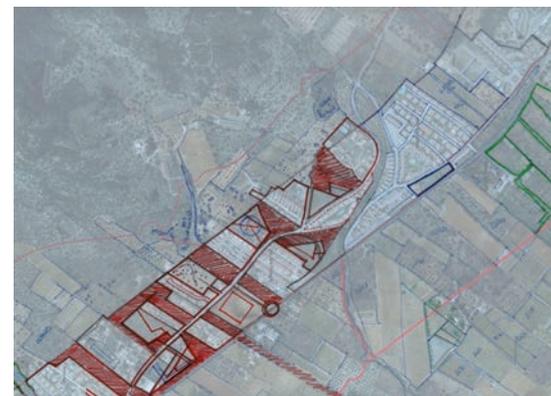
Las reflexiones del arquitecto alemán Thomas Sieverts (Cities without Cities) en relación con esta cuestión son muy reveladoras. Para este autor existen tres tipos de densidad: la material (que remite al volumen edificable en un determinado área), la densidad espacio-visual (concepto anudado a una configuración espacial donde la disposición edificatoria convoca un uso intenso del espacio público) y la densidad social. Pues bien, este autor concluye que la calidad social de un espacio no tiene tanto que ver con la densidad material o absoluta como con la organización espacial. Por ello aboga por incrementos moderados de densidad en la ciudad suburbana, al objeto de posibilitar mayor densidad espacio-visual, con la finalidad de aportar mayor legibilidad al espacio urbano de la baja densidad.

2. **Reformulación tipológica**, promoviendo la introducción de nuevas tipologías edificatorias, no solamente residenciales, que fundamente una transformación de la configuración urbana de estos tejidos residenciales, caracterizados por la excesiva homogeneidad y anomia.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Creación de centralidades urbanas en el crecimiento lineal a lo largo de la CV-141. Bocetos exploratorios de la compleción de las parcelas vacantes mediante la combinación de pasillos territoriales de conexión entre la Sierra de Irta y la zona de huertas y la inserción de "singularidades arquitectónicas" que, además de cualificar funcionalmente este espacio urbano tan necesitado de actividades y servicios de proximidad, contribuyan a dotar de legibilidad a una escena urbana sin atributos identitarios.



El objetivo principal de esta directriz de ordenación ha de ser revertir el monopolio que, en la actualidad, ejerce la tipología de la vivienda unifamiliar, producto residencial que induce un modo de vida extremadamente individualizado, promueve un tejido social de gran homogeneidad y configura un paisaje urbano monótono, anónimo y ausente de referencias e hitos visuales que aporten legibilidad al espacio urbano. Para ello, la densificación selectiva de determinados suelos vacantes y su intensificación cualificada que deviene en la inserción de tipologías edificatorias más intensivas parecen criterios ineludibles.

La contemplación de nuevos prototipos edilicios debe pivotar sobre la hibridación de funciones en contenedores complejos, evitando con ello acudir a la zonificación como único recurso para infiltrar actividades terciarias, dotacionales y de servicios complementarios a los usos habitacionales (viviendas, hoteles y/o apartamentos turísticos). De esta forma se garantizaría la proximidad de estos usos a las unidades de alojamiento -residenciales y turísticas- y se posibilitaría la proyectación de microcentralidades configuradas en nodos y/o ejes e itinerarios cívicos (la CV-141) que actuarían como escenario principal para el desarrollo de los intercambios entre personas consustanciales a todo espacio que se precie de ser adjetivado de urbano.

3. **Centralidades suburbanas**, añadiendo actividades que permitan la emergencia de centralidades de proximidad (microcentralidades) que contribuyan a aumentar la diversidad y complejidad urbanas en la escala local, facilitando al tiempo la integración de unos espacios funcionalmente autistas. Es esencial conseguir una mezcla equilibrada de usos en la periferia de Peñíscola, de manera que las distancias que los residentes-usuarios han de recorrer para satisfacer sus necesidades cotidianas sean lo más reducidas posible. Un objetivo central del proceso de planificación de una ecociudad es lograr la combinación adecuada de edificios residenciales, establecimientos destinados a albergar actividades laborales y equipamientos educativos y de ocio. La mezcla general y equilibrada de usos debe venir acompañada de una distribución espacial adecuada.

En este caso, en la actuaciones previstas en el borde sur del tramo occidental de la CV-141, debe evitarse la implantación generalizada de más viviendas y aprovechar la potencialidad de los vacíos existentes para promover un modelo de alojamiento turístico más equilibrado y competitivo fomentando, para ello, el desarrollo de fórmulas de alojamiento turístico reglado (hoteles y apartamentos).

4. **Intervención integral**, incorporando a la reflexión proyectual cuestiones transversales como la movilidad y la accesibilidad, el paisaje urbano y territorial o la tipología de espacio público adecuada a este tipo de ciudad.

El desarrollo de estas estrategias busca obtener un espacio urbano más complejo y diversificado sin que ello suponga la reproducción de los modelos urbanos del ensanche ortodoxo adherido a la ciudad central. El objetivo, según Francesc Muñoz es "incrementar la profundidad del espacio urbano de la suburbanización". Se trata de un concepto alternativo a los tradicionales de densidad e intensidad, que tiene más que ver con la condición inmaterial de la ciudad reclamada por José Miguel Iribas, aquella que apela a la capacidad de generar intercambios, contactos, relaciones ocasionales y, por tanto, se fundamenta en el "atractivo del espacio colectivo" capaz de crear "significados compartidos" en estos asentamientos.

Esta Estrategia de Ordenación se ha concretado en los vacíos urbanos que ha generado el desarrollo descoordinado y sin planificación de los suelos adyacentes a la carretera CV-141. La ordenación prevista en el Plan General vigente en este espacio se centró en promover su desarrollo urbanístico aprovechando la dotación de accesibilidad que proporciona esta arteria viaria, proponiendo su clasificación directa como suelos urbanos, aun cuando éstos no contengan la caracterización infraestructural y de urbanización precisa para ser considerados como tales. Ello ha provocado el desarrollo de piezas edificatorias en ambos márgenes -especialmente intensa en el margen meridional- de carácter autónomo y autista produciendo un espacio "travestido de urbanidad" sobre el que no está operando la necesaria dialéctica entre el sistema de espacios públicos y sistema de espacios edificables que caracteriza a los hechos urbanos. Este espacio, más que transformado, es un espacio disfrazado, encubierto de una condición pseudourbana claramente forzada, que no presenta los caracteres consustanciales a la naturaleza de los hechos urbanos adecuadamente configurados.

Dos son los proyectos urbanos expresivos de esta estrategia de ordenación:

1. **La creación de una red de microcentralidades en los vacíos urbanos localizados en el borde sur del tramo occidental de la CV-141.** El nuevo contenido habitacional propuesto en estos suelos extremadamente periféricos debe centrarse en incrementar la oferta de alojamientos turísticos reglados. Los objetivos de ordenación prioritarios en estos suelos son:
 - a. Construir relaciones, filtros, interferencias visuales y paisajísticas entre el área de huertas colindante y las primeras estratificaciones de la Sierra de Irta. La presencia escenográfica de estas formaciones naturales en la principal ruta de acceso a la ciudad fortalecerá, sin duda, la componente paisajística del proyecto de ciudad.
 - b. Consideración de la carretera no sólo como un canal de movilidad sino como un itinerario cívico, un eje de centralidad concebido desde la complejidad morfofuncional de sus márgenes, al objeto que pueda desarrollar una misión estructurante y referencial en el nuevo modelo de ciudad.
2. **La densificación cualificada de los vacíos urbanos existentes en las cotas bajas del asentamiento periférico de las Atalayas,** en situaciones cercanas a la CV-141 (tramo carretera de la Estación). En este caso, destaca la creación de una red ambiental que garantice la continuidad -hacia el norte- entre este espacio urbano y el Marjal de Peñíscola, prolongándose hacia el sur hasta enlazar con la orla de espacios libres propuesta en el Ensanche Residencial de Racó Calent (ver apartado III.3 y Proyecto Estratégico en apartado V). Al tiempo, destaca la propuesta de emplazar un suelo dotacional perteneciente a la Red Primaria destinado a un intercambiador de transporte (Estación de Autobuses más aparcamiento disuasorio). Esta pieza se localizaría en la actuación más próxima al Marjal, en el cruce entre la CV-140 y la prolongación del Carrer Pigmalió (ver proyecto estratégico en apartado V).

Los ámbitos estratégicos del territorio aparecen regulados en la Directriz 109 de la ETCV y quedan definidos como aquellos cuyo desarrollo, regeneración o cualificación son prioritarios para el cumplimiento de la ETCV. Acogen usos y actividades que generan impacto ambiental, económico y social positivo, que va más allá de un solo municipio pudiéndose desarrollar en todos ellos actuaciones de iniciativa pública y privada. Establece dos tipologías de Ámbitos Estratégicos: De Cualificación Urbana y de Implantación de Actividades Económicas en el territorio.

Entre los Ámbitos Estratégicos de Cualificación Urbana destacan, en relación con la ordenación de estos vacíos urbanos, las denominadas **Áreas de Intensificación:** áreas residenciales de baja densidad que, por su proximidad a tejidos urbanos compactos o por transformación en primera vivienda, permiten operaciones de incrementos de densidad y/o dotaciones para mejorar su calidad urbana. Sin duda, los proyectos urbanos ideados en desarrollo de esta estrategia de ordenación pueden incluirse en esta tipología de "actuaciones estratégicas" definidas en la ETCV.





Áreas de Intensificación en el Borde Sur del tramo occidental de la CV-141: nuevas centralidades, proximidad funcional, singularización del paisaje urbano y conectividad ambiental Sierra-Huertas.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

Densificación selectiva de la periferia de baja densidad. Sector Atalayas.

Uno de los grandes objetivos de la ordenación propuesta, además de romper la inercia de ocupación de suelos vacantes seguida en este sector periférico en las últimas décadas, caracterizada por la acumulación inconexa de operaciones inmobiliarias de corte exclusivamente residencial -mayoritariamente unifamiliar- mediante la inserción de tipologías edificatorias más intensivas en cohabitación con servicios y dotaciones complementarias, es proporcionar una secuencia ambiental que construya conectividades -hoy inexistentes- entre el Marjal y el área de Racó Calent mediante conectores capilares que se infiltran en la trama urbana de Atalayas.



III.3. CRECIMIENTO EN CONTINUIDAD: ENSANCHES RESIDENCIALES SOSTENIBLES PARA CONSEGUIR UN MODELO DE CIUDAD COMPACTA.

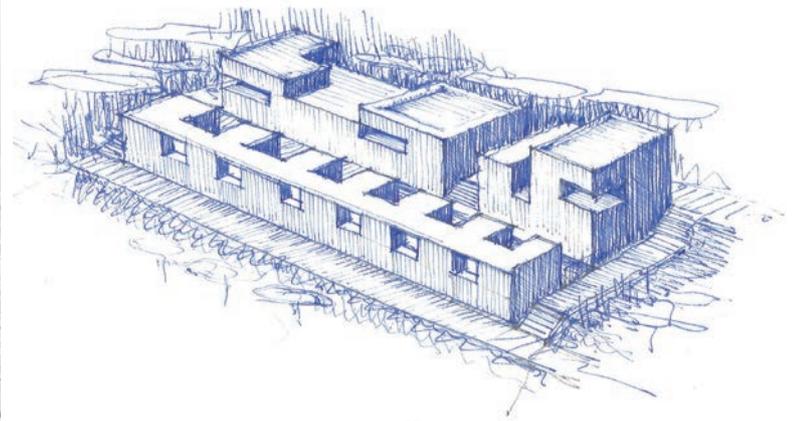
Se han identificado dos zonas de ensanche residencial (sur y norte):

1. **El Ensanche sur se localiza en el área de Racó Calent, clasificada como suelo urbano en el Plan General vigente.** Esta área cuenta con ordenación pormenorizada aprobada definitivamente -resultado de la formulación de un Plan Especial- en la que se contempla un desarrollo exclusivamente residencial y con una clara basculación hacia la vivienda unifamiliar como tipología residencial dominante. El desarrollo urbanístico de este sector se encuentra totalmente paralizado desde hace años y no existe constancia de su reactivación a corto plazo. Por ello, **el nuevo modelo de ciudad expuesto en el presente documento promueve su intensificación funcional incorporando un volumen de usos terciarios de proximidad y una oferta razonable de alojamientos turísticos reglados; todo ello sin incrementar el número de viviendas actualmente contemplado.**
2. **El Ensanche septentrional se desarrolla en suelos actualmente clasificados como urbanizable localizados al oeste del Marjal de Peñíscola en contacto con el suelo urbano desarrollado en el margen septentrional de la CV-141.** Su límite oriental está conformado por la carretera que discurre por el antiguo Camí Vell (CV-140). Se trata de suelos que no se encuentran afectados por riesgos de inundabilidad por lo que se consideran aptos para el crecimiento urbano al fomentar el crecimiento en

continuidad con la ciudad consolidada. Algunos de los objetivos de ordenación más significativos propuestos en esta actuación urbanística son:

- a. La voluntad de conexión con la Infraestructura Verde del territorio responde al objetivo de facilitar el contacto con los ciclos naturales y agrícolas y con la comprensión de los mismos. Tanto la apertura visual y efectiva hacia el Marjal como la creación de senderos peatonales entre el campo y la ciudad así como la presencia de huertos ecológicos buscan potenciar este objetivo.
- b. La inserción de huertos ecológicos aprovechando la presencia de fincas rústicas destinadas a la explotación de árboles frutales se convierte en una de las especificidades de esta actuación. Su integración en la red de espacios libres es uno de los grandes objetivos de la ordenación propuesta. El huerto urbano no debe ser considerado sólo como un lugar de cultivo que favorece el autoconsumo de productos agrícolas, sino como un espacio para el ocio y el tiempo libre, la educación, el encuentro y el intercambio. La agricultura urbana así considerada juega un papel ambiental, económico y social innegable que favorece las relaciones sociales y se integra en los sistemas de espacios verdes urbanos.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Peñíscola . Enero 2017

Estudio tipológico para el modelo de ocupación propuesto en Racó Calent.

Ensanche meridional en Racó Calent.

En este ensanche, que se localiza en suelos clasificados como urbanos en el planeamiento vigente, se propone una modificación sustancial de los criterios de ordenación establecidos en el PRI aprobado definitivamente. El objetivo es, manteniendo una actitud dialogante con la caracterización topográfica del asentamiento, promover la compactación de este espacio urbano, mejorar su funcionalidad mediante la incorporación de alojamientos turísticos y servicios terciarios de proximidad -además de una pieza de la Red Primaria de Equipamientos localizada en las cotas altas del ámbito presidiendo el paisaje urbano resultante- y preservar la conectividad ambiental entre el litoral y las formaciones serranas que conforman el traspais de esta unidad territorial. Para ello, se propone ubicar, en el límite sur del ensanche, un Parque Litoral perteneciente a la Red Primaria de Zonas Verdes y Espacios Libres.

c. Por último significar la importancia que ha de tener la implementación de soluciones que favorezcan la movilidad sostenible y la mejora ambiental del espacio público. En este sentido resulta interesante investigar soluciones de aparcamiento público fuera de la calle ya que el vehículo aparcado en la vía pública se ha convertido en el fondo paisajístico del espacio público. Para ello sería conveniente profundizar en la posibilidad de hibridar funcionalmente los equipamientos incorporando programas funcionales complejos que podría incorporar aparcamientos públicos junto a dotaciones socio-comunitarias, culturales o deportivas de proximidad.

Esta actuación podría ser considerada un ámbito estratégico de cualificación urbana, entre los definidos en la Directriz 109 de la ETCV. En concreto cumple con los requerimientos y especificaciones para ser estimada como un Área de Nueva Centralidad ya que se trata de un suelo dotado de buena accesibilidad (CV-140 y Cv-141) de escala supramunicipal y facilidad de integración en los tejidos urbanos preexistentes, siendo idóneo para albergar equipamientos determinantes para la definición de la red primaria dotacional, así como actividades económicas de gran atracción urbana (creación de un centro cívico para el espacio turístico de Playa Norte).

El proyecto urbano propuesto en ambos ensanches no quiere ser un barrio más añadido a la mancha urbana sino una propuesta de complejidad de la ciudad existente. Es decir, un modelo de microciudad colaborativa con la ciudad existente; un ecodistrito que se concibe como un conjunto de microbarrios. **Un nuevo espacio urbano complejo y diversificado que consiga construir un adecuado ensamblamiento con la ciudad consolidada.**

El ecodistrito propuesto en ambos ensanches se basa en los siguientes principios y estrategias de base ecológica:

a. **Compacidad-Diversidad:** promoviendo tejidos urbanos mixtos que favorezcan la integración de la actividad productiva, de servicios y de innovación y desarrollo en aras a incrementar la autocontención de la movilidad y evitar desplazamientos innecesarios.

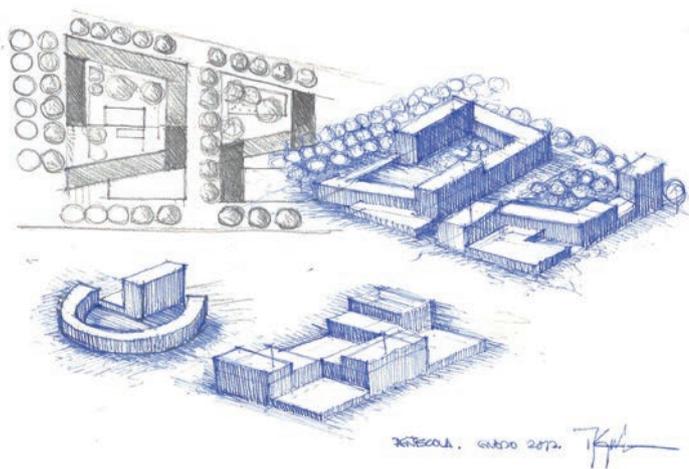
- b. **Complejidad-Calidad** a partir de la diversidad urbana de usos, de tipologías y morfologías del hábitat.
- c. **Eficiencia-Factibilidad** del conjunto habitacional mediante la eficiencia energética y la previsión de un modelo gestionable ambiental y económicamente.
- d. **Cohesión Social-Integración** mediante una buena dotación de equipamientos y servicios básicos, un buen acceso a la vivienda y un cuidado especial del espacio público como pieza básica de urbanidad que es accesible, seguro y potenciador de todos sus usos y funciones.
- e. **Autocontención en la movilidad interna y externa** a través de la movilidad intermodal, un nuevo escenario estratégico para la accesibilidad urbano-territorial donde han de alcanzar protagonismo los modos no motorizados y el transporte público.
- f. **Un modelo que propone la sostenibilidad ambiental de los nuevos desarrollos urbanos sobre la base de una nueva célula: la supermanzana que integra habitabilidad, actividad y movilidad.**

La supermanzana se configura como nueva unidad funcional de ordenación y de organización urbana: menos infraestructura, más espacio para los ciudadanos que pueden desarrollar todas las funciones que les brinda el espacio público como el juego, la fiesta, la estancia, el intercambio económico y los movimientos a pie. Con las supermanzanas se libera la mayor parte del espacio público que hoy suele ocupar el vehículo de paso, para que el ciudadano recupere su carta de naturaleza y deje de ser únicamente peatón (un medio de transporte).

- g. **Desarrollo de una propuesta residencial de calidad: Los Hábitats Integrados.**

El desarrollo del concepto de Hábitat Integrado corresponde al sociólogo José Miguel Iribas. Por tal se entiende una operación residencial de tamaño significativo, que se asienta en áreas periféricas de la ciudad y que contiene importantes ofertas de vivienda a precio asequible. Su localización, como el caso que nos ocupa, debe obedecer a criterios de orden territorial y, por lo tanto, tiene contenidos estratégicos.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Ensanche Norte.

Este crecimiento urbano se desarrolla en continuidad con la ciudad consolidada y se ubica al oeste del Marjal en contacto con la CV-140 (Camí Vell). Esta operación está llamada a dar cobertura a un ensanche residencial destinado a vivienda principal o permanente (934 viviendas) de media densidad (35/40 viviendas por hectárea). Los objetivos de ordenación cumplen las directrices establecidas por la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana para los crecimientos urbanísticos localizados en la franja litoral de 1000 metros. En este sentido, destaca el predominio de la directriz perpendicular al litoral en la trama urbana propuesta, cuya manifestación protagonista es la de red de pasillos verdes que garantizan la conectividad ambiental del Marjal con el área de huertas. La actuación contribuye a dotar a la ciudad de una Red Primaria de Espacios Libres que, a modo de orla ambiental, ejerce una función protectora que articula la transición entre el borde urbano resultante y el Marjal de Peñíscola.

Son espacios mayoritariamente residenciales pero contienen todos los equipamientos y espacios productivos complementarios necesarios para garantizar la autonomía funcional y la vitalidad urbana. Los Hábitats Integrados representan oportunidades para experimentar un buen urbanismo que, como nos transmiten numerosos autores, es más barato, a corto y largo plazo, que el convencional.

- h. **Favorecer la adopción de tejidos residenciales innovadores caracterizados por la textura tipológica y la incorporación de la dimensión paisajística como principales argumentos de ordenación.**

El efecto combinado de las densidades medias propuestas en ambos Ensanches junto con el empleo preferente de tipologías colectivas para la materialización de la vivienda protegida, va a favorecer la adopción de modelos urbanos que huyan del monocultivo de la vivienda unifamiliar, y proporciona los argumentos precisos para desarrollar ordenaciones pormenorizadas que apuesten por la construcción de un tejido urbano diverso, ambientalmente cualificado y formalmente significativo y legible, fundamentado en el diálogo con el paisaje natural- dada la importante proporción de espacios libres a contemplar- y abierto a experimentaciones que enriquezcan la imagen urbana resultante contrarrestando la clásica monotonía que presentan los espacios periféricos en Peñíscola.

- i. **Conformar áreas de centralidad urbana de carácter primario.** Se persigue obtener dos cluster de actividad: flexibilidad funcional y aglomeración de actividades. La autocontención es un objetivo principal, dotando a ambos ensanches de una importante carga de vitalidad urbana, reduciendo el uso del vehículo privado como consecuencia de la descentralización de actividades a la que debe contribuir decisivamente.
- j. **Contribuir a la creación de una red primaria de espacios libres que garantice la conectividad ecológica entre los diferentes elementos de la Infraestructura Verde del Territorio (Sierra de Irta, Huertas de la zona norte, Marjal de Peñíscola y frente Litoral) y entre éstos y la red de espacios libres y zonas verdes urbanas.** Al tiempo, esta nueva red primaria coadyuva a resolver los déficits históricos que, en esta cuestión, presenta Peñíscola (ver apartado II.2.2. "parques litorales").

Se trata, pues, de impulsar actuaciones urbanísticas inspiradas por el principio de la compacidad urbana, medioambientalmente sensibles, que garanticen la variedad y diversidad típicas de lo urbano, consideren los espacios libres y los equipamientos como los referentes claves para articular la propuesta urbanística y reduzcan la presencia del automóvil buscando la máxima seguridad, tanto la del tráfico como la ciudadana.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN



Imágenes orientativas del Proyecto Territorial Estratégico de vocación turística propuesto para Peñíscola.

III.4. LA RECUALIFICACIÓN DE PEÑÍSCOLA COMO PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DEL ÁREA FUNCIONAL DE ELS PORTS-BAIX MAESTRAT: UN PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO PARA IMPULSAR UN TURISMO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO.

La reestructuración de destinos turísticos maduros, como Peñíscola, necesita, ineludiblemente, el compromiso social de los agentes actuantes para dar solución a los siguientes aspectos:

1. Control de nuevas plazas.
2. Reordenación de las áreas saturadas y degradadas.
3. La recuperación y protección el entorno y mejoras ambientales.
4. La construcción de infraestructuras y equipamientos.
5. Una definición de nuevas pautas de ordenación en el modelo urbano.
6. La diversificación del producto.

La reestructuración debe, además, superar determinadas inercias promocionales centradas en la obtención de plusvalías en los procesos de transformación del suelo, más que en la rentabilización de los servicios turísticos. Asimismo otras inercias a vencer son:

- a) El grado de deterioro ambiental y funcional que presentan determinados espacios.

- b) Los diseños edificatorios inapropiados, anacronismos figurativos.

- c) La confusión entre resultados del crecimiento a corto plazo y la posibilidad de mantener el ritmo de expansión de la urbanización de forma sostenida.

Estas inercias permiten hablar, hoy en día de coexistencia contradictoria, en un mismo destino turístico, entre la pervivencia de prácticas asociadas a la masificación de la actividad y actuaciones más representativas de etapas posfordistas.

Estudios recientes¹⁰ revelan la situación de declive del turismo del litoral mediterráneo circunstancia que no ha trascendido con la suficiente entidad a la opinión pública por cuanto ha padecido una suerte de ilusión por la afluencia de turista, relacionada con la propia idiosincrasia del modelo predominante, basado en altos volúmenes de demanda con márgenes unitarios reducidos y, en estos últimos años, decrecientes. Así, pese al aumento nominal del número de turistas, el total de sus pernoctaciones en alojamientos (reglados y no reglados) ha descendido desde los 843,3 millones que registraba en el año 2001 a los 839,2 del año 2008 y a 802 del 2009. Al tiempo se ha producido una caída del gasto medio diario real desde los 65,8 euros del año 2001 a los 62,7 euros de 2008, sin contar con el fuerte descenso registrado en 2009 hasta los 59,7 euros.

¹⁰ Perelli del Amo (2012) p: 40 y ss.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

El Proyecto Territorial Estratégico propuesto para Peñíscola cumple con los requerimientos establecidos para este tipo de actuaciones en la Directriz 114 de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Así, contra la tendencia marcada en épocas recientes -donde la disposición en discontinuidad con los núcleos de población era el protocolo de actuación más recurrente para este tipo de operaciones-, la localización propuesta se desarrolla en continuidad con el Ensanche Norte propuesto contribuyendo, por tanto, a configurar un modelo de ciudad compacto que evite dispersiones innecesarias. Como puede observarse en el boceto adjunto, la ordenación plantea desvincular espacialmente la instalación deportiva de la oferta alojativa complementaria que, por tanto, se concibe como una extensión en continuidad con el Ensanche residencial adyacente. De esta forma, se garantiza la calidad de la oferta deportiva al objeto de que se constituya en un reclamo turístico atractivo para una demanda turística que, por su caracterización, debe coadyuvar a fortalecer la competitividad económica de uno de los destinos turísticos más importantes de la Comunidad Valenciana. Para reforzar este objetivo, la oferta de alojamiento propuesta se centra en aportar un volumen significativo de plazas en establecimientos específicamente turísticos (hoteles y apartamentos) evitando incrementar la oferta de segunda residencia mitigando el dominio aplastante que, en la actualidad, ejerce ésta.



La caída total de ingresos fruto de esta preocupante tendencia que se desarrolla de 2001 a 2008 se ha producido en un contexto donde la oferta alojativa turística no ha dejado de crecer, con la consiguiente reducción de la eficiencia en el uso de la capacidad instalada. Las expectativas de altas rentabilidades inmobiliarias asociadas al incremento de los precios de la vivienda -la conocida exuberancia de crédito, y una preferencia por disfrutar de lugares cálidos por parte de los grupos de población española y europea próximos o ya en la edad de jubilación dispararon en este periodo la construcción de viviendas de uso turístico. Este proceso atrajo la inversión de grupos hoteleros y fundamentalmente de promotores inmobiliario hacia la construcción de nuevos alojamientos reglados, principalmente hoteles.

Esta paradójica evolución entre una demanda turística a la baja y un exorbitado crecimiento de la oferta ha provocada que en 2008 -año de inicio de la crisis económica- se cerrara con un nivel de ocupación medio del conjunto de la planta alojativa turística en estas zonas el litoral del 15,2% lo que equivale a menos de dos meses al año de utilización, habiéndose reducido en 2,5 puntos, desde el 17,6% que registraba en 2001.

Los destinos maduros de litoral, como Peñíscola, se ven sometidos al círculo vicioso derivado de los bajos niveles de ingresos que obtienen por los problemas de congestión urbanística, madurez de sus instalaciones turísticas, deterioro de los espacios públicos y sus recursos naturales, que provocan la atracción de un turista con cada vez menor capacidad de gasto.

El indicador estadístico de "ingresos por habitación disponible" (RevPAR) presenta un valor especialmente bajo en los hoteles del mediterráneo español -alrededor de 40 euros-. Peñíscola se encuentra en la situación de municipios turísticos del litoral que mantienen sus niveles de RevPAR en "valores de saldo": 37,3 euros en 2008, incrementándose hasta 39,9 euros en 2011, cifras alejadas del promedio nacional (49,7 euros en 2011) frente a los valores - por encima de los 60-65 euros- que presentan aquellos municipios que han recalificado su oferta actual y/o la han aumentado con alojamientos reglados de mayor categoría.

Ante esta evidencia, la reconversión de las zonas maduras del litoral -como Peñíscola- supone un reto inaplazable. Está en juego revertir una tendencia de pérdida continua de

competitividad del sector turístico y generar un nuevo ciclo de prosperidad sostenible.

Entre los axiomas en los que se debe sustentar la apuesta por la reestructuración adquiere un especial protagonismo, para el caso de Peñíscola la "diferenciación y diversificación del producto" articulado a través de dos ejes de intervención:

1. La valoración de los recursos singulares de un destino turístico de forma que la diferenciación de la oferta local se presenta como argumento de las nuevas estrategias.

El retorno al territorio como principio de ordenación es una de las pautas cono mayor repercusión e incidencia en la cualificación de la oferta. Existen numerosos ejemplos en el escenario turístico español de municipios que han apostado por esta directriz.

2. La eclosión de nuevas motivaciones en los consumidores deviene en la inserción de nuevos elementos añadidos a la fórmula general de sol y playa, con idea de diversificar las ofertas rutinarias. La búsqueda de nuevos elementos se ha de sustentar en el aprovechamiento de recursos locales insuficientemente valorados, entre los que suelen destacar:

a) Los productos derivados de la valorización del patrimonio cultural y natural: itinerarios, visitas histórico-culturales y las relacionadas con el disfrute de la naturaleza. En este sentido, en el caso de Peñíscola adquieren especial significación el Conjunto Histórico y el Parque Natural de la Sierra de Irta.

b) Dotación de oferta complementaria centrada en la recreación del ocio y el recreo. La oferta más recurrentemente establecida es la construcción de grandes complejos náutico-deportivos y campos de golf. Se trata, sin duda, de ofertas que tratan de captar la demanda más cualificada y desestacionalizadora. Sin embargo suelen presentar un problema: la acumulación (la Costa del Sol en este sentido es un territorio paradigmático) de este tipo de equipamientos a lo largo del litoral que, en la mayor parte de los casos, no dejan de ser operaciones inmobiliarias encubiertas. Es preciso aplicar el principio de cualificación integrada para la localización e ideación de este tipo de ofertas complementarias con la finalidad

que coadyuven a construir un nuevo modelo urbano-territorial.

El turismo de golf constituye un segmento que presenta a priori un componente estacional muy adecuado para reducir los desequilibrios en la distribución anual de los flujos turísticos, a lo que hay que añadir la alta capacidad de gasto que se supone a este tipo de turistas, lo cual lo convierte en un segmento turístico que puede ser considerado como estratégico en cualquier política turística destinada a reducir la estacionalidad del destino.

La Exposición de Motivos de la Ley 9/2006, de 5 de diciembre de 2006, reguladora de Campos de Golf en la Comunidad Valenciana indica que *el golf, como práctica deportiva, ha experimentado un importante proceso de crecimiento en los últimos años, convirtiéndose en uno de los deportes más practicados, tanto por los valencianos como por el gran número de visitantes que recibe la Comunidad Valenciana, ya que por sus especiales características se adapta perfectamente a cualquier edad y condición física, satisfaciendo las crecientes demandas de ocio y salud de las sociedades avanzadas. Ambientalmente, el golf, por su gran extensión y capacidad de adaptación al medio, puede y debe constituir un instrumento que contribuya a la preservación y mejora de los valores ambientales y paisajísticos del territorio, tanto del lugar donde se ubica como de su entorno, en especial de las zonas degradadas. Desde el punto de vista económico, el golf es una actividad que puede representar un segmento específico del sector turístico que complementa las ofertas tradicionales e introduce un elemento de cualificación de las mismas. Por otro lado, el impacto social que produce se traduce en un aumento neto del empleo con una fuerte componente local que implica mayores oportunidades para los territorios donde se ubican los campos de golf.*

Junto a la deportiva, es destacable la dimensión turística de esta oferta deportiva, que en la Comunidad Autónoma adquiere una relevancia indudable en un sector económico considerado estratégico. Efectivamente, resulta innegable la

potencialidad del golf para cualificar y desestacionalizar la oferta turística, así como para servir de atractivo de un turismo específico y de generación de valor en la marca de los destinos. De ello se derivan, asimismo, notables efectos positivos en la dinamización y diversificación de la actividad económica y en la calidad del empleo de las zonas donde se implantan este tipo de instalaciones.

Precisamente, por su capacidad para aunar la potenciación de un segmento turístico alternativo al "sol y playa" -y movilizador de un perfil de usuario con alto nivel adquisitivo- con el mantenimiento de la pujanza inmobiliaria, la asociación "siamesa" entre Campos de Golf y urbanizaciones residenciales adquirió un rango estelar en la mayor parte de los destinos turísticos¹¹-especialmente, aunque no solamente, los del litoral- y eclosionaron en los instrumentos de planeamiento urbanístico con una efervescencia inusitada e imprevista (en este sentido, la Costa del Sol andaluza resulta un ejemplo paradigmático hasta el punto que, desde hace algún tiempo, comienza a ser denominada en determinados mentideros turísticos la "Costa del Golf")

No obstante, la implantación de Campos de Golf no sólo debe responder a la importancia deportiva, turística o económica del fenómeno, sino que también atiende a sus dimensiones medioambientales o urbanísticas que se proponen encauzar de forma positiva, compatibilizando la promoción del golf como nuevo eje de desarrollo deportivo y turístico con la preservación del patrimonio natural, la reducción de impactos territoriales o medioambientales y, cuando lo posibiliten los ámbitos de implantación, con la mejora y regeneración de los entornos naturales. Así pues, es imprescindible fomentar la mejora y el respeto al medio natural, la restauración y protección del paisaje, el uso de suelos o zonas degradadas, la utilización de sistemas de gestión medioambiental eficaces, el uso de energías renovables y la minimización de la contaminación y de las emisiones, compaginándose todo ello con un escrupuloso respeto a las normas y principios de protección del suelo, de ordenación territorial y urbanística y de la salud pública.

¹¹ El turismo de golf goza de momento de una salud incuestionable en el conjunto de España. España es el líder europeo con una cuota de mercado del 40% en este segmento. Andalucía se erige como el primer destino, con 106 campos (un 23% de la oferta) y con una demanda que en 2011 se cifró en 425.000 turistas (Consejería de Turismo y Comercio, 2012). El perfil socioeconómico del turista de golf (elevado gasto medio diario, actividades complementarias, desestacionalizador de la demanda, estancia media, grado de fidelización con el producto) sitúa -o debería situar- a este segmento como uno de los principales objetivos de la política turística. La calidad de la oferta -el conjunto de los campos de golf- es el parámetro más importante a la hora de decidir el destino (Golf Business Community, 2012). Resulta crucial para el futuro no mermar la calidad de las instalaciones, desde el diseño de la instalación hasta su gestión posterior. El principal problema de este reto radica precisamente en el otro pilar del golf español y andaluz, que es su capacidad de atraer inversiones inmobiliarias con sus respectivas lógicas sectoriales y territoriales. Fernández Tabales y Villar Lama (2013) p-364.

En conclusión, resulta evidente que el golf, bien regulado y ordenado, puede adquirir un carácter dinamizador y diversificador de la actividad económica. Y este es, precisamente, el principal objetivo de la Ley valenciana: regular la definición precisa del concepto de Campo de Golf estableciendo una distinción rigurosa entre los usos que forman parte de la instalación deportiva, los usos complementarios y compatibles que pueden acompañarla para desarrollar estrategias turísticas de calidad y aquellos que han de ser considerados incompatibles por su negatividad territorial, medioambiental y turística, entre los que se encuentran los usos residenciales.

Esta decisión impacta en la línea de flotación de la estrategia de ordenación recurrentemente adoptada años atrás, donde los desarrollos urbanísticos que contemplan la presencia conjunta de Campos de Golf con urbanizaciones turístico-residenciales eran, sin lugar a dudas, el producto estrella, permanentemente reclamado tanto por los municipios- como "reclamo" para la atracción de un "teórico" turismo de calidad- como por el sector promotor al objeto de desarrollar una oferta de "segunda vivienda vacacional" para la que el simple anuncio de la presencia del Campo de Golf introducía una importante plusvalía que la hacía irresistible para el mercado inmobiliario- tanto nacional como extranjero.

En desarrollo de la estrategia de ordenación explicitada en la legislación valenciana y atendiendo a las potencialidades conferidas al Turismo Golf tanto en la ETCV como en el Plan de Espacios Turísticos de la Comunidad Valenciana, el nuevo modelo territorial propuesto para Peñíscola incorpora una iniciativa turística que contempla la implantación de esta oferta deportiva, ideada con el objetivo de favorecer el "cambio de ciclo" reclamado desde instancias políticas, institucionales y académicas para este destino turístico.

¹² El trazado del campo conforma la característica esencial para vislumbrar la intención inmobiliaria del promotor. El abanico de posibilidades oscila desde las opciones que tienden a primar el desarrollo del juego hasta las variantes que son más beneficiosas desde el punto de vista residencial. Los modelos que han primado en Andalucía tienden a optimizar la longitud del perímetro residencial (frontage) y la cantidad de áreas intersticiales. En ocasiones se usa topográficamente el terreno (incluso se abanca) para generar varios niveles desde donde vislumbrar el campo de golf. Fernández Tabales y Villar Lama (2013) p-365.

¹³ Algunos datos relevantes en relación con esta cuestión aportados por Exceltur son:

- a) Cuanto mayor es el peso relativo del alojamiento reglado, mayor es la actividad económica que se consigue en el destino (productividad de 7 a 1).
- b) Cada plaza reglada genera un impacto económico (medidos en términos de Valor Añadido Bruto) igual al generado por 11 plazas residenciales (cada habitación de hotel genera el mismo impacto económico que 3 viviendas de 3 personas y un apartamento para 2 personas).
- c) El alojamiento reglado genera un promedio de 9,5 veces más empleo por cada plaza turística que el alojamiento residencial.
- d) El modelo de alojamiento turístico constituye un mayor articulador de sinergias con la economía local al generar mayor crecimiento económico inducido.
- e) El segmento hotelero y la oferta reglada, salvo excepciones limitadas a urbanizaciones de segunda residencia de tiempo compartido o vinculadas a oferta complementaria desestacionalizadora, ofrecen ocupaciones anuales más interesantes (144 noches/año frente a 48 noches/año).
- f) En general la oferta residencial, con puntuales excepciones, es menos cualificada espacialmente que la oferta de establecimientos turísticos.

Ahora bien, con la finalidad de evitar reproducir protocolos de implantación territorial de estos desarrollos urbanísticos que, a la postre, desnaturalizan la propia oferta deportiva -al concebirla como un adjetivo de su dimensión inmobiliario-residencial- se contemplan los siguientes objetivos y criterios de ordenación:

- a. En primer lugar, impedir que la disposición de los usos complementarios busque la máxima intervisibilidad con el Campo de Golf, lo cual provoca que el diseño de la instalación deportiva esté más orientado al cumplimiento de este criterio que a crear las condiciones óptimas para la práctica deportiva¹².
- b. En segundo lugar, la complementariedad en materia de alojamiento debe orientarse a la implantación de establecimientos turísticos reglados, con especial énfasis en el desarrollo de una oferta hotelera de máxima calidad. La práctica totalidad de las reflexiones expertas en esta materia relacionan la condición turística de un territorio con el protagonismo de las tipologías de alojamientos que presentan específicamente tal condición frente a los residencial-vacacionales.

Parece suficientemente contrastado por la práctica y la doctrina de la planificación de los espacios turísticos que la oferta de alojamiento hotelero induce de manera más firme a la reversión de la estacionalidad, permitiendo abrir campos a segmentos de la demanda que difícilmente tienen cabida en el producto meramente residencial¹³. Así lo avalan estudios económicos comparativos: frente a la coyunturalidad que caracteriza el desarrollo económico de los espacios de segunda residencia, concentrados en el tiempo de materialización de los procesos de urbanización y edificación, el crecimiento económico asociado al modelo hotelero es mucho más sostenido en el tiempo y permite

activar una oferta complementaria en sectores como la hostelería, restauración, comercio y la industria auxiliar que inciden positivamente en la diversificación económica del destino turístico.

Por ello, un objetivo de ordenación principal es **aportar funciones de alojamiento turísticos que equilibren el monocultivo de segunda residencia existente** y coadyuven a incrementar la competitividad económica de este tramo del Litoral de la Comunidad Valenciana. Para ello se considera necesario la materialización de una oferta hotelera importante de cierta calidad (mínimo 4 estrellas) combinada con apartamentos turísticos además de ofrecer la posibilidad de materializar ofertas singulares de complejos residenciales destinados a la tercera edad en los que el uso residencial se vea complementado con otros usos como el asistencial o el sanitario.

Es decir, el objetivo se centra en desarrollar una oferta amplia, diversificada e innovadora de alojamiento turístico reglado más allá de la apuesta exclusiva por los establecimientos hoteleros, abriéndose a la posibilidad de materialización de otras alternativas que permitan ampliar la capacidad de promoción y desarrollo de estos espacios. La apuesta por el hotel ha de ser selectiva y equilibrada. El producto hotelero tiene su cuota de mercado y la superación de la "masa crítica" necesaria puede generar un "efecto boomerang" al desincentivar la puesta en carga de la oferta planificada.

Con esta decisión se apuesta por la materialización de un modelo turístico equilibrado para Peñíscola, donde la oferta de alojamiento turístico debe asumir un protagonismo clave que mitigue la práctica exclusividad que, en la actualidad, está ejerciendo el modelo de segunda residencia.

- c. En tercer lugar, desarrollar una oferta amplia de equipamientos ofreciendo la posibilidad de enriquecer la instalación deportiva con la implantación de otros tipos dotacionales (especial significación adquiere para determinado segmento turístico de contrastada potencialidad en los destinos maduros del litoral la presencia de equipamientos sanitarios o asistenciales).

Estos criterios de ordenación se posicionan a favor de aquellas reflexiones disciplinares que vinculan la competitividad de los espacios turísticos con la combinación funcional entre el alojamiento turístico reglado y las dotaciones, entendiéndose que el argumento principal para la ordenación y el uso social de estas áreas son los servicios y las actividades ofrecidas al turista para el consumo del tiempo de ocio. Una implantación turística no es un barrio tradicional. Sus usuarios proyectan otras pautas de comportamiento centradas en la "recreación del ocio"¹⁴. Es decir, el éxito de los espacios turísticos, es la posibilidad de ofrecer un "consumo de tiempo" prolongado y atractivo a los turistas y eso, según José Miguel Iribas, pasa por la acumulación de "actividades para el intercambio" y por premiar la oferta de alojamiento reglada cuyo usuario suele emplear una proporción importante del tiempo diario fuera de su plaza de alojamiento (especialmente la hotelera)¹⁵.

Este Proyecto Turístico contemplado para Peñíscola da cumplimiento a un conjunto de objetivos de ordenación territorial que se entienden imprescindibles para garantizar el desarrollo de un turismo sostenible y competitivo, entre los que podemos destacar:

1. Dar prioridad a la integración de las nuevas ofertas turísticas en los núcleos urbanos existentes, evitando los procesos de expansión desligados del sistema urbano preexistente. Para ello, se propone una localización en continuidad con el suelo urbano consolidado en los márgenes de la CV-141, en un área que no se encuentra afectada por riesgos de inundabilidad.

Además, la implantación propuesta cumple los criterios paisajísticos para la implantación de nuevas actuaciones en el territorio definidos en la Directriz 52 de la ETCV destacando especialmente:

- a. El respeto por la topografía y la vegetación del lugar, integrando sus elementos más significativos y respetando en cualquier caso sus funciones, como referencias visuales del territorio y espacios de disfrute escenográfico.

¹⁴ El equipamiento y la oferta complementaria se hace especialmente dominante en el espacio turístico, mientras el alojamiento es "el equipamiento del equipamiento". Quero (2004) p-211.

¹⁵ "El turismo es una industria del tiempo y no del espacio". José Miguel Iribas.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

- b. La actuación contribuye a definir adecuadamente los bordes urbanos y espacios de transición entre usos.
- c. La localización prevista para el Campo de Golf promueve la mejora paisajística del principal acceso a la ciudad ofreciendo una secuencia visual de gran atractivo.
2. Esta iniciativa contribuye a la reconversión y recalificación del actual destino turístico de Peñíscola, logrando mayores niveles de diversificación de usos y una mejora sustancial de las condiciones urbanas y ambientales.
3. Al eliminar determinadas expectativas que se mantienen en estado latente (campo de golf en Playa Sur) se favorece la adopción de un modelo de desarrollo menos consuntivo de suelo -al garantizar la preservación del tramo litoral de Peñíscola que aún se encuentra vacante- y de mayor valor añadido (establecimientos reglados de oferta turística), frente a modelos basados exclusivamente en la promoción inmobiliaria y la oferta de segundas residencias.
4. Al salvaguardar la Infraestructura Verde del Territorio se coadyuva a proteger y conservar estrictamente los espacios naturales, los elementos patrimoniales y los valores paisajísticos frente a los procesos de expansión turística, evitando los fenómenos de conurbación con el vecino municipio de Peñíscola.
5. Se compatibiliza el desarrollo turístico con el mantenimiento de actividades primarias del territorio -la agricultura de las huertas del sector norte- entendidas como parte del atractivo turístico.
6. La oferta turística propuesta con este Proyecto atiende a la capacidad de carga del territorio y a las posibilidades reales de acceso a recursos naturales escasos, particularmente hídricos (ver apartado IV).
7. La instalación turística singular del campo de golf, se concibe desde su propio valor añadido en cuanto que instalación especializada de altas prestaciones y servicios, y con total independencia de la promoción inmobiliaria asociada que se localiza desligada del Campo de Golf en continuidad con el Ensanche Residencial Norte antes referenciado y se destina mayoritariamente al desarrollo de

fórmulas de alojamiento reglado (apartamentos turísticos y establecimientos hoteleros).

Según se regula en la Directriz 88 de la ETCV, la planificación municipal y territorial podrá plantear una ocupación de suelo para uso residencial superior al resultante de la aplicación de los preceptos anteriores, siempre que se justifique adecuadamente en uno o varios de los siguientes motivos: a) Cierre de tramas urbanas y racionalidad del crecimiento. b) Previsión de vivienda protegida. c) Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. d) Dotaciones cualificadoras del municipio o ámbito territorial. e) Actuaciones estratégicas definidas como tales en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. f) Procesos urbanísticos de compactación de asentamientos urbanos de baja densidad. g) Otros motivos de interés público.

Ya se ha expuesto en apartados anteriores cómo los proyectos ideados para la densificación y la mejora funcional del tejido suburbano de baja densidad que caracteriza la periferia de Peñíscola podrían entenderse Áreas de Intensificación urbana (Directriz 110 de la ETCV); al igual que el Ensanche Residencial Septentrional podría incluirse en la tipología de Áreas de Nueva Centralidad. Pues bien, **este proyecto de activación de un turismo de calidad que amplíe la base económica del municipio al fomentar el desarrollo de nuevos segmentos turísticos y favorezca el reequilibrio del modelo de alojamiento reduciendo el peso específico que en la actualidad tiene la segunda vivienda vacacional, puede ser considerado, por su escala, alcance y repercusión en la reconversión y regeneración turística de Peñíscola, como un "proyecto territorial estratégico" en los términos regulados en la Directriz 114 de la ETCV, entendiéndose por tal "aquella actuación excepcional de iniciativa pública o privada que, a pesar de no estar prevista en la estrategia territorial, presenta un elevado interés para el desarrollo del territorio dentro del marco de los objetivos, principios directores y criterios de la estrategia territorial"**.

Los proyectos territoriales estratégicos deberán cumplir los siguientes requisitos para poder ser clasificados como tales:

- a) Una dimensión y requerimientos que justifiquen una localización al margen de las pautas establecidas por la planificación urbanística y territorial.
- b) Un impacto supramunicipal positivo y permanente desde el punto de vista económico, ambiental o social.

EL NUEVO MODELO TERRITORIAL: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

- c) Una compatibilidad con los objetivos, principios directores y criterios de la estrategia territorial especialmente por lo que respecta a creación de empleo, generación de valor añadido y cualificación del territorio.
- d) La actuación deberá ser un modelo demostrativo de una óptima integración territorial, ambiental y paisajística en la infraestructura verde del territorio.
- e) En estas actuaciones la vivienda tiene que ser una excepción, si bien se pueden admitir como complemento o por razones de interés público. En cualquier caso debe quedar limitada a un 25 por ciento del total del techo edificable de la actuación.

Se entiende que el Proyecto Turístico previsto en el presente Documento cumple con estos requerimientos. Además, se trata de un proyecto consecuente con las necesidades reales de Peñíscola para el año horizonte de 2.037, toda vez que la oferta alojativa prevista (ver apartados IV y V) responde a las necesidades tendenciales deducidas de la dinámica desarrollada en la última década.

III.5. MODELO DE CIUDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: REINVENTAR EL ESPACIO PÚBLICO PARA UNA CIUDAD MEDITERRÁNEA, COMPACTA Y COMPLEJA.

El espacio público (la calle) es un bien escaso. En muy pocas avenidas caben aceras generosas, carriles para bus y ciclistas, áreas verdes y carriles de circulación con refugios para los peatones entre ambos sentidos de circulación. Así, en muchas calles resulta necesario agrupar los diferentes usos en espacios compartidos. Esta solución solamente puede arrojar un resultado aceptable, seguro y sostenible si se ajustan las velocidades de los usuarios que comparten ese espacio. De aquí proviene la recomendación de conferir un nuevo uso al espacio público, adaptándolo principalmente a las personas y no al automóvil.

Ole Thorson. Dr Ingeniero de Caminos, consultor en movilidad. Presidente de la Federación Internacional de Peatones.

Contra las políticas que han sido habituales en nuestras ciudades hasta hace poco tiempo, el vehículo privado como instrumento prioritario de desplazamientos sólo precisa, como mucho, un tercio de sus calles; pero en la medida en la que no se le restringe el uso en las demás, se apropia de todas, bien para circular esporádicamente en caso de congestión en las calles cercanas, bien para estacionar.

Manuel Herce Vallejo. Dr Ingeniero de Caminos. Profesor en la UPC.

El Nuevo Plan General de Peñíscola ha de postularse como un ejercicio de ordenación urbana orientado a la consecución de un modelo de ciudad donde la movilidad general no dependa del automóvil privado y donde el conjunto de espacios públicos, los equipamientos y los lugares simbólicos sean accesibles para todos. Un modelo de ciudad donde la accesibilidad urbana esté articulada sobre determinados ejes cívicos que conforman una malla de continuidad para los principales itinerarios en modos no motorizados y de transporte público, en los que se concentran los esfuerzos de "redotación" y localización de actividades centrales.

La estrategia de movilidad sostenible a diseñar para Peñíscola debe sustentarse en la necesidad de recuperar para el ciudadano el espacio público de una ciudad que, pese a su escala, se encuentra sometida a la tiranía del automóvil privado para sus desplazamientos tanto intra como interurbanos. Sin embargo, Peñíscola cuenta con un régimen de distancias entre las distintas zonas de la ciudad donde se concentra la población residente (Centro Histórico, Ensanche de Llandells, cotas bajas de la urbanización de Atalayas y el tramo meridional del crecimiento lineal de Playa Norte) que resultan especialmente idóneas para promover el predominio de los modos peatonales en recorridos inferiores a 1 Km- distancia prácticamente coincidente con la longitud máxima de su área central- la bicicleta (medio de transporte especialmente eficaz para desplazamientos no superiores a 7 KM) y el transporte colectivo.

No obstante, la práctica totalidad de las arterias viarias presentan parámetros de diseño en su sección transversal donde la distribución de espacios entre el automóvil y los modos no motorizados alcanza la cifra de 80%-20%. Parece absolutamente necesario revertir este carácter si queremos recuperar el espacio público de la ciudad como ámbito para el intercambio, la relación y el contacto entre personas en condiciones de seguridad y amabilidad. Si el espacio público es, en esencia, la ciudad, un ciudadano lo es en plenitud cuando ocupa sin límites el espacio público. Además, la reconfiguración complementaría del espacio público que conllevaría la activación de esta estrategia tendría notables consecuencias para el incremento de la competitividad turística de la ciudad.

Para que ello sea posible, además de una correcta distribución de las centralidades urbanas por todo el tejido -objetivo perseguido por la batería de proyectos urbanos antes expuestos- que permita la materialización de la proximidad de funciones como garantía de la compacidad y la complejidad urbanas, hay que tomar consciencia de que el uso del espacio público por el coche (tanto en tránsito como estacionado en la vía pública) es incompatible con los usos que necesitan los niños, los ancianos y los ciudadanos en general. Es decir, a excepción del vehículo de paso, el resto de usuarios pueden hacer compatibles sus objetivos en un espacio común, también la presencia del vehículo del residente. Está claro que hay una desproporción entre la ocupación espacial y los desplazamientos del vehículo privado, por lo que cabe asegurar que el vehículo es el factor que mayores disfunciones urbanas genera e impide que la ciudad sea para el ciudadano y se convierta en la ciudad para los coches.

Garantizar, a la vez, la funcionalidad urbana y una nueva concepción del espacio público supone, por un lado traspasar parte de los desplazamientos que hoy realiza el transporte privado al resto de modos de transporte y asignar para cada modo una red que haga compatibles además de la funcionalidad, el resto de usos y funciones urbana.

Para que estos nuevos criterios de ordenación urbana sean factibles es preciso desarrollar una nueva manera de pensar la ciudad, una nueva cultura del espacio público, sustentada en dos axiomas fundamentales:

1. Diseñar una nueva forma de organización urbana denominada la "supermanzana" que permitirá reinventar el espacio público para una ciudad mediterránea, compacta y compleja.

La supermanzana, conformada por varias manzanas de la ciudad existente, se constituye en la célula básica de organización urbana en materia de movilidad de manera que quede taxativamente prohibido el tránsito del vehículo de paso en su interior. Las supermanzanas acogen pues el conjunto de usos que hoy en día se dan cita en cualquier parte de la ciudad menos uno: impedir la circulación del vehículo de paso en su interior. No son por tanto zonas peatonales en sentido estricto. Las supermanzanas son espacios donde la velocidad se restringe a 10-15 Km/hora; por ello el viario interior se puede diseñar con plataforma única puesto que la velocidad de cualquier móvil se acomoda a la del peatón, lo que supone que la accesibilidad para las personas con dificultades se garantice prácticamente en la ciudad entera. Si la primera característica de la supermanzana es impedir la circulación del vehículo de paso por su interior, la segunda es establecer una red diferenciada para cada modo de transporte. Con esta nueva estrategia organizativa de la ciudad las proporciones entre el espacio ocupado por el vehículo y por el resto de usos se invierten.

Una vez definidas las supermanzanas, se puede comenzar a especializar el viario de acceso desde el exterior mediante soluciones preferentemente periféricas para los modos motorizados privados y axiales para los modos públicos y no motorizados. Evidentemente se producen todo tipo de situaciones y combinaciones de modos, pero siempre debe funcionar en el rango del más débil de la cadena. Los criterios empleados para asignar las velocidades máximas de desplazamiento para cada modo de transporte son:

- Una calle central comercial no debe superar los 30 Km/Hora.
- Una vía multimodal no puede exceder en más de 10 Km/Hora la velocidad del sistema más lento.
- El interior de las supermanzanas debe funcionar con criterios de "zonas 10" o de "áreas residenciales".

2. Implementar medidas que produzcan la transferencia de plazas de aparcamiento en el espacio público hacia formas de estacionamiento fuera de la calzada.

Si hay un elemento paisajísticamente agresivo y distorsionador en la ciudad éste es el vehículo estacionado en la calzada. Resulta paradójico el esfuerzo desarrollado por muchas ciudades por preservar su patrimonio arquitectónico y el absoluto desinterés que muestran por mejorar las condiciones paisajísticas de sus áreas centrales y barrios residenciales cuya escena urbana está dominada por la presencia del vehículo estacionado. Minimizar esta casuística facilita la implementación de mejoras en el diseño y parámetros de urbanización del espacio público (ampliación de aceras e introducción de arbolado y mobiliario urbano), constituyéndose, por tanto, en un argumento importante para reinventar el espacio público de la ciudad y promover su recuperación para la ciudadanía. El objetivo, por tanto, es trasvasar el máximo número posible de plazas existentes en la calzada hacia fórmulas de estacionamiento fuera de ella. En la propuesta que contiene este documento se avanzan localizaciones que se consideran idóneas para llevar a cabo esta iniciativa, facilitando la desaparición de un volumen considerable de plazas en la red viaria de la zona central de la ciudad.

En relación con las alternativas posibles, además de la recurrente subterranización de determinados espacios públicos (según estudios contenidos en determinados Planes de Movilidad en calles con sección mayor o igual a 15 metros es económicamente viable desarrollar aparcamientos subterráneos), existe la posibilidad del "edificio de aparcamiento" tanto privado como de iniciativa pública.

En este sentido, profundizando en la necesidad de aproximar funciones y fomentar la hibridación arquitectónica como argumento de complejidad urbana, en el Nuevo Plan General de Peñíscola se propone la posibilidad de desarrollar una oferta de Equipamientos Públicos que combine la localización de dotaciones de proximidad y de actividades de centralidad, con la estrategia de la Movilidad sostenible.

Se tratarían de piezas multifuncionales que, además de proveer a la ciudad de una importante red de aparcamientos de rotación (automóviles y bicicleta) y/o de residentes y puntos de intercambio modal hacia el transporte público, deben contener usos dotacionales de diverso rango (en virtud de su localización en la estructura urbana) y ciertos servicios comerciales, de ocio y terciarios.

En todo caso, cualquier toma de decisión sobre esta cuestión debe venir avalada por un estudio pormenorizado que evalúe, en cada una de las supermanzanas identificadas en la estructura urbana, el déficit teórico residencial (número de vehículos censados menos la oferta de aparcamiento total existente, tanto en la calzada como fuera de ella) y el déficit infraestructural (número de vehículos censados menos la oferta de aparcamiento fuera de la calzada).

En desarrollo de estos axiomas, el diseño del sistema viario, su nueva funcionalidad y jerarquía, proporcionará los ingredientes precisos para instrumentar una estrategia eficaz orientada a la movilidad sostenible en el municipio de Peñíscola. Su desarrollo y particularización en cada una de las piezas urbanas que conforman el mosaico urbano-territorial de Peñíscola precisa de una reflexión más profunda, a realizar a la escala y con el nivel de pormenorización adecuados, y quedará incorporada en las siguientes fases procedimentales del Plan General.

En principio, la red se ha de diseñar en orden ascendente, es decir, desde las políticas de proximidad hacia las políticas de largos desplazamientos y, en este sentido, se establecen áreas de movilidad próxima en función de parámetros como distancia peatonal máxima a los equipamientos, límites o bordes preexistentes, etc. Estas áreas o barrios se organizan sobre piezas de centralidad que aportan entidad e identidad a cada uno de ellos. Las piezas de centralidad se deben localizar, preferentemente, en encuentros de viarios estructurantes por su capacidad generadora de actividad urbana, pero en algunos casos también pueden ser empleadas otras estrategias de ubicación como la identificación de ejes de barrio, o espacios con centralidad geométrica en el interior del área. La estrategia combinada de identificación nuevas centralidades configuradas en Nodos y Ejes Cívicos y su localización vinculada con las principales arterias de

distribución intermodal, refuerza este principio de ordenación y se postulan como las acciones clave en las que se sustenta el reequilibrio funcional de la ciudad.

En la funcionalidad y jerarquía del sistema viario a proponer van a asumir un protagonismo vital dos niveles jerárquicos:

1. **La red básica de distribución intermodal, complementaria a la destinada al transporte motorizado privado, donde el transporte público y los modos no motorizados asuman un rol determinante en la distribución de los desplazamientos.** Esta red se constituye en el elemento clave de la nueva organización de la movilidad urbana y **en ella se integran los principales ejes cívicos sobre los que gravita la estrategia de creación de espacios de centralidad periférica.**

La eficacia de esta estrategia de ordenación se sustenta en dos aspectos básicos; en primer lugar en el establecimiento de medidas de penalización del tráfico motorizado de largo recorrido en el interior de la ciudad evitando la excesiva continuidad de sentidos de circulación y reduciendo sustancialmente los carriles destinados a este modo de desplazamiento; en segundo lugar se apuesta por evitar la presencia del vehículo en el espacio público eliminando el estacionamiento en la vía y concentrándolo en la red de Equipamientos para la Movilidad Sostenible, centros de transferencia intermodal que incorporan una oferta de plazas de aparcamientos de rotación para automóviles y bicicletas superior, incluso, a la que podría materializarse en posición anexa a la red viaria. **El objetivo es incrementar la eficacia del intercambio modal hacia el transporte público de forma que se constituya en el modo más atractivo a utilizar en los desplazamientos hacia otras zonas de la ciudad y del área funcional.**

Este conjunto de medidas minimizará considerablemente las externalidades negativas que la dispersión de baja densidad ocasiona en el conjunto de la ciudad. Sin embargo, **la importancia de esta red no se reduce exclusivamente a su función como soporte de la canalización básica de modos no motorizados y transporte público.** La liberación del tráfico motorizado propuesta en esta tipología del sistema viario debe posibilitar su conquista por el ciudadano, por lo que **su proyecto y diseño, más que a su condición arterial, ha de atender a su capacidad para crear una red de espacios públicos**

simbólicos y representativos, secuencias urbanas de articulación entre sectores de la ciudad donde han de confluir usos y actividades dotacionales y de servicios terciarios que contribuyan a crear condiciones de proximidad en la organización espacial de estas funciones, de manera que reduzcan notablemente el volumen de desplazamientos obligatorios que se originan en la periferia. Es decir, se convierten en ejes de centralidad urbana que van a procurar diversidad urbana, representatividad escénica, legibilidad y complejidad funcional a un territorio sumido en el anonimato y la monofuncionalidad.

2. **La red de modos no motorizados (peatonal y bicicleta) se ha de diseñar uniendo todos los elementos de centralidad.** La accesibilidad a pie hace referencia a la posibilidad de acceder caminando a los lugares, bienes y servicios por parte de la población. La accesibilidad no motorizada permite asegurar las funciones de paso, de estancia y de actividad y viene garantizada por la calidad urbanística del espacio público.

Aparte de la red interior a cada supermanzana, se plantean otras escalas (corredores pertenecientes a la red básica de distribución intermodal) de conectividad no motorizada entre destinos (ciudad central- Llandels-playa norte-Atalayas-Nuevos Ensanches). Este sistema de movilidad no motorizada utiliza tres niveles de sistema viario: Un red independiente de uso exclusivo tanto para recorridos cercanos (motivos laborales) como para largo recorrido (ocio, recreo y turismo). Una red compartida de coexistencia con prioridad para peatones y ciclistas, en los que la velocidad de los modos motorizados se adapte al peatón. Y, finalmente una red compartida con plataformas segregadas, incorporando mecanismos multimodales en todas las arterias pertenecientes a la red básica de distribución en transporte motorizado.

IV

LOS NUMEROS DEL PLAN GENERAL. CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

IV.1. PROYECCIONES DEMOGRÁFICAS, DE VIVIENDA Y DE OFERTA TURÍSTICA AL AÑO HORIZONTE DE 2.037.

IV.2. LA OCUPACIÓN DE SUELO PREVISTA PARA USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS.

- A. FORMULA PARA EL CÁLCULO DEL INDICE DE OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS RESIDENCIALES (DIRECTRIZ 82 ETCV).
- B. SUELO COMPUTABLE A LOS EFECTOS DE LA APLICACIÓN DEL ÍNDICE DE OCUPACIÓN DE SUELO PARA USO RESIDENCIAL

IV.1. PROYECCIONES DEMOGRÁFICAS, DE VIVIENDA Y DE OFERTA TURÍSTICA AL AÑO HORIZONTE DE 2.037.

1. Según datos extraídos de los Censos de Población y Vivienda del INE la población permanente de Peñíscola ha experimentado un aumento en la década 2001/2011 del 62,21%; es decir, un 6,221% anual acumulativo. El horizonte temporal del Plan General considerado es de 20 años, por lo que el crecimiento demográfico total previsible es del 124,42%.
2. La población que consta en el censo del INE de 2011 es de 7.822 habitantes. Esta población reside en las 3.244 viviendas que conforman el censo de las "viviendas principales".
3. La tasa de crecimiento demográfico deducida en el apartado 1 implica que en el horizonte temporal del PGOU (20 años según LOTUP), la población habrá ascendido en 9.732 nuevos habitantes hasta alcanzar la cifra total de 17.554. Si consideramos, según regula la LOTUP, que una vivienda equivale a 2,5 habitantes, las necesidades de nueva vivienda permanente se estiman en 3.893 nuevas unidades.
4. Siguiendo la misma fuente estadística, las viviendas secundarias, que en el Censo del año 2011 ascendían a 8.396, se han incrementado un 60% en la década 2001/2011; es decir, un 6% anual acumulativo.
5. Con esta tasa de crecimiento la proyección de estas tendencias al año horizonte de 2037 implicaría que el volumen de nuevas viviendas secundarias que se precisarían asciende a 10.075 unidades que se corresponden, utilizando el mismo ratio vivienda/usuario anterior, a 25.188 nuevos usuarios.
6. Sumando ambos valores se obtiene que la demanda residencial a satisfacer a 20 años vista -de viviendas principales más secundarias- sería de 13.968 nuevas unidades residenciales.
7. Como ya hemos expuesto en el apartado II de la memoria, según datos de la encuesta de ocupación hotelera del INE, en agosto de 2016 las plazas hoteleras en Peñíscola ascendieron a 9.683. En la última década, se ha constatado un crecimiento total del 17,35% (en 2006 las plazas de la encuesta para el mismo mes de agosto era de 8.251).
8. La proyección de este ritmo de crecimiento al año horizonte de 2.037 implica un incremento de 3.360 nuevas plazas hoteleras.

LOS NUMEROS DEL PLAN GENERAL

El conjunto de los datos expuestos en los apartados anteriores nos ofrece los siguientes resultados para el año horizonte de 2.037:

TIPO HABITACIONAL	Número de viviendas	Número de habitantes/usuarios
Viviendas principales	3.893	9.732
Viviendas secundarias	10.075	25.188
Plazas hoteleras		3.360
TOTALES	13.968	38.280

Estas demandas no deben quedar satisfechas, exclusivamente, mediante propuestas de crecimiento urbanístico impulsando la reclasificación de suelos no urbanizables. Si se quiere transitar hacia la sostenibilidad en el nuevo modelo territorial, resulta imprescindible evaluar qué capacidad de absorción de estas necesidades futuras presenta el suelo urbano actual de Peñíscola, así como contemplar la activación del parque residencial de viviendas vacías que asciende a la impresionante cifra de 5.162 unidades.

Así, en relación con las necesidades de vivienda principal o permanente

1. El contenido residencial estimado para las actuaciones de densificación de la periferias suburbana descritas en el apartado III.2 de la memoria es de, aproximadamente 1.000 viviendas.
2. El ensanche meridional de Racó Calent -suelo que, recordemos, se encuentra clasificado como urbano en el PGOU actual- prevé la implantación de 1.959 viviendas, cifra que no se va a ver alterada en la reordenación propuesta.
3. Si detraemos de las necesidades residenciales estimadas, las viviendas previstas de ambas actuaciones (2.959), obtenemos que el volumen residencial a resolver mediante nuevos crecimientos urbanísticos asciende a 934 viviendas. Es decir, del total de nuevas viviendas deducidas de las proyecciones realizadas al año horizonte de 2037, el 75% van a quedar resueltas en actuaciones de compleción de vacíos urbanos existentes y sólo el 25% precisan ser materializadas en nuevos suelos urbanizables. La apuesta firme por un nuevo urbanismo de condición transformacional queda claramente evidenciada con estos datos.

Si suponemos una densidad media en el entorno de 35/40 viviendas por hectárea, el potencial suelo urbanizable necesario -el Ensanche Norte explicitado en el apartado III.3- sería de, aproximadamente, 25 hectáreas (250.000 m² de suelo).

En relación con el contenido turístico-residencial:

1. En primer lugar, se estima que una parte sustancial de las necesidades futuras de viviendas secundarias deben quedar cubiertas por las 5.162 viviendas vacías existentes a día de hoy en Peñíscola. Con ello, el parque residencial infrautilizado se utiliza como argumento de contención del aumento de la capacidad habitacional a prever en el nuevo Plan General. Ya no son 10.075 las nuevas viviendas secundarias a contemplar sino 4.913, lo cual supone una detracción de más del 50%.
2. Al tiempo, el suelo urbano de las urbanizaciones turísticas inconclusas de Cap Blanc y San Antonio va a contribuir, también, a dar cobertura a parte de las demandas. Del total de viviendas previsto en el conjunto de ambas actuaciones (2.490), se estima un remanente aún no materializado de 1.500 unidades.
3. En base a estos datos, la necesidad de nuevas viviendas secundarias a cubrir mediante nuevos crecimientos urbanísticos quedarían reducidas desde las 10.075 estimadas a 3.413. Es decir, de las necesidades totales de nueva vivienda secundaria deducidas de las proyecciones realizadas, más del 65% van a quedar cubiertas bien mediante la activación del parque residencial infrautilizado (viviendas vacías), bien en parcelas vacantes de edificación en el actual suelo urbano. A este número de viviendas le corresponde un total aproximado de 8.532 plazas turístico-residenciales.

En relación con el alojamiento turístico reglado:

1. Ya hemos visto como las necesidades tendenciales estimadas para nuevas plazas hoteleras asciende a 3.360 plazas.
2. Si el nuevo Plan General atiende estrictamente a la demanda turística identificada para el escenario tendencial considerado -incluyendo tanto las viviendas secundarias como las plazas hoteleras- se estaría contribuyendo al

LOS NUMEROS DEL PLAN GENERAL

mantenimiento de un modelo de alojamiento turístico de similares características al actual. No obstante, este modelo, según se ha argumentado en páginas precedentes, precisa de un cambio de rumbo importante a la búsqueda de un mayor peso específico del alojamiento en establecimientos turísticos reglados (hoteles y apartamentos turísticos, en desarrollo de la legislación valenciana de Turismo).

3. Por ello, se ha tomado la decisión de no incrementar la oferta de segunda residencia, trasvasando la totalidad de las 8.532 plazas turístico-residenciales que aún restan por satisfacer a establecimientos de alojamiento turístico reglado. Ello nos daría un volumen total de nuevas plazas turísticas regladas de 11.892.
4. Sin embargo, la estrategia de recualificación y reconversión del destino turístico de Peñíscola no debe centrarse solamente en revertir el cautiverio ejercido por el turismo residencial, sino que también precisa de la promoción de un cambio de tendencia orientado a atemperar las estimaciones de crecimiento deducidas de las proyecciones realizadas. Por ello, dado que una de las metas explicitadas por la ETCV en relación con la "Ordenación del Litoral" (objetivo 9) es ralentizar el crecimiento de los municipios litorales, vamos a reducir el crecimiento total de plazas turísticas a prever en el nuevo Plan General desde 11.892 a 8.532 -cifra que significa aproximadamente un 70% de las necesidades tendenciales estimadas-, cuya distribución entre hoteles y apartamentos se ha valorado de la siguiente forma:
 - 4.000 nuevas plazas hoteleras que equivalen a unas 2.000 habitaciones. Si estimamos una ratio media de 30 m2 construidos/plaza, la necesidad de volumen edificable ascendería a 120.000 m2 de techo. Este volumen cubre sobradamente las necesidades de nuevas plazas hoteleras deducidas de la tendencia de la última década.
 - 4.532 plazas en apartamentos turísticos, cantidad que equivale a un total de 1.800 apartamentos y 126.000 m2 de techo edificable.

En conclusión, el nuevo modelo territorial no contempla nuevas viviendas secundarias y reduce el crecimiento de plazas de alojamiento turístico en un significativo 30%.

5. Este nuevo contenido urbanístico específicamente turístico debe quedar cubierto, sustancialmente, en el "proyecto territorial estratégico" vinculado a una oferta de Campo de Golf que se ha descrito en el apartado III.4 de la presente Memoria. El desarrollo de las funciones de alojamiento se concentraría en el ámbito más oriental de la actuación, en posición adyacente al Ensanche Norte desligada, por tanto, del emplazamiento previsto para la oferta deportiva.
6. No obstante, la actuación propuesta en Racó Calent va a destinar una parte de la edificabilidad bruta a prever, al desarrollo tanto de una oferta hotelera como de apartamentos turísticos. En una primera aproximación, se estima un volumen edificable destinado a establecimientos turísticos reglados de 30.000 m2 de techo (15.000 m2 en usos hoteleros y 15.000 m2 en apartamentos turísticos).
7. Asimismo, las nuevas centralidades previstas en el margen meridional del tramo occidental de la CV-141 deben destinarse preferencialmente a incrementar la oferta establecimientos de alojamiento turístico. Se estima un volumen edificable de, aproximadamente, 15.000 m2 de techo edificable para apartamentos turísticos y 10.000 m2 para establecimientos hoteleros.
8. Al tiempo, debe considerarse que una parte de las nuevas necesidades de plazas hoteleras pueden concretarse en operaciones de recualificación del parque edificatorio existente en Playa Norte y cambios de uso (de residencial a hotelero) en parcelas vacantes de las urbanizaciones de Cap Blanc, San Antonio y Font Nova. Para ello, se idearán "actuaciones de dotación" que, bajo el reclamo de incrementos de aprovechamiento, incentiven transformaciones de uso en la obsoleta oferta existente en el municipio.
9. En base a estas estimaciones e hipótesis, el contenido turístico a prever en el "proyecto territorial estratégico" ascendería a 96.000 m2 de techo edificable destinado a apartamentos turísticos (1.370 unidades) y 70.000 m2 de techo edificable destinados a establecimientos hoteleros (hoteles y/o aparta-hoteles).

En conclusión, el contenido habitacional a prever en el nuevo Plan General de Peñíscola en nuevos suelos urbanizables ascendería a:

1. 934 viviendas permanentes o principales, a materializar en el Ensanche Norte propuesto, sobre un suelo soporte aproximado de 260.000 m² (incluyendo la parte proporcional de Red Primaria de Espacios Libres colindante al Marjal).
2. 1.370 apartamentos turísticos y 2.350 plazas en establecimientos hoteleros en el Proyecto Territorial Estratégico propuesto en la zona de Playa Norte vinculado al desarrollo de una oferta de campo de golf. Se estima una superficie total en el entorno de 115 Hectáreas (incluyendo la parte proporcional de Red Primaria de Espacios Libres colindante al Marjal y a la zona de huertas).

ESTA PROPUESTA IMPLICA UN IMPORTANTE DECREMENTO DEL MODELO DE OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS URBANOS ESTABLECIDO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE. EN CONCRETO, SE PROMUEVE UNA DESCLASIFICACIÓN DE 10.728.000 M² DE SUELO, DE LOS CUALES 1.650.000 M² SE ENCUENTRAN ACTUALMENTE CLASIFICADOS COMO SUELO URBANO (ATALAYAS Y ENTORNO DE LA A-7) Y 9.078.000 M² COMO SUELO URBANIZABLE.

La desclasificación afecta al 24% del suelo actualmente clasificado como urbano y al 87% del suelo urbanizable del planeamiento vigente.

Finalmente, hacer constar que la propuesta de clasificación de nuevo suelo urbanizable contemplada en el presente documento, presenta una superficie inferior a la del suelo urbano que se propone desclasificar.

IV.2. LA OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS ADMITIDA POR LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

A. FORMULA PARA EL CÁLCULO DEL INDICE DE OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS RESIDENCIALES (DIRECTRIZ 82 ETCV).

$$\text{IMOS} = \text{TCD} \times \text{FCTM} \times \text{FCVT}.$$

TCD = Tasa de crecimiento demográfico.

Según datos del INE el crecimiento anual acumulativo de Peñíscola en la última década se cifra en el 6,221 %.

$$\text{FCTM} = -0,1914 \times \ln(\text{población actual}) + 3,007.$$

La población actual de Peñíscola es de 8.182 habitantes, por lo que el FCTM que resulta es 1,282486.

FCTV= es un factor de corrección por vertebración territorial, aplicable a los núcleos constituyentes del Sistema Nodal de Referencia. La incontestable centralidad turística -y por tanto, económica- de Peñíscola en el Área Funcional de Els Ports-Baix Maestrat, justifica la aplicación de este factor de corrección, aun cuando no se encuentre explícitamente identificado como perteneciente al Sistema Nodal de Referencia.

Para los Municipios de la Plana Litoral, en la que se encuentra incluido Peñíscola, se aplicará un incremento del 10%.

Con estos datos el IMOS que resultaría asciende al 175,52% (Alternativa de crecimiento 1)

Por su parte, la Directriz 81 de la ETCV prevé, en función de los escenarios demográficos contemplados, una tasa anual de crecimiento global de la población de la Comunidad Valenciana. Esta tasa se podrá actualizar en función de las distintas coyunturas socioeconómicas.

Al tiempo, la estrategia territorial da cuenta de unas tasas de crecimiento demográfico anual para cada comarca, según las define el Instituto Valenciano de Estadística, tasas que deberán tener en cuenta los municipios en las revisiones y modificaciones de sus planeamientos urbanísticos. Estas tasas de crecimiento de población por comarcas tienen carácter orientativo y se pueden consultar en el documento de la estrategia territorial correspondiente al objetivo 23: "Definir unas pautas racionales y sostenibles de ocupación de suelo".

Para la comarca del Baix Maestrat se establece una tasa de crecimiento medio del 1,65% anual acumulativo, muy alejada del 6,221% obtenido de las tendencias analizadas en Peñíscola. Si aplicamos la tasa de crecimiento comarcal, el IMOS que se obtiene sería del 46,55% valor considerablemente inferior al obtenido de los datos reales del municipio (Alternativa de crecimiento 2).

No parece justificado que el IMOS calculado en función de los datos municipalizados se vea reducido en un 75% al aplicar la fórmula general de cálculo regulada en la ETCV. Ello supone cercenar de manera radical las potencialidades futuras de Peñíscola impidiendo desarrollar pautas y protocolos de ordenación territorial que atiendan a las especificidades turísticas que presenta el municipio y al rol de motor económico que ejerce para la comarca del Baix Maestrat.

Por ello, en este caso, debe entenderse aplicable la excepción admitida por la citada regulación cuando se refiere a la posibilidad de actualización de las tasas de crecimiento en función de coyunturas socioeconómicas, además de adjetivar de orientativa la tasa de crecimiento reflejada en el documento de la ETCV.

B. SUELO COMPUTABLE A LOS EFECTOS DE LA APLICACIÓN DEL ÍNDICE DE OCUPACIÓN DE SUELO PARA USO RESIDENCIAL

El suelo computable a efectos de aplicación del índice de ocupación de suelo para uso residencial aparece regulado en la Directriz 85 de la ETCV. En aplicación de la misma el suelo computable en el caso de Peñíscola -según datos del ICV, SIOSE- es:

Tejido urbano Centro Histórico= 45.431 m².

Tejido Urbano de Ensanche= 698.952 m².

Peñíscola, en aplicación de la Directriz 76, es un municipio tipo B dado que su tejido de casco urbano definido según metodología SIOSE dista menos de 1.000 metros de la línea de costa y su porcentaje de viviendas secundarias supera la media de la Comunidad Valenciana.

Ello implica, según el apartado 4 b) de la Directriz 85 que el tejido de ensanche debe reducirse, a efectos de suelo computable en un 50%. La aplicación de esta regla supone un suelo computable de:

$45.431 \text{ m}^2 \times 1 + 698.952 \text{ m}^2 \times 0,5 = 394.907 \text{ m}^2$.

En aplicación del apartado 2 de la Directriz 85 esta cantidad, debe ampliarse en un 50% dada a superficie de la envolvente al suelo de casco y ensanche de anchura 500 metros.

EL SUELO COMPUTABLE PARA LA APLICACIÓN DEL ÍNDICE DE OCUPACIÓN ASCIENDE A 592.360,50 M².

En base a esta cifra el IMOS que se obtiene es:

- Para la Alternativa 1 (cálculo del índice en base a los datos municipales): 1.039.711 m².
- Para la Alternativa 2 (cálculo del índice en base a la tasa media comarcal): 275.744 m².

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, en su Directriz 86 define un Factor de Corrección de Flexibilidad del Suelo Residencial cuya finalidad es:

- Satisfacer incrementos de población no previstos.
- Cubrir posibles variaciones del tamaño medio familiar.
- Atender la demanda de vivienda secundaria.

Según este factor el valor del IMOS antes obtenido podrá verse incrementado en un 25% en función de las necesidades del municipio o ámbito territorial específico. Este factor será aplicable siempre que la tasa de suelo sellado no sea superior al 10% de la superficie del término municipal.

En el caso de Peñíscola el suelo sellado total no alcanza el 8% de la superficie del término municipal (datos aportados por el Documento de Referencia).

Con estos datos, la superficie máxima de suelo a ocupar por nuevos usos residenciales y turísticos es de:

- Para la Alternativa 1: 1.299.638,70 m².
- Para la Alternativa 2: 344.680 m².

Finalmente, recordar que la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana permite que la planificación urbanística plantee una ocupación de suelo para uso residencial superior al resultante de los preceptos anteriores siempre que se justifique adecuadamente en uno o varios de los siguientes motivos:

- Cierre de tramas urbanas y racionalidad del crecimiento.

LOS NUMEROS DEL PLAN GENERAL

- Previsión de vivienda protegida.
- Localización de Equipamientos Supramunicipales.
- Dotaciones cualificadoras del Municipio o ámbito territorial
- Actuaciones estratégicas definidas como tales en la ETCV.
- Procesos urbanísticos de compactación de asentamientos urbanos de baja densidad.
- Otros motivos de interés público.

Valenciana, incorporando los usos compatibles y complementarios definidos en el artículo 4 y las posibilidades edificatorias establecidas para ellos en su artículo 13.

Según se ha justificado oportunamente a lo largo del presente documento, dentro de esta categoría de actuaciones urbanísticas no computables a efectos del IMOS se encuentra el Proyecto Territorial Estratégico previsto para la dinamización turística de Peñíscola. Si detraemos esta actuación del cómputo del IMOS, la ocupación de suelo para usos residenciales se reduce al Ensanche Norte propuesto para el que se estima una superficie aproximada de 260.000 m², inferior al valor del IMOS obtenido para la alternativa más restrictiva (Alternativa 2).

No obstante, si a la superficie del Ensanche Norte le añadimos la zona del Proyecto Estratégico destinada a materializar la oferta alojativa -estimada en 40/45 hectáreas- que, como ya se ha comentado, presenta una localización independiente del campo de golf, la superficie a ocupar por usos residenciales y turísticos ascendería a 700.000 m², cifra considerablemente inferior a la obtenida para el IMOS en la Alternativa 1.

Además, para la superficie del Campo de golf se barajan dos alternativas instrumentales que comportan diferencias sustanciales en materia de clasificación del suelo:

- a. La primera de ellas es incluir el campo de golf en un ámbito del suelo urbanizable conjuntamente con el área donde se prevé materializar la oferta alojativo-turística asociada. Ello implica que la ocupación total de suelo a computar ascendería, aproximadamente, a 140 hectáreas, similar al valor del IMOS obtenido para la Alternativa 1.
- b. La segunda opción instrumental es promover el desarrollo del campo de golf en el suelo no urbanizable en desarrollo de las disposiciones de la Ley 9/2006 de 5 de diciembre reguladora de los Campos de Golf en la Comunidad

IV.3 LA OCUPACIÓN DE SUELO PARA USOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

En este documento no se prevén nuevos suelos urbanizables con destino a Actividades Económicas. Es más, se promueve la desclasificación de parte del Suelo Urbano y Urbanizable de uso global industrial.

El nuevo modelo territorial apuesta porque las funciones terciario-comerciales necesarias para cualificar la oferta residencial y turística del municipio se desarrollen en localizaciones próximas a alojamiento al que sirven. Por otra parte, en principio, no se observan tensiones ocupacionales para nuevos usos industriales y productivos por lo que, en una primera aproximación, se entiende que el suelo urbano industrial del planeamiento vigente que se asume es suficiente para dar acomodo a las demandas a corto y medio plazo.

No obstante, si en las siguientes fases procedimentales del Plan General fuese necesario atender a demandas productivas inicialmente no previstas, se aplicarían las recomendaciones establecidas a tal efecto en el Documento de Referencia el cual, al tiempo, cifra la máxima ocupación de suelo para actividades económicas en 269.982 m², cantidad que se considera suficiente para atender a hipotéticas futuras iniciativas de implantación de estas funciones urbanas.

V LOS PROYECTOS DEFINIDORES DEL NUEVO MODELO TERRITORIAL.

DENSIFICACIÓN DE LA PERIFERIA DE BAJA DENSIDAD. SECTOR ATALAYAS

ÁREAS DE INTENSIFICACIÓN EN EL BORDE SUR DE LA CV-141

ENSANCHE MERIDIONAL: RACÓ CALENT

ENSANCHE NORTE

PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO EN PLAYA NORTE

DENSIFICACIÓN DE LA PERIFERIA DE BAJA DENSIDAD. SECTOR ATALAYAS

Parámetros básicos

Superficie: 16 Has

Densidad estimada: 600 viv / 35-40 viv/ha

Uso dominante: Residencial

Población máxima: 1.500 hab

Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Territorial Valenciana

Objetivo 9: Litoral

Metas:

- 9.1 Proteger el suelo del litoral
- 9.2 Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral
- 9.3 Conseguir tejidos urbanos más compactos en la franja litoral

Estrategias:

- 9.1 La vía litoral
- 9.4 Criterios urbanísticos en el litoral
- 9.5 Parques litorales

Objetivo 10: Turismo

Metas:

- 10.1 Aumentar la oferta turística en alojamiento reglado
- 10.2 Incrementar la oferta hotelera de categorías superiores
- 10.3 incrementar la cuota de participación del turismo internacional

Estrategias:

- 10.4 Cualificación urbana de las áreas turísticas consolidadas
 - Tráfico y Movilidad sostenibles
 - Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad
- 10.9 Productos turísticos basados en los paisajes culturales de base agraria
- 10.13 Turismo, Paisaje y Territorio: desarrollo de los criterios establecidos para los desarrollos urbanísticos

Objetivo 22: Vivienda

Metas:

- 22.1 Adecuar las actuaciones en materia de vivienda a las necesidades de la población
- 22.2 Aumentar el parque de viviendas con algún tipo de protección pública

Propuestas:

- 22.2 Adecuación de las necesidades de vivienda protegida a las necesidades reales de cada ámbito territorial
- 22.3 Distribución no concentrada de la vivienda protegida y la vivienda social
- 22.8 Diseños flexibles de tamaño y distribución de la vivienda adaptados a las nuevas formas de estructura familiar y social

Objetivo 23: Suelo

Metas:

- 23.1 Reducir el consumo de suelo artificial por habitante
- 23.2 Adecuar el crecimiento de suelo para la actividad residencial al crecimiento de la población
- 23.3 Aumentar la proporción del tejido urbano continuo respecto al discontinuo
- 23.4 Aumentar la ratio de zonas verdes por habitante

Estrategias:

- 23.1 Adoptar pautas de crecimiento racional que conduzcan a un uso eficiente del suelo
 - Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde
 - Limitar la dispersión
 - Formación de modelos compactos
 - Modelo urbano RESTARANTE??? en una ciudad próxima
- 23.5.1 Área de Nueva Centralidad
- 23.5.3 Áreas de intensificación de Atalayas y CV 141

- Metas alcanzadas y estrategias desarrolladas por el Proyecto



Creación de una red ambiental que garantice la continuidad -hacia el norte- entre este espacio urbano y el Marjal de Peñíscola, prolongándose hacia el sur hasta enlazar con la orla de espacios libres propuesta en el Ensanche Residencial de Racó Calent (ver apartado III.3 y Proyecto Estratégico en apartado V). Al tiempo, destaca la propuesta de emplazar un suelo dotacional perteneciente a la Red Primaria destinado a un intercambiador de transporte (Estación de Autobuses más aparcamiento disuasorio). Esta pieza se localizaría en la actuación más próxima al Marjal, en el cruce entre la CV-140 y la prolongación del Carrer Pigmalió.



Densificación cualificada, aprovechando los potenciales de completión de estas urbanizaciones (existencia de suelos vacantes) al objeto de generar ambientes urbanos más diversos y cohesionados. No se trata, simplemente, de incrementar el volumen edificado.

Reformulación tipológica, promoviendo la introducción de nuevas tipologías edificatorias, no solamente residenciales, que fundamente una transformación de la configuración urbana de estos tejidos residenciales, caracterizados por la excesiva homogeneidad y anomia.

Centralidades suburbanas, añadiendo actividades que permitan la emergencia de centralidades de proximidad (microcentralidades) que contribuyan a aumentar la diversidad y complejidad urbanas en la escala local, facilitando al tiempo la integración de unos espacios funcionalmente autistas. Es esencial conseguir una mezcla equilibrada de usos en la periferia de Peñíscola, de manera que las distancias que los residentes-usuarios han de recorrer para satisfacer sus necesidades cotidianas sean lo más reducidas posible. Un objetivo central del proceso de planificación de una ecociudad es lograr la combinación adecuada de edificios residenciales, establecimientos destinados a albergar actividades laborales y equipamientos educativos y de ocio. La mezcla general y equilibrada de usos debe venir acompañada de una distribución espacial adecuada.

Intervención integral, incorporando a la reflexión proyectual cuestiones transversales como la movilidad y la accesibilidad, el paisaje urbano y territorial o la tipología de espacio público adecuada a este tipo de ciudad.

ÁREAS DE INTENSIFICACIÓN EN EL BORDE SUR DE LA CV-141

Parámetros básicos

Superficie: 10 Has

Densidad estimada: 400 viv / 40 viv/ha

Uso dominante: Residencial

Población máxima: 1.000 hab

Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Territorial Valenciana

Objetivo 9: Litoral

Metas:

- 9.1 Proteger el suelo del litoral
- 9.2 Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral
- 9.3 Conseguir tejidos urbanos más compactos en la franja litoral

Estrategias:

- 9.1 La vía litoral
- 9.4 Criterios urbanísticos en el litoral
- 9.5 Parques litorales

Objetivo 10: Turismo

Metas:

- 10.1 Aumentar la oferta turística en alojamiento reglado
- 10.2 Incrementar la oferta hotelera de categorías superiores
- 10.3 incrementar la cuota de participación del turismo internacional

Estrategias:

- 10.4 Cualificación urbana de las áreas turísticas consolidadas
 - Tráfico y Movilidad sostenibles
 - Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad
- 10.9 Productos turísticos basados en los paisajes culturales de base agraria
- 10.13 Turismo, Paisaje y Territorio: desarrollo de los criterios establecidos para los desarrollos urbanísticos

Objetivo 22: Vivienda

Metas:

- 22.1 Adecuar las actuaciones en materia de vivienda a las necesidades de la población
- 22.2 Aumentar el parque de viviendas con algún tipo de protección pública

Propuestas:

- 22.2 Adecuación de las necesidades de vivienda protegida a las necesidades reales de cada ámbito territorial
- 22.3 Distribución no concentrada de la vivienda protegida y la vivienda social
- 22.8 Diseños flexibles de tamaño y distribución de la vivienda adaptados a las nuevas formas de estructura familiar y social

Objetivo 23: Suelo

Metas:

- 23.1 Reducir el consumo de suelo artificial por habitante
- 23.2 Adecuar el crecimiento de suelo para la actividad residencial al crecimiento de la población
- 23.3 Aumentar la proporción del tejido urbano continuo respecto al discontinuo
- 23.4 Aumentar la ratio de zonas verdes por habitante

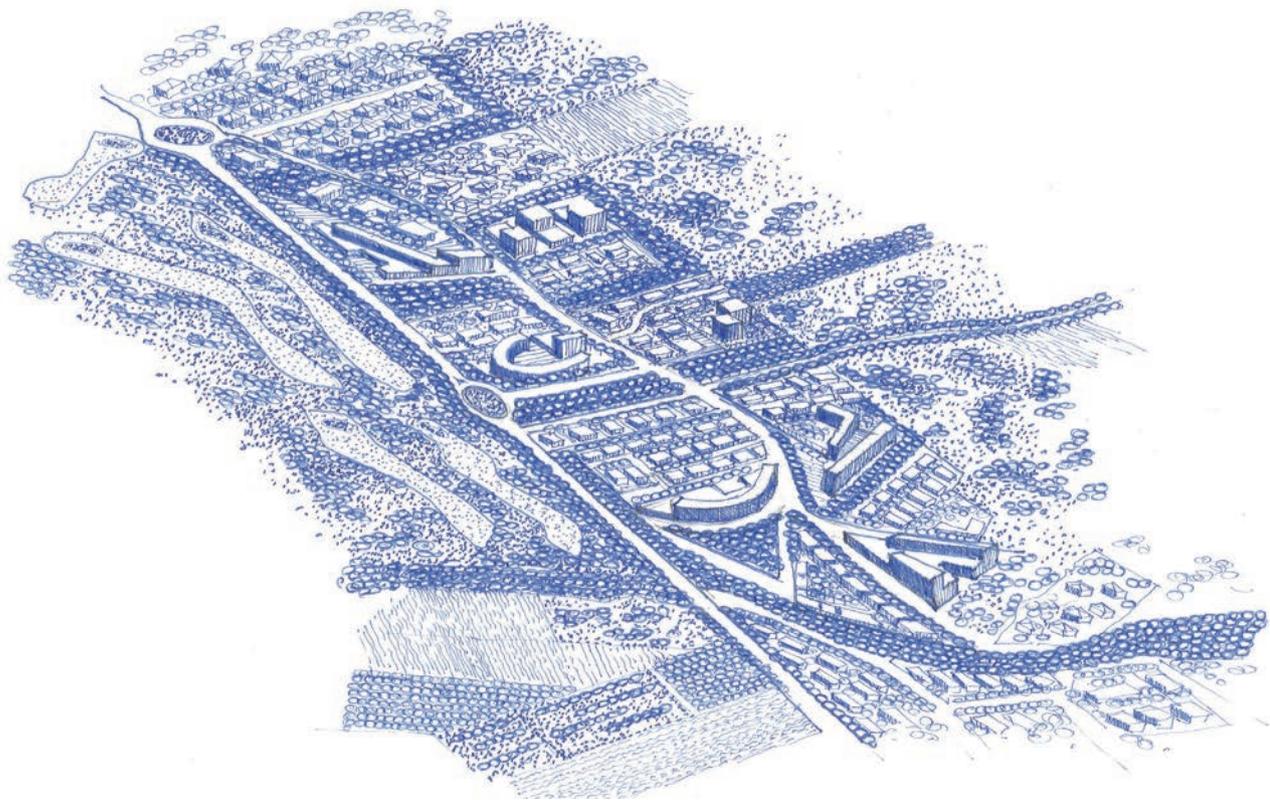
Estrategias:

- 23.1 Adoptar pautas de crecimiento racional que conduzcan a un uso eficiente del suelo
 - Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde
 - Limitar la dispersión
 - Formación de modelos compactos
 - Modelo urbano RESTARANTE??? en una ciudad próxima
- 23.5.1 Área de Nueva Centralidad
- 23.5.3 Áreas de intensificación de Atalayas y CV 141

- Metas alcanzadas y estrategias desarrolladas por el Proyecto



- a. Construir relaciones, filtros, interferencias visuales y paisajísticas entre el área de huertas colindante y las primeras estribaciones de la Sierra de Irta. La presencia escenográfica de estas formaciones naturales en la principal ruta de acceso a la ciudad fortalecerá, sin duda, la componente paisajística del proyecto de ciudad.
- b. Consideración de la carretera no sólo como un canal de movilidad sino como un itinerario cívico, un eje de centralidad concebido desde la complejidad morfo-funcional de sus márgenes, al objeto que pueda desarrollar una misión estructurante y referencial en el nuevo modelo de ciudad.



Densificación cualificada, aprovechando los potenciales de completación de estas urbanizaciones (existencia de suelos vacantes) al objeto de generar ambientes urbanos más diversos y cohesionados. No se trata, simplemente, de incrementar el volumen edificado.

Reformulación tipológica, promoviendo la introducción de nuevas tipologías edificatorias, no solamente residenciales, que fundamente una transformación de la configuración urbana de estos tejidos residenciales, caracterizados por la excesiva homogeneidad y anomia.

Centralidades suburbanas, añadiendo actividades que permitan la emergencia de centralidades de proximidad (microcentralidades) que contribuyan a aumentar la diversidad y complejidad urbanas en la escala local, facilitando al tiempo la integración de unos espacios funcionalmente autistas. Es esencial conseguir una mezcla equilibrada de usos en la periferia de Peñíscola, de manera que las distancias que los residentes-usuarios han de recorrer para satisfacer sus necesidades cotidianas sean lo más reducidas posible. Un objetivo central del proceso de planificación de una ecociudad es lograr la combinación adecuada de edificios residenciales, establecimientos destinados a albergar actividades laborales y equipamientos educativos y de ocio. La mezcla general y equilibrada de usos debe venir acompañada de una distribución espacial adecuada.

Intervención integral, incorporando a la reflexión proyectual cuestiones trasversales como la movilidad y la accesibilidad, el paisaje urbano y territorial o la tipología de espacio público adecuada a este tipo de ciudad.

ENSANCHE MERIDIONAL: RACÓ CALENT

Parámetros básicos

Superficie: 48 Has

Densidad estimada: 1.959 viv / 40 viv/ha

Uso dominante: Residencial

Población máxima: 4.897,5 hab

Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Territorial Valenciana

Objetivo 9: Litoral

Metas:

- 9.1 Proteger el suelo del litoral
- 9.2 Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral
- 9.3 Conseguir tejidos urbanos más compactos en la franja litoral

Estrategias:

- 9.1 La vía litoral
- 9.4 Criterios urbanísticos en el litoral
- 9.5 Parques litorales

Objetivo 10: Turismo

Metas:

- 10.1 Aumentar la oferta turística en alojamiento reglado
- 10.2 Incrementar la oferta hotelera de categorías superiores
- 10.3 incrementar la cuota de participación del turismo internacional

Estrategias:

- 10.4 Cualificación urbana de las áreas turísticas consolidadas
 - Tráfico y Movilidad sostenibles
 - Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad
- 10.9 Productos turísticos basados en los paisajes culturales de base agraria
- 10.13 Turismo, Paisaje y Territorio: desarrollo de los criterios establecidos para los desarrollos urbanísticos

Objetivo 22: Vivienda

Metas:

- 22.1 Adecuar las actuaciones en materia de vivienda a las necesidades de la población
- 22.2 Aumentar el parque de viviendas con algún tipo de protección pública

Propuestas:

- 22.2 Adecuación de las necesidades de vivienda protegida a las necesidades reales de cada ámbito territorial
- 22.3 Distribución no concentrada de la vivienda protegida y la vivienda social
- 22.8 Diseños flexibles de tamaño y distribución de la vivienda adaptados a las nuevas formas de estructura familiar y social

Objetivo 23: Suelo

Metas:

- 23.1 Reducir el consumo de suelo artificial por habitante
- 23.2 Adecuar el crecimiento de suelo para la actividad residencial al crecimiento de la población
- 23.3 Aumentar la proporción del tejido urbano continuo respecto al discontinuo
- 23.4 Aumentar la ratio de zonas verdes por habitante

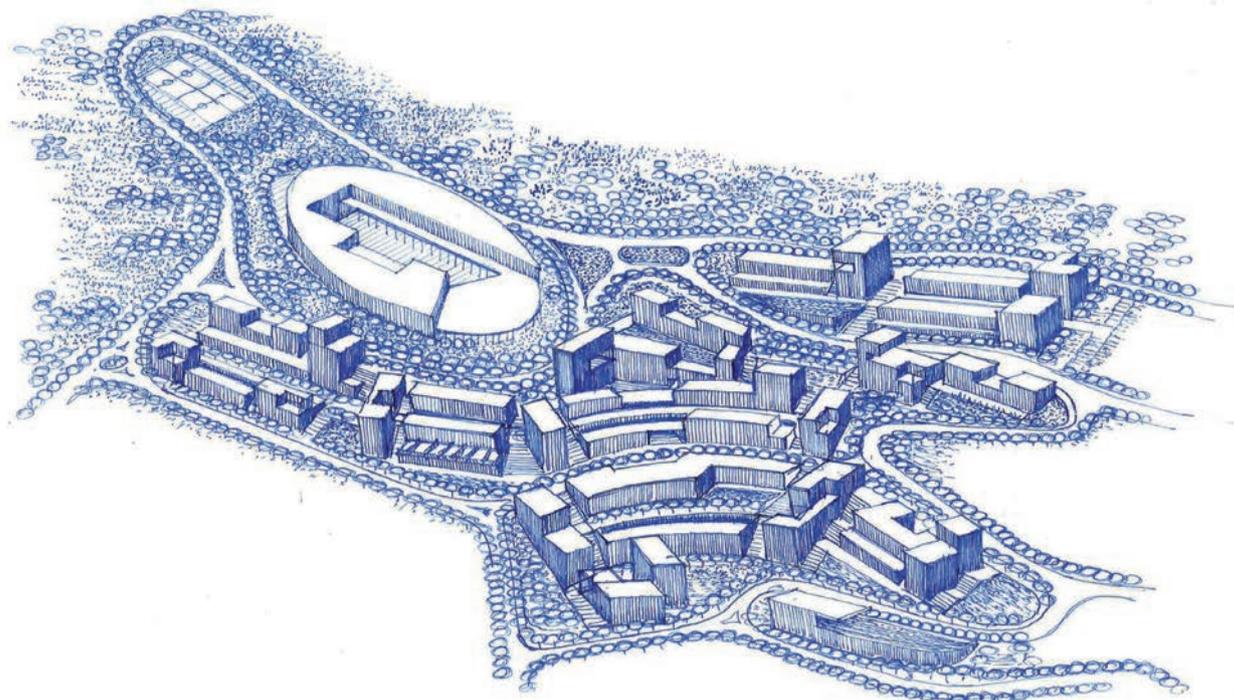
Estrategias:

- 23.1 Adoptar pautas de crecimiento racional que conduzcan a un uso eficiente del suelo
 - Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde
 - Limitar la dispersión
 - Formación de modelos compactos
 - Modelo urbano RESTARTE??? en una ciudad próxima
- 23.5.1 Área de Nueva Centralidad
- 23.5.3 Áreas de intensificación de Atalayas y CV 141

- Metas alcanzadas y estrategias desarrolladas por el Proyecto



El desarrollo urbanístico de este sector se encuentra totalmente paralizado desde hace años y no existe constancia de su reactivación a corto plazo. Por ello, el nuevo modelo de ciudad expuesto en el presente documento promueve su intensificación funcional incorporando un volumen de usos terciarios de proximidad y una oferta razonable de alojamientos turísticos reglados; todo ello sin incrementar el número de viviendas actualmente contemplado.



- a. Compacidad-Diversidad.
- b. Complejidad-Calidad.
- c. Eficiencia-Factibilidad.
- d. Cohesión Social-Integración.
- e. Autocontención en la movilidad interna y externa.
- f. Un modelo que propone la sostenibilidad ambiental de los nuevos desarrollos urbanos sobre la base de una nueva célula: la supermanzana que integra habitabilidad, actividad y movilidad. La supermanzana se configura como nueva unidad funcional de ordenación y de organización urbana.
- g. Desarrollo de una propuesta residencial de calidad: Los Hábitats Integrados.
- h. Favorecer la adopción de tejidos residenciales innovadores caracterizados por la textura tipológica y la incorporación de la dimensión paisajística como principales argumentos de ordenación.
- i. Conformar áreas de centralidad urbana de carácter primario.
- j. Contribuir a la creación de una red primaria de espacios libres que garantice la conectividad ecológica entre los diferentes elementos de la Infraestructura Verde del Territorio (Sierra de Irta, Huertas de la zona norte, Marjal de Peñíscola y frente Litoral) y entre éstos y la red de espacios libres y zonas verdes urbanas.

ENSANCHE NORTE

Parámetros básicos

Superficie: 26 Has

Densidad estimada: 934 viv / 35-40 viv/ha

Uso dominante: Residencial

Población máxima: 2.335 hab

Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Territorial Valenciana

Objetivo 9: Litoral

Metas:

- 9.1 Proteger el suelo del litoral
- 9.2 Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral
- 9.3 Conseguir tejidos urbanos más compactos en la franja litoral

Estrategias:

- 9.1 La vía litoral
- 9.4 Criterios urbanísticos en el litoral
- 9.5 Parques litorales

Objetivo 10: Turismo

Metas:

- 10.1 Aumentar la oferta turística en alojamiento reglado
- 10.2 Incrementar la oferta hotelera de categorías superiores
- 10.3 incrementar la cuota de participación del turismo internacional

Estrategias:

- 10.4 Cualificación urbana de las áreas turísticas consolidadas
 - Tráfico y Movilidad sostenibles
 - Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad
- 10.9 Productos turísticos basados en los paisajes culturales de base agraria
- 10.13 Turismo, Paisaje y Territorio: desarrollo de los criterios establecidos para los desarrollos urbanísticos

Objetivo 22: Vivienda

Metas:

- 22.1 Adecuar las actuaciones en materia de vivienda a las necesidades de la población
- 22.2 Aumentar el parque de viviendas con algún tipo de protección pública

Propuestas:

- 22.2 Adecuación de las necesidades de vivienda protegida a las necesidades reales de cada ámbito territorial
- 22.3 Distribución no concentrada de la vivienda protegida y la vivienda social
- 22.8 Diseños flexibles de tamaño y distribución de la vivienda adaptados a las nuevas formas de estructura familiar y social

Objetivo 23: Suelo

Metas:

- 23.1 Reducir el consumo de suelo artificial por habitante
- 23.2 Adecuar el crecimiento de suelo para la actividad residencial al crecimiento de la población
- 23.3 Aumentar la proporción del tejido urbano continuo respecto al discontinuo
- 23.4 Aumentar la ratio de zonas verdes por habitante

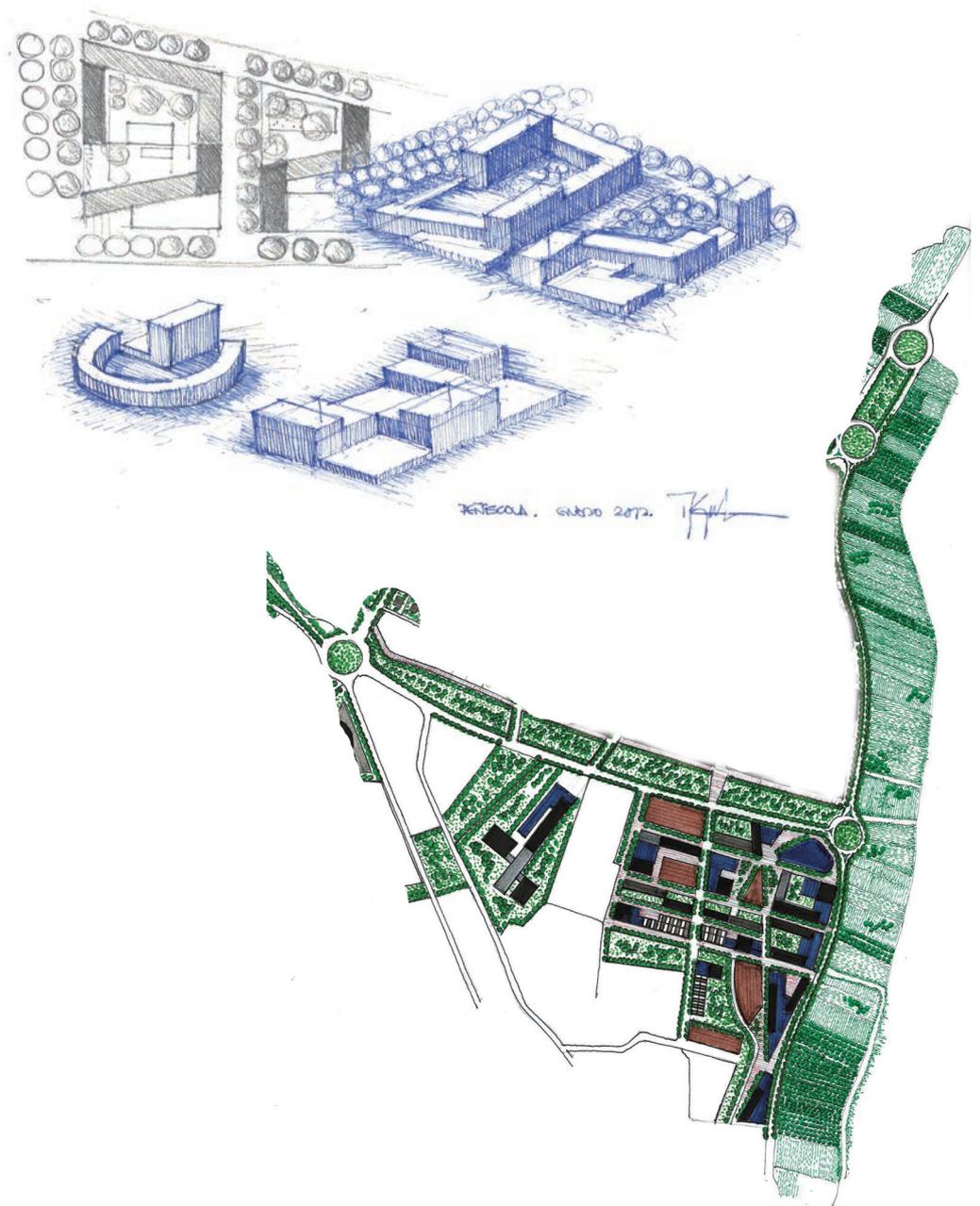
Estrategias:

- 23.1 Adoptar pautas de crecimiento racional que conduzcan a un uso eficiente del suelo
 - Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde
 - Limitar la dispersión
 - Formación de modelos compactos
 - Modelo urbano RESTARANTE??? en una ciudad próxima
- 23.5.1 Área de Nueva Centralidad
- 23.5.3 Áreas de intensificación de Atalayas y CV 141

- Metas alcanzadas y estrategias desarrolladas por el Proyecto



- a. Compacidad-Diversidad.
- b. Complejidad-Calidad.
- c. Eficiencia-Factibilidad.
- d. Cohesión Social-Integración.
- e. Autocontención en la movilidad interna y externa.
- f. Un modelo que propone la sostenibilidad ambiental de los nuevos desarrollos urbanos sobre la base de una nueva célula: la supermanzana que integra habitabilidad, actividad y movilidad. La supermanzana se configura como nueva unidad funcional de ordenación y de organización urbana.
- g. Desarrollo de una propuesta residencial de calidad: Los Hábitats Integrados.
- h. Favorecer la adopción de tejidos residenciales innovadores caracterizados por la textura tipológica y la incorporación de la dimensión paisajística como principales argumentos de ordenación.
- i. Conformar áreas de centralidad urbana de carácter primario.
- j. Contribuir a la creación de una red primaria de espacios libres que garantice la conectividad ecológica entre los diferentes elementos de la Infraestructura Verde del Territorio (Sierra de Irta, Huertas de la zona norte, Marjal de Peñíscola y frente Litoral) y entre éstos y la red de espacios libres y zonas verdes urbanas.



- a. La voluntad de conexión con la Infraestructura Verde del territorio responde al objetivo de facilitar el contacto con los ciclos naturales y agrícolas y con la comprensión de los mismos. Tanto la apertura visual y efectiva hacia el Marjal como la creación de senderos peatonales entre el campo y la ciudad así como la presencia de huertos ecológicos buscan potenciar este objetivo.
- b. La inserción de huertos ecológicos aprovechando la presencia de fincas rústicas destinadas a la explotación de árboles frutales se convierte en una de las especificidades de esta actuación. Su integración en la red de espacios libres es uno de los grandes objetivos de la ordenación propuesta. El huerto urbano no debe ser considerado sólo como un lugar de cultivo que favorece el autoconsumo de productos agrícolas, sino como un espacio para el ocio y el tiempo libre, la educación, el encuentro y el intercambio. La agricultura urbana así considerada juega un papel ambiental, económico y social innegable que favorece las relaciones sociales y se integra en los sistemas de espacios verdes urbanos.
- c. Por último significar la importancia que ha de tener la implementación de soluciones que favorezcan la movilidad sostenible y la mejora ambiental del espacio público. En este sentido resulta interesante investigar soluciones de aparcamiento público fuera de la calle ya que el vehículo aparcado en la vía pública se ha convertido en el fondo paisajístico del espacio público. Para ello sería conveniente profundizar en la posibilidad de hibridar funcionalmente los equipamientos incorporando programas funcionales complejos que podría incorporar aparcamientos públicos junto a dotaciones socio-comunitarias, culturales o deportivas de proximidad.

PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO EN PLAYA NORTE

Parámetros básicos

Superficie: 115 Has

Densidad estimada: 1.370 apartamentos turísticos/2.350 plazas hoteleras

Uso dominante: Turístico-Residencial

Población máxima: -

Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Territorial Valenciana

Objetivo 9: Litoral

Metas:

- 9.1 Proteger el suelo del litoral
- 9.2 Ralentizar el crecimiento de los municipios del litoral
- 9.3 Conseguir tejidos urbanos más compactos en la franja litoral

Estrategias:

- 9.1 La vía litoral
- 9.4 Criterios urbanísticos en el litoral
- 9.5 Parques litorales

Objetivo 10: Turismo

Metas:

- 10.1 Aumentar la oferta turística en alojamiento reglado
- 10.2 Incrementar la oferta hotelera de categorías superiores
- 10.3 incrementar la cuota de participación del turismo internacional

Estrategias:

- 10.4 Cualificación urbana de las áreas turísticas consolidadas
 - Tráfico y Movilidad sostenibles
 - Operaciones de mejora de urbanizaciones desconectadas del casco urbano y densificación de las que puedan integrarse en el tejido de la ciudad
- 10.9 Productos turísticos basados en los paisajes culturales de base agraria
- 10.13 Turismo, Paisaje y Territorio: desarrollo de los criterios establecidos para los desarrollos urbanísticos

Objetivo 22: Vivienda

Metas:

- 22.1 Adecuar las actuaciones en materia de vivienda a las necesidades de la población
- 22.2 Aumentar el parque de viviendas con algún tipo de protección pública

Propuestas:

- 22.2 Adecuación de las necesidades de vivienda protegida a las necesidades reales de cada ámbito territorial
- 22.3 Distribución no concentrada de la vivienda protegida y la vivienda social
- 22.8 Diseños flexibles de tamaño y distribución de la vivienda adaptados a las nuevas formas de estructura familiar y social

Objetivo 23: Suelo

Metas:

- 23.1 Reducir el consumo de suelo artificial por habitante
- 23.2 Adecuar el crecimiento de suelo para la actividad residencial al crecimiento de la población
- 23.3 Aumentar la proporción del tejido urbano continuo respecto al discontinuo
- 23.4 Aumentar la ratio de zonas verdes por habitante

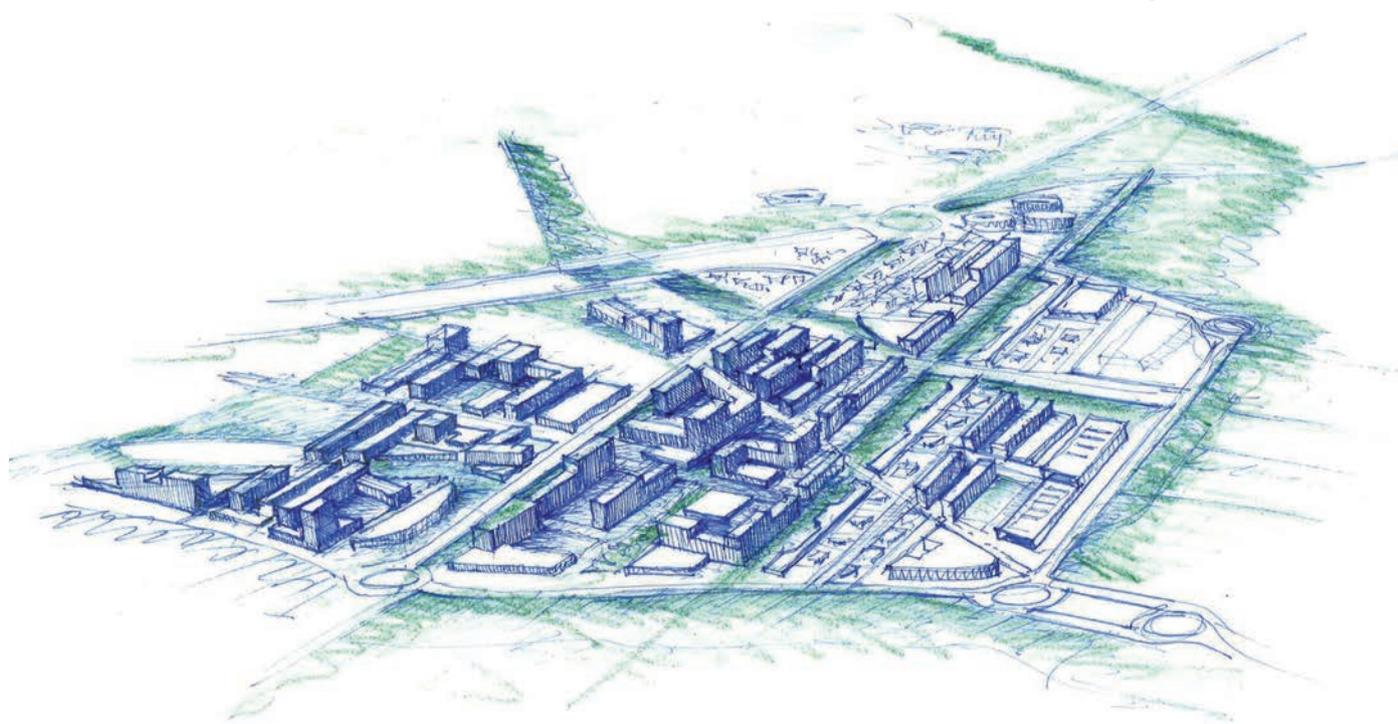
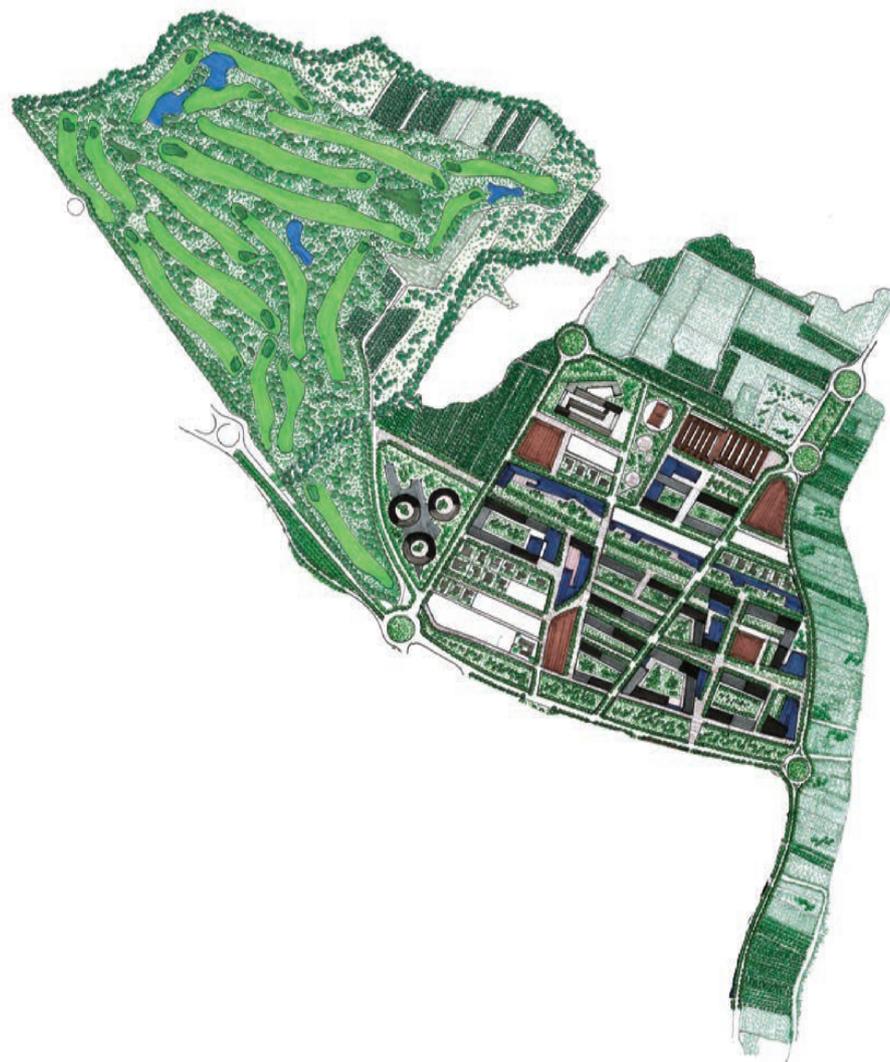
Estrategias:

- 23.1 Adoptar pautas de crecimiento racional que conduzcan a un uso eficiente del suelo
 - Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde
 - Limitar la dispersión
 - Formación de modelos compactos
 - Modelo urbano RESTARTE??? en una ciudad próxima
- 23.5.1 Área de Nueva Centralidad
- 23.5.3 Áreas de intensificación de Atalayas y CV 141

- Metas alcanzadas y estrategias desarrolladas por el Proyecto



1. Dar prioridad a la integración de las nuevas ofertas turísticas en los núcleos urbanos existentes, evitando los procesos de expansión desligados del sistema urbano preexistente. Para ello, se propone una localización en continuidad con el suelo urbano consolidado en los márgenes de la CV-14, en un área que no se encuentra afectada por riesgos de inundabilidad.
2. Esta iniciativa contribuye a la reconversión y recualificación del actual destino turístico de Peñíscola, logrando mayores niveles de diversificación de usos y una mejora sustancial de las condiciones urbanas y ambientales.
3. Al eliminar determinadas expectativas que se mantienen en estado latente (campo de golf en Playa Sur) se favorece la adopción de un modelo de desarrollo menos consuntivo de suelo -al garantizar la preservación del tramo litoral de Peñíscola que aún se encuentra vacante- y de mayor valor añadido (establecimientos reglados de oferta turística), frente a modelos basados exclusivamente en la promoción inmobiliaria y la oferta de segundas residencias.
4. Al salvaguardar la Infraestructura Verde del Territorio se coadyuva a proteger y conservar estrictamente los espacios naturales, los elementos patrimoniales y los valores paisajísticos frente a los procesos de expansión turística, evitando los fenómenos de conurbación con el vecino municipio de Peñíscola.
5. Se compatibiliza el desarrollo turístico con el mantenimiento de actividades primarias del territorio -la agricultura de las huertas del sector norte- entendidas como parte del atractivo turístico.
6. La oferta turística propuesta con este Proyecto atiende a la capacidad de carga del territorio y a las posibilidades reales de acceso a recursos naturales escasos, particularmente hídricos (ver apartado IV).
7. La instalación turística singular del campo de golf, se concibe desde su propio valor añadido en cuanto que instalación especializada de altas prestaciones y servicios, y con total independencia de la promoción inmobiliaria asociada que se localiza desligada del Campo de Golf en continuidad con el Ensanche Residencial Norte antes referenciado y se destina mayoritariamente al desarrollo de fórmulas de alojamiento reglado (apartamentos turísticos y establecimientos hoteleros).



VI ANEXO: BIBLIOGRAFÍA

ANEXO: BIBLIOGRAFÍA

Batlle (2011). El Jardín de la Metrópoli. Editorial Gustavo Gili, Barcelona

Ciudades del Mañana; Retos, visiones y caminos a seguir. Comisión Europea, Dirección General de Política Regional, Unidad Desarrollo Urbano y Cohesión territorial.

Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local. 2011. Ministerio de medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Ministerio de Fomento.

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011). Generalitat Valenciana. Consellería de Vivienda, Obras públicas y Vertebración del Territorio.

Fariña Tojo (2015). Cambiar el modelo urbano, en Revista Ciudades nº 18. Instituto Universitario de Urbanismo de Valladolid. UVA p: 69-79.

Henry Garbiñe (2007). Los costes económicos y sociales de la ciudad de baja densidad, en La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención (Francesco Indovina, coordinador). Colección_Estudios. Serie Territorio 1. Diputación de Barcelona, p: 203-228.

Ingersoll, Richard (2006). Sprawl town. Looking for the city on its edges. Princeton Arquitectural Press. New York.

Lerup, Lars (2001). After the City. The MIT Press, Cambridge (Massachusetts).

Libro Blanco del Planeamiento Urbano en España, publicado en Abril de 2010 por el Ministerio de la vivienda.

Mac Harg (.1969) Proyectar con la Naturaleza. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

Martín Ramos, editor (2004). Lo Urbano en 20 autores contemporáneos. Ediciones UPC, Barcelona.

Mazón Martínez y Aledo Tur (2005). Los límites del turismo residencial: el caso de Torre Vieja. Revista de Estudios Turísticos nº 165, pp: 77-95. Instituto de Estudios Turísticos.

Muñiz, García y Calatayud (2006). Sprawl. Definición, Causas y Efectos. Departamento de Economía Aplicada Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales- UAB. Documento de trabajo.

Nel-Lo (2001) Cataluña, Ciudad de Ciudades. Editorial Milenio, Lleida.

Perelli del Amo (2012). La reconversión de los destinos maduros del litoral ven el actual contexto de cambio global: una reflexión sobre nuevos instrumentos para su impulso, en Renovación y reestructuración de los destinos turísticos en áreas costeras (Vera Rebollo y Rodríguez Sánchez, eds). Publicaciones de la Universidad de Valencia.

Plan de Estudios Turísticos de la Comunidad Valenciana. Litoral del Baix Maestrat: Directrices particulares. Generalitat Valenciana. Consellería de Turismo.

Quero (2003). Geografía y urbanización en las ciudades mediterráneas. Málaga como ejemplo, en Ciudades, Arquitectura y Espacio Urbano (Horacio Capel, coordinador). Mediterráneo Económico. Colección de Estudios socioeconómicos. Instituto Cajamar, p 447-457.

Real Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de modernización de destinos turísticos maduros.

Santos Pavón y Fernández Tabales (2010). El litoral turístico español en la encrucijada: entre la renovación y el continuismo. Cuadernos de turismo nº 25 pp: 185-206. Universidad de Murcia.

Sieverts, Thomas (1997) Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt. Spon Press, London.

Sudjic (2007) The Endless City. Editorial Phaidon, New York.

Vera Rebollo (2005). El auge de la función residencial en destinos turísticos del litoral mediterráneo: entre el crecimiento y la renovación. Revista Papers 37-38 p: 95-114.

Villar Lama (2010). Territorio, Turismo y Paisaje. El proceso de urbanización en el Litoral de Andalucía. El papel de los Campos de Golf. Villar Lama. Tesis Doctoral. Departamento de Geografía Física y Desarrollo Geográfico Regional. Universidad de Sevilla.

Villar Lama y Fernández Tabales (2013). Diagnóstico y perspectiva territorial del golf en Andalucía: entre la cualificación turística y el desarrollismo inmobiliario. Boletín de la Asociación de geógrafos españoles nº 62 pp: 357-378.



TERRITORIO  CIUDAD

2017