

Trabajo Fin de Máster de Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño.

**DINAMICAS Y MORFOLOGIAS DE CRECIMIENTO
EN EL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

**PARTICULARIZACION PARA LA COMARCA
DE LA MARINA ALTA**

Autor : Vicente Castelló Vallés.

Tutor : Doctor Arquitecto D. Enrique Joaquín Giménez Baldrés.

Fecha : Mayo 2015

INDICE

0.- RESUMEN : BREVE SINTESIS DEL TFM	5
1.- INTRODUCCION : ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL TEMA	6
1.1.- Estudios precedentes	6
1.2.- Contextualización.	7
1.3.- Estado actual. Situación de partida	8
1.4.- Metodología empleada.	10
2.- DESARROLLO DEL TRABAJO	12
2.1.- Análisis general de la zona de estudio	12
2.1.1.- <i>Contextualización geográfica-administrativa.</i>	12
2.1.2.- <i>Evolución demográfica.</i>	14
2.1.3.- <i>Análisis topográfico y geográfico del medio físico.</i>	17
2.1.4.- <i>El análisis morfológico-estructural.</i>	
2.1.4.1.- Las unidades de paisaje. Los ámbitos de estudio parcial.	18
Unidad de Paisaje Marina Alta Norte (MAN).	
Subunidad de Paisaje Marina Alta Norte Norte (MANN).	
Subunidad de Paisaje Marina Alta Norte Este (MANE).	
Unidad de Paisaje Marina Alta Sur (MAS).	
2.1.4.2.- El estado previo del territorio no transformado.	26
2.1.4.3.- El espacio entrópico de la periferia.	28
Infraestructuras de comunicación supramunicipales.	
El ferrocarril.	
El viario supramunicipal.	
La estructura agraria : La estructura mallada y la estructura orgánica.	
Las viviendas unifamiliares (agrícolas) en la estructura agraria.	
2.1.4.4.- Las características previas de los núcleos históricos.	41
2.1.5.- <i>El territorio de partida.</i>	48
2.1.5.1.- El territorio en su estado natural en 1.956.	49
2.1.5.2.- Afección de los núcleos urbanos históricos sobre el territorio en 1.956.	50
2.1.5.3.- Afección del ferrocarril sobre el territorio en 1.956.	51
2.1.5.4.- Afección del viario estructural sobre el territorio en 1.956.	52
2.1.5.5.- Afección de la parcelación agrícola sobre el territorio en 1.956.	53
2.1.6.- <i>Potenciales estructurales del territorio de partida.</i>	54

2.2.- Dinámicas de ocupación del territorio.	56
2.2.1.- <i>Estado actual resultante.</i>	56
2.2.2.- <i>Dinámicas precedentes en la ocupación del territorio.</i>	57
2.2.2.1.- Causas históricas de la ocupación del territorio.	57
2.2.2.2.- Evolución en la ocupación del territorio.	58
Ocupación de sistemas montañosos.	58
Ocupación de los frentes del litoral.	60
Ocupación de terrenos llanos de cultivo.	61
Ocupación por extensión de los núcleos urbanos históricos.	65
El Vergel	
Els Poblets.	
Denia	
Jávea	
Benitachell	
Teulada	
Benisa.	
Calpe.	
2.3.- Análisis de las morfologías asociadas a las formas de ocupación del territorio.	86
2.3.1.- <i>Modalidad de análisis de referencia de actuaciones urbanísticas precedentes.</i>	88
2.3.2.- <i>Morfologías resultantes de la ocupación de los sistemas montañosos.</i>	92
2.3.2.1.- Plan Parcial Monte Pego. Denia.	92
2.3.2.2.- Plan Parcial La Corona. Jávea.	94
2.3.2.3.- Plan Parcial Pinomar. Jávea.	96
2.3.2.4.- PP Cumbres del Sol. Benitachell.	98
2.3.2.5.- Plan Parcial Mayvilla. Calpe.	101
2.3.3.- <i>Morfologías resultantes de la ocupación de las playas de arena y cantos rodados.</i>	103
2.3.3.1.- Playa de les Deveses. Las Marinas. Denia.	103
2.3.3.2.- Playa del Montañar I. Jávea.	105
2.3.3.3.- Playa de la Fossa. Calpe.	108
2.3.4.- <i>Morfologías resultantes de la ocupación de los terrenos llanos de cultivo.</i>	110
2.3.4.1.- La Rotas. Denia.	111
2.3.4.2.- Partida Senioles-Colomer. Jávea.	113
2.4.- Influencia del Planeamiento en las dinámicas de ocupación del territorio en las morfologías resultantes.	115
2.4.1.- <i>Antecedentes históricos.</i>	116
2.4.2.- <i>Los ciclos del planeamiento.</i>	116
2.4.2.1.- Fase de liberalización.	118
2.4.2.2.- Fase de contención.	119
2.4.2.3.- Fase de protección.	120
3.- CONCLUSIONES	123
4.- BIBLIOGRAFIA Y FUENTES	128

5.- ANEXOS	131
5.1.- Anexo 1.- Clasificación de morfologías de ocupación del territorio consultadas.	131
5.1.1.- Morfologías descritas por el geógrafo Diego López Olivares.	
5.1.2.- Morfologías descritas por D. Manuel de Sola Morales.	
5.1.3.- Morfologías descritas en el Reglamento de Zonas de la Comunidad Valenciana	
5.1.4.- Morfologías descritas en los Elementos del Proyecto Urbano de D. Javier Pérez Igualada.	
5.1.5.- Morfologías descritas en el PAT del Litoral.	
5.2.- Anexo 2.- Fichas características de cada municipio y evolución demográfica	136
5.2.1.- Vergel	
5.2.2.- Els Poblets	
5.2.3.- Denia	
5.2.4.- Jávea	
5.2.5.- Benitachell	
5.2.6.- Teulada	
5.2.7.- Benisa	
5.2.8.- Calpe.	
5.3.- Anexo 3.- El territorio inicial. 1.956.	147
5.3.1.- Levantamiento del territorio existente en 1.956.	
5.3.2.- Fotografía del territorio existente en 1.956.	
5.4.- Anexo 4.- El territorio a fecha de hoy. 2.015.	148
5.4.1.- Levantamiento del territorio en 2.015	
5.4.2.- Fotografía del territorio en 2.015	
5.5.- Anexo 5.- Planeamiento existente. Comentarios y referencias.	149
5.5.1.- Planeamiento de El Vergel	
5.5.2.- Planeamiento de Els Poblets.	
5.5.3.- Planeamiento de Denia	
5.5.4.- Planeamiento de Javea	
5.5.5.- Planeamiento de Benitachell	
5.5.6.- Planeamiento de Teulada.	
5.5.7.- Planeamiento de Benisa.	
5.5.8.- Planeamiento de Calpe.	
5.5.9.- Listados de planeamiento.	
5.5.9.1.- Listados en La Ordenación del Territorio en la CV.	
5.5.9.2.- Listados del COACV demarcación Alicante.	

0.- RESUMEN : BREVE SINTESIS DEL TFM

En el litoral de la Comunidad Valenciana se ha producido un proceso de transformación histórico del territorio que supone una modificación de la dinámica pausada de ocupación del mismo y se caracteriza por una progresiva y desmesurada ocupación del frente litoral como consecuencia de una fuerte demanda de suelo, y una concentración y polarización de la actividad productiva y de la población en dicho frente, provocando un impacto ambiental que está alterando las condiciones paisajísticas iniciales de este. La situación actual de dicho territorio, será la base de partida de cualquier actuación que se pretenda sobre el mismo encamina a incidir en futuras dinámicas de su ocupación. Del mismo modo, las condiciones geomorfológicas del territorio previas al proceso, fueron la base entre otras, que condicionaron la ocupación del mismo hasta su situación actual.

El objetivo que se persigue con este trabajo es descubrir cuáles han sido los ciclos urbanos o procesos históricos de crecimiento y ocupación del litoral de la Comunidad Valenciana particularizados para la Comarca de la Marina Alta. Se pretenden descubrir y describir dinámicas de ocupación del territorio litoral en relación a las características geomorfológicas del medio físico; en relación a la estructura y parcelación agrícola y urbana previamente existente; en relación a la visibilidad sobre el territorio y paisajes existentes; en relación a la morfología de los núcleos históricos existentes; y en relación a las infraestructuras existentes, aunque siempre desde un enfoque perteneciente a la disciplina urbanística. Se persigue que dichas dinámicas nos proporcionen la posibilidad de descubrir patrones y elementos que se repiten o que se distinguen y permanecen en el tiempo, y conocer de antemano cuales pueden llegar a ser los resultados de la ocupación del territorio ante unas mismas condiciones de partida, para tener así la posibilidad de tomar medidas encaminadas a corregir de forma previa impactos sobre el mismo, que puedan minimizar o evitar que se alteren de forma permanente e irreversible sus condiciones de calidad iniciales y sus características singulares, sobre todo en ámbitos pendientes de ocupación.

La ocupación del territorio generalmente se adapta a la estructura previa de este y supone una forma de crecimiento en la que se reconocen sus condiciones morfológicas, aunque existan formas de ocupación desarrolladas al margen del mismo. Dichas dinámicas de ocupación definen morfologías urbanas que se pretenden identificar con este trabajo. Se requiere la necesidad de describir y conocer de forma inicial el territorio del ámbito de estudio, para conocer el acuerdo de las transformaciones sobre el mismo, porque según palabras de profesor D. Enrique J. Giménez Baldrés podrá ordenarse mejor cuanto más sea comprendido dicho proceso.

También se pretende con este trabajo analizar la influencia del planeamiento en la ocupación del territorio en la franja litoral y su relación con los modelos de ocupación inicialmente generados y espontáneamente aparecidos fruto de una dinámica económica mucho más ágil que la dinámica de ordenación del territorio, e intentar definir la evolución de dicho planeamiento desde dichas posiciones iniciales de legalización de antecedentes (plan sin plan), permisivas y comunes a las voluntades de los agentes generadores de la ocupación del suelo, hasta posiciones acordes con las voluntades sociales que persiguen un control y protección paisajístico ante el resultado de las dinámicas anteriormente analizadas. Paralelamente se pretende identificar la tendencia reflejada en la evolución del planeamiento encaminada a modificar los usos y densidades de las zonas del territorio ocupado, como práctica habitual para dar respuesta a una demanda permanente de suelo y permitir una mayor población en el frente litoral, sin alterar la superficie de territorio ocupado.

1.- INTRODUCCION : ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL TEMA

El litoral de la Comunidad Valenciana es uno de sus activos más valiosos. Se extiende a lo largo de 470 kilómetros, lo que representa una cuarta parte de la costa mediterránea peninsular. Su disposición en sentido norte sur y su anchura media hacen de la Comunidad Valenciana un prototipo de región costera mediterránea.

En los últimos años se ha llevado a cabo una urbanización compulsiva de la franja del litoral que ha provocado la degradación de los paisajes característicos de este, debido a la densificación y congestión en determinadas zonas que generalmente lleva asociada una falta de equipamientos y servicios, y una escasa integración del espacio litoral en el sistema urbano regional, todo ello basado en un modelo económico, mas o menos apoyado en un planeamiento previo, que conlleva una fuerte presión sobre el territorio, y que además ha provocado un elevado desequilibrio territorial entre el sistema urbano y el sistema rural, junto a otros múltiples problemas.

Existen múltiples documentos de carácter normativo o no, que intentan poner límites a la expansión indiscriminada de ese modelo y a la ocupación del litoral, intentando evitar la degradación del paisaje que dicha ocupación conlleva. Dichos documentos son entre otros la LOTPP (hoy sustituida por la LOTUP), la ETCV, el PAT del Litoral (pendiente de aprobación), los Modelos Territoriales Sostenibles en espacios litorales mediterráneos, etc.

Estos últimos modelos proponen dinámicas y morfologías de crecimiento o de ocupación del territorio litoral que inviertan la tendencia observada hasta ahora y que potencien el clima, las playas, los espacios naturales existentes en el litoral, la actividad económica desarrollada en torno al mismo, así como otros atractivos de carácter cultural que en dicho litoral se localizan, siendo a la vez sostenibles con el entorno.

El trabajo que aquí se desarrolla no pretende proponer modelos futuros como los documentos reflejados en el párrafo anterior, sino que pretende analizar la evolución histórica que ha seguido la ocupación del territorio en el litoral valenciano desde el punto de vista del urbanismo, mediante un análisis de las dinámicas llevadas a cabo en dicha ocupación, y mediante un análisis de las morfologías urbanas observadas y resultantes de dicha ocupación del territorio, así como su evolución hasta la definición formal del territorio tal como se nos presenta en la actualidad. Es decir, cuáles han sido las dinámicas históricas de crecimiento en el litoral de la Comunidad Valenciana desde el inicio de la explosión demográfica vivida en el mismo hasta su estado actual, desde un punto de vista del análisis de la forma urbana física y su relación y conformación a partir de elementos urbanos, definidos estos como la relación entre la urbanización del medio natural, su parcelación y la edificación del mismo.

1.1.- Estudios precedentes

Para conocer los antecedentes que han provocado la ocupación del Litoral, los procesos seguidos y los resultados materializados tanto en la Comunidad Valenciana como a nivel Nacional o Europeo, y con el objetivo de conocer los mecanismos de ocupación del litoral para poder operar sobre los mismos y conseguir controlar dicha ocupación en territorios todavía no alterados, se han llevado a cabo múltiples estudios desde múltiples disciplinas, entre los que destacamos :

- El laboratorio de Urbanismo de Barcelona desarrolla un análisis de ocupación del territorio particularizándolo para la Ciudad de Barcelona y su área metropolitana, así como para el resto de la Comunidad Autónoma Catalana, a través de la edición " Las formas del crecimiento urbano " de D. Manuel de Solà-Morales i

Rubió. En anexo 1 aparte se puede observar un listado de distintas morfologías urbanas derivadas de los distintos enfoques de aproximación al crecimiento de la ciudad, morfologías estas que han servido de referencia para identificar ocupaciones del litoral del ámbito de estudio.

- Se observan también trabajos en este sentido nacidos en las escuelas de Arquitectura de Valladolid (en relación a modelos de ocupación del territorio), de Las Palmas de Gran Canarias, de La Coruña y de Porto.
- Se conoce la existencia de un trabajo en la Escuela de Arquitectura de Valencia, en concreto el trabajo llevado a cabo por el Dr. Enrique Joaquín Jiménez Baldrés en su tesis doctoral Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia, donde analiza el área metropolitana de Valencia y su influencia. Esta tesis doctoral ha servido de referencia en el desarrollo del presente trabajo.
- Se sabe que en el Departamento de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de la UPV, a través del Máster de Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño, se van analizando periódicamente sectores de dicho litoral, aportando múltiples análisis y propuestas.
- Existen otros trabajos desarrollados por disciplinas profesionales distintas a la urbanística que analizan parte del territorio de la Comunidad Valenciana desde sus particulares puntos de vista, como son las descritas por el geógrafo Diego López Olivares en uno de los cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia denominado : “ El desarrollo urbanístico en las aéreas turísticas del litoral valenciano : El norte del litoral castellonense “, donde incide en la influencia de la orografía del entorno, sus características y su relación con el planeamiento en la ocupación del territorio, atendiendo a características vinculadas a la densidad de ocupación del mismo, pero sin indagar en la forma de dicha ocupación, en su morfología. En documento anexo 1 se exponen las clasificaciones o morfologías que emanan de este trabajo.
- Desde la Generalitat Valenciana también se hacen eco de la problemática y la casuística de las intervenciones en el litoral y han editado el libro : “ Modelos Territoriales Sostenibles en Espacios Litorales Mediterráneos “, fiel reflejo del Seminario que tuvo lugar en Valencia cuyo objetivo era exponer las líneas de trabajo iniciadas en el marco de cooperación transnacional correspondiente a la iniciativa comunitaria INTERRG II-C, Mediterráneo Occidental-Alpes Latinos (MEDOC), con el fin de conseguir el establecimiento de un esquema síntesis de ordenación territorial conjunto de las zonas costeras euromediterráneas y la elaboración de unos Modelos Territoriales Sostenibles para la ordenación del litoral comunitario. Quedan pendientes de definir los Modelos Territoriales Sostenibles en los Litorales mediterráneos, exponiendo en dichos textos distintas forma de aproximarse al territorio.
- El documento normativo que más extensamente analiza el litoral de la Comunidad Valenciana es el Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana. Dicho documento cuantifica inicialmente la magnitud de dicho litoral respecto al resto de España. También cuantifica la importancia del litoral de la Comunidad Valenciana respecto al resto del territorio de la misma. Analiza también la evolución de la ocupación del territorio litoral desde un punto de vista de la afección urbanística sobre el mismo.
Hay que destacar que dichas cuantificaciones, análisis y afecciones las lleva a cabo desde el punto de vista del medio físico (espacios naturales, riesgos de

inundación y erosión costera, paisaje y recursos hídricos, playas), de la población y sus tendencias de crecimiento, del sistema productivo (industrial, agrícola y terciario), de las infraestructuras y equipamientos productivos, así como de las instalaciones portuarias, y en menor medida desde el planeamiento urbanístico, incidiendo de forma superficial en la clasificación y calificación del suelo, simplemente nombrando aspectos generales, para concluir definiendo el modelo territorial que nos encontramos en la actualidad en el Litoral de la Comunidad Valenciana.

Su objetivo fundamental es proponer nuevas formas de ordenar y gestionar las zonas costeras buscando un desarrollo territorial más sostenible, tratando de incidir en los recursos y riesgos inherentes al medio físico, en la estructura territorial, en la actividad económica y en la administración del territorio.

El presente trabajo pretende ser una observación mas de los procesos de ocupación de una parte del litoral de la Comunidad Valenciana, en concreto el Litoral de la comarca de la Marina Alta, y de los resultados que dichos procesos han arrojado.

1.2.- Contextualización.

Según la redacción del PAT del Litoral de la Comunidad Valenciana, la zona de la Marina Alta queda encuadrada dentro de la zona 8, con las siguientes características :

“Zona 8: Pego-Calpe.

Tramo integrado por los municipios de Pego, Els Poblets, El Verger, Denia, Pedreguer, Ondara, Gata de Gorgos, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa y Calpe. Excepto el Verger (con casi 4.000 habitantes) y Els Poblets y Benitachell (alrededor de 2.000 habitantes), el resto son poblaciones muy dinámicas que oscilan entre los 5.000 y los 30.000 habitantes.

Quizás sea uno de los tramos del litoral de mayor calidad de toda la Comunidad Valenciana, y el único ejemplo de costa acantilada, pero también el que más ha sufrido los efectos de un elevado desarrollo.

Denia, Jávea, Moraira (entidad menor de Teulada) y Calpe respondían, en sus orígenes, al modelo de ciudad-puerto. Su expansión, a través de innumerables urbanizaciones extensivas, lo ha desvirtuado en gran medida. Por su parte, Benitachell, Teulada y Benissa, tienen su núcleo urbano a varios kilómetros del mar pero, igualmente, se han expandido mediante un urbanismo de gran consumo del territorio.

Esta zona presenta parajes de incalculable valor ecológico como los Parques Naturales del Montgó y del Peñón de Ifach, la Reserva Marina del Cabo de San Antonio, los acantilados de Benitachell, la Punta de Moraira, el Morro de Toix o las salinas de Calpe. Sin embargo, el crecimiento ha llegado a comprometer su calidad, existiendo en la época estival problemas importantes por resolver.

Denia y Calpe son municipios de transición en los que coexiste un modelo más intensivo (zona de Les Marines, en el primero, y playa de la Fosa, en el segundo) con otro más extensivo que ocupa una importante parte de su territorio. Salvo excepciones (zona de las Rotas en Dénia, la playa de la Granadella en Jávea o el Portet de Moraira) el modelo extensivo no ha producido resultados muy afortunados (laderas repletas de viviendas unifamiliares que alcanzan lugares inverosímiles, donde el único atractivo que tienen son la orientación y las vistas). En este tramo es necesario redefinir el modelo para evitar en el futuro situaciones de insostenibilidad.”

1.3.- Estado actual. Situación de partida

Históricamente ha habido una evolución de la economía en la Comarca de la Marina Alta, que ha grandes rasgos ha supuesto un trasvase de mano de obra de cultivos de

secano a cultivos de regadío, y en las últimas décadas, un trasvase de mano de obra de cultivos de regadío a actividades relacionadas con el turismo como son la construcción y los servicios, y en menor medida la industria que abastece dicha nueva forma de mercado, actividades estas que han supuesto un enorme foco de atracción laboral. El resultado de dicha evolución económica conlleva paralelamente un incremento de la población, con el consiguiente incremento de ocupación de suelo, según unas dinámicas que se pretenden identificar.

La evolución económica ha modificado los hábitos y costumbres de los ciudadanos, de forma que una vez saciadas las necesidades básicas de los mismos, en lo que a la vivienda se refiere, se han impuesto otras formas de vida donde tienen cabida aspectos culturales y lúdicos. Dichas nuevas formas de vida demandan la segunda residencia destinada al descanso y distensión como uno de sus logros fundamentales. Una segunda residencia cuya posición inicial en el territorio supone el uso de suelos de escaso valor agrícola, vinculados al mar y fácilmente accesibles, con condicionantes higiénicos y de proximidad a los núcleos históricos, y que han evolucionado hacia condicionantes naturales y paisajísticos como criterios de ocupación del territorio.

El ámbito de estudio, la comarca de la Marina Alta, tiene a la población de Denia como cabeza de distrito y como ciudad de mayor importancia. Históricamente, en dicha ciudad al igual que en el resto de municipios que se incluyen en dicho ámbito, se sigue una pauta de crecimiento y ocupación de suelo vinculada al núcleo histórico, mediante adición de coronas al mismo que tienen al centro urbano como su origen. Dicha dinámica de crecimiento tiene una evolución muy lenta, al igual que la demografía y responden a una actividad en la zona eminentemente agrícola.

Solo el municipio de Denia de mayor importancia y los municipios con puerto comercial activo, presentan actividades distintas a la agrícola, y por tanto mayores demandas de vivienda y de ocupación del territorio. Dichos municipios tienen una evolución en la ocupación del territorio que en su crecimiento añaden un concepto más al descrito en el párrafo anterior, como es el vial de enlace que une el centro urbano con el puerto y donde también se concentra el crecimiento de la ciudad, es decir mediante la ocupación de las radiales que comunican a dicho núcleo histórico con el puerto y con el resto del territorio. Radiales que a su vez son origen de tramas urbanas más o menos ortogonales que evolucionan al margen de las tramas tradicionales, en forma de coronas. Dicha dinámica de crecimiento se analizará y describirá en este trabajo.

Las costumbres ligadas a la actividad agrícola existente y la evolución cultural de la población, han supuesto un incremento de la ocupación del territorio a través sobre todo de las parcelaciones residenciales. Ha sido el turismo quien ha provocado el incremento desmesurado y desproporcionado en la ocupación del territorio en el ámbito de estudio, y por consiguiente unas pendientes mucho mayores en las curvas de crecimiento de los municipios de estudio. Aunque el turismo haya sido el motor, las características del paisaje han provocado la concentración de dichos crecimientos en ámbitos determinados, que a su vez han generado unas morfologías específicas de ocupación de dichos ámbitos, morfologías estas que se pretenden identificar y describir en este trabajo, y que están íntimamente ligadas a la estructura previa existente en el territorio, caracterizada por su forma física natural y por su forma antropomórfica definida por el entramado viario y por el parcelario.

El paisaje a su vez, ha generado una clasificación de los ocupantes del territorio, de forma que paisajes con mejores vistas y soleamiento, en definitiva, más exclusivos, están ocupados por niveles y estatus sociales económicamente más elevados. Se pretende identificar aquí las características diferenciadoras de dichos paisajes.

Cabe indicar también, que el análisis urbanístico de un ámbito determinado supone inicialmente el conocimiento físico-morfológico y paisajístico de dicho ámbito, el conocimiento de toda la documentación administrativa que ha condicionado la evolución del mismo, es decir, su planeamiento, aunque dicha evolución puede llegar a ser más comprensible, si a su vez se ha crecido simultáneamente con él, es decir, si se ha experimentado la evolución en el tiempo de dicha ocupación. Este es el motivo fundamental por el que se ha elegido el ámbito de estudio que nos ocupa, por la experiencia de haber nacido y crecido en dicho ámbito, por formar parte de él.

Por tanto, este trabajo pretende el estudio de las dinámicas y morfologías de ocupación del territorio en el litoral de la MARINA ALTA. Se inicia en el periodo de tiempo donde las curvas de crecimiento de población empiezan a experimentar un aumento de su pendiente, es decir, en la década de los 50. Y abarca sobre todo la evolución de la ocupación del territorio en el exterior de los núcleos urbanos a través del análisis de las parcelaciones residenciales desarrolladas, ya que por su número y por su extensión son las protagonistas del proceso de transformación que se ha producido.

La situación de partida será la que nos encontramos en el año 1956, época en que la población aun sigue una evolución histórica lenta y constante, y por ser el primer año del que se dispone todo el reportaje fotográfico aéreo del ámbito de estudio, lo que nos permite conocer el estado original del mismo, con el objetivo de llevar a cabo una comparación y evolución en la ocupación del territorio hasta nuestros días.

1.4.- Metodología empleada.

Son muchos los eruditos que analizan el fenómeno urbanizador provocado por las parcelaciones residenciales desde distintas disciplinas. Se distinguen enfoques desde la óptica de la sociología, desde un punto de vista geográfico o desde un punto de vista jurídico-administrativo. Dichos trabajos han aportado diferentes clasificaciones morfológicas de las intervenciones que se han llevado a cabo sobre el territorio. Según el Profesor Enrique J. Giménez¹: “ ... Desde la sociología cabe distinguir tres orientaciones... Primera ... el punto de partida suele ser la oposición campo-ciudad, planteada ahora como la dicotomía entre lo urbano y lo rural. ... la repercusión de la urbanización en la sociedad rural. La segunda ... análisis particular de la sociedad suburbana desde la herencia de los planteamientos ecológicos ... incide en el papel de la publicidad en la animación del mercado de residencia suburbana. ... opción residencial alejada de la urbe central. La tercera .. atención a aspectos sectoriales específicamente ligados al uso. El tiempo de ocio, la residencia veraniega, la residencia secundaria. ... Desde la geografía ... síntesis entre la cultura rural y la urbana en un mismo escenario. Aparecen varias clasificaciones morfológicas de PRS, ... Valenzuela distingue tres tipos : agrupación, parcelación y urbanización. ... Miranda Montero ... según tres tipos básicos : regular, curvilíneo y con viario en fondo de saco. ... Consuelo del Canto ... Tipología de las urbanizaciones ...clasificación referida a la situación ..., al uso ... y a la morfología ... “

En el presente trabajo se pretende un conocimiento inicial morfológico-estructural del territorio (la forma del territorio), que supone llevar a cabo una lectura de su estructura natural considerando también aspectos paisajísticos y climáticos diferenciadores de este, que nos ayude a identificar enclaves singulares y unidades de paisaje como ámbitos de estudio (en los que es posible reconocer una unidad estructural, apoyada en las características topográficas y la lectura de los límites visuales, donde exista una a-

¹ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia. Valencia. Servicio de publicaciones UPV. 1996, pp. 42-51.

preciable homogeneidad en el resto de los elementos que componen la forma del territorio), y que incluyan una lectura de su estructura antropomórfica previa, que nos permita identificar las transformaciones inducidas por los usos agrícolas. Para con posterioridad aplicar un método racional de comprensión de la forma urbana, atento a las causas que han motivado dicha ocupación, como se ha llevado a cabo la misma y que formas se han producido en el territorio.

En palabras de D. Manuel Sola-Morales² : “ Entender la forma urbana como resultado de la forma de la Urbanización + la forma de la Parcelación + la forma de la Edificación, a partir de la diversas maneras de organizar y combinar calles, solares y casas, que dan como resultado las diferentes formas urbanas que nos encontramos, a veces tributarias de situaciones topográficas, agrícolas y catastrales precedentes “, a las que cabría añadir tributarias también de situaciones paisajísticas existentes.

² DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel : Las formas de crecimiento urbano. Reimpresion Marzo 2006. Barcelona. Edicions UPC. 1997, pp. 15.

2.- DESARROLLO DEL TRABAJO

2.1.- Análisis general de la zona de estudio

2.1.1.- Contextualización geográfica-administrativa.

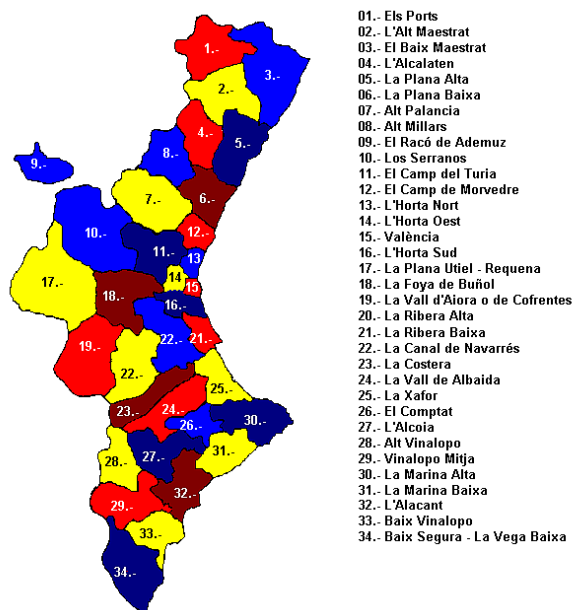
La superficie de España es de 506.019.- km2 y su población de 47.190.493.- habitantes. La Comunidad Valenciana tiene una superficie de 23.255.- km2, lo que equivale al 4,60 % del territorio español, y una población de 4.885.029.- habitantes, lo que equivale al 10,35 % de la población de España, es decir, un porcentaje superior al que representa su territorio.



1 Mapa de España y sus Comunidades Autónomas.

El litoral peninsular de España tiene una longitud de 3.168 km. de costa y la Comunidad Valenciana tiene 470 km. de costa, lo que equivale al 14,84 %. Es decir, la importancia de la costa valenciana en el conjunto de España es mucho mayor que la que representa su superficie y su población.

La Comunidad Autónoma Valenciana se sitúa al Este de España.



2 Mapa de la Comunidad Valenciana y sus comarcas.

El litoral mediterráneo español tiene una longitud de 1.663 km. de costa, por lo que la Comunidad Valenciana con sus 470 km. de costa representa el 28,26 % del mismo. Es decir, prácticamente un tercio del litoral mediterráneo español pertenece a la Comunidad Valenciana.

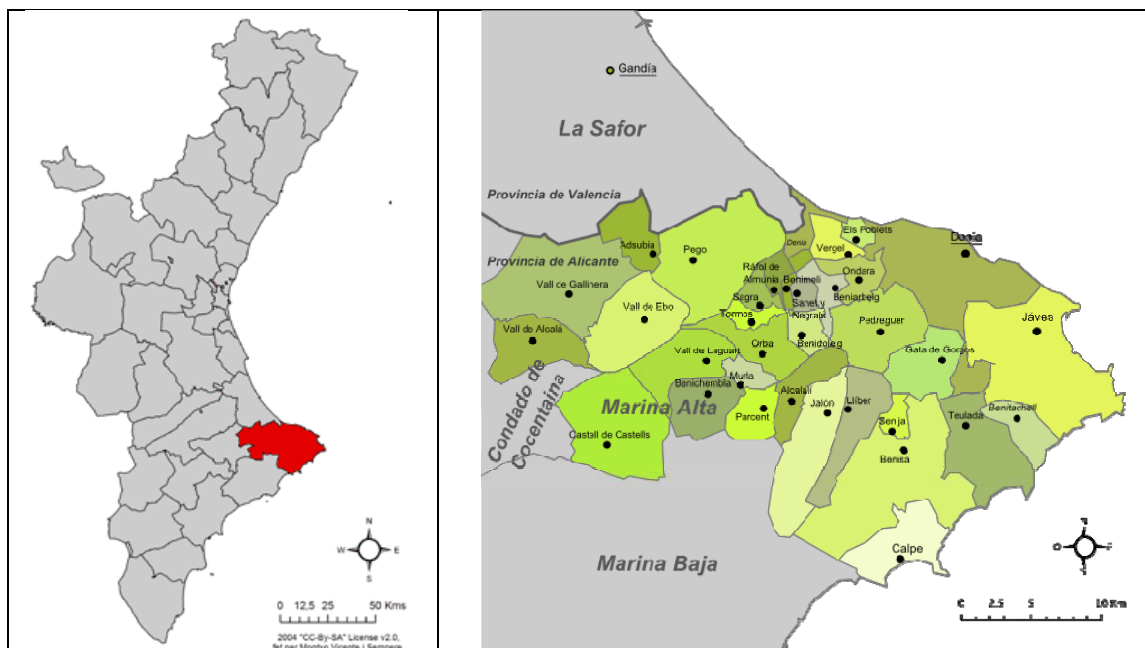
La Marina Alta

La Comarca de la Marina Alta es la comarca cuyo litoral se pretende analizar en el presente Trabajo Fin de Máster. Dicha comarca pertenece a la Comunidad Valenciana y se ubica físicamente en el centro de la mitad sur de la misma.

La Marina Alta (Comarca nº 30) tiene una Extensión de 759,30 km², lo que representa el 3,27 % de la Comunidad Valenciana y una población de 188.567.- habitantes, lo que representa el 3,86 % de su población.

La longitud de la costa de la Marina Alta es de 73 km. lo que supone el 15,53 % de los 470 km. de litoral de la Comunidad Valenciana, es decir, la importancia del litoral de la Marina Alta es muy superior a la importancia de la superficie y de la población de la misma.

De los sesenta (60) municipios costeros de la Comunidad Valenciana, siete (7) pertenecen a la comarca de la Marina Alta.



3 Posición de la Marina Alta en la CV

4 Municipios de la Marina Alta.

El ámbito que pretendemos estudiar en este TFM, abarca los municipios de Denia, Els Poblets, El Vergel, Jávea, Benitachell, Teulada, Benisa y Calpe, según el orden en que aparecen en el litoral de Norte a Sur. (Dos de ellos sin costa pero tangentes a la misma)

La superficie de estos municipios es de 284,67 km², lo que representa el 37,49 % de la comarca de la Marina Alta, y tienen una población de 149.132.- habitantes, lo que representa el 79,03 % de la población de la comarca. Es decir, en el 37,49 % del territorio de la Marina Alta se concentra el 79,03 % de su población, siendo esta una característica singular de la misma.

Tal como se ha comentado en la introducción, se pretende analizar una parte del litoral de la Comunidad Valenciana, en concreto el litoral de la Comarca de la Marina Alta.

Adjuntamos en el Anexo 2, una ficha que resume las características singulares de cada población incluida en el presente trabajo.

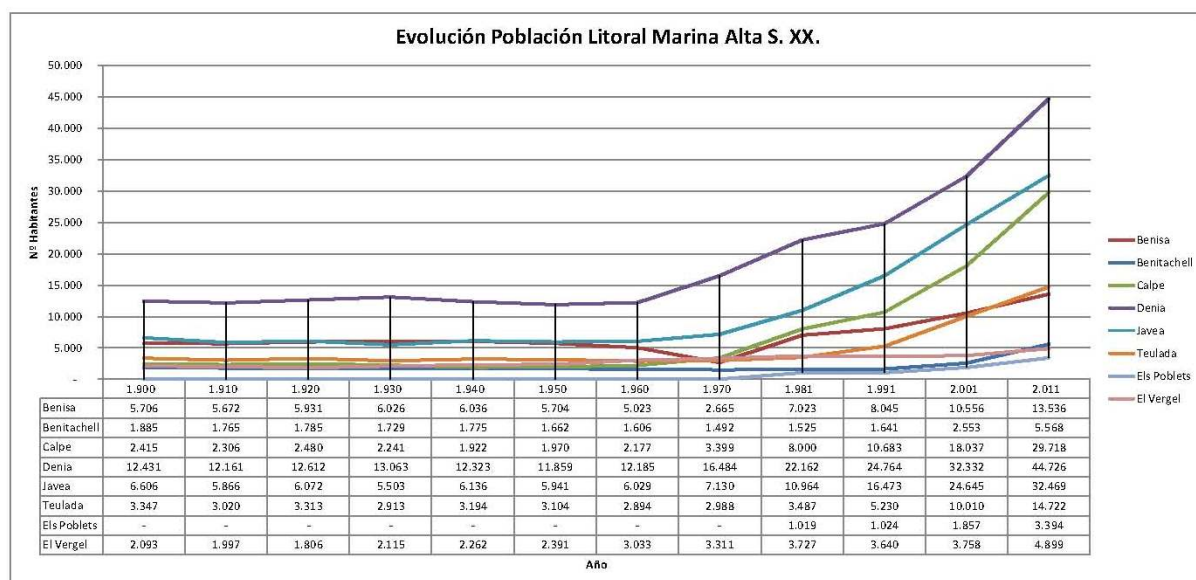
2.1.2.- Evolución demográfica.

La Marina Alta ha sido durante gran parte de su historia, una comarca dedicada principalmente a las actividades agrícolas en zonas del interior, y a las relacionadas con la pesca en las zonas litorales de los municipios costeros. Dicha actividad agrícola paso por distintas fases, con la transformación de cultivos de secano a regadío, o con el cambio de tipos de cultivos de regadío según la demanda y evolución del mercado.

Tras el *boom turístico* de los años 60, la gran belleza de esta comarca propició un cambio en el sector económico, dedicado desde entonces al sector terciario y la construcción, y en menor medida a la industria que atiende dichos dos sectores, aunque siempre ha permanecido un sector primario, que también abastece entre otros al sector turístico.

El ámbito de estudio sufre las consecuencias del turismo residencial por su elevado consumo de suelo, con la afluencia de numerosos residentes provenientes de países del centro y norte de Europa que demandan aquí su primera o segunda residencia.

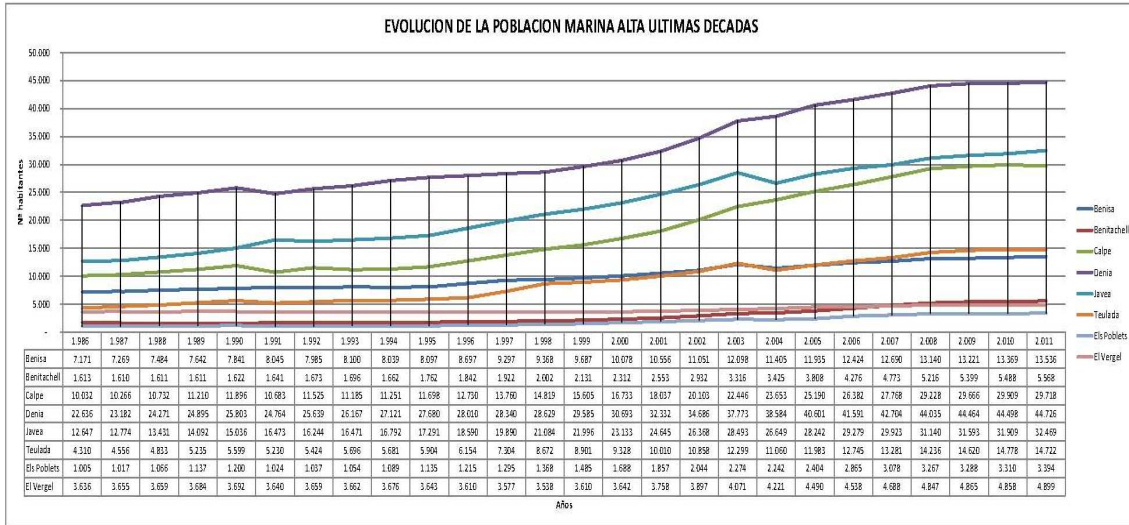
Un dato que está directamente relacionado con la ocupación del territorio es la evolución de la población en el litoral de esta comarca, que se observa en el cuadro adjunto:



5 Evolución de la población en el litoral de la Marina Alta durante el siglo XX. Anexo 3.

Podemos ver en este cuadro que la explosión demográfica en la zona de la Marina Alta se produce a partir de los años 1960-1970. Este es el motivo por el que se ha elegido la fecha de 1956 como el año de inicio del trabajo fin de máster que nos ocupa y que alcanza hasta la época actual.

Vemos con más detalle en el cuadro siguiente que el crecimiento de la población a partir de esas fechas ha sido continuo y constante, de forma que, observando las distintas pendientes de cada tramo, identificamos a los tramos de menor pendiente o pendiente negativa con las épocas de crisis económica.



6 Evolución de la población en el litoral de la Marina Alta durante las últimas décadas. Anexo 3.

Adjuntamos en anexo 3, la evolución demográfica personalizada para cada uno de los municipios incluidos en el ámbito de actuación, así como la agrupación de dichas evoluciones a mayor tamaño.

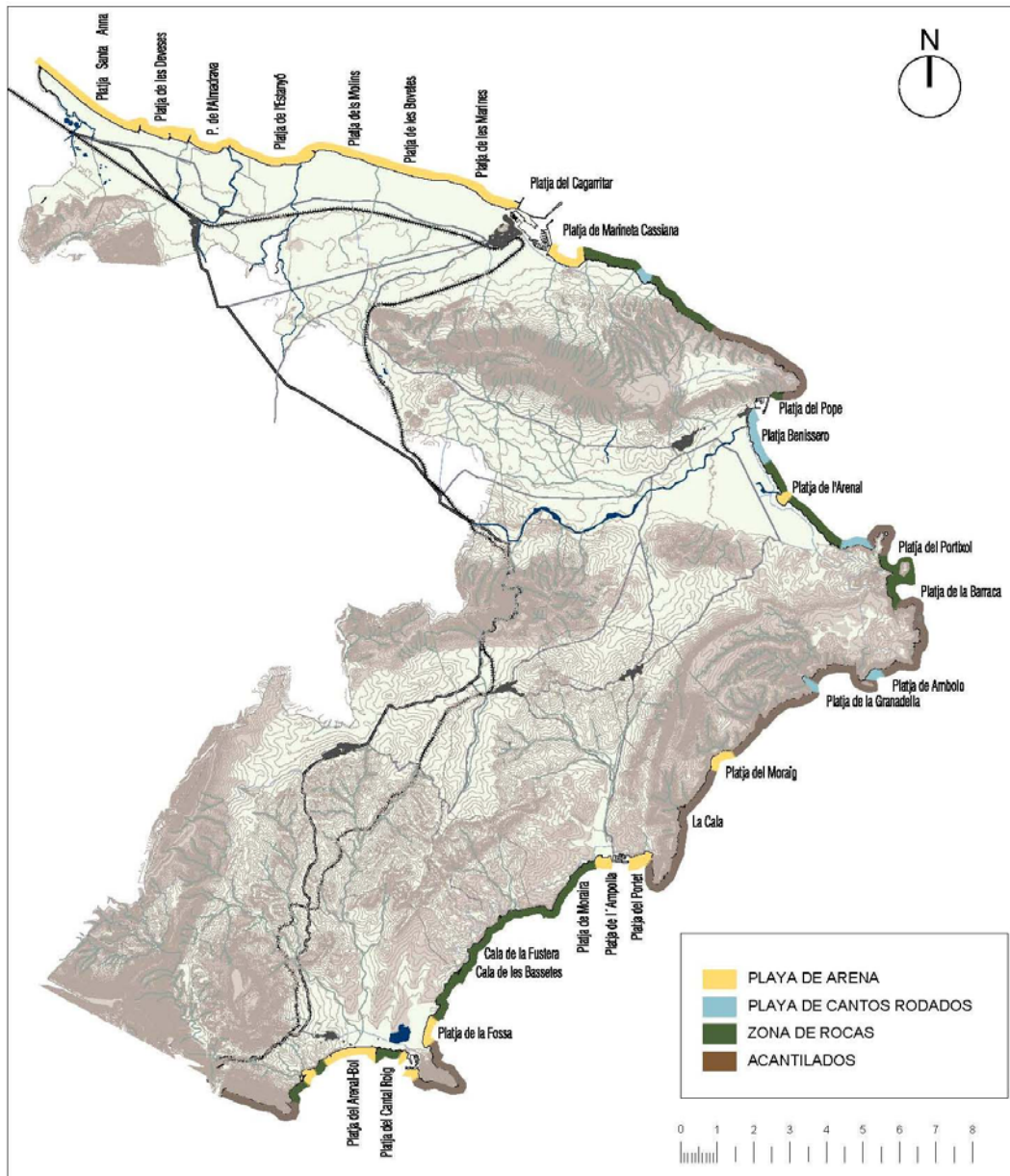
2.1.3.- Análisis topográfico y geográfico del medio físico



7 Características geográficas zona de estudio

La comarca de la Marina Alta ocupa, como se ha comentado, el centro de la mitad sur de la Comunidad Valenciana. Está situada al Norte de la provincia de Alicante y linda con la provincia de Valencia. Está constituida por 33 municipios siendo Denia la capital de la comarca.

El relieve que caracteriza a esta comarca forma parte del sistema bético cuya característica principal es su alineación SW-NE. Dicho sistema proviene y se extiende desde el sur de la Península Ibérica y es más joven y más escarpado que el sistema Penibético que caracteriza a la provincia de Valencia y Castellón.



8 Frentes del litoral de la Marina Alta

Tiene una orografía bastante compleja, ya que la surcan numerosas montañas y valles entre los que se intercalan grandes planicies a distinta cota, junto con una costa muy accidentada con numerosos acantilados, calas y cabos. La costa de esta comarca tiene algunos de los accidentes más emblemáticos de la provincia, como son el Cabo de San Antonio situado en la localidad de Jávea y declarado reserva natural, cuyos acantilados tienen alturas de hasta 150 m. sobre el nivel del mar, el Cabo de San Martín y

el Cabo de la Nao que es el pico más oriental de la provincia de Alicante. Así como el conocido Peñón de Ifach situado en la localidad de Calpe, declarado parque natural y que alcanza una altitud de 332 m.

También cuenta con importantes formaciones montañosas, como la Sierra de Bernia situado al sur de la comarca. Se extiende unos 11 km de Oeste a Este de la misma, perpendicularmente a la costa mediterránea. La cima más elevada de la sierra de Bernia se encuentra en el término municipal de Jalón, y mide 1.128 m. sobre el nivel del mar.

Y como la sierra del Montgó situada en los municipios de Javea y Denia, declarado parque natural por su importancia paisajística, y su gran valor botánico y cultural, junto al que se crea la figura de reserva de los fondos marinos del Cabo de San Antonio, que protege los fondos de Posidonia oceánica y los fondos rocosos litorales. Su altura máxima es de 753 m.

También cabe destacar la importancia de la marjal de Pego-Oliva, que son un ejemplo de marismas interiores.

En la comarca destacan algunos cursos de agua como los ríos Bullent, Racons, Girona y Gorgos.

El litoral de la Marina Alta objeto de estudio se caracteriza por tener toda clase de frentes, observando playas de arena fina, playas de cantos rodados, zonas de rocas y zonas de acantilados.

La importancia del tipo de frente de litoral radica en la existencia de una relación entre el tipo de playa y la morfología urbana que se desarrolla vinculada al mismo.

2.1.4.- El análisis morfológico-estructural.

El territorio original posee una forma que se caracteriza por unos elementos topográficos fundamentales invariables que suponen la estructura de este.

El territorio del ámbito de estudio, ha sufrido unas transformaciones inducidas por los usos agrícolas que optimizan el aprovechamiento de las condiciones de este, manteniéndose invariable la forma preexistente en el resto del territorio no transformado.

Una de las vías de aproximación a la morfología de las parcelaciones, supone indagar en la forma preexistente del territorio no transformado, es decir, identificar los elementos topográficos fundamentales de dicho territorio no alterado que permanecerán constantes en las parcelaciones urbanas posteriores. Suponen condicionantes físicos de dicho territorio y considera factores de relación con los núcleos históricos, con las zonas de cultivo, con las condiciones climáticas del enclave, etc.

Esta vía de aproximación a la morfología de las parcelaciones supone también considerar elementos singulares del paisaje, como elementos generadores de las futuras parcelaciones urbanas, donde las invariantes climáticas serán elementos secundarios subordinados a las condiciones visuales y paisajísticas.

Otra de las vías de aproximarnos al entendimiento de la morfología de las parcelaciones, consiste en relacionarlas con la estructura de las transformaciones agrícolas precedentes, para definir los elementos invariables que se mantienen y que constituyen la estructura de esas parcelaciones urbanas.

Las características de las transformaciones agrícolas vienen definidas por los abancalamientos de los cultivos, por las edificaciones agrícolas existentes y sobre todo por la estructura de caminos y canales de riego en que se organizan, generados a partir de unos elementos topográficos fundamentales, propios del territorio original, que constituyen la estructura de estas y que permanecen constantes en parcelaciones urbanas posteriores.

Las morfologías generadas por los crecimientos de los núcleos históricos de los municipios objeto de estudio, tienen unas características al margen de la estructura previa del territorio, salvo si dichas características suponen limitaciones físicas a su expansión o salvo si dicho territorio ya ha sido transformado con criterios antropomórficos.

Para poder reconocer en las morfologías de las parcelaciones urbanas resultantes los elementos invariables de las formaciones previas, debemos definir cada uno de los tres escenarios de partida descritos, es decir, la forma preexistente del territorio no transformado, las transformaciones agrícolas precedentes y la evolución del crecimiento de los núcleos urbanos, lo que constituyen el análisis morfológico-estructural del ámbito de estudio.

2.1.4.1.- Las unidades de paisaje. Los ámbitos de estudio parcial.

Pretendemos en este apartado definir las zonas de estudio con características estructurales propias diferenciadoras, para conocer que vínculos existen entre dichas características y las ocupaciones del territorio por parcelaciones residenciales, y que diferencias existen dentro de una misma zona entre unas parcelaciones y otras.

En el interior de las dos zonas de estudio que pretendemos definir, se desarrollaran cada uno de los tres escenarios de partida anteriormente mencionados.

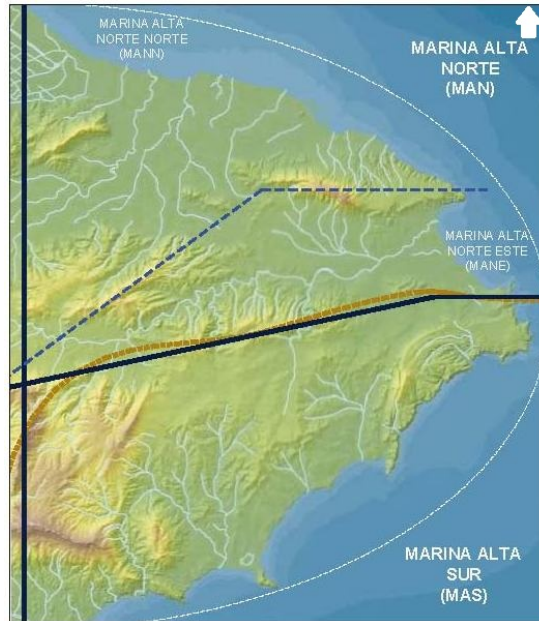
Cada una de las zonas de estudio supondrá una unidad de paisaje. Dichas unidades de paisaje son independientes de los límites administrativos del territorio, pero utilizaremos dichos límites para acotar el ámbito de estudio, debido a que alguna de las unidades de paisaje abarcan más de una comarca y supone una gran dificultad operar con zonas de estudio de tan elevada extensión. Al margen de dicha extensión sus características generales son las mismas, con independencia del límite de estudio.

Se trata en definitiva de definir las unidades de paisaje del ámbito de estudio, entendidas como las define el profesor Giménez Baldrés³ : “La unidad de paisaje sería aquel ámbito en el que es posible reconocer una situación de unidad estructural, apoyada en las características topográficas y la lectura de los límites visuales, donde existe una apreciable homogeneidad en el resto de los elementos que componen la forma del territorio. Corresponde a un ámbito mayor que el de los elementos de estructura no directamente relacionados con la topografía. ... Primer criterio de aproximación definitorio de una unidad de paisaje será el de las visuales y por ello el relativo al relieve, sin que deba entenderse como una transposición lineal de la topografía. ... Se trata de intentar un análisis del territorio que nos proporcione una visión integradora, que nos explique la lógica de los procesos de transformación o urbanización desde una aproximación a su morfología y una interpretación de su estructura. ... “.

El área de estudio como se ha comentado es el litoral de la Comarca de la Marina Alta. Existen dos unidades de paisaje en el ámbito de estudio. Dichas unidades de paisaje se generan por la diferenciación en la relación existente entre las zonas montañosas, las llanuras y el mar en cada una de ellas. Dentro de dichas unidades de estudio apa-

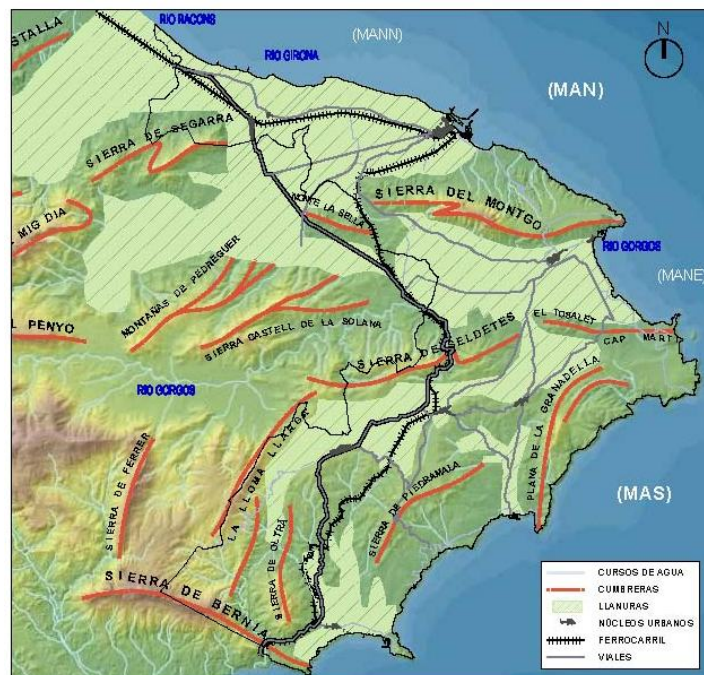
³ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones Residenciales ..., p. 75.

recen una serie de condicionantes que contribuyen a su caracterización como son sus relieves, sus flujos de agua, las actuaciones antropomórficas, etc. En dichas dos unidades de paisaje, existen matices que permitirían ajustar aun más si cabe la división del ámbito de estudio, definiéndose dos subunidades de paisaje en una de ellas, que nos ayudaran a fijar enclaves singulares diferenciados dentro de una misma unidad de paisaje.



9 Esquema de unidades de paisaje.

Si observamos el ámbito de estudio, los sistemas montañosos que limitan al río Gorgos por el Sur, suponen una bisectriz que divide el área de estudio en dos. La zona Norte de la comarca de la Marina Alta y la zona Sur de la Comarca de la Marina Alta.



10 Definición de las unidades de paisaje. MAN - MAS.

Dentro de la Unidad de Paisaje Marina Alta Norte, se pueden diferenciar dos subunidades definidas por la bisectriz que supone la presencia en dicho cuadrante del Parque Natural del Montgo, punto de encuentro de la cordillera bética con el mar mediterráneo, que genera la Subunidad de Paisaje Marina Alta Norte Norte y Marina Alta Norte Este.

Unidad de Paisaje Marina Alta Norte (MAN).

La Unidad de Paisaje Marina Alta Norte se caracteriza por tener una secuencia definida por sistemas montañosos, planicies cultivadas donde aparecen también los sistemas hidráulicos naturales del territorio y el mar. (Montaña – Planicie – Mar). La montaña envuelve como una U a la planicie que llega hasta el mar, de forma que entre los dos extremos de la U aparece la línea de costa.

La diferenciación que supone la división de dicha unidad de paisaje en dos subunidades estriba en la orientación del intradós de la envolvente de la U. Así en la Subunidad Marina Alta Norte Norte, la orientación es hacia el Norte. Y en la Subunidad Marina Alta Norte Este, la orientación es hacia el Este.

Esta unidad de paisaje se puede identificar en múltiples franjas del litoral costero, tanto Valenciano como Español, repitiéndose a lo largo de toda la provincia de Valencia y a lo largo del sur de la provincia de Alicante, y supone un sistema montañoso paralelo a la costa de forma que, entre dicho sistema montañoso y el mar aparecen las llanuras cultivables. Este es el motivo por el que acotamos su estudio hasta el límite del término municipal de Denia. La diferenciación de otras subunidades de paisaje dentro de esta macro unidad es debida a otras características singulares que formaran parte de la estructura de la misma.

Por definir aun más si cabe la Unidad de Paisaje MAN (Marina Alta Norte), cabe decir que es la definida entre las cumbres de las sierras de Mostalla, Negra, Migdia, de Segaria, del Penyo, Montañas de Pedreguer, Sierras Castell de la Solana, de Seldetes, Montañas del Tosalet y Cap Marti, y el mar. Las sierras y montes aquí enunciados aparecen en orden de Norte a Sur.

En la época en que se inicia el estudio del ámbito (año 1956), dicha unidad de paisaje presenta unas laderas más o menos suaves que definen un descenso desde las cumbres de los sistemas montañosos a las planicies. Dichas laderas se caracterizan por permanecer en su estado natural excepto en las zonas donde la pendiente es menor o casi nula donde se observan cultivos de secano.

Las planicies de dicha unidad de paisaje están ocupadas por cultivos de regadío y se observan en las mismas todos los sistemas fluviales y accidentes naturales preexistentes, así como las infraestructuras de transporte que se adaptan completamente al territorio y a dichos accidentes y sistemas fluviales.

La intersección de dichas planicies con el mar, define el límite último de la unidad de paisaje, y aporta unas peculiaridades que forman parte de la estructura de la misma por su invariabilidad y por generar dinámicas de ocupación urbana distintas. Dichas invariabilidades suponen la existencia de arena, de cantos rodados, de rocas o de acantilados en dichos límites. Dicho límite último también contiene la intersección de los núcleos de población con el mar, y las infraestructuras que ello genera.

Dichas características de la unidad de paisaje han provocado una ocupación del territorio por parcelaciones residenciales en dos sentidos básicamente. Una primera dinámica es la ocupación de zonas altas de las sierras montañosas que la limitan, en busca de vistas sobre el resto del territorio y sobre el mar. Los puntos de observación más altos y más cercanos al mar son los más cotizados, y los que provocan una

mayor diferenciación de niveles sociales, provocando la especialización de algunas urbanizaciones.

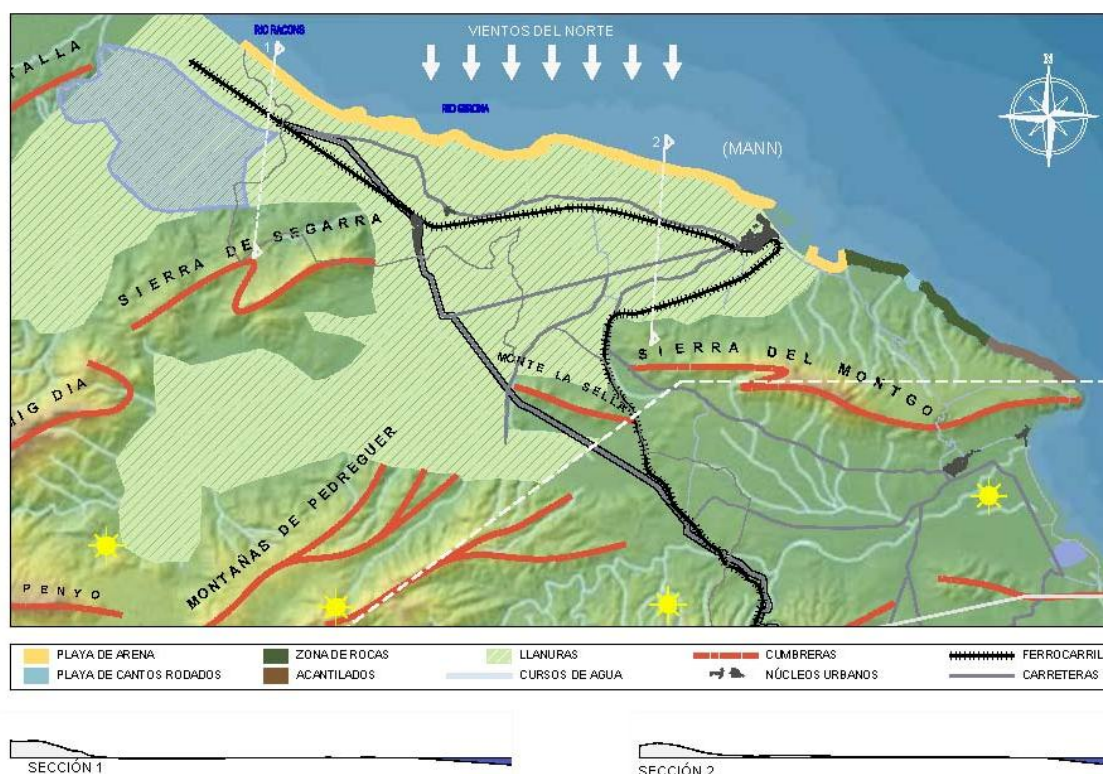
Una segunda dinámica supone la ocupación de los límites de dicha unidad en su encuentro con el mar. En el estudio de dichas dinámicas se observaron las morfologías generadas según varios condicionantes adicionales de partida.

En términos generales esta sería la descripción de la Unidad de paisaje y el enunciado de las dinámicas generales de ocupación del territorio que genera. No obstante, existen particularidades en esta unidad de paisaje que nos permite diferenciar en la misma dos subunidades, donde se matizan las diferencias que nos interesa resaltar.

Subunidad de Paisaje Marina Alta Norte Norte (MANN).

Existen dos características que resaltamos para diferenciar las dos subunidades de paisaje.

La subunidad de paisaje MANN contiene a la marjal Pego – Oliva. Es una gran laguna de agua dulce que se interpone entre los sistemas montañosos y la llanura, y que ha condicionado las actuaciones antropomórficas sobre esta última (tipos de cultivos, procesos de ocupación, etc.) Cualquier intervención sobre la laguna puede alterar las condiciones del entorno natural de ahí su protección por parte del Gobierno Valenciano. El hecho singular de la presencia de dicha laguna, es suficiente para generar la ocupación mediante parcelaciones urbanas de las laderas de los montes que tienen su orientación hacia la misma, y máxime si consideramos que las visiones desde dichos montes tras la laguna, contiene a los terrenos de cultivo de regadío y al mar. La presencia de dicha laguna garantiza también toda el agua necesaria para que se desarrollen en la llanura de la unidad de paisaje cualquier superficie agrícola de regadío.

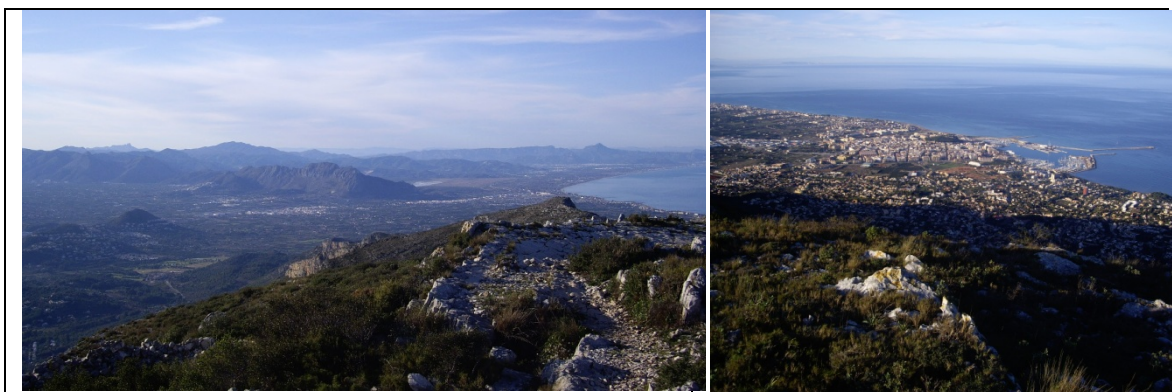


11 Definición de unidad de paisaje MANN. Sección orográfica.

La otra característica diferenciadora es su microclima debido a su orientación Norte. Desde un punto de vista de la ocupación del territorio dicho microclima tiene ventajas e inconvenientes. La ventaja es que dichas orientaciones norte favorecen la proliferación de pinares y de especies botánicas que llegan a provocar un atractivo para las implantaciones de parcelaciones residenciales. El inconveniente radica en que dichas orientaciones son menos agradables en épocas invernales, lo que condiciona el destino de las parcelaciones residenciales, potenciando su carácter de segunda residencia veraniega y dificultando su paso a primera residencia.

La posición de las cordilleras montañosas que definen esta subunidad de paisaje también provoca diferencias climáticas en verano, de forma que, se impide la circulación de las brisas propias del atardecer hacia el mar, produciéndose una acumulación de calima que hace subir la temperatura y provoca una elevada sensación de calor.

Esto genera en los municipios bajo los efectos de dichas condiciones veraniegas, una emigración de la mayoría de sus pobladores a lugares más frescos junto a la costa, directamente en al litoral. Este hecho ha motivado las primeras ocupaciones de una franja de la costa de Denia por habitantes del municipio de Pego.



12 Vistas aéreas unidad de paisaje MANN

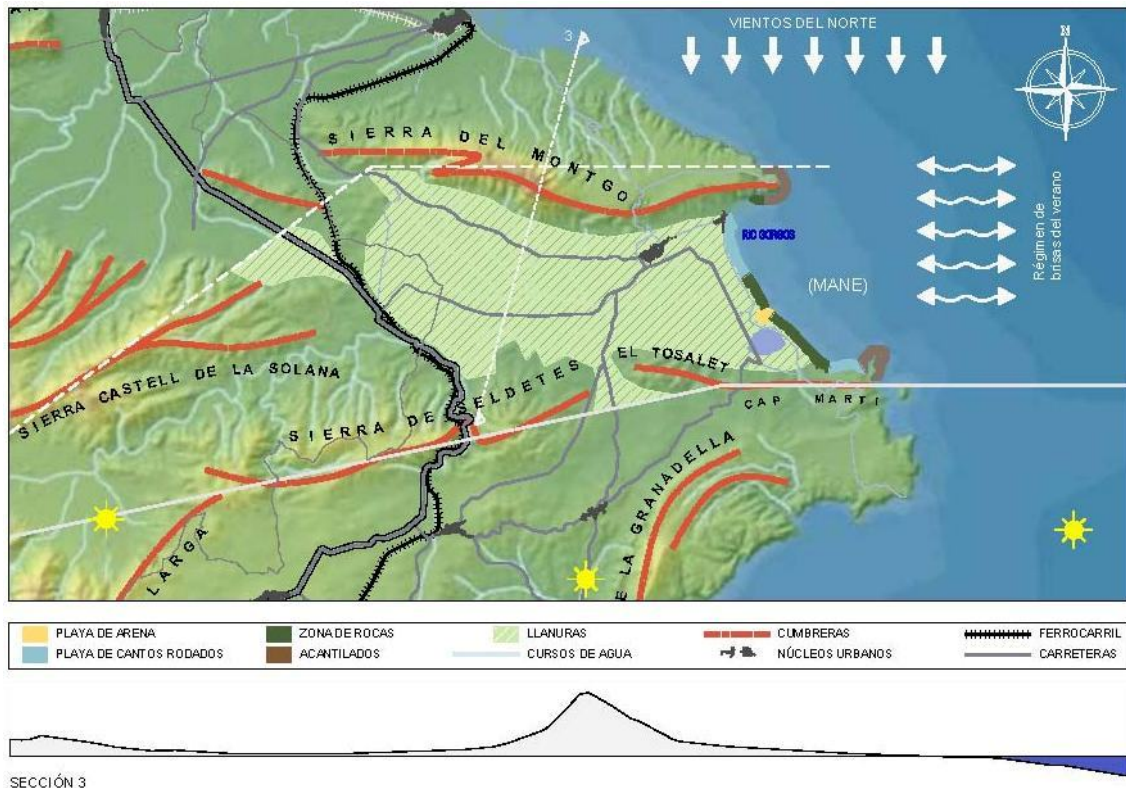
Subunidad de Paisaje Marina Alta Norte Este (MANE).

Atendiendo a las dos características diferenciadoras de las dos subunidades del paisaje de la Unidad Marina Alta Norte, cabe indicar que en esta subunidad de paisaje no existe la primera de ellas, es decir, la laguna de agua dulce, la marjal.

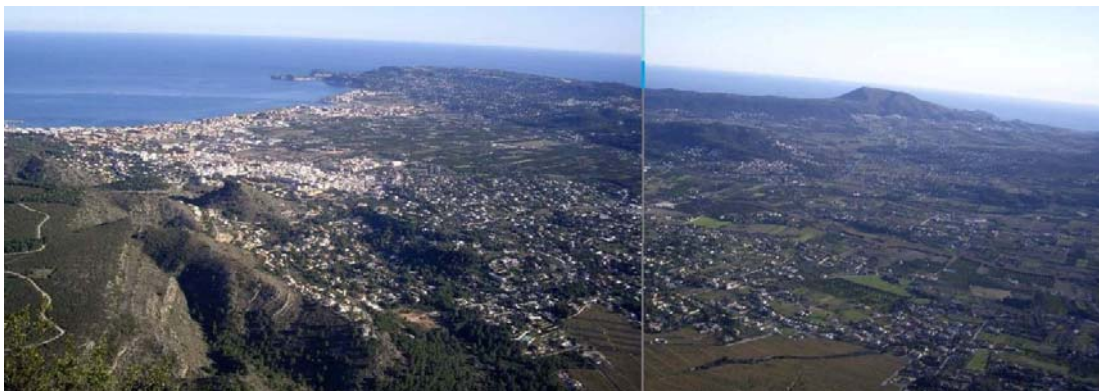
Se sabe que dicha característica de la marjal se da cuando los frentes del litoral están constituidos por frentes de dunas o por elementos rocosos más elevados que las zonas inmediatamente posteriores a los mismos, lo que impide su desagüe natural hacia el mar y provoca el estancamiento de las aguas.

En esta subunidad de paisaje existe una zona donde se produce este fenómeno (segundo montañar), pero a tan pequeña escala que no ha condicionado las ocupaciones del territorio por parcelaciones residenciales.

En cambio la componente climática sí que ha servido de elemento diferenciador en la ocupación del territorio de esta subunidad. Los fríos vientos del norte en invierno, están protegidos por el macizo montañoso del Montgo. La orientación de la planicie en sentido Oeste – Este favorece el beneficioso régimen de brisas sobre todo veraniegas. Los sistemas vegetales de las laderas orientadas a norte en los sistemas montañosos que limitan por el sur a esta subunidad, están repletos de grandes pinadas, que se sitúan justo enfrente de las laderas del macizo del Montgo con orientación sur. Las condiciones de microclima beneficioso protegido de los fríos vientos del norte, con vistas sobre grandes pinadas, con orientación sur hacia el sol y con vistas sobre el mar, son motivos que han generado una ocupación del territorio, y que a su vez facilitan la transformación de segunda en primera residencia.



13 Definición de unidad de paisaje MANE. Incluir alguna sección.



14 Vista aérea unidad de paisaje MANE

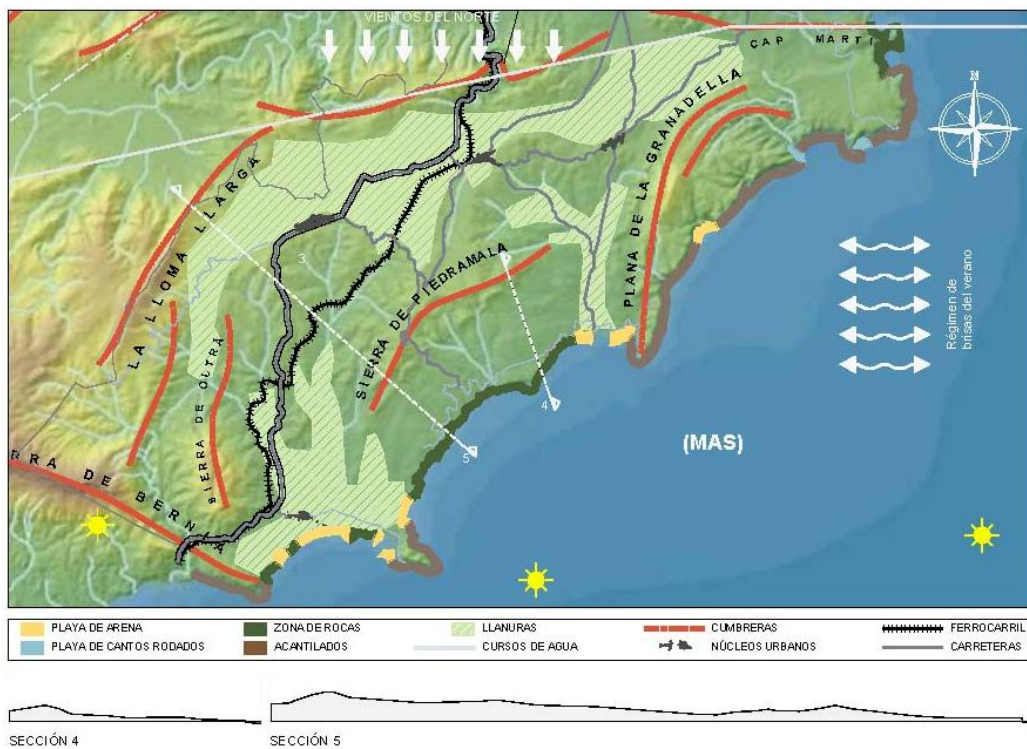
Unidad de Paisaje Marina Alta Sur (MAS).

La Unidad de Paisaje Marina Alta Sur se caracteriza por tener una secuencia definida por sistemas montañosos y el mar. (Montaña – Mar). El sistema montañoso es una línea paralela a la línea de la costa cuyas laderas descienden hasta el mar.

Existe una zona de esta Unidad de paisaje que tiene asociada una secuencia definida por sistemas montañosos, planicies cultivadas de secano, sistemas montañosos y el mar. (Montaña – Planicie – Montaña – Mar). En este caso, la planicie viene definida por la existencia de dos sistemas montañosos a modo de dos líneas paralelas a la línea de la costa, entre las cuales existe una llanura de secano, y desde la primera línea montañosa junto al mar, descienden sus laderas hasta este.

Este subsistema ha generado, en la evolución histórica normal al margen del turismo, una ocupación del territorio utilizando la primera franja de la ladera con orientación sur, desde la intersección entre las sierras montañosas y la llanura de secano, de forma que en la ladera con orientación norte que define dicha llanura de secano, prácticamente no aparece ninguna ocupación del territorio. El criterio que aquí se impone para la ocupación del territorio es la orientación hacia el sur, la proximidad a los terrenos de cultivo y a los caminos que conducen a los mismos y la proximidad al núcleo histórico. Son dinámicas vinculadas a la actividad agrícola tradicional que se mantienen en la actualidad pero que su desarrollo no afecta a la ocupación del territorio en la medida de las generadas por efecto de la demanda turística.

Por identificar mas este elemento peculiar detectado dentro de la Unidad de Paisaje MAS en forma de llanura de secano, cabe decir que es la delimitada entre las cumbres de las sierras Loma Llarga y Seldetes al norte y las sierras de Oltrá y Piedramala al Sur.



15 Definición de elemento definido MAS. Incluir alguna sección.



16 Vista aérea unidad de paisaje MAS



16.1 Detalle llanura interior Unidad de Paisaje.

Para identificar más la zona que responden a la característica general de la Unidad de Paisaje MAS (Marina Alta Sur), cabe decir que es la definida entre las cumbres de las sierras de Bernia, Oltrá, de Piedramala, Plana de la Granadella y Montes de Tosalet y Cap Martí, y el mar. Las sierras y montes aquí enunciados aparecen en orden de Oeste a Este y nos referimos a las laderas con orientación Sur, es decir, con el mar Mediterráneo al Sur.

Siguiendo con el análisis general de esta Unidad de Paisaje correspondiente a la secuencia Montaña – Mar, en la época en que se inicia el estudio del ámbito (año 1956), dicha unidad de paisaje presenta unas laderas más o menos suaves que discurren en descenso desde las cumbres de los sistemas montañosos hasta el mar. Dichas laderas se caracterizan por permanecer en su estado natural con sus accidentes geográficos, excepto en las zonas donde la pendiente es menor o casi nula donde se observan cultivos de secano. Dichas zonas llanas intermedias en su descenso hacia el mar o como plataformas en cotas superiores incluidas en las zonas de montaña, están bien soleadas y ventiladas pero carecen de vistas sobre el mar, salvo los perímetros de las mismas.

En lo que a su encuentro con el mar se refiere, se repiten los mismos criterios de intersección que los aparecidos en la Unidad de Paisaje MAN anteriormente analizada. Es decir, suponen la existencia de arena, de cantos rodados, de rocas o de acantilados en dichos límites. Dicho límite también contiene la intersección de los núcleos de población con el mar, y las infraestructuras que ello genera.

Dichas características de la unidad de paisaje a provocado una ocupación del territorio por parcelaciones residenciales en dos sentidos básicamente. Una primera dinámica es la ocupación de zonas altas de las sierras montañosas que la limitan en busca de vistas sobre el mar. Los puntos de observación más altos y más cercanos al mar son los más cotizados, y los que provocan una mayor diferenciación de niveles sociales, provocando la especialización de algunas urbanizaciones.

Una segunda dinámica supone la ocupación de los límites de dicha unidad en su encuentro con el mar, que genera resultados en el mismo sentido que los generados con la Unidad de Paisaje MAN. Existe sin embargo un elemento diferenciador en esta Uni-

dad de Paisaje en lo que a su encuentro con el mar se refiere, y es el hecho de aparecer una ocupación del territorio definida por la primera línea de costa en la parte superior de los acantilados. Dicha ocupación como su nombre indica se refiere a una línea de viviendas en primera línea que interrumpen las vistas a las posteriores líneas de edificación en segunda y más líneas. Son los elementos más cotizados de esta unidad de paisaje. En el estudio de dichas dinámicas se observaron las morfologías generadas según varios condicionantes adicionales de partida.

Cabe indicar que entorno al núcleo litoral del municipio de Teulada denominado Moraira y entorno al municipio de Calpe, aparecen pequeñas llanuras ocupadas por cultivos de secano en el sentido indicado en la Unidad de Paisaje MAN, pero por su escasa dimensión, y por no llegar a interseccionar con el mar por tener a los núcleos de población como su límite, no se consideran como tales en esta Unidad de Paisaje.

Del mismo modo cabe indicar que en el municipio de Calpe existe una albufera de mucha menor dimensión que la marjal Pego-Oliva analizada, pero debido a que sus características no son capaces de generar una ocupación del territorio como la descrita para la Unidad de Paisaje MANN, tampoco se ha considerado en esta unidad de Paisaje.

El municipio de Calpe presenta como singularidad la existencia del Parque Natural del Peñón de Ifach. Dicho parque supone la existencia de un peñón varado en el mar junto a la costa, es decir, es un elemento singular de la presente unidad de paisaje porque es capaz de generar ocupaciones del territorio como las que se han llevado a cabo que se explicaran, y por permanece en el tiempo.

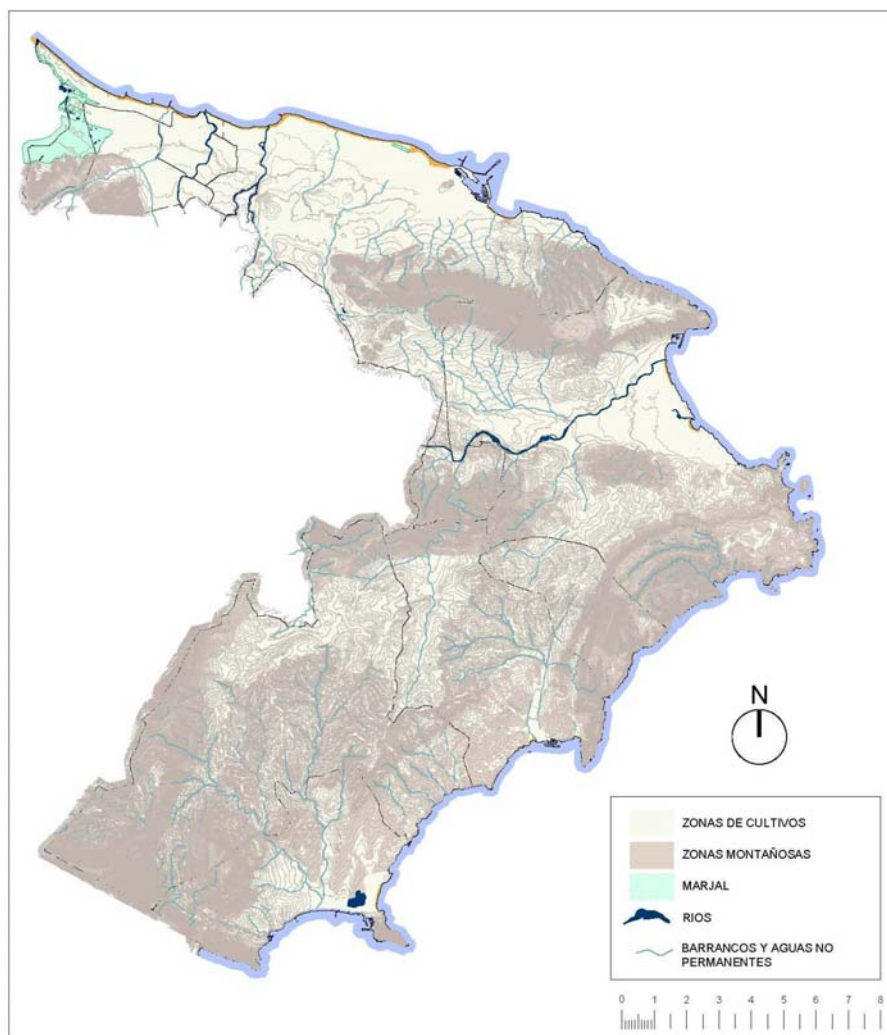
2.1.4.2.- El estado previo del territorio no transformado.

El territorio natural original del ámbito de estudio posee una forma que se caracteriza por unos elementos topográficos fundamentales invariables que suponen la estructura de este.

Las características de la estructura física del territorio en la año 1956, en las zonas no transformadas por el hombre, son el resultado de la consideración del análisis topográfico y geográfico del medio físico anteriormente descrito, junto al análisis paisajístico llevado a cabo en la definición de las Unidades de Paisaje.

El medio físico del ámbito de estudio tiene una orografía bastante compleja, ya que la surcan numerosas montañas y valles entre los que se intercalan grandes planicies a distinta cota, junto con una costa muy accidentada con numerosos acantilados con alturas de hasta 150 m. sobre el nivel del mar, calas y cabos. El relieve que caracteriza a esta comarca se compone de sistemas montañosos (como la Sierra de Bernia, cuya cima más elevada mide 1.128 m. sobre el nivel del mar, y como la sierra del Montgó situada junto al mar y con una altura máxima de 753 m., declarada parque natural por su importancia paisajística, y su gran valor botánico y cultural), con laderas más o menos suaves en descenso hacia las planicies o hacia el mar. En las planicies destacan los sistemas fluviales y los accidentes naturales (como los ríos Racons, Girona y Gorgos, y como la marjal de Pego-Oliva). En la intersección del medio físico con el mar (las planicies o las laderas), observamos playas de arena fina, playas de cantos rodados, zonas de rocas y zonas de acantilados, así como el conocido Peñón de Ifach, declarado parque natural y que alcanza una altitud de 332 m. Dicho límite último también contiene la intersección de los núcleos de población con el mar, y las infraestructuras que ello genera.

Las dinámicas que la forma natural del ámbito de estudio generan responden por un lado, a la potenciación de las vistas sobre el territorio, mediante la ocupación con parcelaciones urbanas de las laderas de los montes con orientación hacia el mar. Dicha ocupación de las laderas de los montes tiene unos condicionantes que provoca la diferenciación entre parcelaciones residenciales, como son en primer lugar, las diferentes visuales sobre el territorio (amplitud y alcance de las visuales, visuales sobre la marjal, visuales sobre las grandes pinadas existentes, visuales sobre los núcleos de población que suprimen la sensación de aislamiento e inseguridad, visuales sobre elementos paisajísticos singulares como el peñón de Ifach, los acantilados del Montgo y de las sierras de la marina en su intersección con el mar, visuales sobre espacios naturales como la reserva de la Granadella, etc.), y la proximidad o lejanía a los mismos. Otros condicionantes en la ocupación de las laderas son en segundo lugar los relacionados con criterios de proximidad a los núcleos urbanos y de la existencia o no de vías de acceso a las parcelaciones en correctas condiciones de uso. Dicha diferenciación en la ocupación de las laderas también responde en tercer lugar a factores climáticos (orientación hacia el sur, protección de los vientos del norte, ubicación en zonas de brisas marinas, buen soleamiento, etc.). Dicha ocupación de las laderas tiene en cuarto lugar condicionantes de accesibilidad al medio natural, y de la forma natural del medio físico, (existencia o no de accidentes orográficos que pongan en riesgo la ocupación y construcción sobre el territorio, ubicación en plataformas planas, etc.).



17 Plano del medio natural del ámbito de estudio.

Y por otro lado la colonización del litoral, por el atractivo que provocan las playas de arena y de cantos rodados, por la singularidad de las playas de rocas y por el gran atractivo paisajístico que suponen los asentamientos junto a los acantilados.

La combinación de todas esas consideraciones provocan la mayor o menor calidad de las parcelaciones residenciales generadas por dichos atractivos.

2.1.4.3.- El espacio entrópico de la periferia.

El presente trabajo quiere incidir en la forma en que ha evolucionado la ocupación del territorio a lo largo de las últimas décadas. Dicha ocupación parte de un estado previo, que fijamos en el año 1956 por los motivos aludidos.

En este apartado pretendemos describir la situación existente en la época de inicio del presente estudio en la periferia de los núcleos urbanos incluidos en el ámbito de estudio, debido a la manipulación del medio natural por el hombre. Se pretende por tanto reconocer todas las huellas de la construcción histórica del territorio llevadas a cabo por el hombre : las parcelaciones de tierras, las obras de comunicación, los cambios topográficos, las fabricas urbanas, etc. Pero también una visión catastral del territorio.
...⁴

En la intervención humana sobre el territorio diferenciamos dos variantes, la referida a las infraestructuras de comunicación supramunicipales y la referida a la intervención sobre el territorio para su explotación, que en la época de inicio de nuestro estudio, era agrícola. Dichas intervenciones sobre el territorio son independientes de la unidad de paisaje donde se encuadren, tal como se han planteado, estando generalmente condicionadas por las características físicas de este, al igual que la ubicación de los núcleos urbanos del área de estudio, que en su día se implantaron considerando también las características físicas del territorio, aunque desde un punto de vista basado más en la defensa de sus habitantes.

Infraestructuras de comunicación supramunicipales.

Las infraestructuras de comunicación supramunicipal abarcan básicamente al viario y al tren de vía estrecha existente. La comunicación marina no es objeto de análisis en este trabajo. Si en cambio la evolución de los cascos históricos en los municipios del litoral de la Marina Alta con puertos activos.

El ferrocarril.

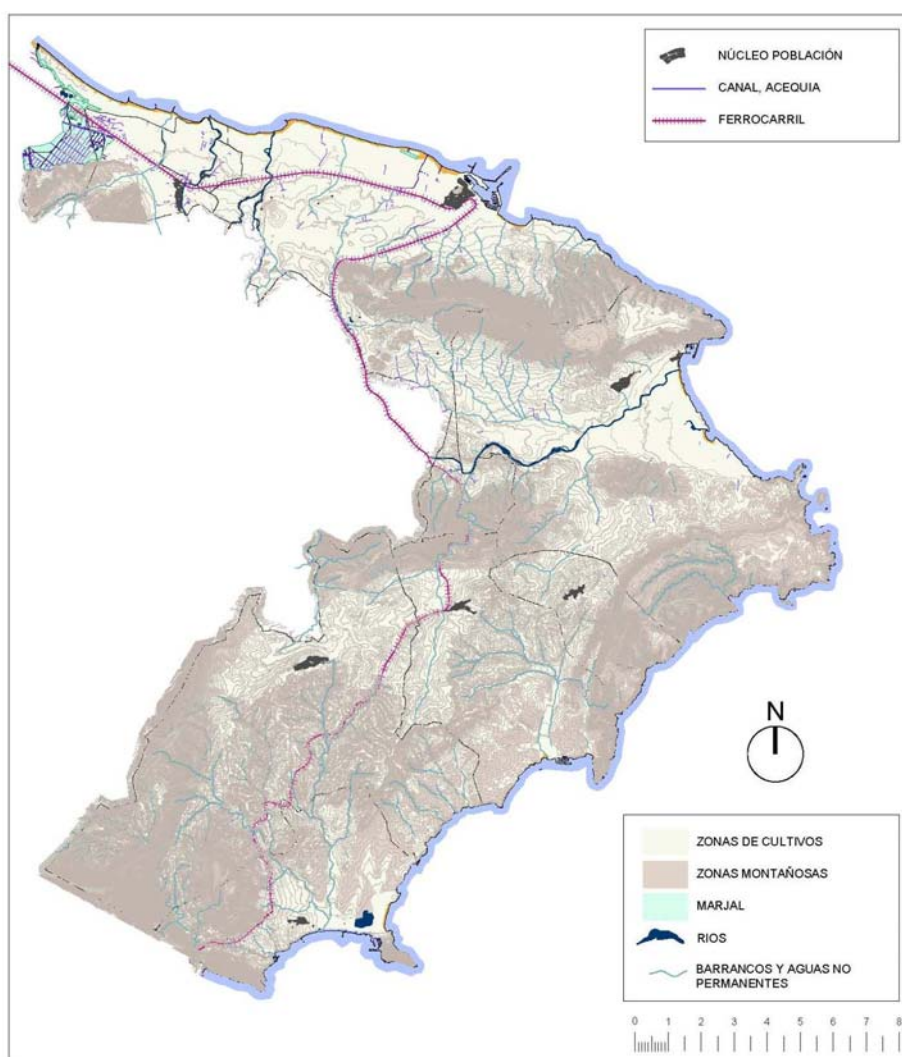
En lo que al ferrocarril se refiere, en la época de estudio aun existía la conexión Denia – Gandía, línea ahora desaparecida, desde 1974. Por tanto, el ferrocarril se extendía desde Valencia, pasando por Gandía, y a través de El Vergel, Els Poblets, Teulada, Benisa y Calpe, llegaba hasta Alicante, es decir existía una línea de tren que comunicaba Valencia con Alicante, a través de la Marina Alta. Es un tren de vía estrecha y está destinado principalmente a pasajeros, aunque inicialmente se ejecuto la vía para transportar productos agrícolas : *“ Aunque construido principalmente para transportar el potencial agrícola de estas comarcas, hortalizas, uvas pasas y naranjas principalmente, el tráfico de viajeros también era importante, ya que enlazaba dichas comarcas con la Ribera Alta del Júcar, a través de un trazado muy atractivo y pintoresco, y con Valencia mediante transbordo en Carcagente (1). Carcagente junto a Valldigna (Si-*

⁴ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones Residenciales ..., p. 70.

mat), Tabernes de Valldigna, Jaraco, Jeresa (apeadero), Gandía, Oliva, Vergel y Denia, eran las poblaciones atendidas. ...⁴⁵

El ferrocarril en lo que al análisis del territorio relacionado con las parcelaciones residenciales se refiere, no define dinámicas de ocupación del mismo, ya que los enlaces provocados con dicha línea, se producen entre municipios del litoral todos ellos con costa y no existe conexión directa entre los municipios del interior cuyos habitantes buscan la costa para veranear y el litoral de la Marina Alta. No se da el caso observado en otras partes de la comunidad valenciana donde el ferrocarril era uno de los motivos de la expansión y ocupación del territorio, por ser el medio de transporte utilizado para alcanzar las zonas de segunda residencia.

Nota al margen puede ser el conocimiento que se tiene de que parte de las viviendas existentes en la primera línea de costa de Javea desde el núcleo urbano del puerto hasta la playa del Arenal, pertenecían a las familias más pudientes de Carcagente, que posiblemente accediesen a las mismas utilizando el tren. No obstante suponen un número reducido en comparación a otras zonas del litoral ocupadas por viviendas unifamiliares pertenecientes a habitantes de municipios del interior.



18 Localización de vías de tren

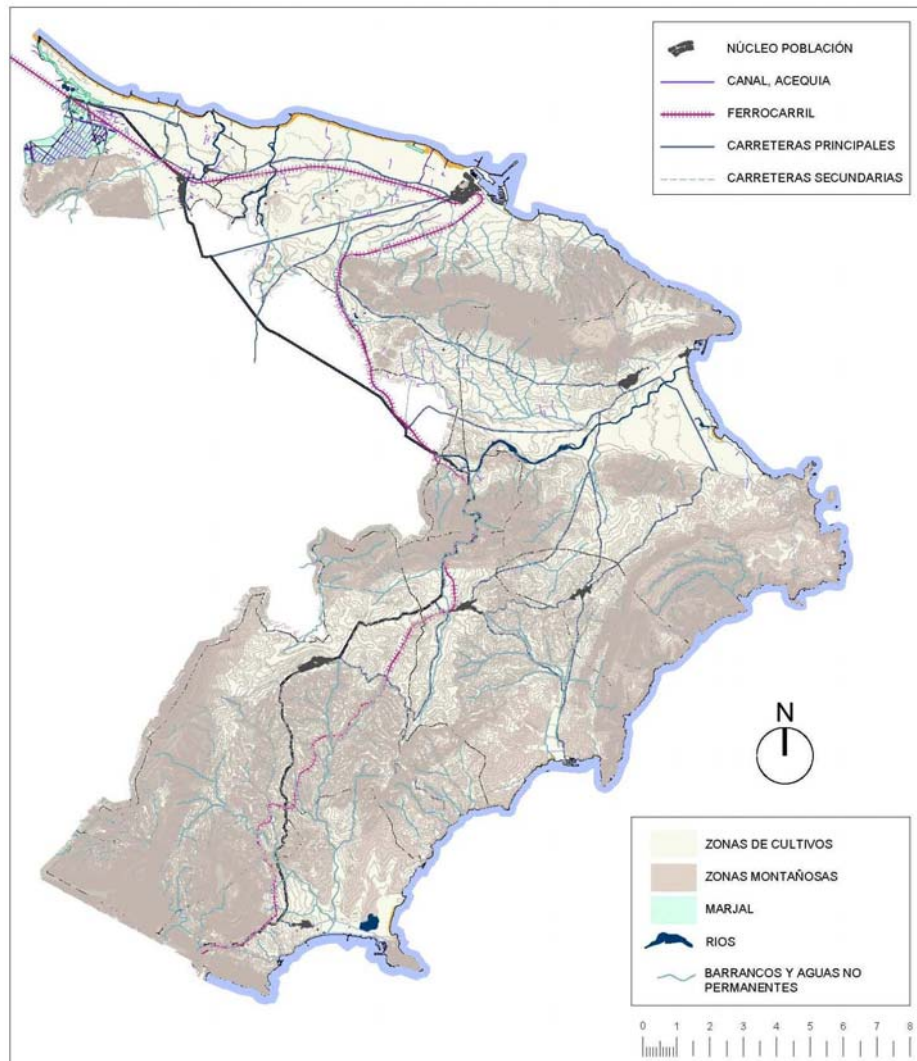
⁵ http://www.vialibre-ffe.com/pdf/10831_pdf_08.pdf

La incidencia real del ferrocarril se manifiesta más en la afección sobre la expansión del núcleo histórico, por el hecho de suponer un obstáculo a dicha expansión, no de la misma magnitud que las murallas en su día, pero sí que observamos una colmatación previa del espacio interior de los recintos definidos entre las vías de tren y los núcleos históricos, antes de que la expansión de dichos núcleos históricos sobrepase dichas vías con el ánimo de ocupar el territorio inmediatamente posterior.

En la actualidad la línea Denia-Alicante se utiliza exclusivamente como línea de transporte de viajeros.

El viario supramunicipal.

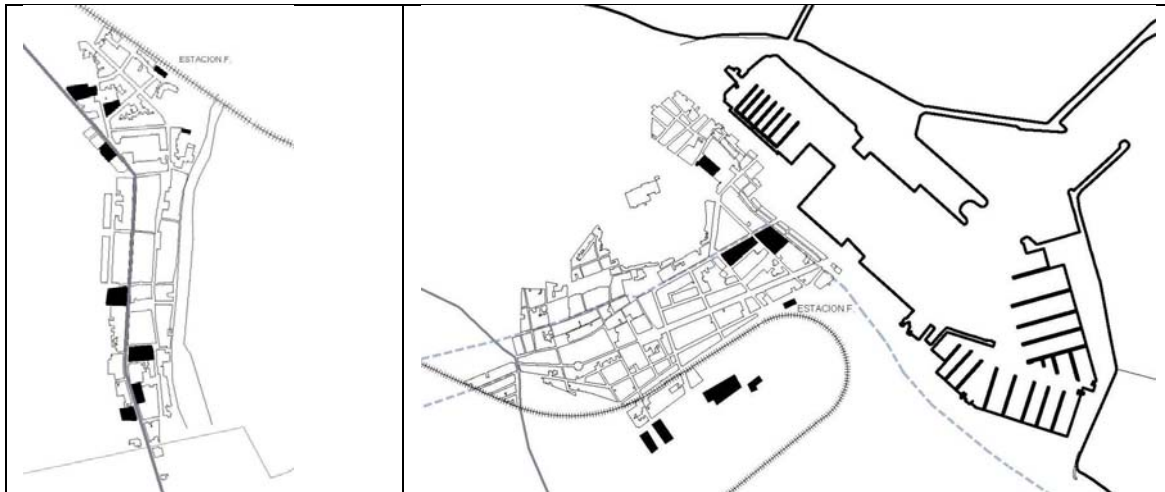
Dinámica distinta es la que se observa en relación al viario supramunicipal, que genera una ocupación del territorio directamente relacionada con el mismo. En la ocupación del territorio en torno a la red viaria estructural, se dan varias consideraciones. En primer lugar es una localización en la que aparecen varios usos, y cada uso tiene una preferencia en su ubicación en relación al viario que busca. Podemos decir que existe una jerarquía de ocupación del territorio en lo que a las redes viarias estructurales se refiere, definida por los usos.



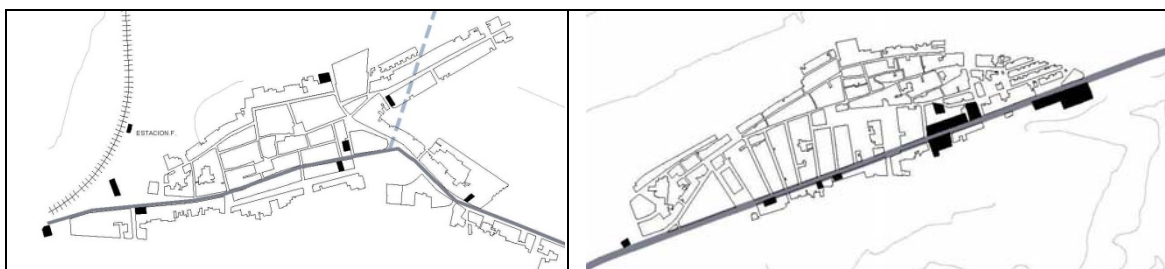
19 Localización de viario principal y ferrocarril.

El primer uso analizado es el uso industrial, que requiere de las vías principales para aportar sus productos elaborados a los mercados. Los edificios industriales, se ubican tangentes a dichas redes primarias y lo más cercanos posibles a los núcleos de población, que los abastece de mano de obra. Se observa que los grandes almacenes vinculados a la actividad agrícola en Denia, Teulada y Benisa, se ubican junto a las vías de tráfico rodado, en el caso de Denia y Teulada, también tangentes a las vías de tren.

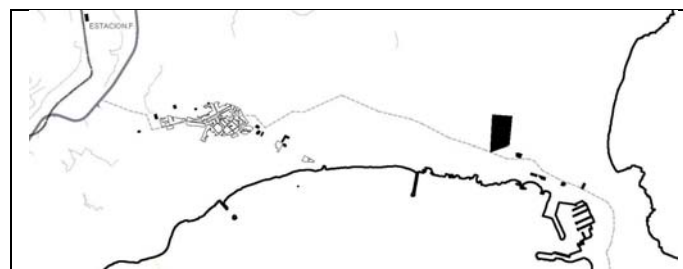
El segundo de los usos analizado es el uso comercial o terciario. Dichos usos se ubican en los cruces de las vías principales (venta la Posa, venta de Pedreguer, venta la Parra, etc.) El volumen de negocio es directamente proporcional a la importancia del vial, y está directamente relacionado con los cruces entre viales. También se observan actividades comerciales en los viarios principales sin necesidad de ser un cruce. Entre las actividades que se localizan junto a los viarios observamos todas las que dan servicio a los usuarios de dichas vías y a los vehículos utilizados para su desplazamiento, ya sean de tracción animal o mecánica. Las actividades residenciales raras veces se sitúan en vías interurbanas, excepto las destinadas a servicios terciarios como fondas, pensiones, hoteles de la época, etc., con un número muy reducido.



19.1, 19.2 Localización almacenes industriales y terciario. Incluso ferrocarril. Vergel y Denia.



19.3, 19.4 Detalle localización de almacenes industriales y terciario. Incluso ferrocarril. Teulada y Benisa



19.5 Detalle localización de almacenes industriales y terciario. Incluso ferrocarril. Calpe.

La estructura agraria : La estructura mallada y la estructura orgánica.

En la época de origen del trabajo, toda la superficie del área de estudio era eminentemente agrícola, excepto los montes incultivables donde se incluyen los accidentes geográficos, pinares, etc., y excepto los núcleos históricos.

En el ámbito de estudio y en relación a las actividades agrícolas observamos las siguientes singularidades :

Las dos unidades de paisaje descritas presentan una diferente ocupación del territorio en lo que a las actividades agrícolas se refiere. Dentro de la unidad de paisaje MAN (Marina Alta Norte) diferenciamos una zona llana destinada a cultivos de regadío y la zona montañosa o con relieve que se destina a cultivos de secano. Dentro de dicha unidad se da a su vez otra diferenciación del cultivo según se trate de la subunidad MANN donde el cultivo de la zona llana es eminentemente de regadío por la proximidad de la marjal Pego-Oliva con gran abundancia de agua dulce. O la subunidad MANE, donde el cultivo en la zona llana es tanto de secano como de regadío, localizando este último en una porción de dicha llanura vinculada a la mayor presencia de agua dulce.

En la otra unidad de paisaje descrita MAS (Marina Alta Sur), solo aparece el sistema de cultivo de los sistemas montañosos, ya que en dicha unidad no aparecen las llanuras del litoral que tan bien definidas se dan en MAN. Cabe indicar no obstante en esta unidad de paisaje, que las sierras montañosas se interseccionan con los valles y definen unas pequeñas llanuras de poca entidad y poca anchura, donde se distingue una estructura constituida por un vial en cada lado del valle en la intersección de la sierra montañosa y el valle, y una sub-división de la zona llana del centro del valle según franjas perpendiculares a los sistemas montañosos. Dichos valles son de pequeña magnitud y no constituyen una diferenciación propia, sino que forman parte de dicho tipo de estructura agrícola.

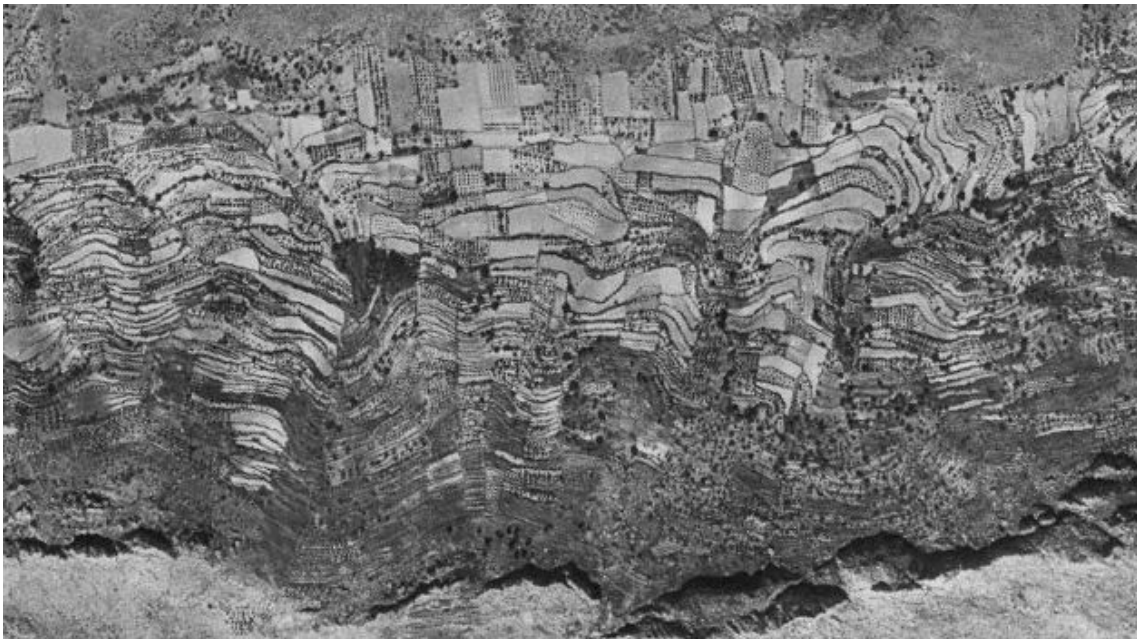


20 Ejemplo valle tipo de la unidad de paisaje MAS.

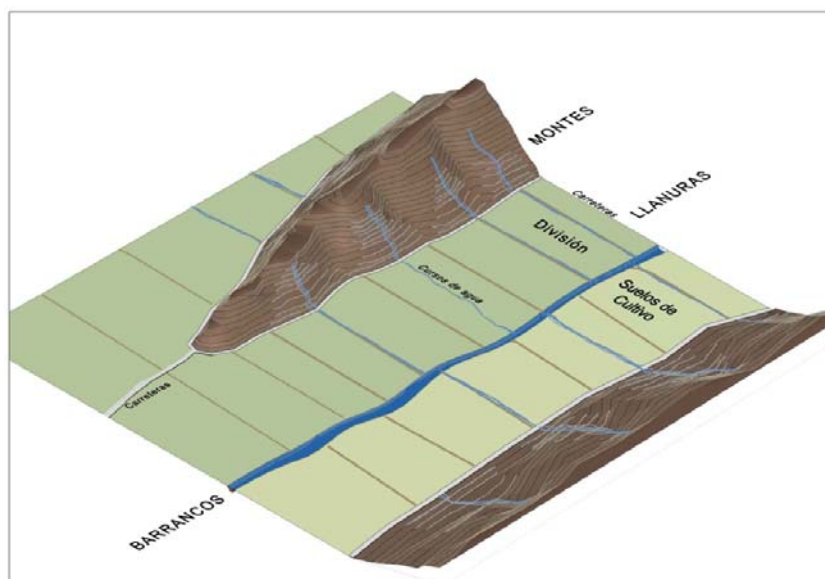
La característica básica de la ordenación del territorio en lo que a la actividad agrícola se refiere supone que **en la zona llana** la estructura agraria es ortogonal y está constituida por mallas ortogonales que definen retículas compuestas por los viales de acceso y las acequias de riego, cuyos recuadros están ocupados por los cultivos. En cambio **en las zonas de monte o con relieve**, dicha organización se define con viales de acceso a los abancalamientos de cultivo que se adaptan a las curvas de nivel y a

los accidentes del territorio. En dicha estructura viaria se observa también una jerarquía según la importancia del vial.

La estructura orgánica de la red viaria de los cultivos existentes en los montes y zonas de relieve no presentan ninguna disciplina en su generación, dependen exclusivamente de la forma física del territorio. Aunque cabe indicar, que dentro de dicho ámbito de zona montañosa, existen extensiones que son más o menos planas, en cuyos casos vuelve a aparecer la estructura mallada más o menos ortogonal. Se da la circunstancia que, debido a que los terrenos de cultivo se adaptan a la pendiente del territorio original, a mayor pendiente, terrenos de cultivo más estrechos, por lo que una lectura del territorio cultivado nos puede dar idea también de la altura a la que se sitúan los terrenos de cultivo.



21 Ejemplo de estructura orgánica de adaptación al territorio.



22 Esquema explicativo

Existen otras características propias de la estructura orgánica de los cultivos en los montes. Una de dichas características se refiere a las características físicas de las sierras que componen el ámbito de estudio. El sistema bético se caracteriza por ser un sistema más joven y disponer de mayores pendientes en sus pliegues. No obstante se observa una dinámica en su formación, se observa que de una plataforma más o menos plana sobresalen los pliegues, es decir, en la base de todos los pliegues se advierte la intersección con la plataforma plana original.

En dicha intersección es donde aparecen los viales de acceso tanto a los terrenos de cultivo del llano, como a los abancalamientos dispuestos en el monte. Se advierte una estructura viaria en forma de peine para definir el esquema viario. Deberíamos de decir de doble peine en lo que a las formaciones de montaña se refiere, debido a que se produce una estructura de peine en el acceso a las parcelaciones agrícolas situadas en monte desde el llano, y otro peine en la división de terrenos de cultivo en el monte, adaptándose las púas de ese segundo peine a las curvas de nivel.



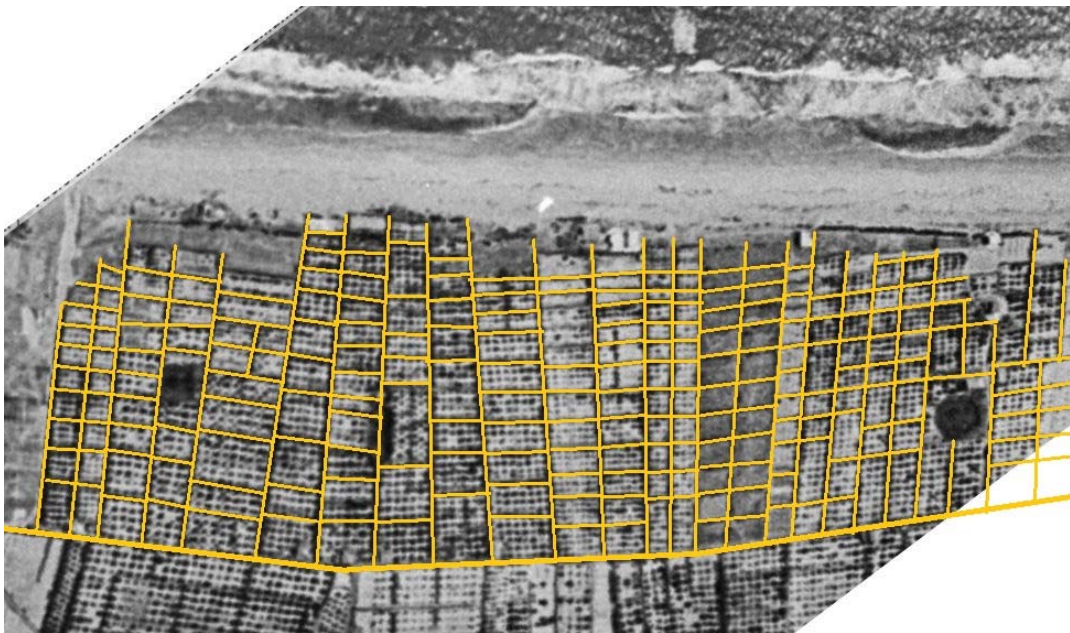
23 Ejemplo de estructura de peine y doble peine. Foto.

Obsérvese que en la mayoría de las ocasiones, las púas del peine inicial de acceso a la sierra, coincide con los surcos de agua existentes con anterioridad. Es decir, la línea de intersección de la sierra con el llano y los surcos de finidos por las vías de evacuación del agua, son estructuras del territorio físico original que permanecen en la estructura agraria posterior y como veremos, se siguen manteniendo en la ocupación del territorio mediante parcelaciones residenciales. Son estructuras comunes a los tres estados del territorio (natural, agrícola y parcelado), es decir, son características esenciales de dicha unidad de paisaje.

En lo que a la estructura mallada de las zonas llanas se refiere, esta se ha generado en el tiempo adaptándose también al medio físico. Así en las zonas próximas a la costa, dicha estructura mallada está formada por viales principales paralelos a la costa y viales secundarios perpendiculares a la misma, definiendo entre ambos una malla pendiente de cierre en el frente litoral donde aparecen las playas. Dicha estructura mallada tiene una dimensión de retícula más o menos grande que se analizara con posterioridad. Es decir, la malla es ortogonal a la costa en su zona inmediatamente tangente.



24 Ejemplos mallas ortogonales al mar.



24.1 Detalle de mallas ortogonales al mar.

En cambio en el resto del territorio dicha estructura mallada también ortogonal, se genera a partir de los accidentes geográficos en forma de surcos de agua, a partir de ríos, canales, acequias, etc., y a partir de las infraestructuras de transporte estructurales existentes sobre el territorio, es decir, a partir de las vías principales y del ferrocarril. El parcelario se ordena según los accidentes e infraestructuras existentes.

Podemos decir pues que la estructura mallada es propia de la ocupación de las zonas llanas y que la estructura orgánica es propia de la ocupación de los sistemas montañosos.

En ambos casos, aunque más en el caso de la estructura mallada, de repente en el territorio aparecen grandes superficies sin retícula. Se debe de suponer que dichas grandes superficies deben de pertenecer a un mismo propietario.



25 Mallas ortogonales a ríos y viales.

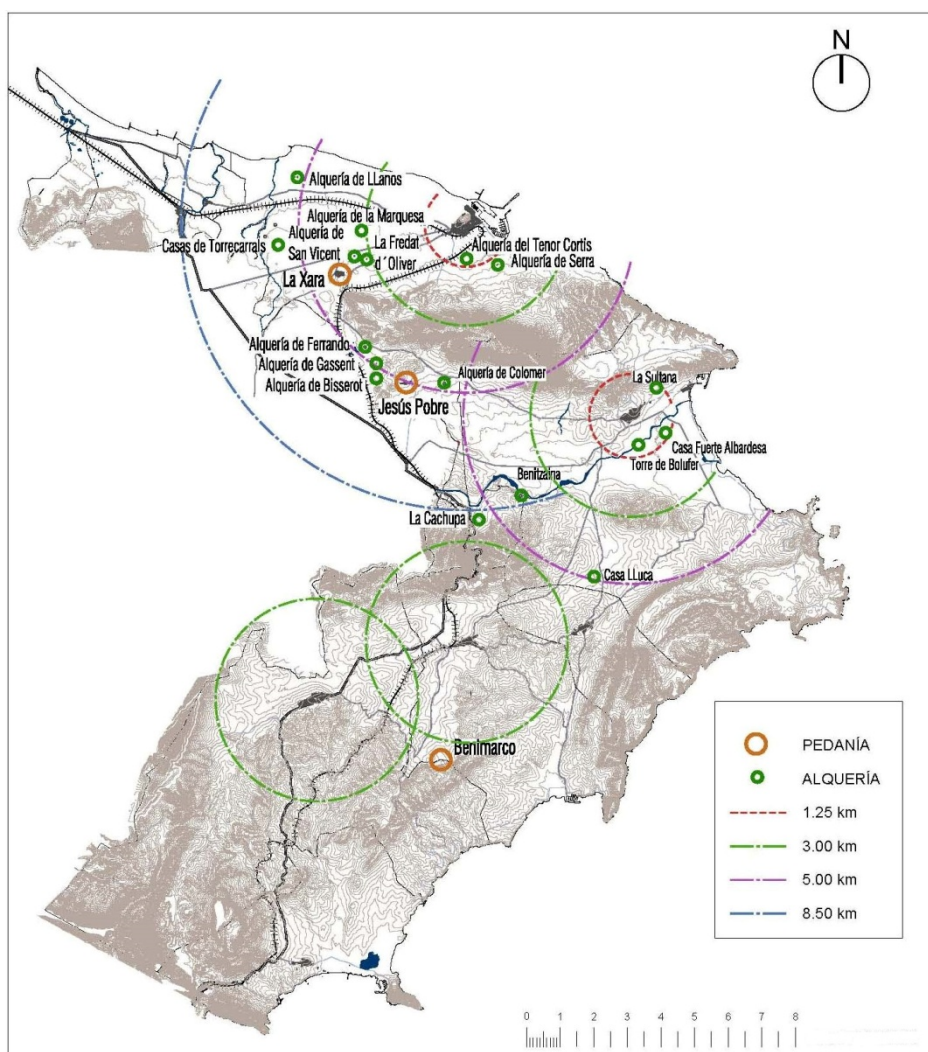
Queda nombrar por ultimo que la existencia de la marjal Pego – Oliva en la Unidad de Paisaje MAN, provoca la aparición de cultivos de arroz, cuya característica supone la aparición de unas pequeñas franjas alargadas que buscan la laguna comentada. Aunque dicha estructura agraria se manifieste como ortogonal, su peculiaridad radica en que una de sus dimensiones es mucho mayor que la otra.

Las viviendas unifamiliares (agrícolas) en la estructura agraria.

Una consideración a tener en cuenta en el análisis de la estructura agraria del ámbito de estudio, es el proceso de colonización de dicha estructura agraria mediante las viviendas vinculadas a la actividad agrícola.

En lo que a las edificaciones se refiere, la actividad agraria se estructura en viviendas o cobertizos más o menos grandes vinculadas a parcelas agrícolas, alquerías o masías incluidas en grandes parcelaciones agrícolas, y pedanías vinculadas a zonas del municipio muy distantes del núcleo histórico, donde por agrupación de viviendas unifamiliares se han generado las mismas. Este proceso se ha visto interrumpido con la mejora de las comunicaciones, con la mejora e incremento de velocidad del transporte y con el cambio de actividad, ya que la actividad agrícola ha entrado en declive frente a la actividad vinculada al turismo.

Se adivina una cierta disciplina en la aparición de las alquerías o masías y las pedanías sobre el territorio vinculada a la distancia al núcleo histórico. El inconveniente que existe en el ámbito de estudio radica en que es una dinámica que se observa sobre todo en grandes municipios donde además existen grandes llanuras agrícolas. En el ámbito de estudio solo se da esa circunstancia en Denia y en Javea, con el inconveniente que en Javea dicho proceso no sigue una dinámica normal, por la inexistencias de pedanías y por la prácticamente nula existencia de masías o alquerías. Se observa en el esquema adjunto una relación de las diferentes alquerías y pedanías, y su relación con el municipio al que pertenecen. Como anécdota indicar que la alquería de Benitzaina cuenta con capilla y almacenes de productos agrícolas y zonas de vivienda para asalariados, al igual que en la pedanía de Benimarco. Algo similar aunque en menor medida se da en la alquería del Colomer.

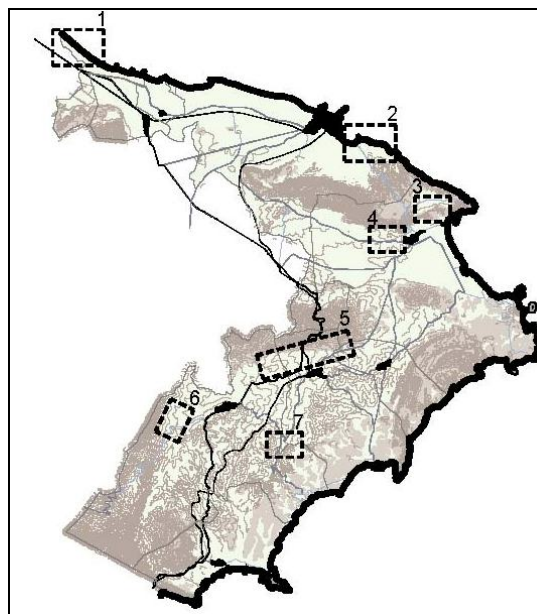


26 Relación de alquerías y pedanías y distancias a núcleos urbanos históricos.

En relación a la aparición de las viviendas unifamiliares sobre el territorio, cabe manifestar una diferenciación entre los terrenos de secano y los terrenos de regadío. En los terrenos de secano, la mayor actividad se da en los meses estivales, y es práctica habitual tener una vivienda en el campo que se utiliza en los meses de verano a la par que se llevan a cabo las más intensas actividades agrícolas. Dichas viviendas aparecen en el territorio por la actividad agrícola pero también por razones climáticas, que generan una tendencia entre la población a salir de los cascos históricos en la época estival para refugiarse del clima en el campo. Esa dinámica ha devenido en

mantener la estancia en las viviendas agrícolas o de verano durante todo el año, transformándolas en viviendas de primera residencia. A la par ha dado a conocer una forma de vida asimilada por el turismo.

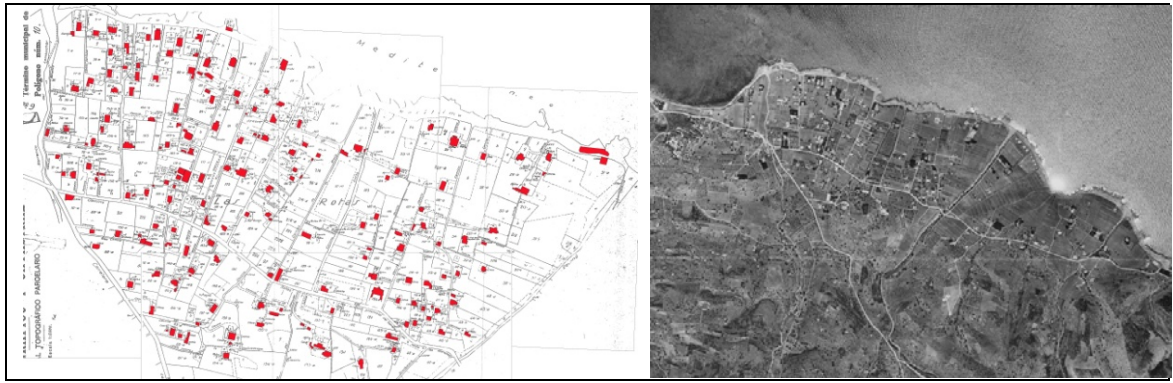
La aparición de dichas viviendas presenta a su vez otra dinámica vinculada a la proximidad al núcleo urbano, es decir, a mayor proximidad al núcleo urbano, mayor número de viviendas agrícolas. Este hecho está relacionado con temas de propiedad, ya que los grandes terratenientes todos tienen tierras y viviendas cerca de los núcleos de población, y con temas de seguridad, ya que cerca de los núcleos de población existe más protección. Lo mismo ocurre con las vías de comunicación, ya que dichas viviendas también se ubican cerca de carreteras y caminos. En el resto del territorio, a mayor distancia del núcleo de población y mayor distancia a los caminos, menos presencia de viviendas. Se da también la circunstancia que las viviendas aparecen a una distancia más o menos constante, lo que permite pensar en su vinculación a la actividad agrícola. Estas dinámicas también eran propias de municipios con llanura, ya que en los municipios pertenecientes a la Unidad de Paisaje MAS, se da con menos intensidad dicho proceso. (Excepto en las pequeñas llanuras de secano que aparecen en la misma). En todos los casos al llegar a los macizos montañosos desaparecen las viviendas lo que nos da a entender que estaban vinculadas a la actividad agrícola.



27 Situación de mayores densidades ocupación territorio con viviendas agrícolas.



27.1 Viviendas Playa Santa Ana-Deveses. Les Marines. Denia. Catastro antiguo. Foto.



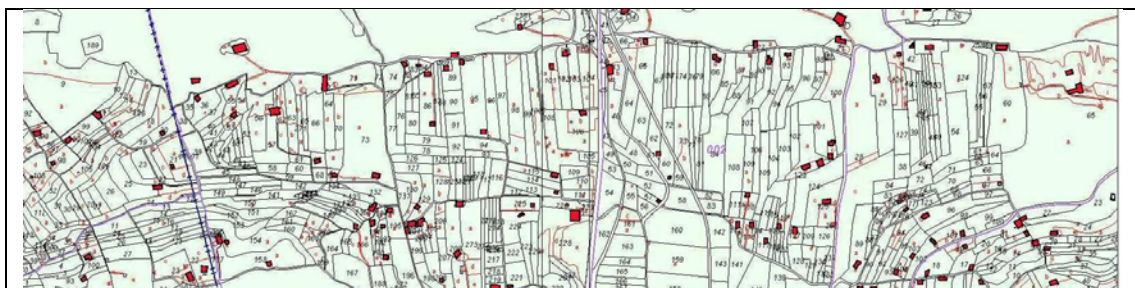
27.2 Viviendas zona Les Rotes. Denia. Catastro antiguo. Foto.



27.3 Viviendas zona Puchol. Jávea. Catastro antiguo. Foto.



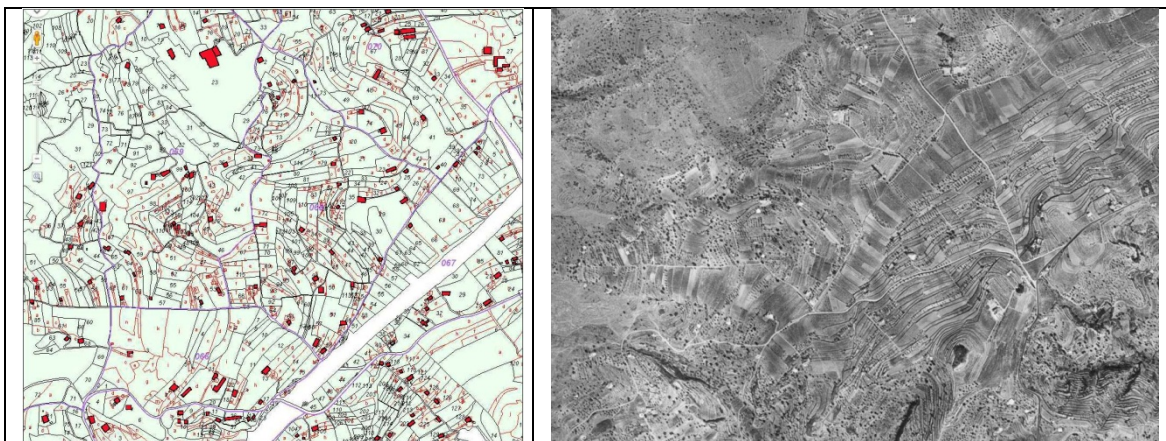
27.4 Viviendas zona Senioles - Colmer. Jávea. Catastro antiguo. Foto.



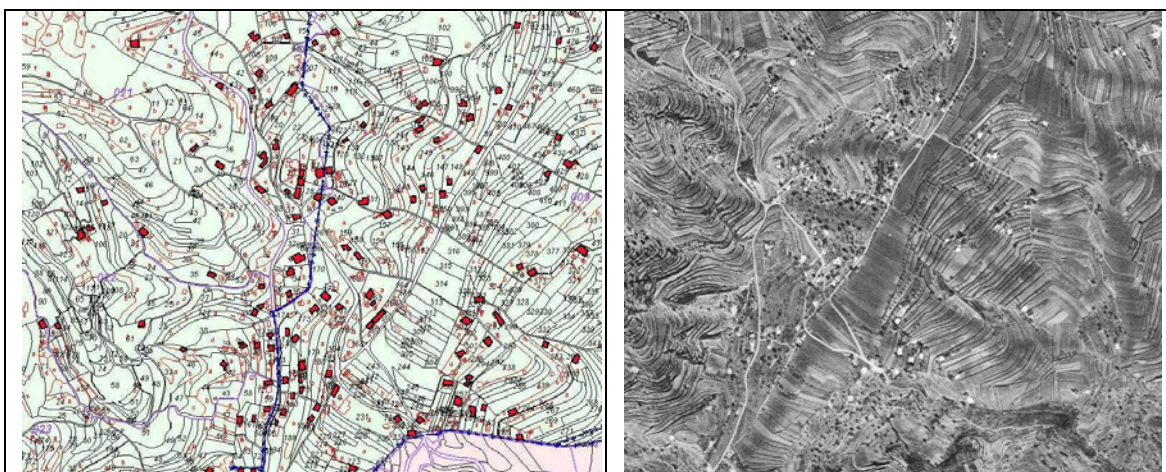
27.5.1 Zona Canor. Teulada. Catastral antiguo.



27.5.2 Zona Canor. Teulada. Foto.



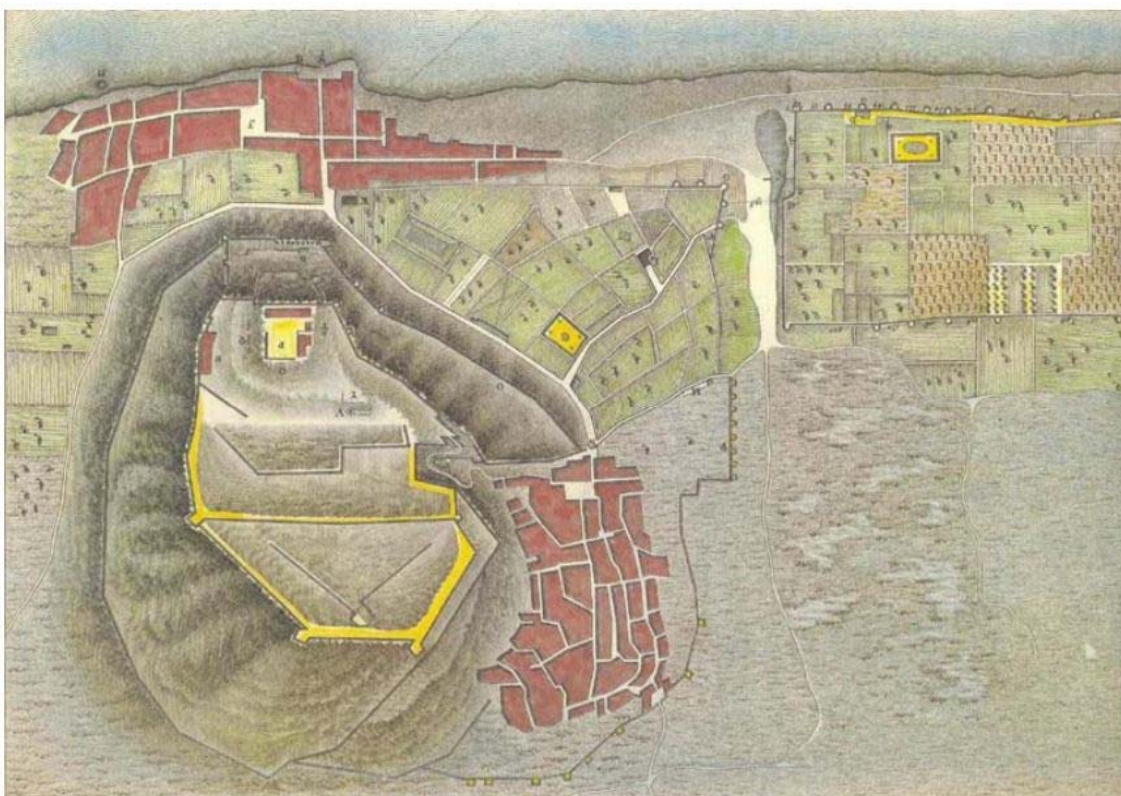
27.6 Zona acceso Pinos. Benisa. Catastro antiguo. Foto.



27.7 Zona Benimarco. Benisa-Teulada. Catastro antiguo. Foto.

2.1.4.4.- Las características previas de los núcleos históricos.

Según el PAT del Litoral⁶, se definen cinco grandes tipos básicos de asentamientos urbanos en el litoral, aunque para el área de estudio que nos ocupa, dichos tipos básicos se reduce a dos : Primero, asentamientos asociados a un puerto. (Denia, Javea y Calpe), definido como trama urbana desarrollada entorno a un puerto en el que la actividad pesquera, comercial o militar presentan una influencia determinante según la época histórica. Incluye las plazas fuertes del litoral. Y segundo, asentamientos interiores con casco diferenciado del desarrollo costero. (Benitachell, Teulada y Benisa), Desarrollo histórico independiente del litoral. Asentamiento a lo largo de ejes de comunicaciones (carreteras) y urbanizaciones lineales paralelas a las playas en la última década.



28 Casco histórico de Denia. Se observan sus murallas, trama urbana del núcleo histórico y trama urbana del poblado del puerto. Lamina del viaje pintoresco e histórico de Alexandre de Laborde, antes de la guerra de la Independencia.⁷

Indagando un poco más en la historia, la zona objeto de estudio fue ocupada por los árabes hasta alrededor del S XIII. Tras su liberación la zona pertenecerá a la Corona de Aragón y se lleva a cabo en la misma una repoblación por parte de cristianos provenientes del norte de España y de las Islas Baleares. La zona se estructura en un régimen feudal hasta el S. XIX, donde las tierras pasan a familias nobles. Excepto Vergel y Els Poblets, todos los demás municipios aparecen amurallados para protegerse del azote de los piratas berberiscos provenientes principalmente de Argelia.

Se detecta una similitud en la forma de los núcleos urbanos debido a la existencia inicial de las murallas, por tanto un punto de partida del análisis de los núcleos

⁶ Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Territorio y Vivienda, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial. 2.006.

⁷ CALVO PUIG, Javier: Documentos para la historia de Denia en el siglo XIX. Oliva, 2.006. p. .

urbanos en la época de inicio del estudio es la existencia o no de murallas, que provocaron la contención del recinto histórico y la aparición de arrabales extramuros, donde en el caso de los municipios con puerto pesquero, dichos arrabales se manifiestan también junto a los puertos.



29 Plano general de las murallas de Javea

La evolución de los municipios con puerto pesquero vinculado al casco histórico, es decir, Denia, Javea y Calpe, sigue unas pautas parecidas. Se observa la existencia del recinto histórico amurallado y la aparición de los núcleos urbanos a modo de satélites vinculados al núcleo histórico en la zona del puerto. Se observa que en todos los casos la aparición de radiales que unen los núcleos históricos con los poblados de pescadores.



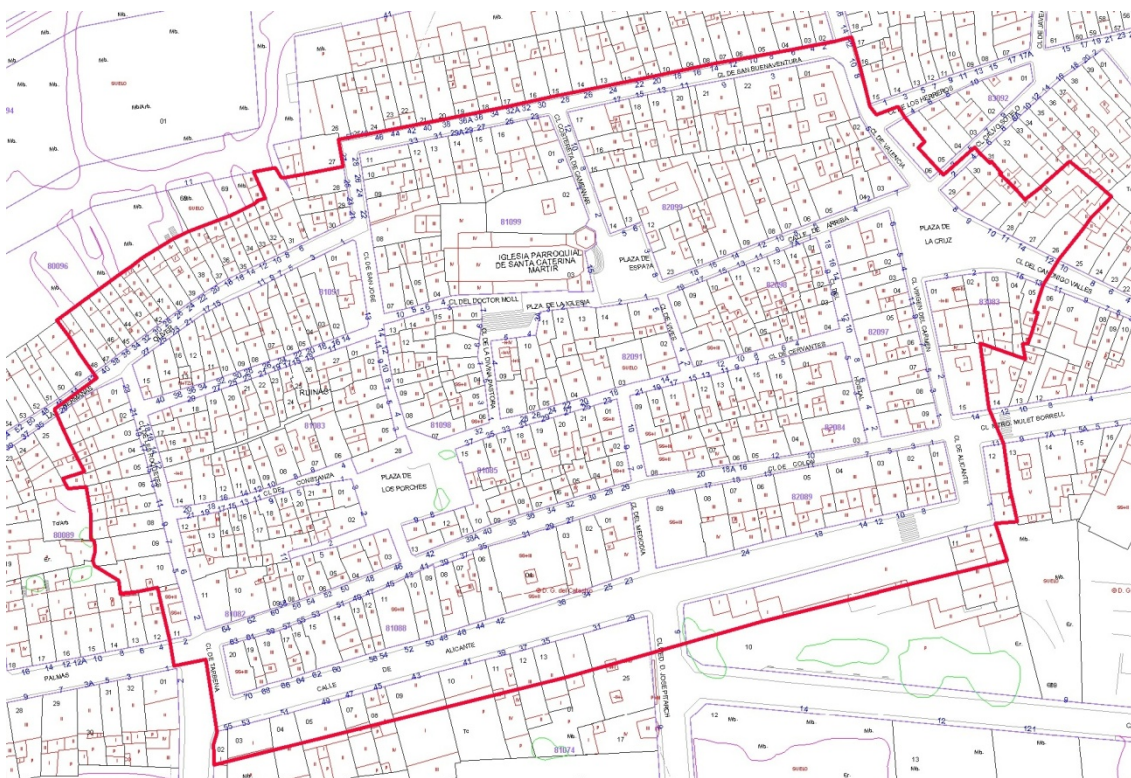
30 Plano de Denia de 1901. D. Vicent Bonet de Malonda. Museo Arqueológico de la ciudad de Denia. Tal como se observara en este trabajo, la Calle Marques de Campo es prolongación de una traza de las murallas, y como anécdota indicar que para su llegada al mar se derribaron

parte de las construcciones que ocupaban el frente del litoral. En el plano anterior se observa cómo se va generando la calle Marques de Campo, sobre los terrenos de cultivos vinculados al intradós de las murallas históricas.

Observamos en lo descrito hasta el momento dos modelos de crecimiento de los núcleos históricos en los municipios del ámbito de estudio. Un modelo basado en los ensanches que se producen con el derribo de las murallas y la ocupación de esos vacíos por viales que en forma de anillo definen la primera corona de ensanche alrededor de los núcleos históricos, coronas estas que se irán ocupando por edificación residencial, industrial y dotaciones, estas en menor grado.



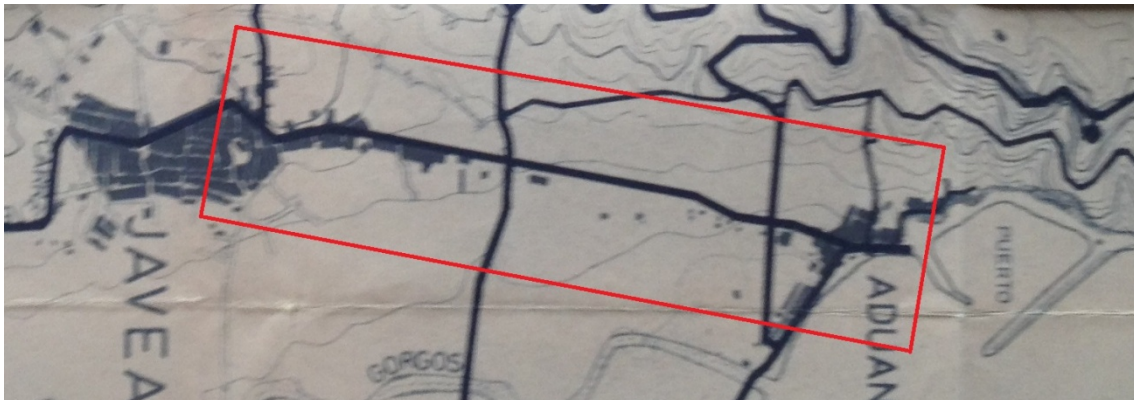
31 Recinto histórico amurallado de Benisa.



32 Recinto histórico amurallado de Teulada. (Según declaración BIC)

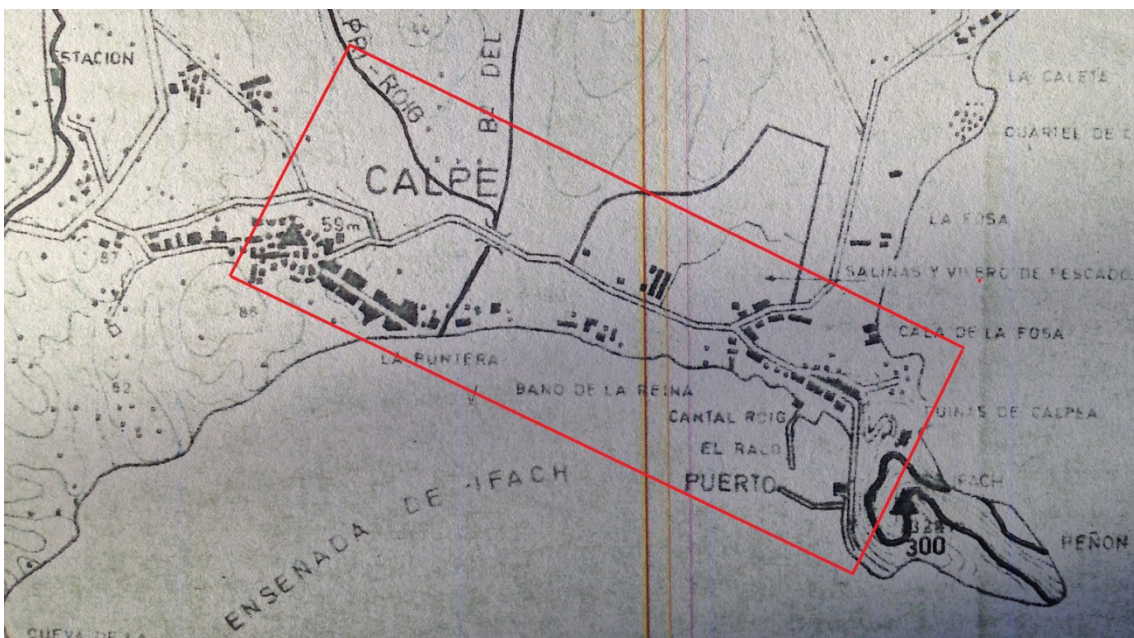
Este modelo de crecimiento también se da en las poblaciones que no tienen puerto pero que tienen murallas, es decir, es un modelo de crecimiento propio de los municipios con muralla (Denia, Javea, Benitachell, Teulada, Benisa y Calpe).

El segundo modelo de crecimiento, supone la definición de unas radiales que unen los núcleos históricos con los núcleos residenciales de los puertos, que generaran una disciplina de ocupación del territorio y ensanche de la ciudad mediante la ejecución de edificaciones entorno a dichas radiales para su definición y consolidación. Este modelo de crecimiento es propio de los municipios con puerto. Supone el crecimiento por enlace.



33 Radial que une casco histórico Javea con Núcleo histórico puerto de Javea.

En ambos casos, dichos dos modelos de crecimiento se llevan a cabo de forma pausada, marcados por el ritmo del crecimiento anterior al fenómeno del turismo.



34 Radial que une casco histórico de Calpe con Poblado mariner histórico Ifach de Calpe.

El recurso a las radiales como modelo de crecimiento, se manifiesta también en otros municipios que no cuentan con murallas ni con puerto, tal como observaremos en el análisis de las dinámicas de crecimiento de los núcleos urbanos.

Un tercer modelo de crecimiento de los municipios del área de estudio, se corresponde con el observado en los municipios de El Vergel y Els Poblets, y consiste en un modelo lineal de crecimiento, apoyado en un eje como es la carretera nacional, la vía de tren y el río Girona en el caso de El Vergel, o apoyado en un accidente geográfico como el río Girona en el caso de Els Poblets.



35 Núcleo histórico de Vergel. Obsérvense los elementos generadores de la trama urbana. Situación en 1973.

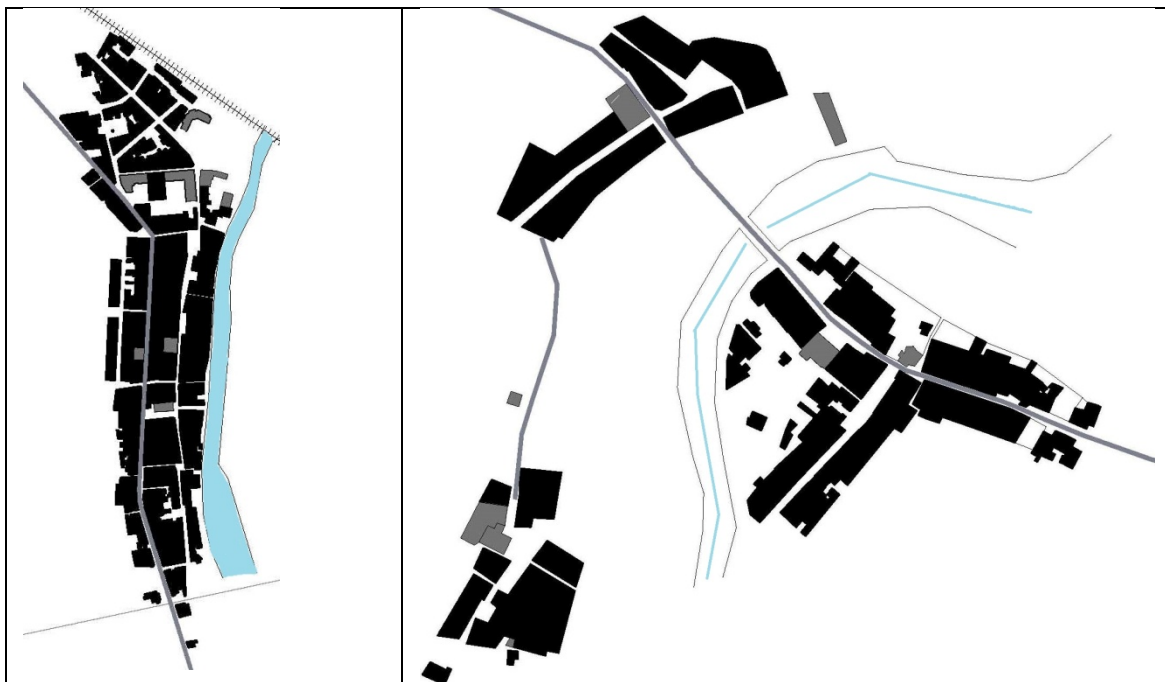


36 Esquema de generación del núcleo urbano de Els Poblets.

En el caso de Els Poblets además se da otra consideración y es el hecho de ser una denominación (desde 1991) que se corresponde con tres municipios (Setla, Mirarrosa

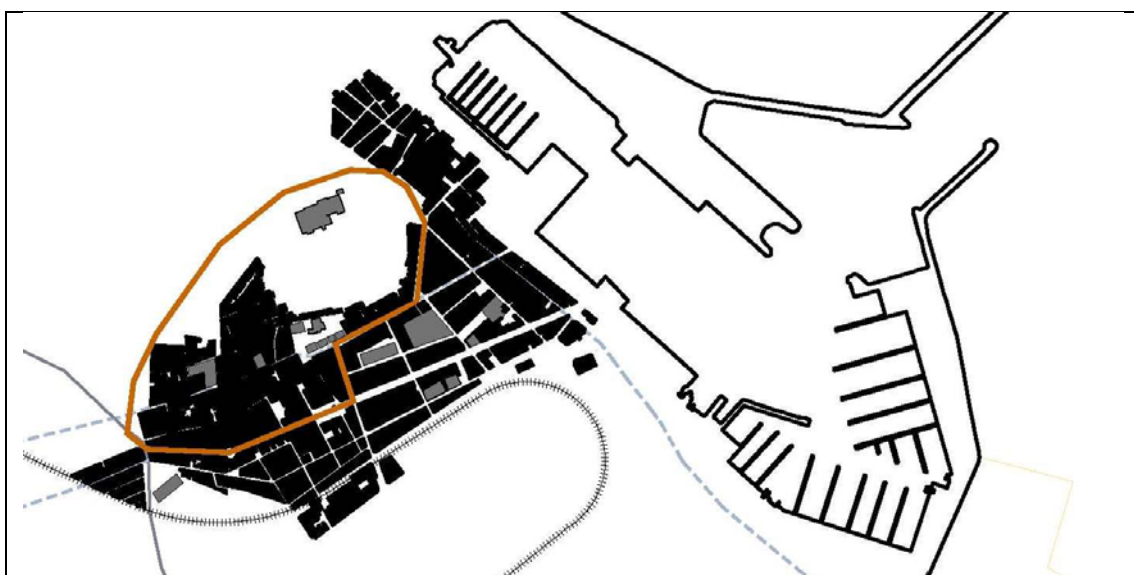
y Mirafior), observándose además de la condición que impone el río Girona, la voluntad de conectar los tres núcleos urbanos. Con esas condiciones de partida, se genera un municipio que crece a lo largo del río Girona, pero donde la voluntad de unir sus núcleos urbanos genera una dinámica que condiciona la forma de ocupación del territorio superior a la que genera la existencia de dicho río.

El modelo lineal de crecimiento se puede observar también en otros municipios con murallas, donde la dinámica de ocupación del territorio debido a las murallas anteriormente indicada, se sustituye por la ocupación lineal del territorio entorno a un eje, ante la aparición de dicho eje. Es el caso de Benisa, donde la carretera nacional 332, que atraviesa el casco histórico, impone su dinámica lineal de crecimiento a la del ensanche provocado por el derribo de las murallas cuando ese ensanche alcanza a dicha carretera.



37 Trama urbana de El Vergel en 1956.

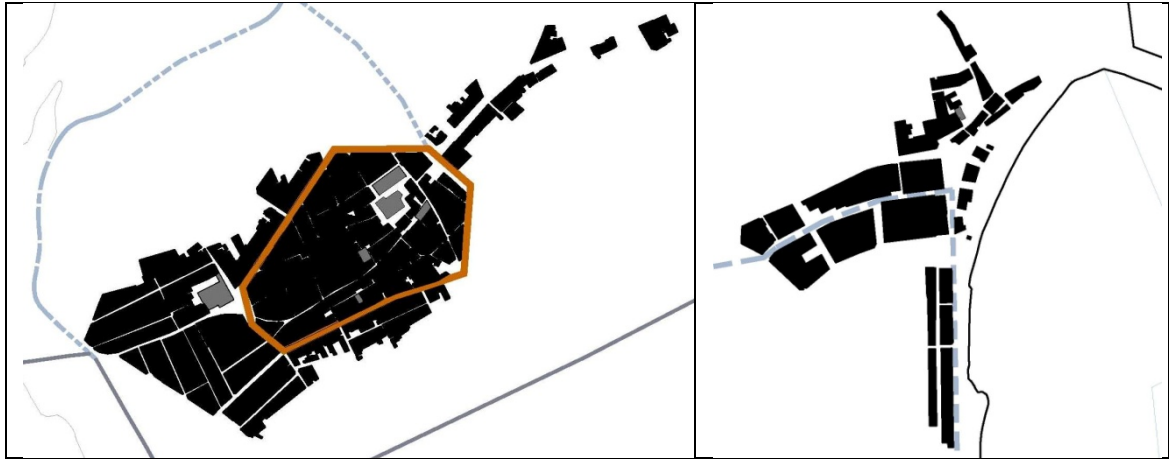
38 Trama urbana de Els Poblets en 1956.



39 Trama urbana de Denia en 1956.

Estas son pues las características previas de los cascos históricos en la época de inicio del estudio que nos ocupa.

Adjuntamos las trazas viarias existentes en los núcleos históricos de los municipios pertenecientes al área de estudio.



40 Trama urbana de Javea en 1956.

40.1 Detalle trama urbana puerto de Javea 1956.



41 Trama urbana de Benitachell en 1956.

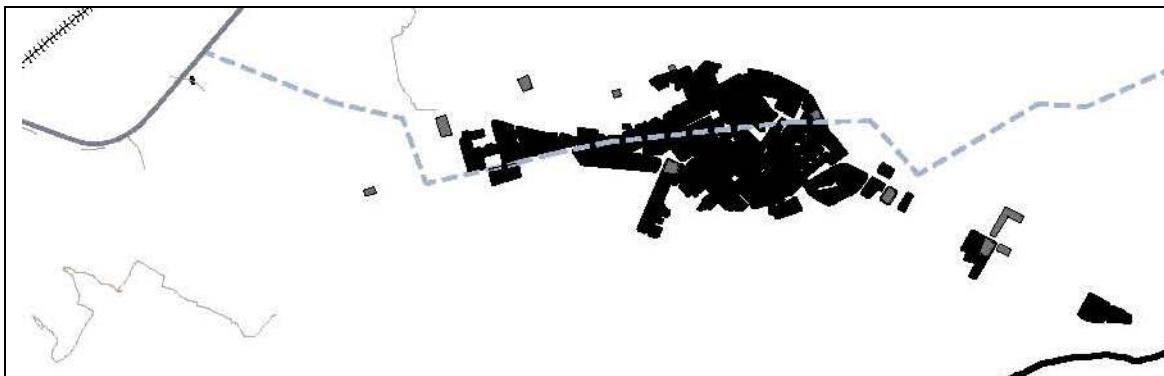


42 Trama urbana Teulada. 1956.

42.1 Trama urbana Moraira (Teulada) 1956.



43 Trama urbana de Benisa en 1956.



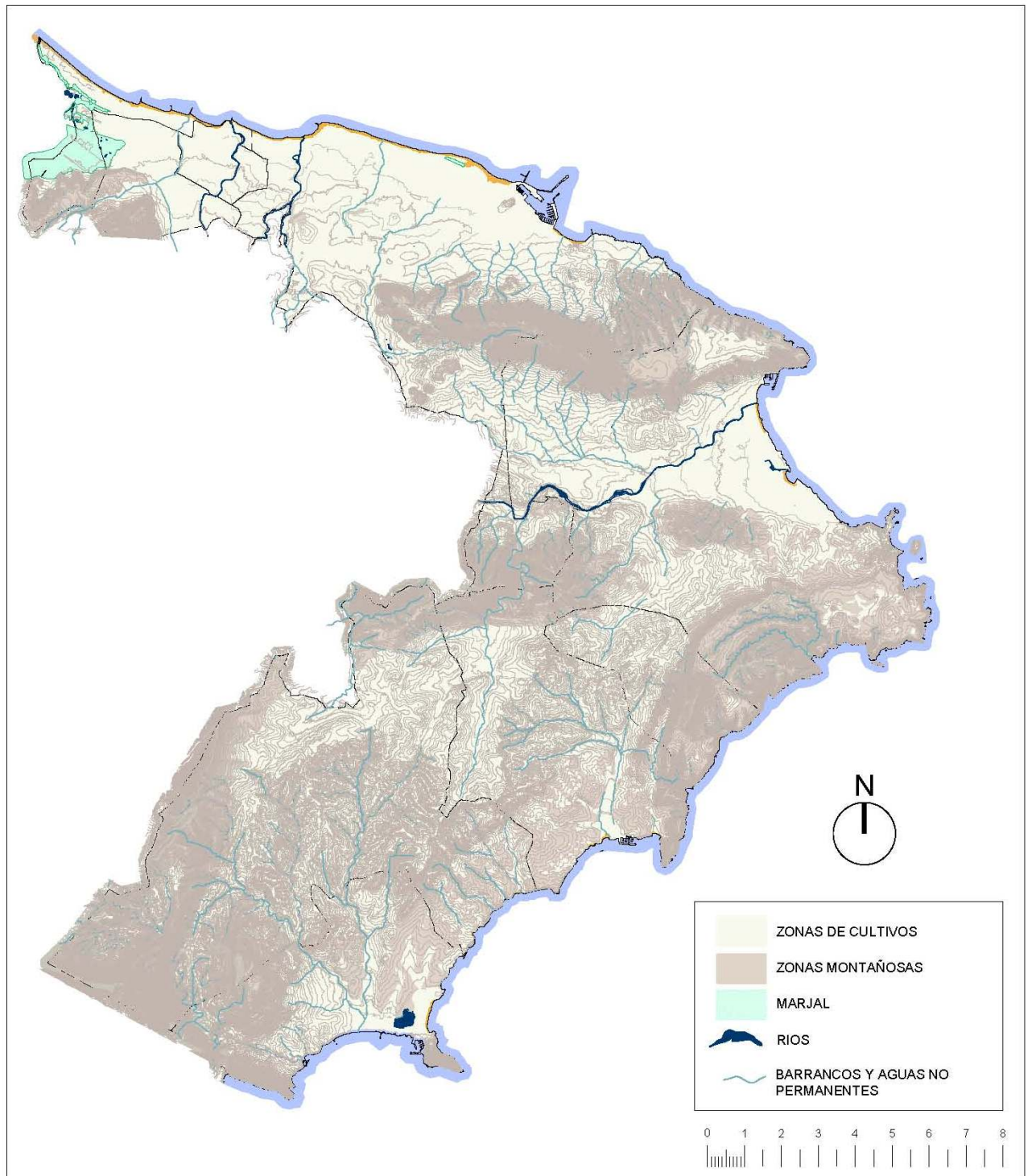
44 Trama urbana de Calpe en 1956.

2.1.5.- *El territorio de partida.*

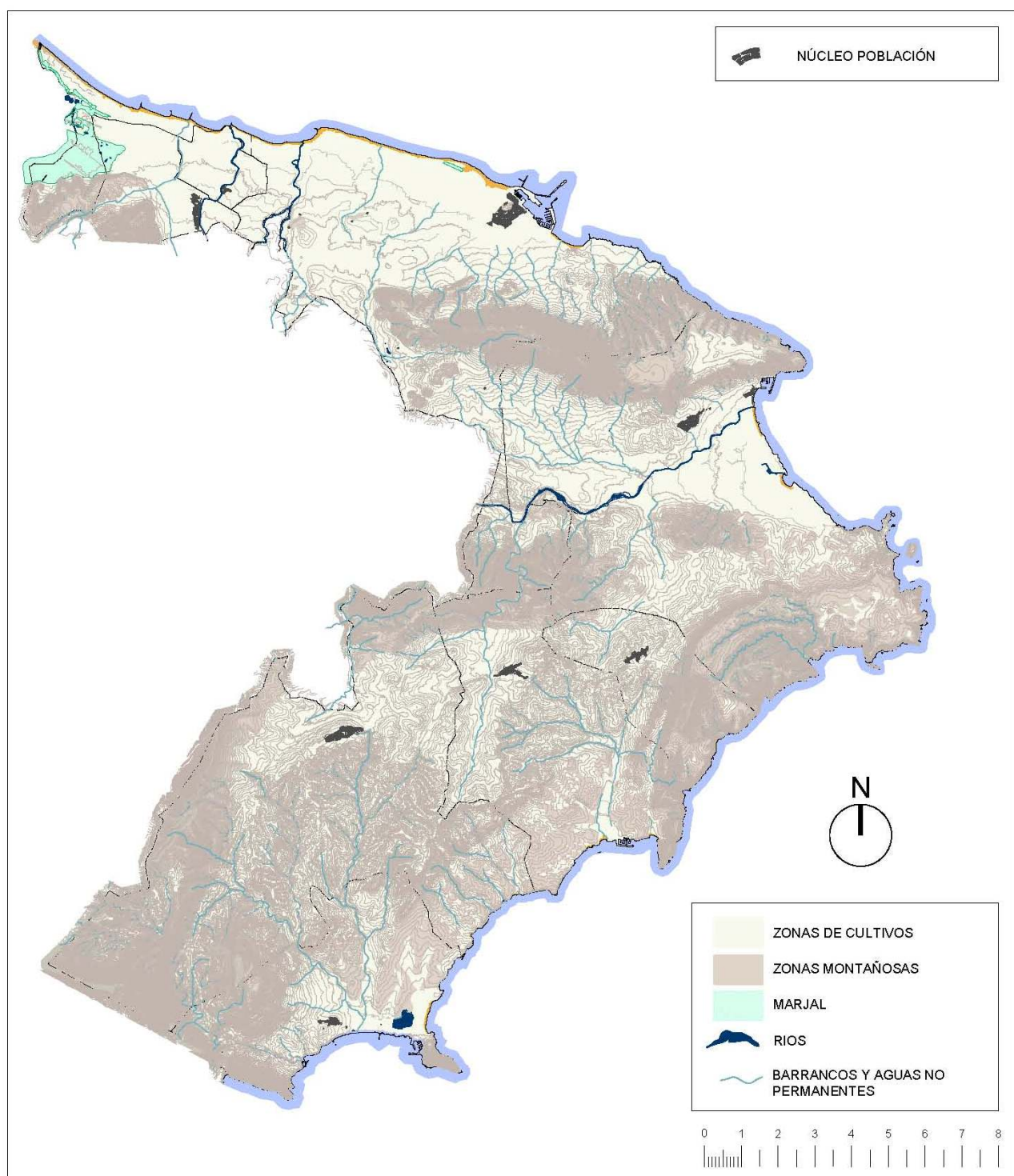
Podemos observar a continuación de forma gráfica, todo el proceso seguido para conocer la situación del territorio tal como se nos manifiesta en la época de inicio del presente estudio. Se ha actuado por adición, de forma que en cada nuevo plano aparecen todas las afecciones anteriores.

En documentación anexa, se adjunta plano en tamaño A1 de situación del territorio de partida y montaje fotográfico en tamaño A1 de situación del territorio de partida en el año 1956.

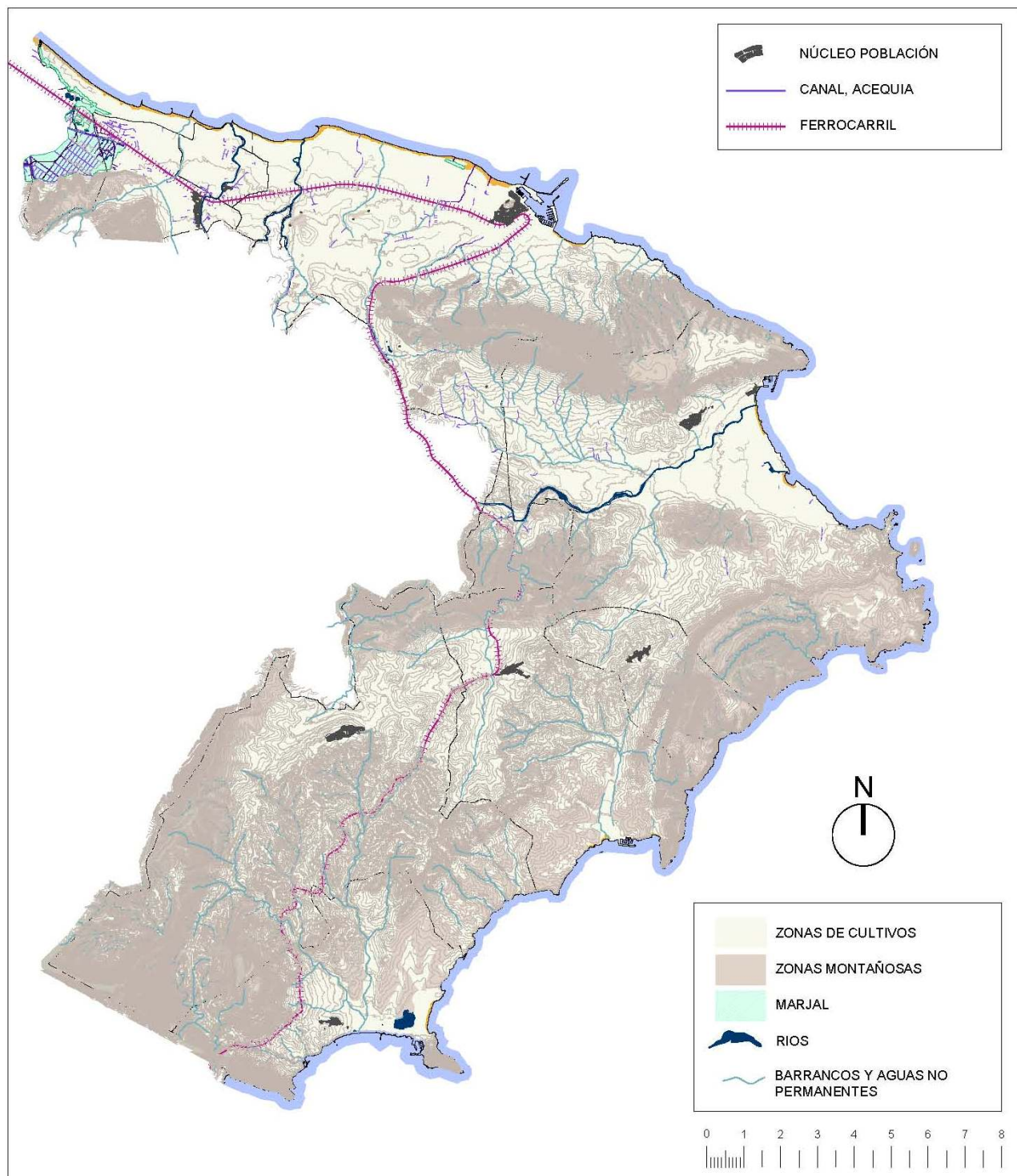
2.1.5.1.- El territorio en su estado natural en 1.956.



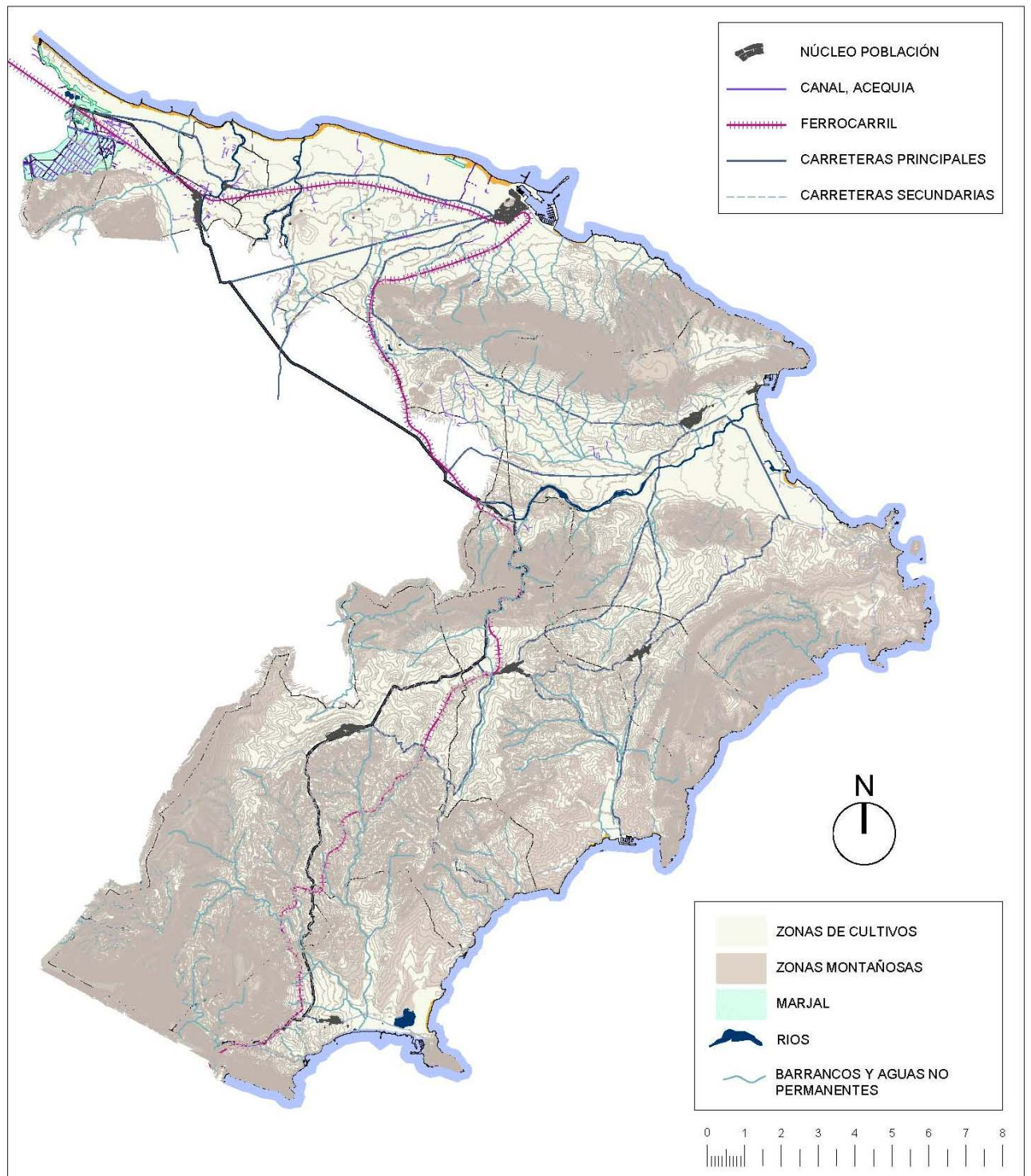
2.1.5.2.- Afección de los núcleos urbanos históricos sobre el territorio en 1.956.



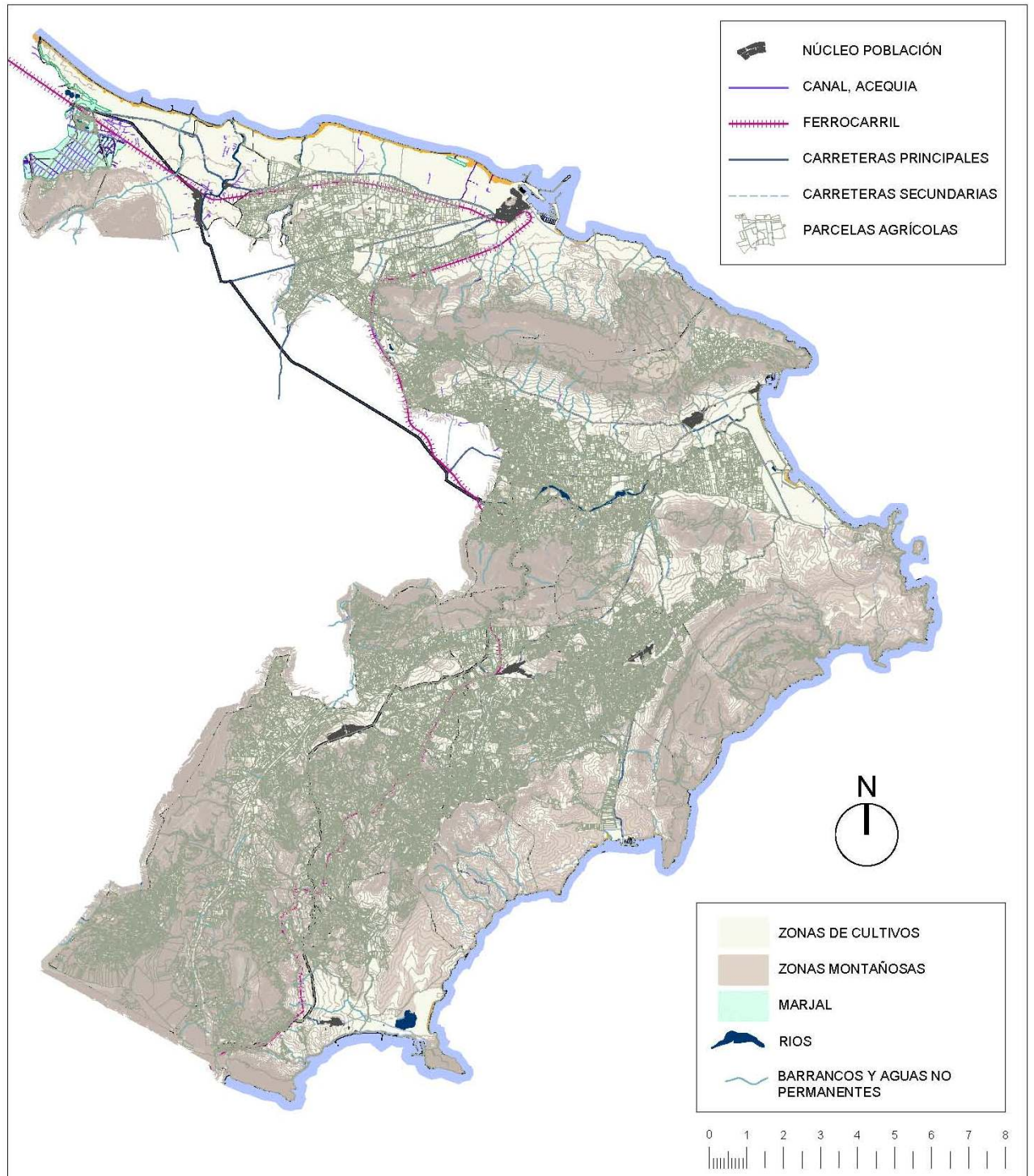
2.1.5.3.- Afección del ferrocarril sobre el territorio en 1.956.



2.1.5.4.- Afección del viario estructural sobre el territorio en 1.956.



2.1.5.5.- Afección de la parcelación agrícola sobre el territorio en 1.956.



2.1.6.- Potenciales estructurales del territorio de partida.

Una vez analizados los escenarios de partida, vamos a tratar de identificar los elementos estructurales del territorio, entendidos como aquellos que son capaces por si mismos de generar la ocupación del mismo. Dichas características del territorio consideradas simultáneamente con las tendencias sociales que se dan al inicio del estudio que nos ocupa, son las que han provocado la ocupación masiva del litoral de la Marina Alta.

Cabe indicar que existen otras circunstancias de tipo administrativo que, aunque no aportan una visión urbanística del fenómeno analizado, contribuyen a justificar la tendencia observada del incremento masivo de la demanda de suelo en el litoral de la Marina Alta. Dichas circunstancias, con ánimo de nombrarlas pero no de jerarquizarlas, son : la seguridad jurídica que ya existía en la época en defensa de la propiedad privada, la permisividad por parte del Gobierno de España en la compra de bienes inmuebles por parte de empresas y personas foráneas, así como la permisividad por parte del Gobierno de España en la entrada de capitales foráneos con el objetivo de invertir en bienestar propio por una parte, y con el objetivo de invertir en el proceso de desarrollo urbanístico que en esa época inicia su aceleración y conseguir un beneficio, es decir, permitir entrar capital perteneciente a la empresa que hará la inversión (compra de suelo, urbanización y construcción) y permitir entrar capital del comprador final de esa construcción.

Otras circunstancias inciden directamente en el cambio de costumbres de la sociedad y por tanto en la tendencia hacia lo lúdico por parte de la población, ya sea española o europea, que demanda el contacto con el medio ambiente y con el mar para su distensión y veraneo. Este hecho es consecuencia directa de la bonanza económica que se está viviendo en la época de inicio del trabajo, motivada por la apertura al exterior por parte del gobierno de España, que impulso tanto las exportaciones como el comercio interior, lo que se traduce en un aumento de la riqueza de las familias que permite pensar en proveerse de otros bienes distintos a los de la subsistencia, optándose por los de bienestar personal, entre los que se incluye la segunda residencia en las afueras de las ciudades con predominio de los asentamientos junto al mar o en ambientes naturales.

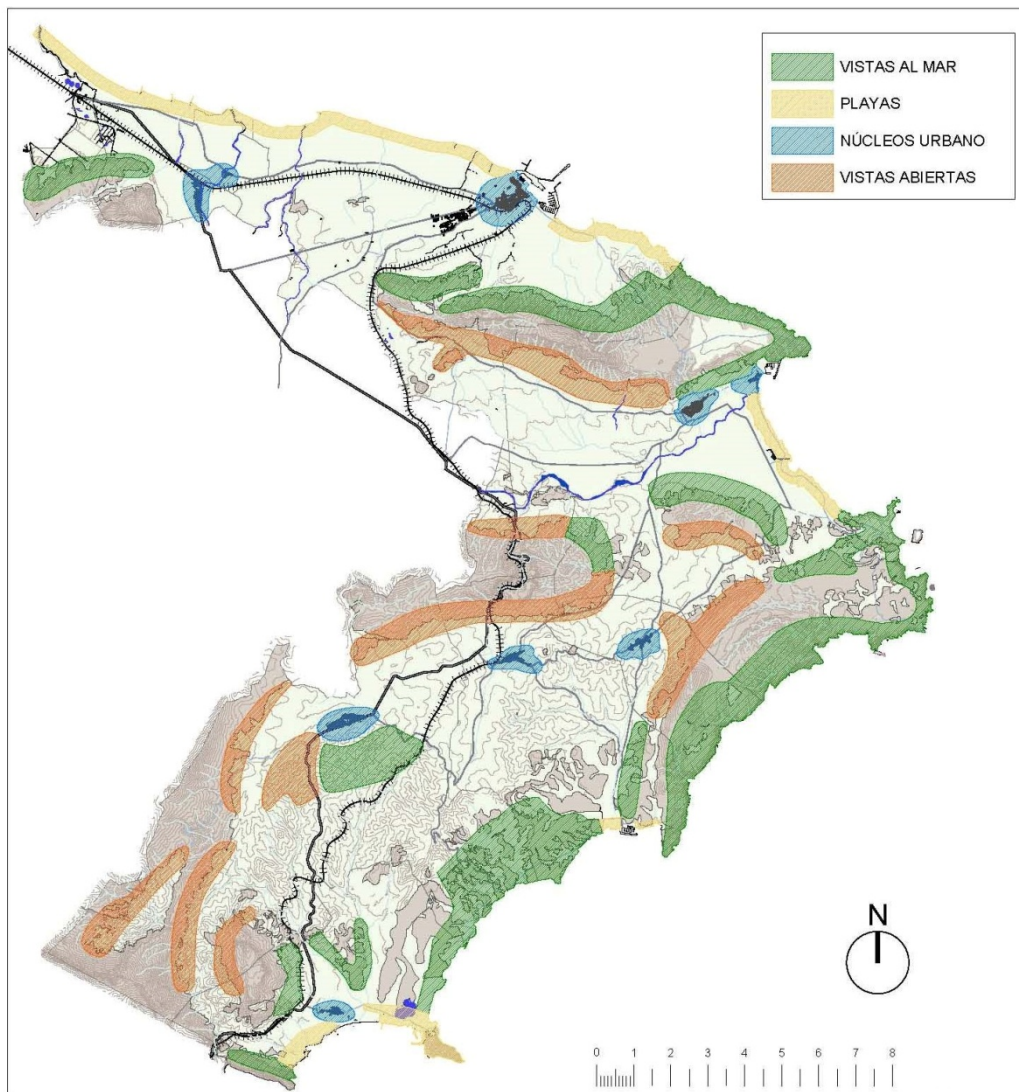
Otras circunstancias analizadas por D. Manuel de Sola-Morales⁸ son en resumen : la oferta de suelo y su parcelación (destacando que los montes son improductivos o contienen plantaciones de secano que llevan unida su poca rentabilidad frente a las de regadío y por tanto son suelos susceptibles de entrar en el mercado de compra venta. Lo mismo ocurre con los primeros suelos frente al mar, cuya salinidad atmosférica debido a las brisas provoca una brusca caída de la productividad en las plantaciones agrícolas, incluso las de regadío, haciendo que dichos suelos sean más susceptibles en su incorporación al mercado de compraventa), la inversión en infraestructuras por parte de la administración para cubrir las necesidades de la demanda, el requerimiento de mano de obra que provoca flujos migratorios desde el centro de la nación a la periferia, los crecimientos generados por la dinámica de la propia ciudad en sí, etc.

Hay que tener en cuenta que junto a los motivos aludidos, existen otros como el planeamiento que contribuyo en gran medida a la ocupación del territorio en el porcentaje en que se produjo, pero dicho criterio formara parte de un análisis y reflexión posterior.

⁸ DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel : Las formas de crecimiento urbano... p. 25 y ss.

Entrenado ya en los criterios urbanísticos de crecimiento que nos interesan, del análisis de la situación del medio físico al inicio del estudio que nos ocupa, se deducen los siguientes elementos estructurales que provocaran un encauzamiento de la demanda hacia este. Dichos elementos son : 1º.- Las posiciones en las sierras montañosas con amplias vistas sobre el territorio con el mar como protagonista, que a su vez contengan vistas sobre entornos naturales de enorme belleza junto al mar como los acantilados, vistas sobre islotes, etc., y con los condicionantes de proximidad al mar y altura sobre el nivel del mar como distintivos de calidad. 2º.- Las posiciones junto a las playas sobre todo las de arena. 3º.- Las posiciones en las sierras montañosas con amplias vistas sobre pinares y el resto del territorio (sin que se vea el mar) y con orientación hacia el sol, es decir, hacia el sur. Y 4º.- Los núcleos históricos y su atractivo para fijar las actividades residenciales, laborales, de ocio y administrativas. Cada uno de esos elementos estructurales de primer orden, generan una morfología de ocupación del territorio característica.

Observamos en esta numeración de intenciones que el factor determinante que cualifica la posición sobre el territorio no es la calidad de la urbanización, ni su accesibilidad, ni su proximidad al núcleo histórico, sino las vistas. Las vistas propias de cada lugar es la estructura del mismo que permanece invariable y provoca la ocupación del mismo.



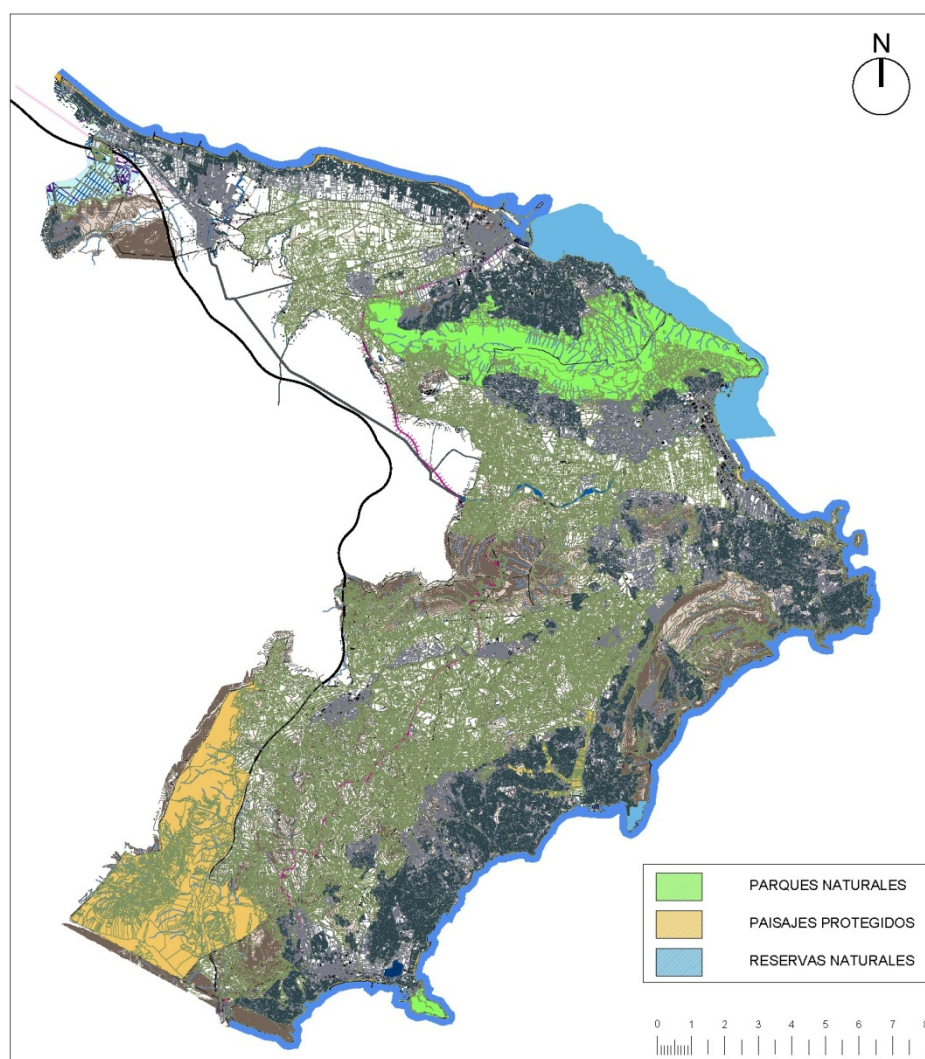
45 Aquí mono completo de las preferencias de ocupación.

2.2.- Dinámicas de ocupación del territorio.

2.2.1.- Estado actual resultante.

Una vez conocido el territorio en la época de inicio del estudio, y observando el mismo ámbito de estudio en la época actual tal como se nos presenta, nos interesa reconocer y localizar las dinámicas que han generado el paso de un estado a otro.

Observamos que hemos pasado de un territorio en su mayoría en estado natural, y en la parte alterada del mismo, destinada también en su mayoría a actividades agrícolas, a un territorio donde el estado natural se ha visto seriamente alterado y ocupado por las parcelaciones residenciales, y donde el estado agrícola también se ha visto invadido muy seriamente en sus frentes marítimos y en los perímetros de las poblaciones por parcelaciones tanto residenciales como de otros usos, donde los perímetros de las poblaciones se han expandido fuertemente engullendo todo lo que encontraban a su paso.



46 Territorio objeto de estudio en la actualidad con Parques Naturales y suelos protegidos.

Observamos también en el estado actual del territorio la forma en que la administración ha tratado de preservar los entornos emblemáticos ante el avance

imparable de dicha ocupación, mediante la definición sobre dichos enclaves de la figura del parque natural, y las limitaciones que en la actualidad viene imponiendo a dicha ocupación, tras haber permitido de antemano que esta se produzca.

Podemos observar en el plano anterior, la situación actual del territorio tal como nos lo encontramos.

Se adjunta en documento anexo nº 5, plano en tamaño A1 de la situación del territorio a fecha de hoy, así como un montaje fotográfico en tamaño A1 de situación del territorio a fecha de hoy. Cabe destacar que aunque estemos en 2.015, la situación del territorio no ha evolucionado prácticamente desde 2.007, debido a la profunda crisis del sector.

2.2.2.- Dinámicas precedentes en la ocupación del territorio.

Según el diccionario de la Real Academia de la lengua española, el término “dinámicas” responde al estudio de las leyes del movimiento en relación a las fuerzas que lo producen. Desde el punto de vista de la urbanística se trata de “la relación causa-efecto”, es decir, concreta los procesos del crecimiento urbano, entendidos estos como el conjunto de las fases sucesivas de un fenómeno a lo largo del tiempo. La “causa” sería el origen, el fundamento, el motivo o la razón de la ocupación del territorio. El “efecto” sería el territorio tal como lo encontramos a día de hoy.

2.2.2.1.- Causas históricas de la ocupación del territorio.

En el territorio de partida del presente trabajo, podemos observar unas tendencias en su ocupación que son innatas a la evolución de la población desde un punto de vista histórico, y que responden a premisas estructurales basadas en los condicionantes climáticos y laborales existentes, que infieren dichas tendencias.

Desde un punto de vista económico, ya se ha matizado que los terrenos incultos de las sierras montañosas, los terrenos destinados a la agricultura de secano y los terrenos que ocupan el frente del litoral, son los de menor rentabilidad económica en el mundo de la agricultura, y por tanto son los terrenos que ante presiones urbanísticas, aparecerán en primer lugar en el mercado inmobiliario.

También se ha matizado que las vistas hacia el mar y sus accidentes singulares costeros, desde posiciones elevadas en las sierras montañosas, con orientación hacia el sol y hacia grandes pinadas, son las ubicaciones más cotizadas por la nueva sociedad que demanda un aspecto lúdico-natural en sus vidas, lo que genera una demanda de suelo y de ocupación de dichas zonas de la sierras montañosas.

También se ha comentado que existe una gran tendencia en las poblaciones del interior a ocupar posiciones del litoral para escapar de las extremas condiciones veraniegas en sus residencias de origen, generándose una demanda de suelo y de ocupación del litoral por dicha población.

También se ha comentado que la actividad agrícola de secano, junto con las condiciones climáticas en los núcleos de población del área de estudio, han provocado a lo largo del tiempo, la salida de los habitantes de los núcleos urbanos en época estival, hacia viviendas unifamiliares vinculadas a la labor agrícola, generando la aparición constante de dichas viviendas a lo largo del tiempo.

También se ha comentado que todas las anteriores causas de la ocupación del suelo, se han acentuado con la proximidad a los núcleos urbanos y pedanías.

Y por último también se ha comentado que el núcleo urbano en sí mismo, es capaz de generar una actividad que provoca el crecimiento del mismo, y por tanto la ocupación del territorio circundante.

Dichas dinámicas anteriormente enumeradas, han sido el origen y la dirección en que se ha encauzado la masiva demanda de suelo en los municipios del litoral, debido a que cada vez mayores sectores de la población comparte las mismas inquietudes de origen, es decir, la consecución de unos objetivos que satisfagan sus sentidos, que generen un encuentro con la naturaleza y con el mar, que aporten una mínima seguridad en sus vidas por estar próximos a los núcleos urbanos, o simplemente por solicitar formar parte del núcleo histórico de una ciudad, ya sea por motivos laborales, residenciales o lúdicos.

Cada una de esas tendencias observadas, ha evolucionado en un sentido determinado ante el aumento de la demanda y en relación a las condiciones que ofrece, siendo motivo suficiente para llevar a cabo un análisis independiente de cada una de ellas.

2.2.2.2.- Evolución en la ocupación del territorio.

Ocupación de sistemas montañosos.

La demanda de suelo en los sistemas montañosos a provocado la incorporación al mercado de estos de forma gradual. En primer lugar se ha incorporado el suelo en estado natural, suelos sin ningún valor agrícola y por tanto sin ningún valor en el seno de las familias que acaban de atravesar una época histórica de enorme escasez. En segundo lugar se han incorporado al mercado suelos con cultivos agrícolas en zonas escarpadas que requerían de un enorme esfuerzo para su trabajabilidad. En tercer lugar se han incorporado al mercado el resto de los suelos de dichos sistemas montañosos, según sus propias limitaciones. Dichas incorporaciones se ven favorecidas por la parcelación existente en la misma, compuesta de pequeñas parcelas pertenecientes a múltiples propietarios que permiten la construcción de una vivienda en cada una de esas parcelas.

Las vías físicas de acceso a dichos suelos también han ido evolucionando a lo largo del tiempo desde posiciones iniciales en que se utilizan los caminos de acceso existentes, y ante el incremento de la demanda, desarrollándose nuevas actuaciones urbanísticas que generan toda la infraestructura necesaria para provocar dichos accesos.

Como regla general, dichas soluciones de ocupación de suelo se adaptan a la forma física del territorio previamente existente.

La persistencia en la demanda, ha provocado la aparición de urbanizaciones que, amparándose en una normativa más o menos definida que se dirá, han visto permitida su realización, imponiéndose en épocas iniciales los criterios del empresario promotor.

La evolución del mercado de este suelo parte, de una demanda inicial por parte del comprador de una localización y superficie de suelo determinada, a la generación por parte del empresario de urbanizaciones a las que el comprador recurre para la adquisición del suelo, o incluso para la adquisición de su vivienda acabada. Urbanizaciones que inicialmente no contienen dotaciones de ningún tipo, y que a lo largo del tiempo han visto incrementadas sus superficies dotacionales, mediante la incorporación de zonas verdes residuales definiendo los accidentes geográficos como

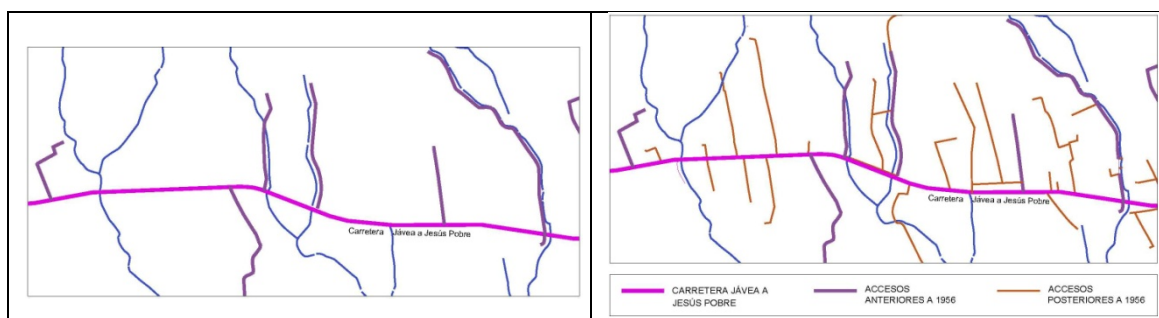
los barrancos, etc., y en última instancia, con criterios impuestos por el planeamiento, destinadas a todo tipo de usos públicos.

Dichas urbanizaciones presentan en todos los casos una tipología de viviendas unifamiliares aisladas o adosadas, no apareciendo salvo contadas excepciones, modelos de mayor densidad.

Es decir, son dinámicas que provocan su adaptación al medio, se desarrolla con modelos extensivos de baja densidad y gran ocupación de suelo y han evolucionado desde la demanda del comprador a la oferta del vendedor. Evolucionan de forma independiente a los núcleos de población porque su ley motiv es el paisaje y las vistas.

La administración participa en dichos desarrollos en dos sentidos, mediante la inversión en infraestructuras que cubran las demandas de los servicios que empieza a generarse, y mediante la legalización de actuaciones anteriores y la permisión de nuevas actuaciones.

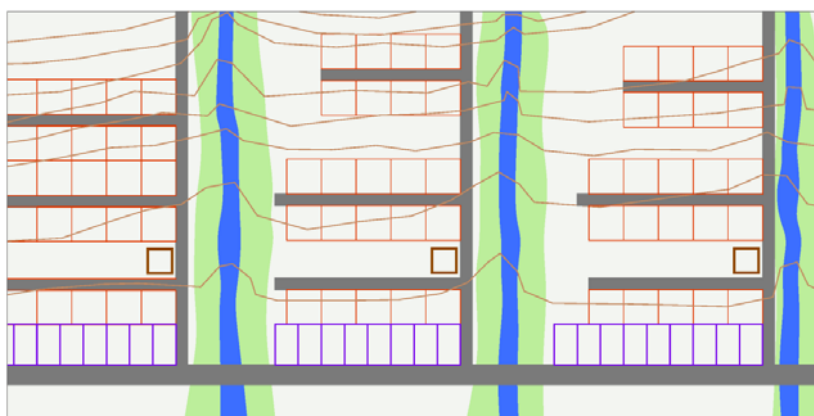
En todos los municipios del ámbito de estudio se dan este tipo de actuaciones.



47 Esquema de accesos existentes.

48 Esquema de aparición de nuevos accesos.

El modelo territorial que la evolución de la ocupación de los sistemas montañosos genera se asemeja a una pseudo ciudad polinuclear sin centro y desarrollada, pero sin edificios publico-administrativos. Responde a una estructura a modo de peine cuyos vacios se rellenan por las urbanizaciones. Junto a la red principal en la base del peine han ido apareciendo los suelos comerciales, y tras los mismos los terciarios según el uso a que se destinen dichas urbanizaciones. Las dotaciones en forma de zona verde y edificios comunitarios aparecen dispersas por las zonas de actuación.



49 Modelo territorial por evolución de ocupación de sistemas montañosos.

La evolución en dichas actuaciones supone el ir rellenando los espacios existentes entre las púas del peine (caminos de acceso, surcos de aguar, barrancos, todos ortogonales a la vía principal de acceso), hasta su colmatación.

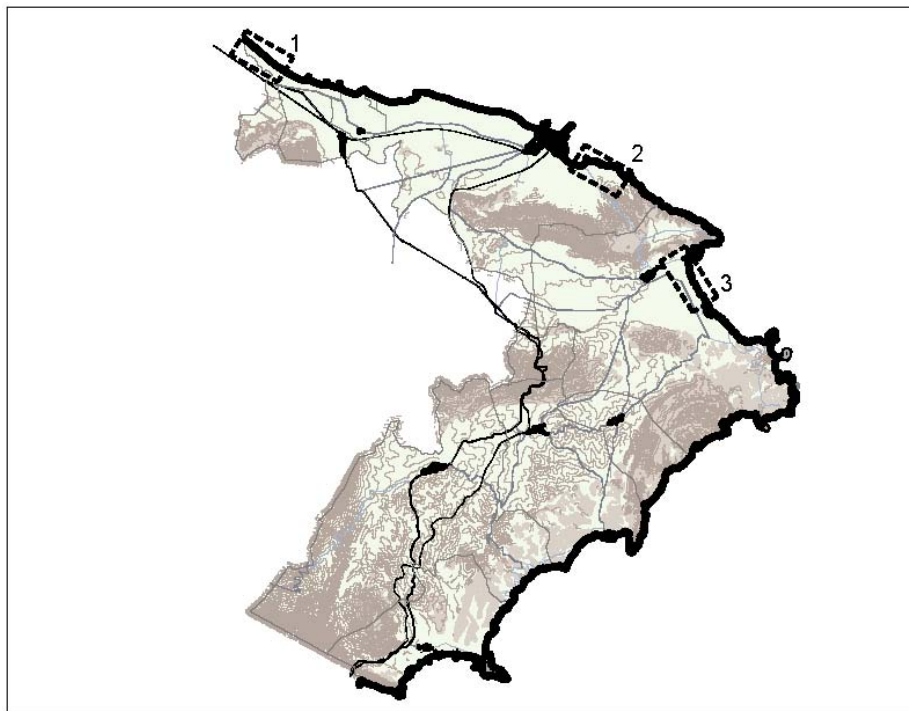
Tal como se observara en la influencia del planeamiento, a través de las figuras de los Parques Naturales, en lo que a la zona de la sierra del Montgo se refiere, se pretende destinar a zona verde algunas franjas entre púas del peine que aun no han sido ocupadas.

Ocupación de los frentes del litoral.

Los acantilados, aunque forman parte de los frentes de litoral, no los incluimos dentro del presente grupo ya que su ocupación es imposible, y solo admite la ocupación de la parte alta de estos dentro del ámbito de las sierras montañosas.

En la época en que se inicia el presente estudio, los frentes de litoral más ocupados son los pertenecientes a los municipios de Denia y Javea. El puerto de Javea, la pedanía de Moraira y el entorno del Peñón de Ifach, tienen consideración de núcleos urbanos y por tanto su extensión no se incluye dentro de la dinámica de playas con la que se identifica este apartado.

De los frentes de Javea y Denia, el que presenta mayor grado de ocupación es el frente del litoral de Javea existente entre el puerto de pescadores y la playa del Arenal (3). Dicha ocupación del frente que roza el 95 %, está motivada por el hecho de que su subsuelo está constituido por roca arenisca conocida por el nombre de "tosca", y además presenta una pequeña elevación respecto al mar, es decir son suelos mas higiénicos que los que aparecen en Denia con la marjal tangente y los desagües de la misma que llegan al mar, donde proliferan gran numero de insectos y cuyos suelos son menos estables.



50 Esquema de zonas de ocupación. Montañar, Rotas, Marinas (Santa Ana).

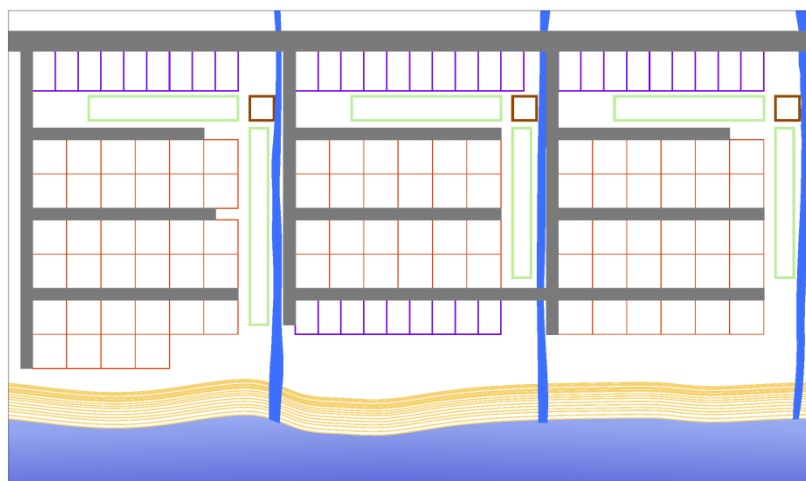
No obstante, en el municipio de Denia existe una zona de características parecidas a la nombrada de Javea, aunque con orientación Norte, es la zona denominada las Rotas, cuyos primeros frentes en las aéreas más próximas al este del casco urbano, también se encuentran altamente consolidadas (2).

La zona de las marinas de Denia que ocupa todo el litoral oeste del casco histórico, está constituida por una gran playa de arena de enorme longitud, que presenta diferentes tendencias en su ocupación. Así, en la conocida como playa de Santa Ana, tangente al termino municipal de Oliva (Valencia), los suelos pertenecen mayoritariamente a vecinos del municipio de Pego, fruto de las continuas modificaciones administrativas de los lindes de los términos municipales, que se han dado a lo largo de la historia. En dicha zona la ocupación del frente es muy abundante, dándose el caso que en casi todas las parcelas catastrales del mismo aparece una vivienda unifamiliar (1).

Los frentes del municipio de Vergel y dels Poblets, aparecen muy despoblados.

En el resto de la playa hasta el casco histórico de Denia, se adivina un aumento de la densidad de ocupación a medida que nos vamos acercando al núcleo urbano.

La evolución en la dinámica de ocupación del frente del litoral presenta dos variantes dependiendo del tipo de playa. En las playas de roca, se ha mantenido la tendencia observada, es decir, se siguen ocupando sus frentes con viviendas unifamiliares aisladas, de forma que dichos frentes cada vez aparecen más consolidados. Las ocupaciones de dicho suelos se generan de forma similar a la estudiada ocupación de sistemas montañosos. Es decir, son dinámicas que provocan su adaptación al medio, se desarrolla con modelos extensivos de baja densidad y gran ocupación de suelo y sus accesos parten de los viarios existentes y van generando nuevos viales de acceso a partir de un vial principal que discurre paralelo a la costa. Dicho modelo de ocupación se asemeja al modelo en forma de peine que se utiliza en el sistema montañoso, con la diferencia que en el sistema montañoso, desde el vial principal del peine se accedía hacia el monte en ascenso, y en este apartado de playas, desde viario principal del peine se accede en descenso hacia el mar. Como se ha comentado la evolución supone ir rellenando el espacio definido entre los viales de acceso al mar.



51 Modelo territorial por evolución de ocupación de playas de roca.

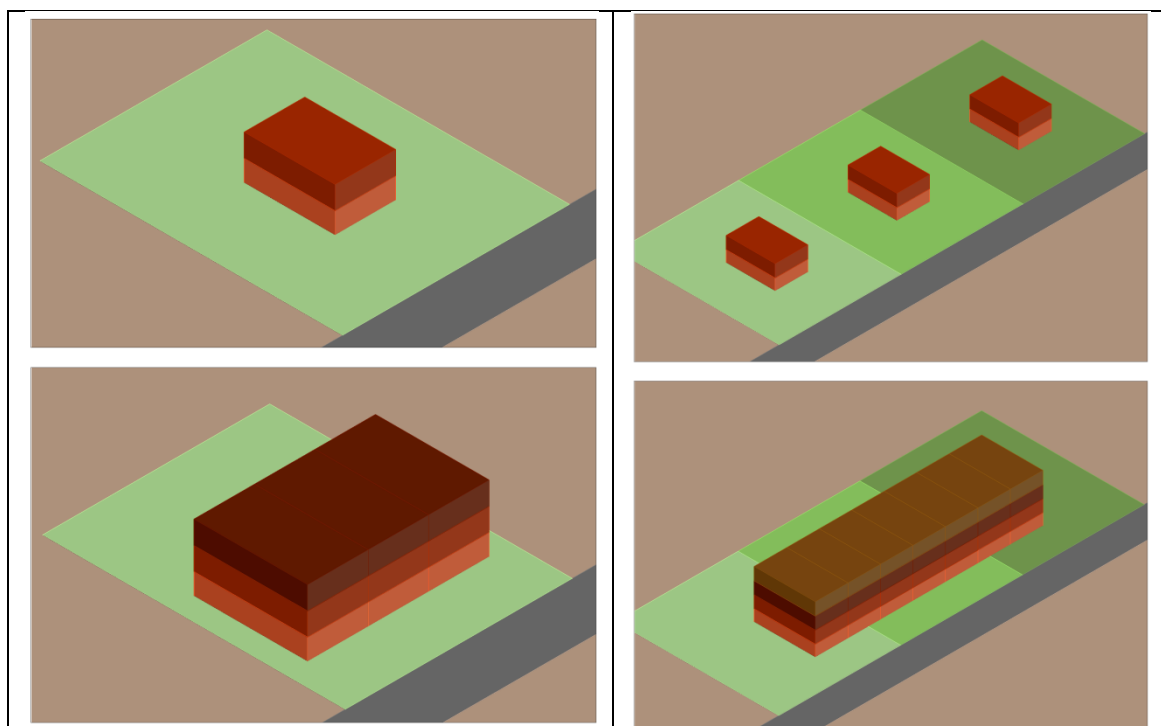
La otra variante se corresponde con las playas de arena y de cantos rodados. Son playas más aptas para el baño de personas de todas las edades. En dicho tipo de playa la demanda es continua y creciente, lo que ha provocado la intervención del planeamiento, aumentando las densidades de los suelos para permitir mayores densidades de población en dichas playas de arena.

Se puede observar dicha evolución en todos los municipios que cuentan con playa de arena y cantos rodados (grava), de cierta entidad. Dichos municipios son Denia, Javea, zona de playa de Teulada (Moraira) y Calpe.

La evolución que se ha seguido en dichas playas ha sido distinta en el caso de Denia y Javea frente al caso de Teulada y Calpe.

En el caso de Denia y Javea, ha habido una evolución de la tipología edificatoria, pasando de una tipología de viviendas unifamiliares aisladas que ocupaba todo el frente del litoral, a una tipología de edificios de vivienda en bloque abierto, amparando dicho cambio de tipología con el planeamiento. La evolución en dichos frentes a supuesto en primer lugar colmatar los vacíos pendientes con viviendas unifamiliares, hasta la existencia de una vivienda unifamiliar aislada en cada una de las parcelas catastrales que lindan con el mar, observándose una franja continua en todo el litoral de viviendas unifamiliares aisladas. Simultáneamente se observa la aparición de viviendas unifamiliares en la parte posterior a esa primera línea de playa.

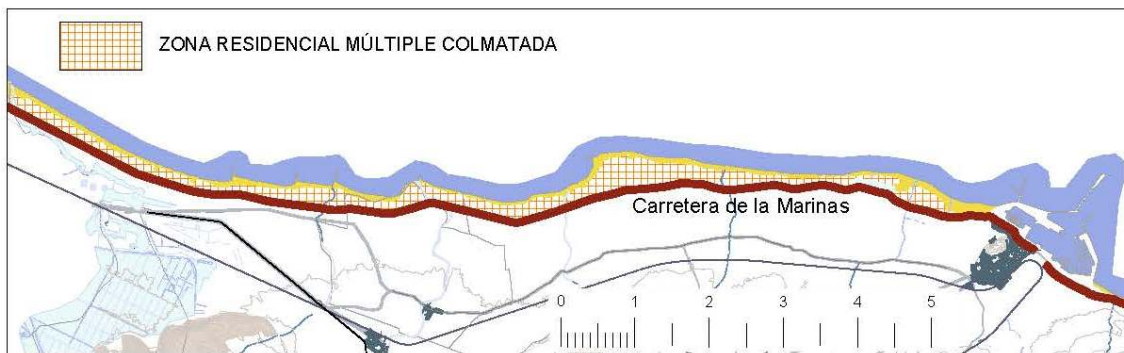
Con posterioridad a este hecho, tanto en Denia como en Javea, aparece el planeamiento, permitiendo en el caso de Javea una tipología edificatoria en bloque abierto con edificabilidades tres veces superiores, con densidades por hectárea cinco veces superiores y permitiendo elevar dos plantas más esos frentes, lo que ha provocado la venta de dichas parcelas que contenían viviendas unifamiliares aisladas para el derribo de las mismas y la construcción en las mismas de tipologías en bloque abierto de viviendas. Para el caso de Denia, aunque la consecuencia es la misma, el modo de llegar a esa consecuencia es distinto. También es el planeamiento quien lo provoca, debido a que asigna una determinada edificabilidad y densidad de viviendas por hectárea a cada superficie de parcela, de forma que, a mayor superficie de parcela, mayor edificabilidad y densidad. El efecto es inmediato, presiones para comprar parcelas tangentes con viviendas unifamiliares en su interior, unir las y conseguir mayores edificabilidades, y por tanto mayores rentabilidades.



52 Esquemas paso de unifamiliar a bloque. Javea

Denia.

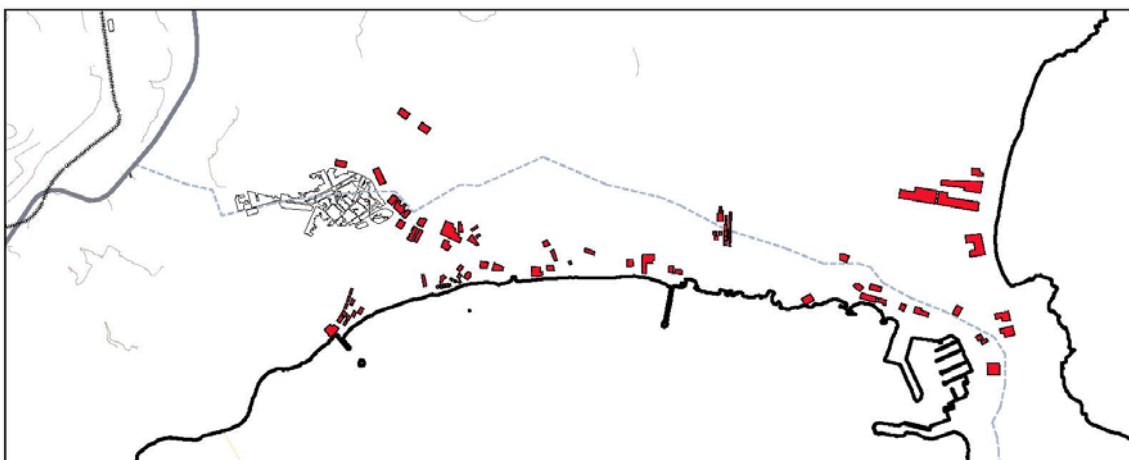
En Denia además se da otra singularidad que acelera aun más la ocupación masiva del litoral con tipologías de alta densidad, es el hecho de que la Diputación en los años 70 construya una carretera paralela al mar, en la zona de las Marinas, al Oeste del núcleo histórico que provoca la colmatación de todo el frente desde dicha carretera hasta la costa. La intención era facilitar el acceso a las playas y a las viviendas existentes, pero con el apoyo del planeamiento y debido a la fuerte demanda origino una competición por rellenar con altas densidades el espacio existente entre dicha nueva carretera y la costa. La evolución en dicho relleno se organizo ocupando suelos libres destinados inicialmente a la actividad agrícola, y utilizando la red mallada que definía sus accesos y parcelación, y en segundo lugar, sustituyendo las tipologías de vivienda unifamiliar aislada por tipologías más densas según el mecanismo anteriormente expuesto.



53 Esquema carretera nueva de las Marinas y zona colmatada.

A fecha de hoy, las promociones de apartamentos ya han superado esta carretera de las Marinas y están colmatando la fachada opuesta al mar, de forma que a medida que nos acercamos a los núcleos urbanos, la franja de ocupación de suelo desde el mar, cada vez es más ancha.

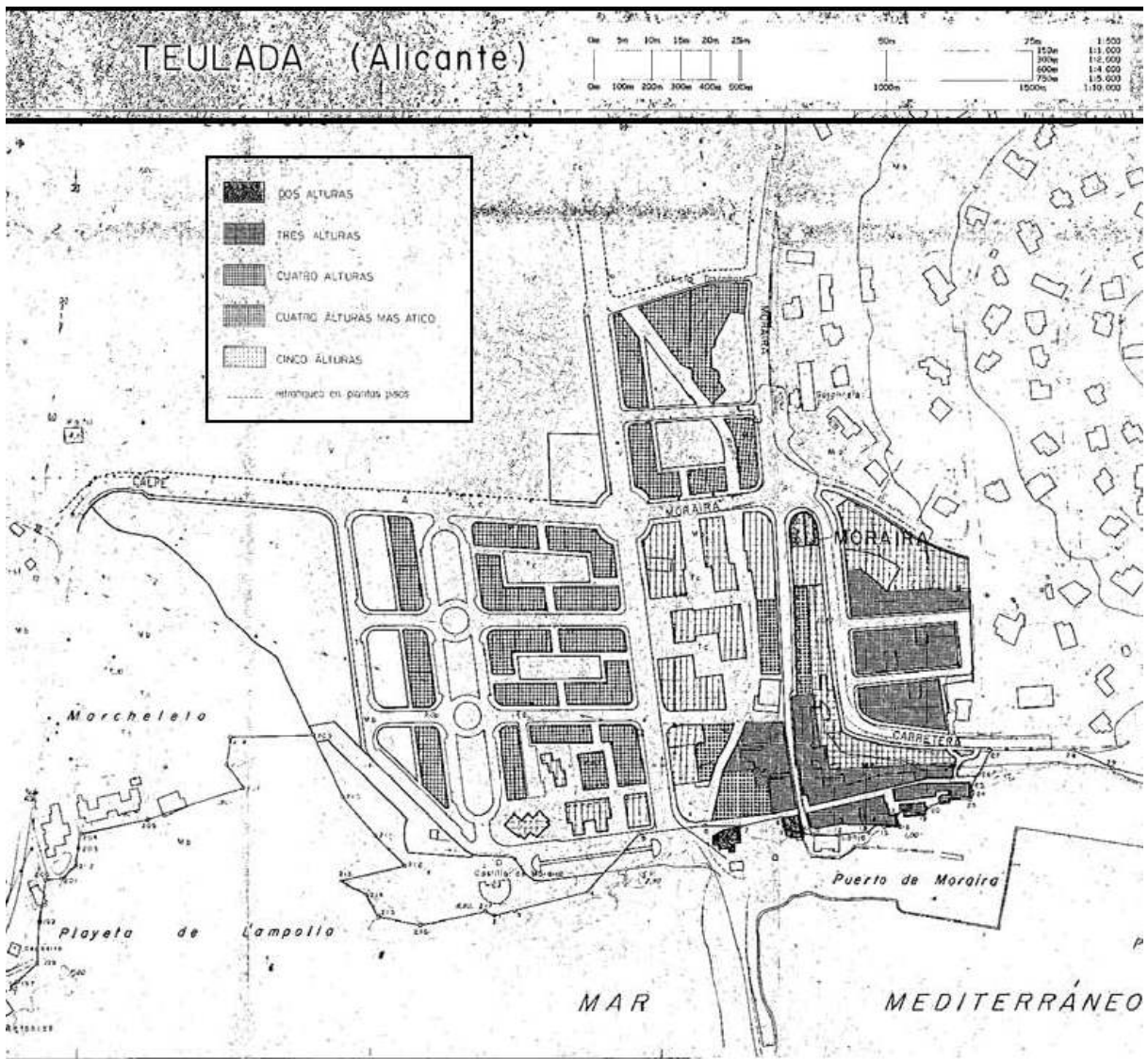
En el caso de Teulada (Moraira) y Calpe, aunque el resultado también es el mismo, se ha llevado a cabo una ordenación previa desde el planeamiento, que ha permitido de entrada ocupar el territorio con tipologías de alta densidad. En ambos casos, este hecho viene motivado por producirse simultáneamente una ocupación de la playa de arena, y una extensión del casco histórico. También desde el planeamiento en este caso se producen distinciones.



54 Edificios construidos en Calpe hasta 1970.

Así, aunque la ocupación de los frentes del litoral sean posteriores al planeamiento, en el caso de Calpe se apuesta por densidades y alturas muy superiores a las de Teulada (Moraira), de forma que en Calpe las alturas permitidas en esa época son de 14 plantas, mientras que en Teulada las alturas máximas permitidas son de 5 plantas. Podemos decir que Calpe apuesta por un modelo más parecido al de Benidorm, con grandes densidades de población y poca ocupación de suelo. Este modelo está motivado por la existencia en el municipio de Calpe del Parque Natural del Peñón de Ifach. Dicho parque supone la existencia de un peñón varado en el mar junto a la costa, es decir, un elemento singular capaz de generar enormes demandas de ocupación del territorio, tal como se observa en la evolución de la ocupación del suelo en el entorno del Peñón, donde se evoluciona hacia usos hoteleros y de apartamentos frente a los usos residenciales de baja densidad.

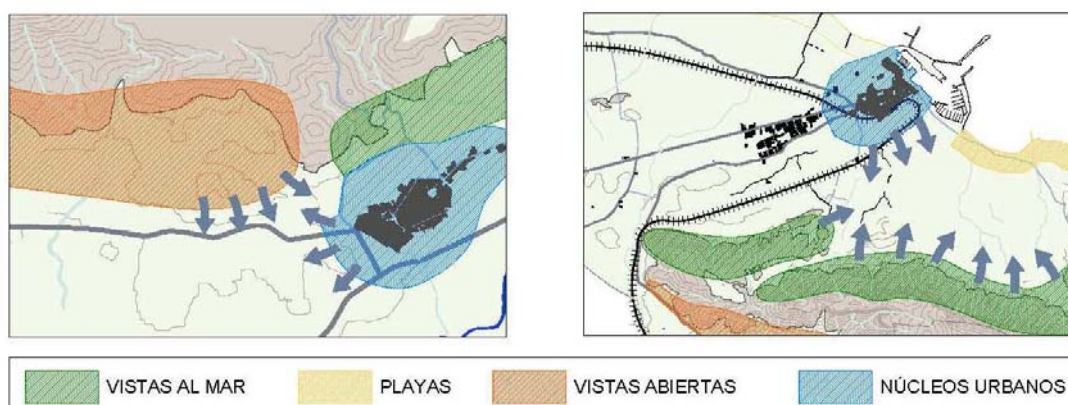
Observamos que las playas de arena situadas junto a los núcleos urbanos son los que más densidades de población atraen y aglutinan.



55 Ampliación del núcleo urbano de Moraira (Teulada).

Ocupación de terrenos llanos de cultivo.

La evolución de la tendencia de la población local vinculada a la actividad agrícola en los municipios de Denia y Javea, con ocupaciones de suelos de secano con viviendas unifamiliares, permite que la demanda de suelo para parcelaciones residenciales, añada una modalidad de uso del territorio desvinculada de las grandes vistas y del mar. Es una modalidad que supone desarrollar una vida en parcelas eminentemente planas, con buen soleamiento y bien comunicadas con las vías de acceso y con los núcleos urbanos. Es una modalidad que permite además el acceso a esa segunda residencia a niveles de población con rentas más bajas, ya que al no disponer de los alicientes de las vistas y el paisaje, el atractivo que presentan es menor, y está basado simplemente en la vida en el campo, como una actividad más saludable que la vida en la ciudad. Esta modalidad se desarrolla generalmente cerca del municipio y permite el paso de segunda a primera residencia de forma más inmediata a la que se puede producir en otras posiciones más alejadas. Son parcelaciones más espontáneas y que no responden a grandes inversiones iniciales, sino que se generan de forma individual, con la adquisición de la parcela y la construcción por parte del propietario. Se apoya por lo general en la parcelación agrícola existente tanto para su acceso, como para los tamaños de las parcelas, que suelen ser variables. Se puede entender que es una modalidad que responde a una extensión hacia las llanuras del litoral de las ocupaciones de los sistemas montañosos, a la par que una extensión de los núcleos históricos con modelos de ciudad jardín.



56 Detalle de extensión de laderas montañosas y ampliación de núcleo urbano.

Ocupación por extensión de los núcleos urbanos históricos.

Como hemos analizado, históricamente se produce un crecimiento de los núcleos históricos incluidos en el ámbito de estudio de forma espontánea, sin planificación y que se adaptan al territorio circundante. Dicha ocupación se lleva a cabo de forma gradual definiendo la periferia urbana, de forma que, cuando se pretende actuar sobre la misma, ya existe un estado previo que no es el natural, sino que responde a esa ocupación progresiva.

Para analizar las dinámicas de ocupación del territorio debido a los núcleos históricos, el proceso que seguiremos para cada uno de los núcleos históricos incluidos en el área de estudio será, en primer lugar analizar cómo se ha llegado al núcleo histórico que nos encontramos en 1956 definido como la posición de partida, en segundo lugar observar si la situación en la posición de partida es capaz de generar esa ocupación del territorio circundante, en tercer lugar cuál es la situación prevista para la época inmediatamente posterior a la época de inicio del presente trabajo, y por último cuál es la situación prevista en nuestros días. Excepto el primero de los casos, como

se ha llegado a la situación de partida o de inicio del presente trabajo, el resto responde a un planeamiento previo recogido en los diferentes planes generales redactados sobre cada uno de los términos municipales que nos ocupan.

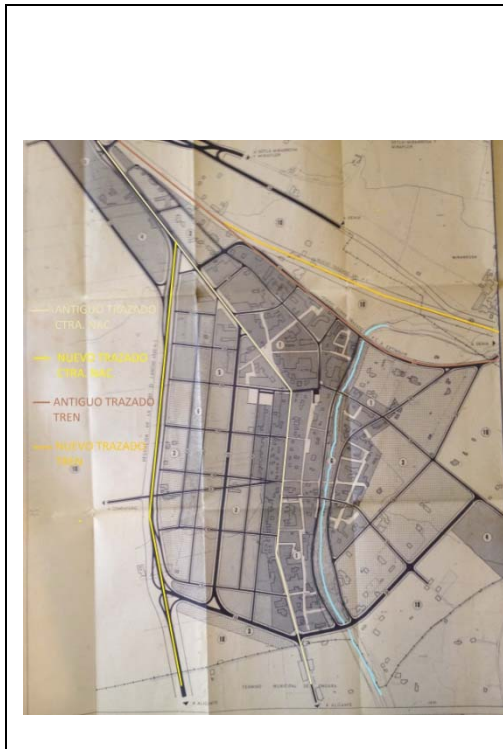
Veamos esa estructura de análisis para cada uno de los municipios incluidos en el ámbito de estudio.

El Vergel

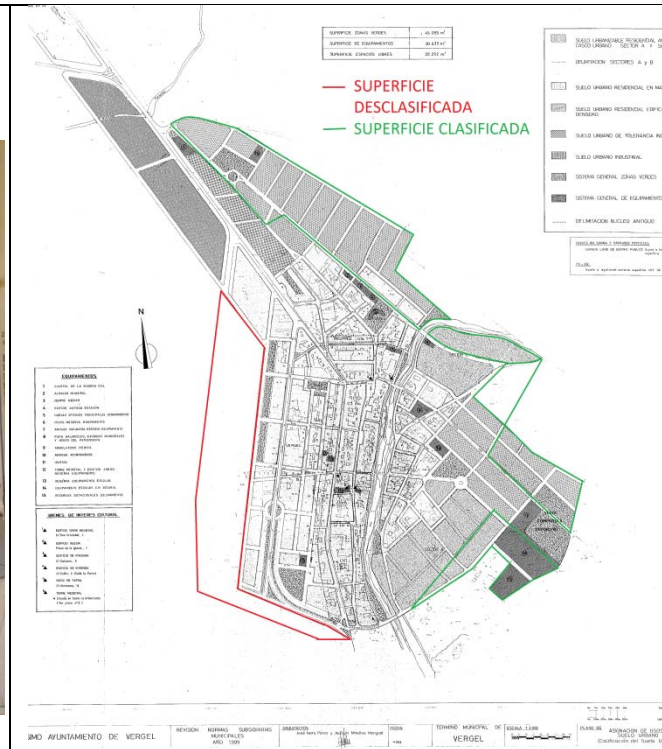
El núcleo urbano de El Vergel tal como se nos presenta en la época de inicio del estudio, aparece muy condicionado por las infraestructuras naturales y de transporte que lo circundan (Ilustración 34). El centro histórico se encaja entre el río Girona y la Carretera nacional 332 de Valencia a Alicante, ambas en dirección norte a sur. En la parte norte del núcleo histórico, la carretera gira 45° hacia el Oeste, y el río Girona gira 90° hacia el este, no obstante, aparece el tren limitando por el norte la expansión del núcleo urbano. El tren discurre paralelo a la carretera nacional hacia el oeste. La expansión del núcleo histórico se produce encajada entre la Carretera Nacional 332, el río Girona y la vía de tren. Parte de la edificación ya ha superado el río Girona hacia el Este y se define una ocupación lineal paralela al río en todo el frente urbano. Del mismo modo, la expansión de la ciudad ha superado la carretera nacional hacia el Oeste, produciéndose una alineación de la edificación a la carretera que la define. Es un modelo lineal de ocupación del territorio, donde los usos administrativos y comerciales aparecen dispuestos a lo largo de la carretera nacional, y los usos culturales aparecen alejados de la misma, en el noreste, en el cruce entre el río Girona y la vía de tren.

Los elementos estructurales que definen al núcleo urbano tal como se nos presenta en la actualidad, son los mismos que van a generar y a condicionar todo el crecimiento del municipio en épocas posteriores. La ampliación del núcleo urbano se define en el PGOU de 1973, y consiste en el traslado hacia el norte de las vías del tren y en el traslado hacia el Oeste de la Ctra. Nac. 332, de forma que el vacío generado por el traslado de la vía de tren es ocupado por un vial que sigue limitando el crecimiento hacia el norte del núcleo urbano, y el vial que ocupa la anterior Ctra. Nac., serán la base de una retícula paralela y perpendicular a la misma, hasta la nueva posición de la Ctra. Nac., que define toda la ampliación del núcleo urbano, de forma que la nueva posición de la Ctra. Nac., limitara el crecimiento del núcleo urbano por el Oeste. Hacia el Este, la ampliación prevista se destina a viviendas unifamiliares y supone un modelo extensivo, limitando dicho crecimiento con un vial que circunda la ampliación, y que se dispone en forma anular entorno al núcleo urbano histórico.

La evolución que la aplicación del PGOU ha tenido hasta nuestros días, posiblemente ha estado motivada por dos actuaciones llevadas a cabo por la Administración Central, que ha supuesto en una de ellas, la expulsión al exterior del municipio de la Carretera Nacional, en concreto a una posición tangente a la Autopista del Mediterráneo que atraviesa el municipio de Noroeste a Sur formando una curva, lo que ha supuesto replantearse el crecimiento del núcleo urbano y reducir sus expectativas desclasificando suelo en la zona cuya dinámica venía condicionada por dicha carretera nacional, siendo allí donde se habían concentrado los comercios y las industrias más importantes del municipio. Este es el motivo por el que se replantean el crecimiento más hacia el Este, tangente al municipio de Els Poblets. La otra actuación ha sido la supresión de línea de ferrocarril de Gandía a Denia, y la transmisión a los municipios de los suelos ocupados por la vía. Dicha decisión a supuesto la previsión de crecimiento hacia el Norte, es decir, hacia el Mar, con dinámicas de crecimiento condicionadas por la presencia de la playa, que garantizan su desarrollo.



57 PGOU 1973

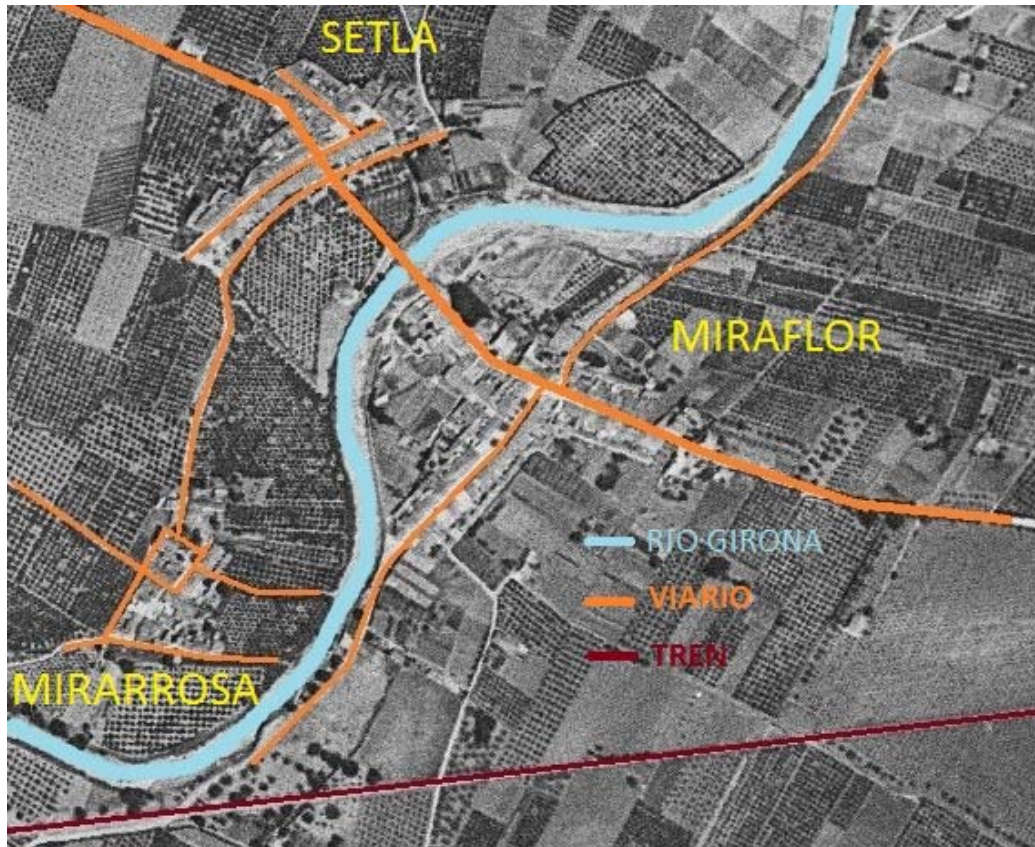


58 NNSS 1989

El crecimiento que se produce en el núcleo urbano es un crecimiento lineal, colmatando los márgenes de las infraestructuras que lo han generado y por ensanche con trazas en retícula paralela a las vías que han generado el crecimiento histórico por el Oeste, y con trazas que se apoyan en los viales agrícolas históricos existentes incluyendo a los mismos en la trama urbana con una dimensión adecuada. Es decir, se mantienen en el interior del núcleo histórico los edificios comerciales e industriales existentes, llevándose a cabo en los nuevos asentamientos los usos residenciales, comerciales e industriales solicitados. En el interior del núcleo histórico se ha actuado mediante PERIs, para generar un nuevo vial y para derribar el antiguo matadero y escuelas donde se ha construido el nuevo Ayuntamiento.

Els Poblets.

El municipio dels Poblets está constituido por tres núcleos urbanos históricos denominados Setla, Mirarrosa y Mirafior. Dichos núcleos históricos aparecen separados por el rio Girona y por campos agrícolas en 1956, es decir son físicamente independientes. Dichos núcleos ocupan la posición centro sur del término municipal. El núcleo urbano de Setla se sitúa al Noroeste, el núcleo urbano de Mirarrosa se sitúa al Suroeste y el núcleo urbano de Mirafior se sitúa al Este. El rio Girona separa al núcleo urbano de Setla y al núcleo urbano de Mirarrosa del núcleo urbano de Mirafior, de forma que en dicha separación se manifiesta con una forma de "S" forma por dos meandros, en el interior del situado al Sur con abertura hacia el Oeste se sitúa Mirarrosa, y en el situado al Norte con apertura hacia el Este se sitúa Mirafior, y en parte opuesta al rio de este último, Setla. Los tres municipios están constituidos por un cruce de calles en cruz, con la salvedad que en el caso de Mirarrosa, en el cruce se dispone una plaza donde se sitúa la Iglesia. El vial más importante que atraviesa el municipio es el que une los núcleos de Setla y Mirafior, denominado el Camino Real de Gandía y que une Gandía con Denia.



59 Infraestructuras sobre foto aérea de 1956. ICV.

El núcleo urbano más importante de los tres es Mirafior y la edificación que los constituye se dispone a ambos lados del Camino Real y a ambos lados del vial ortogonal que une los dos extremos del meando donde se ubica. El segundo núcleo en importancia es Setla que está definido también por un cruce de calles pero el grueso del núcleo ocupa una calle perpendicular al Camino Real y con traza paralela al río. El menor núcleo urbano es el de Mirarrosa que se dispone alrededor de la plaza existente en el cruce de los dos viales. La generación de dichos núcleos urbanos es lineal entorno al Camino Real de Gandía, excepto Mirarrosa que se genera alrededor de un núcleo administrativo. El río Girona interviene poco en la estructura de la generación de los núcleos urbanos, actuando solo de límite de contención al crecimiento.

En la evolución de los núcleos históricos, se modifica la estructura generadora de los mismos. La estructura inicial constituida por el Camino Real de Gandía, pasa a un segundo plano en cuanto estructura generadora de la trama urbana, y son los propios núcleos históricos los que toman el protagonismo, de forma que desde el planeamiento inicial de 1985 se pretende rellenar todo el espacio existente entre estos para constituirse en un único núcleo urbano, rodeado de suelo no urbanizable. La trama utilizada para llevar a cabo dicho relleno se dispone paralela y ortogonal al río. El río se constituye en un obstáculo físico que atraviesa el núcleo histórico único.

La evolución que ha seguido el núcleo urbano de Els Poblets supone la congelación de las previsiones contenidas en las NNSS de 1985, y completar una manzana por el Este y otra por el Norte con una zona de tolerancia industrial con el objetivo de ubicar allí las industrias que se están generando para apoyar el proceso de construcción de todos los alojamientos turísticos que se están llevando a cabo. Los cuadrantes

Sureste y Suroeste del municipio se destinan a Suelo No Urbanizable, protegido el primero de ellos, salvo dos pequeñas Unidades de Ejecución que pretenden legalizar actuaciones urbanísticas anteriores, ejecutadas al margen del anterior planeamiento.



60 Normas subsidiarias de Els Poblets de 1985.



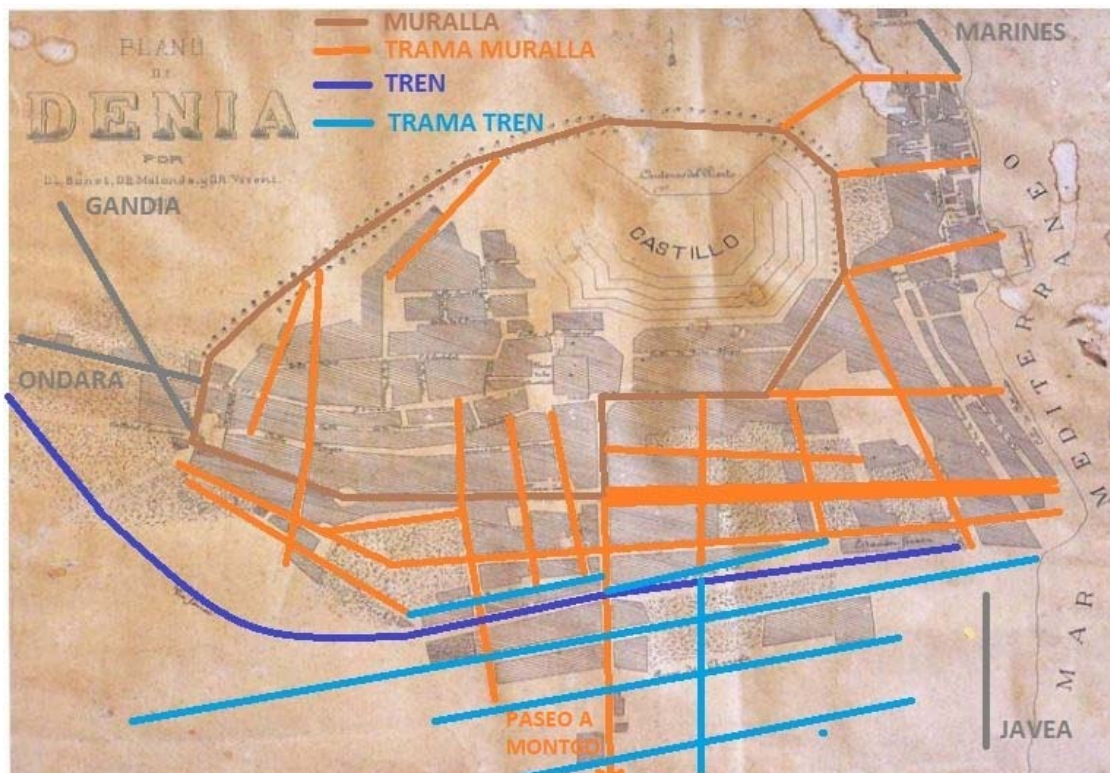
61 Normas Subsidiarias 1989.

Denia

El municipio de Denia es la capital de la comarca, es decir es el municipio de mayor importancia, tanto a nivel administrativo como industrial y comercial. Este hecho provoca que en la evolución del núcleo histórico se puedan observar tendencias similares a las ocurridas en las grandes ciudades.

El punto de partida del análisis del núcleo histórico es la situación que nos encontramos en 1.956. En dicho año, la situación del núcleo histórico de Denia es consecuencia de dos actuaciones anteriores que condicionan dicha ampliación, el derribo de las murallas y la llegada del tren a Denia.

La situación previa al derribo de las murallas es la de un castillo en lo alto de un montículo en cuya ladera sur-oeste, hacia el sol y resguardado de los vientos del mar, se dispone el núcleo histórico, ambos como contenido del interior de las murallas. La trama del núcleo histórico gira entorno al centro administrativo constituido por la Iglesia y el Ayuntamiento y se alarga hacia el Oeste por donde llegan los viales principales de comunicación con el resto del territorio. En el lado Este del montículo esta el mar, junto al que aparece un poblado de pescadores en forma de retícula ortogonal paralela a la costa, con edificaciones de escasa altura (2 plantas).



62 Generación trama urbana de Denia

El derribo de las murallas a dejado unos vacios ocupados por viales, que son la estructura base del ensanche producido hacia el sur y hacia el este en su encuentro con el mar, mediante la definición de una retícula con origen en los viales nacidos de la anterior posición de las murallas y de la trama del núcleo histórico intramurallas. Dicha trama de ensanche tiene como objetivo fundamental la incorporación del puerto al municipio, para apropiarse de él. Este hecho se consigue prolongando la traza de las murallas derribadas hasta el mar con anchos de carácter estructural, que definen

dicha trama y que la generan. Dicha prolongación conlleva el atravesar el tejido de asentamiento de pescadores. La posición de las murallas define un primer anillo de viario entorno al núcleo histórico. Una de las trazas paralelas al mar se prolonga hacia el Sur hasta alcanzar el macizo del Montgo, donde se dan las primeras urbanizaciones en las sierras montañosas con vistas hacia el mar, con el casco histórico de Denia como paisaje previo, con el elemento estructural paisajístico en que se constituye el castillo de Denia.

El otro condicionante que genera la trama del ensanche es la llegada del tren a Denia. Dicha vía de tren actúa en dos sentidos. Por un lado, al ejecutar la estación de tren básicamente junto al mar, la vía atraviesa toda periferia urbana donde se está extendiendo el ensanche, y genera una trama urbana que tiene a esa vía como referente y por tanto se construye con viales paralelos y perpendiculares a la misma. Por otro lado los vacíos definidos por dicha trama son rápidamente ocupados por industrias vinculadas sobre todo con el puerto y que sirven de trasvase de mercancías entre el puerto y el tren. Este hecho provoca la aparición de las primeras industrias en el interior de la primera corona de ampliación del núcleo histórico hacia el sur. Las dos tramas generan un punto de inflexión definido por un sector de manzanas en forma de triángulo.

La dinámica de ampliación del núcleo urbano de Denia, viene condicionada por la fuerte demanda de suelo y viene definida por el PGOU de 1.972. Aunque dicho PGOU utilizar la zonificación como sistema de planeamiento, si que lleva a cabo una organización viaria del crecimiento del núcleo urbano. Dicha red viaria se basa en la ejecución de un segundo anillo a partir del centro histórico que definirá una nueva corona alrededor del mismo, incluso en la parte posterior del Castillo, hacia el Norte. Dicho nuevo anillo de circunvalación pretende canalizar el tráfico hacia las playas del Oeste y del Este del núcleo urbano sin necesidad de pasar por él, y provocando su descongestión. Define también una vía costera que cierre la circunvalación y une las dos zonas turísticas existentes a cada lado del núcleo urbano (les Rotes y les Marines). La red viaria secundaria está constituida por las calles en cuadrícula irregular que mantienen la red actual.

Se pretende expulsar el ferrocarril al exterior de la ciudad junto a la ejecución de una nueva estación. La estación de tren histórica se destina a edificio dotacional, lo que ayuda a revalorizar su entorno. Dentro del primer anillo anterior se definen dos pequeñas zonas de servicios públicos (detrás del castillo y junto al campo de fútbol) y dos zonas deportivas, el castillo y el campo de fútbol. En el interior del recinto del puerto se definen también dos zonas deportivas. Se pretende dotar a la periferia de dos grandes zonas verdes (una al norte junto a la zona deportiva y otra al sur) y una gran zona deportiva proporcionales al tamaño de la población. Se pretende ejecutar dos vías de acceso al puerto a través del núcleo urbano, la existente y la resultante de suprimir la vía de tren. Son vías secundarias por haber desviado el tráfico a través del anillo. Se pretenden expulsar las industrias a la periferia mediante la planificación de un gran polígono industrial junto a la zona destinada a la nueva estación y tangente a la vía principal de acceso al municipio. Hay una salvedad a este detalle, ya que se permite una zona tangente a la zona residencia turística detrás del castillo de tolerancia industrial destinada a dar servicio a la población tanto local como turística. Junto al referido gran polígono industrial y sobrepasando el nuevo anillo de circunvalación por el Sur, se define una gran superficie logística que, además de contener la nueva estación de tren, pretende localizar en ella un centro turístico de carácter supramunicipal donde pueda incluso existir un palacio de congresos.

Todo el interior de la nueva circunvalación se destina a un uso residencial, incluso las zonas ocupadas antaño por industrias, de forma que cuando el uso residencial llega a la costa sobrepasa el nuevo anillo de circunvalación y se prolonga por la misma hasta

alcanzar las zonas más densamente ocupadas de la misma y orientando el tráfico de la circunvalación. La forma en que se pretende hacer viable la ampliación del casco es recurriendo al atractivo turístico en las zonas de ensanche situadas junto al mar, y en el resto debido al atractivo generado por el gran centro logístico mencionado, por el gran polígono industrial y por las grandes zonas deportivas. Dichos elementos se sitúan a modo de satélites alrededor de la nueva corona de ensanche que provocaran el desarrollo de la misma por constituirse en focos de atracción residencial, bien desde un punto de vista lúdico, como desde un punto de vista laboral. Cabe indicar, tal como refleja la memoria del PGOU, que para las necesidades de uso de las viviendas, se exige que en la redacción de los Planes Parciales, dentro del perímetro urbano, se reserve un 10 % como mínimo para área verde. Estas aéreas serán de carácter público. Se observa que existe también un aumento de densidad al permitir varias tipologías de viviendas en las zonas que ya están construidas.

En definitiva se prevé un modelo anular de crecimiento por extensión a través del ensanche definido por unas trazas que absorben el viario existente, y que generan una nueva corona periurbana eminentemente residencial, al exterior de la cual se explotan las infraestructuras de carácter supramunicipal y los usos industriales.

En el interior del recinto histórico se actúa mediante PERIs.



63 Núcleo urbano de Denia. PGOU 1972.

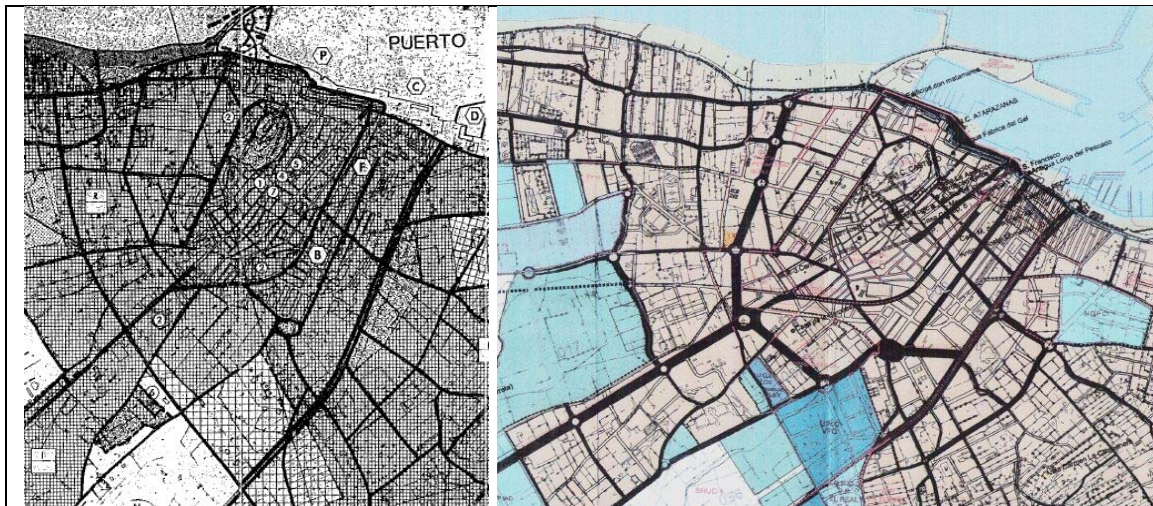
La evolución de la extensión del núcleo histórico se define nuevamente en el PGOU de 1985, donde se refleja el grado de consolidación del planeamiento anterior, las actuaciones llevadas a cabo que impiden la materialización de lo previsto, y el reflejo de los nuevos acontecimientos acaecidos, como es la supresión de la línea de tren Gandía Denia. Las actuaciones previstas hacia el Este del núcleo urbano hasta llegar a la vía del tren Denia – Alicante, se han podido ir desarrollando conforma lo previsto, incluso con la apertura de la calle que ocupa la anterior vía Gandía-Denia. En cambio la zona sur del nuevo anillo perimetral previsto en el PGOU de 1972, es de imposible

realización por las actuaciones urbanísticas llevadas a cabo en dicho ámbito, entre otros motivos por la no realización de la nueva Estación de Tren donde estaba prevista. En la zona Oeste del núcleo urbano, tampoco se han llevado a cabo las actuaciones viarias previstas y por tanto con este nuevo PGOU se reordena toda la zona definiendo una nueva trama destinada a zona residencial y terciaria conformada por trazas paralelas a la muralla derribada en la parte posterior del Castillo. Dicha nueva trama consigue desplazar el anillo viario previsto más al Oeste, de forma que, el vial que cierra dicho anillo hasta la costa por el Oeste es simétrico respecto al vial que cierra dicho anillo hasta la costa por el Este, siendo el eje de simetría el castillo de Denia. Dicho nuevo PGOU conlleva una nueva asignación de usos residenciales para la zona.

Todavía se llevara una nueva actuación sobre la zona Oeste del segundo anillo periurbano definido en el PGOU de 1972 y modificado en el PGOU de 1985. Supone la definición de alineaciones del nuevo trazado de dicho tramo de la nueva ronda perimetral.

No cabe duda que después de 43 años sin la posibilidad de llevar a cabo dicha actuación, debemos de estar a las puertas de la misma, pero su ejecución ha sido de una enorme dificultad. Se puede observar en ambas propuestas que la continuidad que presentaba la ordenación del PGOU de 1972 en la zona sur del anillo perimetral previsto, nunca se conseguirá.

Cabe indicar también que en este último plano de alineaciones de la denominada Ronda Norte, empieza a adivinarse un tercer anillo perimetral de ensanche del núcleo urbano, en lo que parece que será la dinámica de crecimiento del casco urbano, es decir, a base de coronas periurbanas definidas por viales estructurales anulares entorno al Castillo de Denia, y radiales que conectan dicho núcleo urbano con las urbanizaciones de la sierra del Montgo, y una extensión lineal a través del vial de acceso desde la Autopista, donde se concentran los polígonos industriales.



64 Núcleo urbano Denia PG 1985

65 Ordenación Ronda Perimetral 2.007

Javea

En Javea podemos experimentar varios fenómenos en la evolución del crecimiento de su núcleo histórico que forman parte de las dinámicas desarrolladas en otras ciudades de mayor importancia y por tanto donde se observan mejor dichos fenómenos.

Uno de dichos fenómenos supone la colonización por parte de la iniciativa pública en materia de vivienda, donde es esta la que avanza la urbanización del territorio periurbano y su construcción (en el caso de Javea la construcción de Casas Baratas), dejando una franja de suelo vacante entre el continuo urbano y las unidades residenciales, que será ocupada a posteriori por la iniciativa privada. Con la inversión inicial pública se están consiguiendo dos objetivos, facilitar la ocupación de suelos vacantes por parte de la iniciativa privada existentes entre dichas actuaciones aisladas públicas sobre el territorio y el núcleo histórico, lo que reactiva la economía, y por otro lado dotar de una vivienda digna a una gran cantidad de personas que en épocas de postguerra no tienen acceso a dicho bien.



66.1 Generación de expansión con inversión pública. PP Frexinal

Otro de los fenómenos tiene que ver con la evolución del planeamiento, donde para activar la inversión privada, inicialmente se permite la sustitución de tejidos residenciales históricos a la par que eleva la densidad sobre los mismos, provocando simultáneamente la expulsión al exterior de usos distintos a los residenciales. Y tras observar el resultado, que en el caso de Javea a supuesto la eliminación de parte del patrimonio histórico, dicho planeamiento ha reaccionado con la elaboración de un Catalogo Histórico Artístico que conlleva la protección y congelación de la situación de la trama urbana existente y la edificación histórica.



66.2 Evolución del planeamiento. Permitir- Prohibir

66.3 Generación expansión con planificación

Por último se debe de resaltar también un fenómeno previamente planeado, como es el hecho de situar entre los núcleos urbanos y las aéreas residenciales (en el caso de Javea entre dos núcleos urbanos), una franja de suelo industrial tolerante y terciario, lo que genera un atractivo para el asentamiento tangente de zonas residenciales, que entraran en competición para rellenar esos vacios generados entre el núcleo urbano y el suelo terciario.

Aunque dichos fenómenos responden a dinámicas de ocupación del territorio, en este apartado se está analizando también si dichas dinámicas son capaces de generar elementos estructurales que definan por sí mismo la morfología urbana resultante.

En Javea tenemos la ocasión de experimentar a pequeña escala el nacimiento y desarrollo de uno de dichos elementos estructurales. Se trata de experimentar el modelo lineal de crecimiento consistente en el crecimiento radial por enlace. Dicho crecimiento se produce por la necesidad de enlazar el núcleo urbano histórico con el puerto, lo que define una radial a modo de paseo, que con su parcelación simultanea y su edificación, se constituirá en un elemento estructural que generara la trama posterior de crecimiento. Dicho fenómeno de enlace entre dos núcleos como paseo parcelado, será un recurso utilizado por los redactores del PGOU de 1.990 para desarrollar sectores de la periferia.

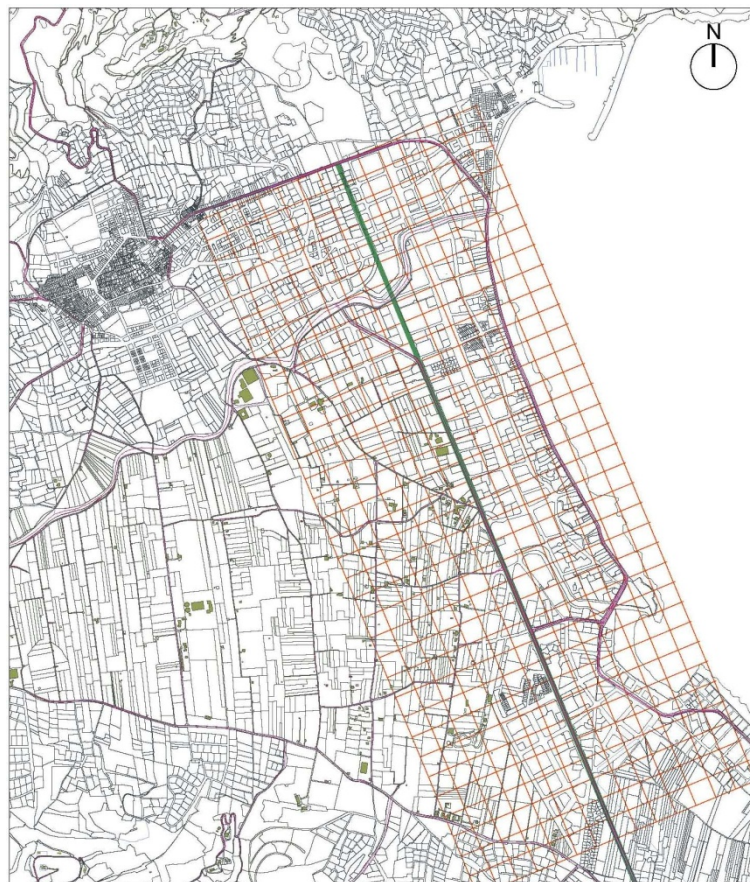
El punto de partida del estudio en Javea supone identificar claramente la posición que antaño tenían las murallas, siendo estas sustituidas por viales estructurales a modo de rondas que conforman el primer anillo que circunda al núcleo histórico. Las puertas de acceso a las murallas coincidían con caminos de acceso al municipio, y es en la prolongación de dichos caminos donde, de forma lineal se inicia el crecimiento urbano extramuros. Así, hacia el Oeste aparece un vial paralelo a uno de los accesos que genera una trama de crecimiento que se prolongará con el tiempo. Pero lo que inicialmente se manifiesta como un crecimiento radial, con el tiempo se observa que se ha convertido en un crecimiento por ensanche. Un ensanche, que lejos de tomar como referencia de la trama que lo define, la anterior posición de las murallas (como ocurría en Denia), son los viales de acceso a dichas murallas los que originan dicha trama. Por tanto en Javea se dan ambas forma de crecimiento, el crecimiento radial y el crecimiento por ensanche. En la evolución posterior del núcleo histórico hacia el Norte, el limite estará en el nuevo anillo que define el crecimiento en forma de corona en que se materializa el ensanche. Uno de los objetivo que se persigue con este nuevo anillo de circunvalación es descongestionar el núcleo urbano que recibe todo el trafico de acceso al municipio.



67 Primera trama urbana extramuros de Javea

En cuanto al crecimiento radial, es el eje que une el núcleo urbano con el puerto el que define con mayor expresión dicho crecimiento. Es un crecimiento fruto de la presión del capital, que en épocas de bonanza pretendían crear un vial a modo de paseo que enlazase el núcleo urbano con el mar. En dicho vial se ubicaron rápidamente las familias más adineradas de Javea, que a su vez fueron quienes financiaron su construcción. Esa radial de enlace será la base de todo el crecimiento posterior hacia el sur del municipio, incluso superando al accidente físico en que se constituirá el río Gorgos que discurre también por el sur del núcleo histórico.

Existe una característica singular en Javea que potencia la ortogonalidad de la trama generada por el enlace o radial con el puerto, y es el hecho de que el frente de playa que existe en la bahía de Javea, en la zona más poblada, es decir, desde el puerto hasta la playa de arena, también es ortogonal a dicha radial, por lo que el crecimiento desde el mar hacia el interior se producirá mediante una trama paralela tanto a la costa como a la radial que une el núcleo histórico con el puerto. Dicha trama es capaz de extenderse por toda la llanura cultivada hasta llegar a las sierras montañosas, es decir es una trama que puede crecer sin límite. El planeamiento es quien debe de acotar dicho crecimiento.



68 Esquema de trama y crecimiento infinito en Javea

Benitachell

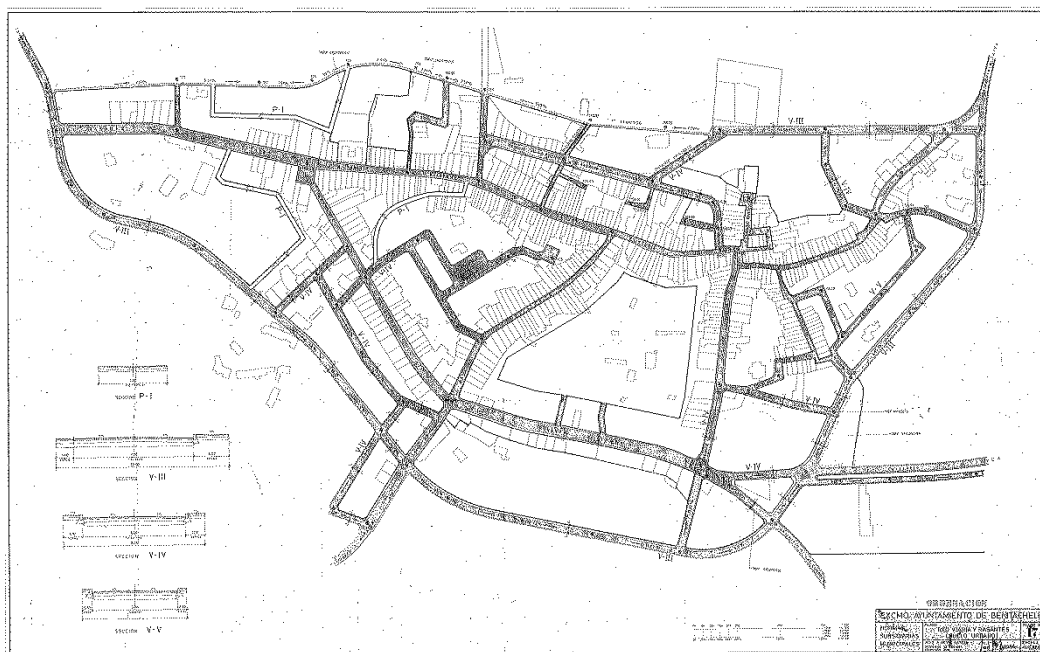
Las características físicas del núcleo histórico de Benitachell están definidas por la posición del elemento fortaleza o amurallado en lo alto de un montículo alargado en dirección Oeste-Este. Existen dos viales que discurren por ambos lados del montículo y se unen tras superar el núcleo histórico en cada lado, definiendo una figura de un

ojo. Dichos viales alargados, tras unirse forman un único vial que hacia el Oeste une con Teulada, y hacia el Este une con Javea. La estructura inicial se completa con las radiales que ascienden en busca del núcleo central.

El crecimiento de la ciudad, es un crecimiento lineal, que se apoya en el vial de mayor longitud, el que une los municipios de Javea y Teulada, de forma que la edificación discurre tangente al mismo definiéndolo. Las radiales que están dispuestas en la ladera sur del monte, hacia el sol, también están definidas por la edificación construida tangente a los mismos.



69 Generación de la trama urbana de Benitachell.



70 Normas Subsidiarias de Benitachell en vigor.

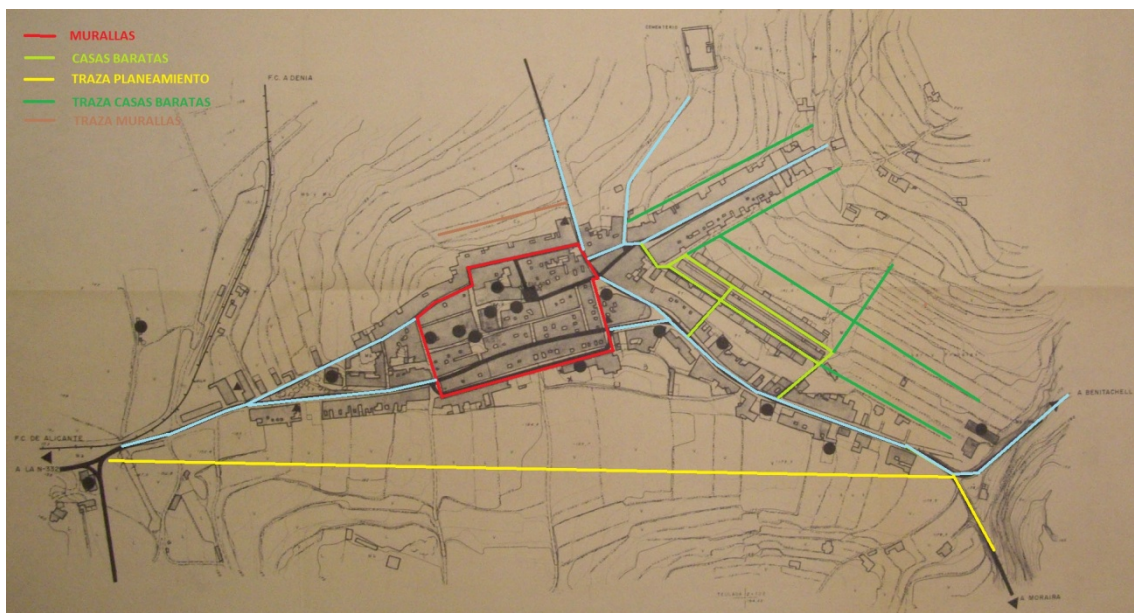
La evolución de la trama urbana sigue un proceso anular, pero por motivos físicos del territorio más que por definir un modelo de crecimiento. Dicho proceso supone ejecutar en la base de la ladera sur del montículo donde está el núcleo histórico un vial a modo de circunvalación, que además se constituirá en el origen de las radiales que ascendían hacia dicho núcleo histórico. La ejecución de este vial generara el paso de un esquema radial al un esquema de ensanche por extensión, ya que al unir los extremos de las radiales de ascenso, lo que genera es una trama urbana en forma de retícula que define unas macromanzanas con los centros de las mismas destinadas a zonas libres, alguna de las cuales son de tal envergadura que permiten la distribución interior con la ejecución de una subtrama que defina un nuevo tejido urbano susceptible de ser ocupado por viario.

Cabe indicar que la prolongación de las radiales que ascendían hacia el núcleo histórico a través del territorio, permiten enlazar el núcleo urbano con las urbanizaciones a modo de paseos al campo.

La evolución que persiguen planeamientos futuros consiste en ejecutar un nuevo anillo perimetral que descongestione dichas tramas iniciales y desplace al exterior del núcleo urbano el tráfico que por necesidad debe atravesar el municipio.

Teulada

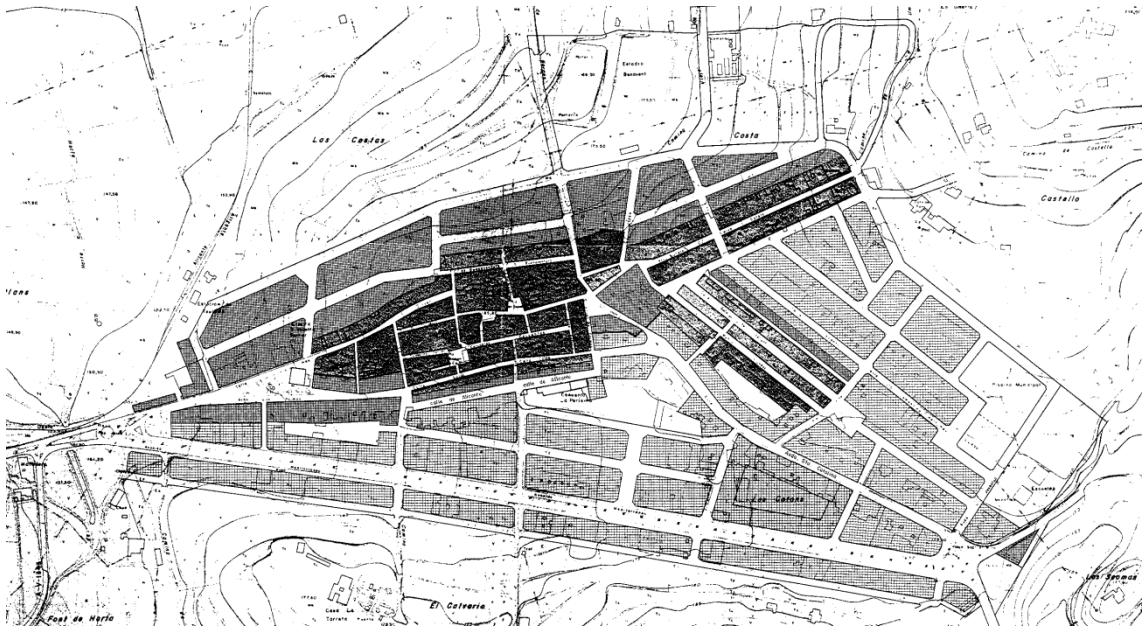
Al igual que ocurre en Javea pero a menor escala, el núcleo urbano de Teulada se nos presenta al inicio del estudio definido por el recinto histórico tras el derribo de las murallas y la ocupación de dicho espacio por viales, y una trama urbana constituid por los viales de acceso al recinto amurallado, que la edificación la ha consolidado. También aparece una actuación llevada a cabo en épocas contemporáneas al derribo de las murallas como es la construcción del arrabal, en este caso el arrabal de Abdón y Senen.



71 Origen trazas núcleo urbano Teulada.

En Teulada aparece una actuación urbanística similar a la de Javea. Se trata de la inversión de la administración a través de las llamadas Casas Baratas. Pero lo que en Javea suponía ejecutar una actuación aislada con el ánimo que el crecimiento urbano la absorbiese, aquí en Teulada, dicha inversión pública ha servido para definir una

traza del futuro crecimiento del municipio. Existe además otro hecho que condicionara la extensión del núcleo urbano de Teulada, y supone enlazar por la vía más corta el acceso al núcleo histórico de Teulada desde la carretera que viene desde Alicante y la salida hacia Moraira y Benitachell. Esa traza, junto con la guía iniciada con la administración con su inversión, serán la base que permitirá al PGOU de 1986, definir un anillo periurbano con forma de prisma de base triangular donde en su vértice se sitúa el núcleo administrativo actual, y que permitirá la extensión hacia el mismo utilizando el modelo de ensanche, con tramas paralelas a cada uno de los lados de la base del triangulo, de origen distinto, así la trama orientada hacia el Sur tiene su origen en la traza que busca el camino más corto para unir acceso y salida del núcleo urbano, la trama orientada a noreste tiene su origen en la inversión administrativa de Casas Baratas, y la trama orientada a Noroeste tiene su origen en uno de los lados de la muralla.



72 Extensión núcleo urbano de Teulada.

Es decir, la presión demográfica ha provocado un crecimiento urbano cuyos orígenes son los antecedentes históricos de la muralla, la inversión administrativa de las Casa Baratas y el planeamiento con las trazas de la denominada Avenida.

Estos orígenes son trazos estructurales que se pueden extender hacia el resto del territorio con el objetivo de definir próximas ampliaciones.

Benisa.

El municipio de Benisa en lo que a su casco histórico se refiere, presenta unos condicionantes singulares, que definen todas las intervenciones históricas y toda la evolución del núcleo urbano. Dichos condicionantes se refieren a la orografía y a las redes de comunicación. En cuanto a la orográfica, Benisa ocupa una planicie en lo alto de un montículo con su ladera norte en bajada suave con curvas radiocéntricas que definen una pendiente uniforme con radiales que nacen desde el centro en la organización y acceso al territorio. En cambio hacia el Sur, tras la planicie que permite fantásticas vistas hacia el mar con el peñón de Ifach al fondo, tiene una orografía extremadamente accidentada que impide su ocupación o la hace técnicamente muy complicada, siendo esta la que de forma natural limita el crecimiento urbano hacia el Sur. En cuanto a las redes de comunicación, el núcleo urbano de Benisa está

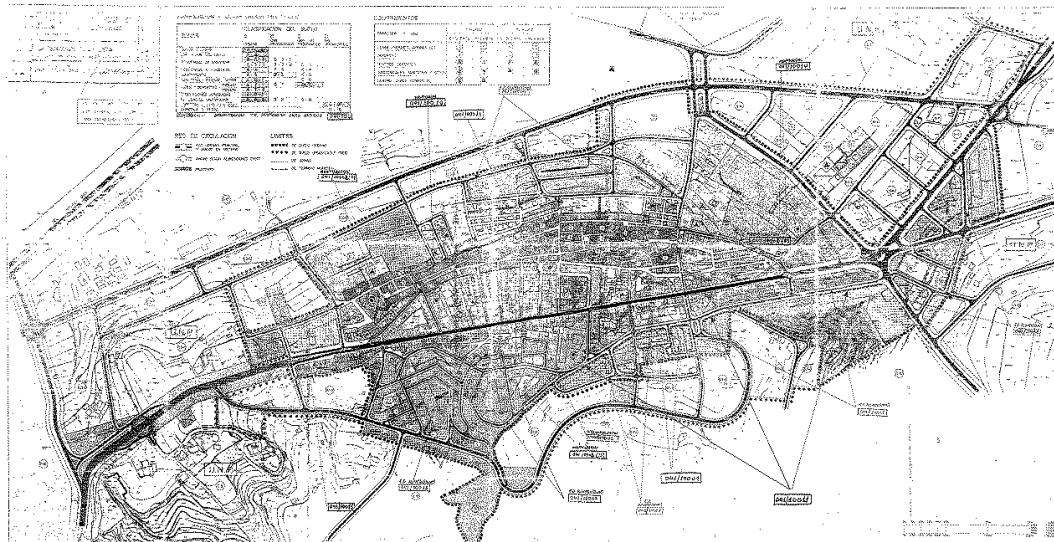
atravesado por la carretera Nacional 332, lo que condiciona su crecimiento y provoca los problemas más importantes de tráfico en la ciudad.

Remontándonos al origen del presente trabajo, en lo alto del mencionado montículo y de forma alargada sobre el mismo, se disponía en núcleo histórico con sus murallas, de forma que con el derribo de las mismas apareció una trama estructural que generará las futuras trazas hacia el Norte. También en Benisa la administración llevo a cabo una inversión en forma de Casas Baratas, aunque en este caso el objetivo perseguido era similar al de Javea y no al comentado de Teulada, es decir, localizar dicha actuación en una zona determinada y generar una expectativa de inversión privada para completar el vacío existente entre el núcleo urbano y la actuación urbanística.



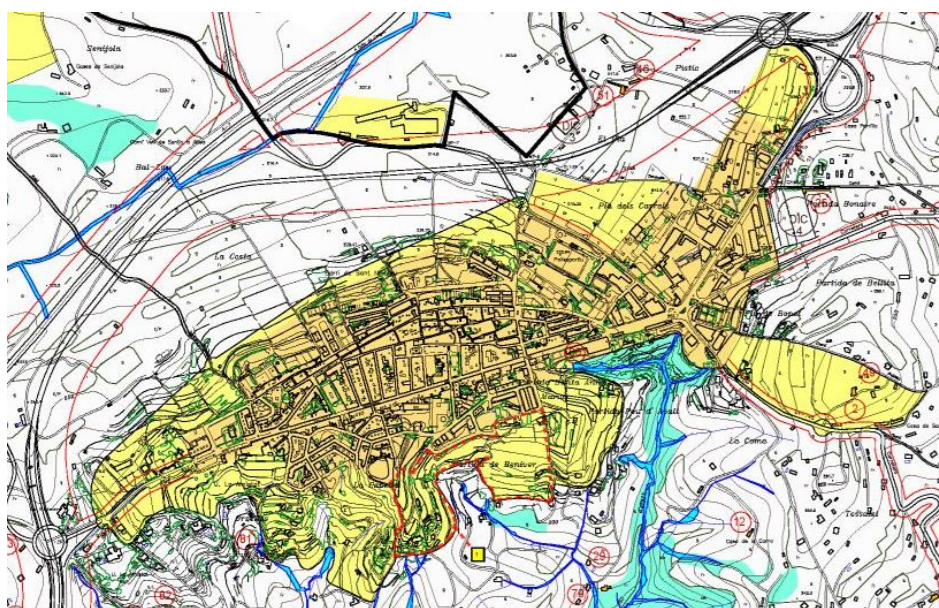
73 Origen tramas ensanche Benisa sobre propuesta PGOU 1.977

Lo que realmente a condicionado siempre el crecimiento de la ciudad y forma parte de la memoria de la misma es el paso de la Carretera Nacional 332 en línea recta por el que era el límite Sur del núcleo urbano. La forma en que se nos presenta el núcleo urbano de Benisa se asemeja a una elipse dividida en dos por el eje central que une los focos. En la época de inicio del estudio, el núcleo urbano sería la parte norte de la elipse dividida, y el núcleo histórico sería el sector de círculo exterior a dicha parte norte. El crecimiento del núcleo urbano se había producido desde el núcleo histórico hacia el sur, es decir, en busca del buen soleamiento y de las buenas vistas hacia el mar, hasta llegar a la carretera nacional. El relleno de la zona existente entre el núcleo histórico y la Ctra. Nac. 332 se ha llevado a cabo dividiendo el espacio en manzanas rectangulares compactas, constituidas por bloques adosados, definidas por viales que ha modo de abanico unen el núcleo histórico con la Carretera Nacional. En el extremo Oeste, cerrando dicho relleno aparece una manzana cerrada con forma triangular que deja un patio interior común, y en el extremo Este de dicho relleno es donde se ha producido la intervención administrativa de las Casas Baratas para fomentar la inversión privada y dotar de viviendas a las personas con menos recursos, también en una manzana triangular, donde se disponen los bloques abiertos sobre la misma al modo de las siedlungen alemanas. La Ctra. Nac. 332 aparece colmatada por ambos lados definiendo su traza, por constituirse en un gran atractivo comercial, tal como se ha observado en el esquemas 19.4. Indicar además que las trazas que definen las manzanas del ensanche se generan a partir de las radiales que conectan el núcleo histórico con el territorio por su lado norte.



74 Propuesta PGOU 1980

La evolución del núcleo urbano de Benisa tiene dos variantes, una definida por el desdoblamiento de la Ctra. Nac. 332 para intentar desplazarla al exterior del municipio por su lado norte donde existe una llanura agrícola de secano por donde discurre ya la autopista, y otra variante que hace referencia a la dotación de suelo a la demanda de la población. Dicha dotación de suelo urbano se produce en dos direcciones, hacia el norte mediante un ensanche a modo de coronas definidas por las radiales que conectan el núcleo histórico con el territorio y la vía perimetral que a modo de sector de anillo limita dicho ensanche desde un lado a otro de la Ctra. Nac. Y al sur de la carretera nacional mediante una extensión en forma de mancha que pretende ocupar toda la planicie existentes antes de los accidentes insalvables donde físicamente se limitara la extensión del núcleo urbano. La trama de esa zona sur de ensanche esta es un híbrido entre la extrema ortogonalidad del la Ctra. Nac. y las curvas de nivel definidas por la forma física del territorio, observando una evolución desde la ortogonalidad hacia la organicidad a medida que nos alejamos de la carretera y nos adentramos en el territorio escarpado.



75 Propuesta PGOU 2.003

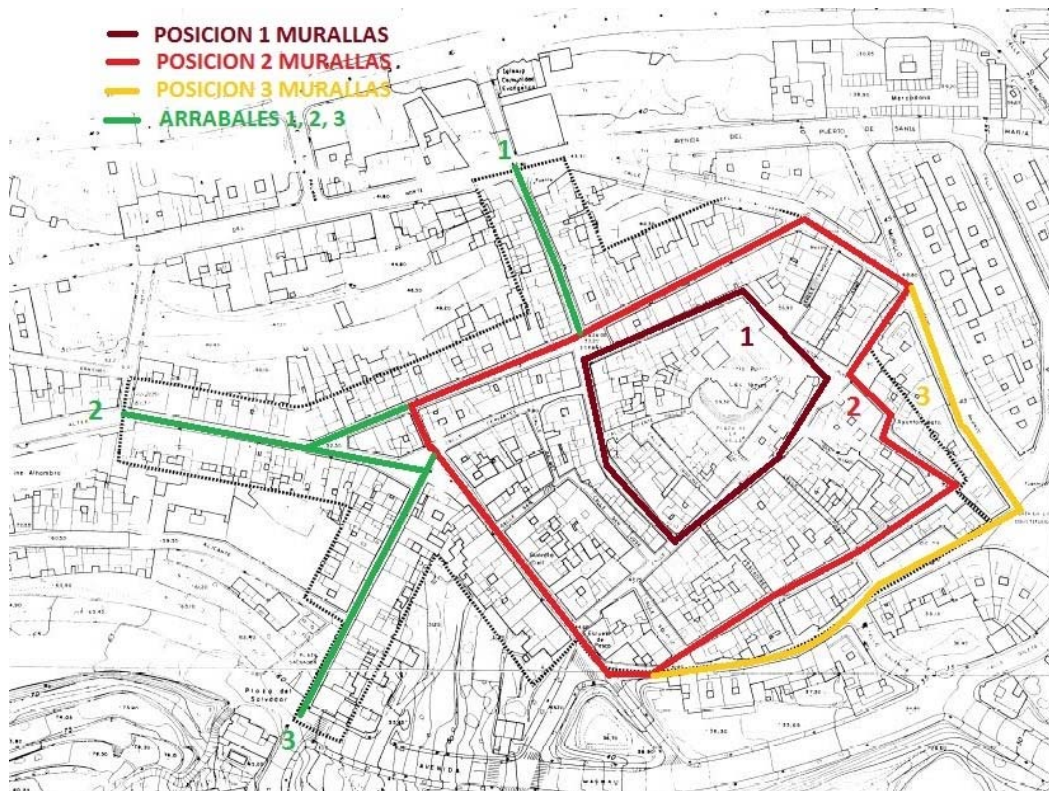
Cabe resaltar que existe una pequeña variante en lo que a el ensanche previsto hacia Norte se refiere, y consiste en la posición del by-pass de la Ctra. Nac., de forma que en una primera propuesta dicha variante solo permitía dicho ensanche en dos manzanas, y en la última propuesta, dicho by-pass se traslada lo más ajustado posible al límite del término municipal y a la autopista existente, lo que permitirá obtener una mayor superficie de suelo para posibles futuras ampliaciones o a modo de esponjamiento entre la nueva carretera y el núcleo urbano, que redundara en una mayor calidad de vida de las personas ocupantes de dichos ensanches hacia el norte.

Calpe.

En Calpe conviene indicar que conviven dos núcleos urbanos desde antiguo, uno de ellos el de Ifach que se vio completamente arrasado en el siglo XVIII, reiniciando desde esa época nuevamente su construcción.

El núcleo urbano de Calpe, por motivos defensivos, se sitúa en lo alto de un montículo a una distancia prudente del mar. Es la orografía existente entre dicho montículo sus alrededores y el mar lo que condiciona la trama del mismo.

El núcleo urbano de Calpe contenía una muralla cuya ubicación responde a tres posibles interpretaciones que arrojan como resultado el siguiente esquema con la posición de las mismas. El motivo de interpretar y disponer las murallas es para observar si existe alguna relación entre la posición de dichas murallas y el desarrollo posterior de la trama que origino su ensanche. Como veremos, los arrabales pueden tener alguna relación con las trazas de la muralla y sus accesos, pero no el resto de las trazas del ensanche de la ciudad.



76 Interpretación de las murallas de Calpe y sus arrabales.

A una escala menor, observamos que la extensión del núcleo urbano de Calpe responde a dos modelos, al modelo de ensanche tradicional de la ciudad histórica, es decir, por coronas definidas por anillos viarios cuyo centro es el núcleo histórico, y un segundo modelo definido por las radiales que representan las tendencias del núcleo urbano, como son alcanzar lo antes posible al mar y enlazar con el núcleo urbano de Ifach, donde se sitúa el puerto pesquero. Dicho último enlace (figura 33), será realmente el elemento estructurante que generara la trama de ocupación del territorio en gran parte del municipio. La primera radial que une con el mar será uno de los elementos estructurantes de la trama de ampliación del núcleo urbano, adquiriendo en la actualidad la condición de calle de mayor importancia del municipio. Existen otra serie de radiales que relacionan al municipio de Calpe con las infraestructuras generales de comunicación existentes en el territorio, en concreto su enlace con la Ctra. Nac. 332, que también están relacionadas con el crecimiento urbano. Así como la desembocadura del barranco más importante que atraviesa el llano de Calpe, el barranco del Pou Roig, es otro accidente geográfico que condiciona la trama urbana de Calpe y su extensión.



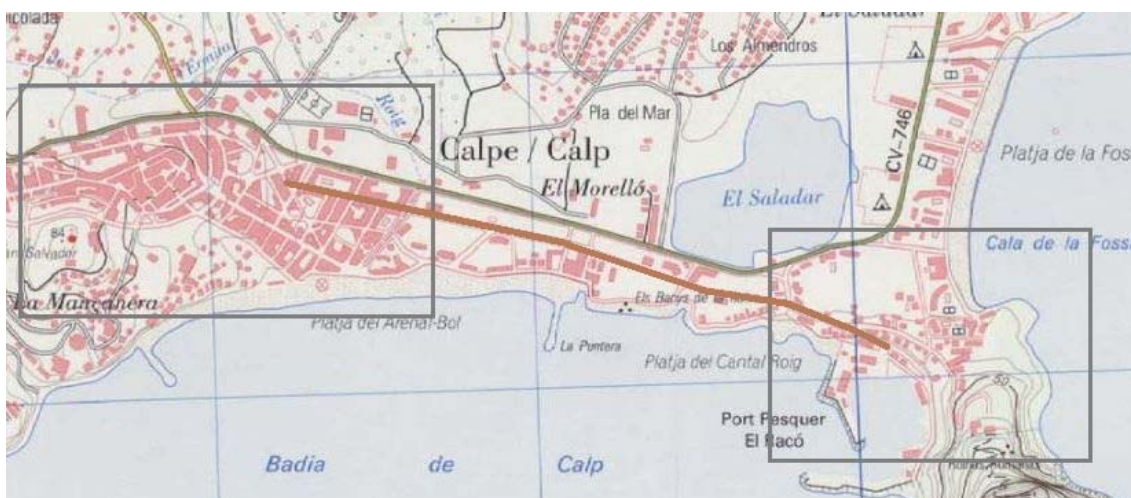
77 Trazas generadoras del ensanche del núcleo urbano de Calpe.

En el origen de nuestro estudio, se empiezan a definir las trazas del ensanche del núcleo histórico de Calpe. Dicho ensanche se inicia con la definición de un primer anillo alrededor del núcleo histórico que rodea al montículo donde está situado, y que se ajusta completamente a las curvas de nivel. La zona sur de dicho anillo discurre entre el montículo donde se sitúa el núcleo urbano de Calpe y el montículo situado al Suroeste del núcleo histórico sobre el que se sitúa la Ermita del Salvador (8). Dicho tramo de anillo viario, debido a la forma del territorio y a los accidentes que esquivaba se presenta sinuoso. La traza Norte del anillo, forma parte de una red estructural de carácter superior por ser origen tanto de las trazas de la ampliación del núcleo urbano de Calpe como por estructurar el resto del municipio, y se dispone para unir el acceso

Sur a la Ctra. Nac. 332 y el núcleo urbano de Ifach. Es una red viaria que tras atravesar el núcleo urbano se desdobra en la red estructural más importante del municipio que discurre paralela a la Costa, y que al llegar al Peñón de Ifach gira hacia el Norte disponiéndose también paralela a la Costa y que con posterioridad se prolonga hacia Moraira. Dicha red delimita la primera franja de costa que va a ser objeto de una ocupación masiva con edificios aislados de altura al modo de Benidorm, muchos de ellos con usos hoteleros. Y una segunda red que discurre entre esta y la costa que une directamente el núcleo histórico con el núcleo mariner de Ifach y que organizara la ocupación de la primera franja de costa anteriormente mencionada. La prolongación del lado Este de la traza Sur del primer anillo hacia el norte, definirá el enlace Norte con la Ctra. Nac. Es en los alrededores de la traza norte del anillo y de dicha prolongación hacia el enlace norte con la Ctra. Nac., donde se localizaran la mayoría de los usos industriales de envergadura del municipio. Este hecho se debe a que el enlace Norte con la Ctra. Nac. es un mejor enlacen para vehículos pesados que el enlace Sur. El resto de las industrias se ubican junto a la Carretera Nacional.

La evolución prevista para el ensanche del núcleo urbano de Calpe, responde a dos ideas. Una primera idea es su prolongación hacia el mar, de ahí que se programe un segundo anillo perimetral por el Sur del anillo inicial. Se pretende básicamente incorporar el montículo con la ermita del Salvador al ensanche. Dicho anillo con el paso del tiempo se ha visto que es de difícil ejecución, por la orográfica del entorno, viéndose ocupada dicha extensión prevista en la mayoría de los casos con viviendas unifamiliares. La segunda idea responde a la ejecución por el norte del núcleo urbano de ese segundo anillo, lo que para diferenciarlo del resto se ha denominado tercer anillo de crecimiento. Dicho tercer anillo de crecimiento, también es de difícil ejecución porque, aunque aun esté disponible el espacio del territorio para su ejecución, los alrededores del mismo se ha visto altamente ocupados con viviendas unifamiliares y adosadas, perdiendo el carácter de núcleo urbano denso, lo que ha hecho abandonar la idea de crecimiento hacia el Norte.

Aunque, el abandono de la idea de crecimiento hacia el Norte, fundamentalmente tiene su origen en el inmenso atractivo que tiene la disposición del crecimiento del núcleo urbano junto al mar. Lo que ha provocado que se potencie el eje que une el núcleo urbano histórico con el núcleo urbano de Ifach donde está el pueblo mariner, eje que ordenara toda la trama de extensión del núcleo urbano, que se dispone paralela a la costa y donde la demanda de vivienda tanto de primera como de segunda residencia es inagotable.



78 Evolución del ensanche de Calpe.

En el siguiente plano del PGOU de 1.998, podemos observar la evolución de las trazas principales y la tramas originadas, tratando estas últimas de completar los espacios libres dejados por las primeras de ellas, de forma lo mas ortogonalmente posible, con la dificultad que entraña un medio físico montañoso y en pendiente. Se observar que al alcanzar el llano, la trama es más regular, imponiéndose por tanto esa segunda idea de crecimiento a la primera, que acaba por abandonarse y dejarla en manos de la iniciativa privada para su uso como suelo extensivo para viviendas unifamiliares.

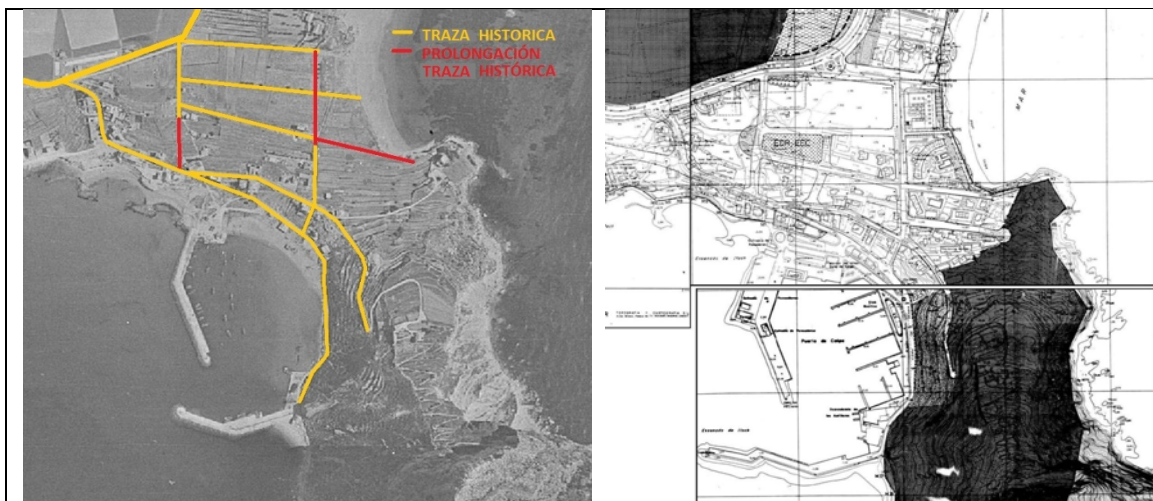


79 Evolución del núcleo urbano de Calpe.

Decir por ultimo que la Carretera Nacional se sitúa al Oeste del núcleo urbano y lejos de este, por lo que no condiciona su crecimiento. De igual modo, el ferrocarril se sitúa al Oeste de la Carretera Nacional, por lo que tampoco infiere en la extensión del núcleo urbano.

Cabe indicar por último, la forma en que ha evolucionado el núcleo urbano de Ifach situado en las inmediaciones del Peñón de Ifach, debido a que es ese Peñón, posiblemente el elemento estructural más importante de todo el ámbito de estudio, el que ha generado mayores ocupaciones de suelo y el que ha provocado, junto a las playas de arena que lo flanquean y al modelo territorial elegido por el municipio, que la población de Calpe haya pasado de 1.970 habitantes en la época de inicio del presente trabajo (1.950), a los 29.718 hab. de 2.011, siendo por tanto el municipio del área de estudio que más ha incrementado su población (Un 1.400 %, frente al 445 % de Javea, al 375 % de Teulada y al 280 % de Denia que le siguen en el ranquin), considerando a las personas censadas, según datos de la Excelentísima Diputación de Alicante.

Las trazas del núcleo urbano del Peñón de Ifach coinciden íntegramente con los caminos históricos existentes, y con la parcelación agrícola existente y sus viales de acceso. Se disponen formando paralelas y perpendiculares a las playas que flanquean al Peñón de Ifach. La trama urbana resultante se ha limitado a rellenar los vacíos generados por dichas trazas iniciales. Las dos radiales que provienen del núcleo urbano de Calpe y el mar con su Peñón varado son las que limitan el crecimiento de dicho núcleo urbano.



80 Red viaria existente. Trazas iniciales

81 Trama urbana núcleo Ifach.

Además, al otro lado de la red estructural viaria se sitúan las salinas de Calpe, otro obstáculo que impide su crecimiento en esa dirección. Es por este motivo por el que la ocupación del territorio se producirá entre la costa y la red viaria estructural que une el núcleo urbano de Calpe con el núcleo urbano del Peñón, colmatando el espacio existente entre dicha red estructural y el mar, salvo los espacios protegidos como Los Baños de la Reina de origen romano.

2.3.- Análisis de las morfologías asociadas a las formas de ocupación del territorio.

Pretendiendo ser extremadamente sintético en esta introducción al capítulo, y tras conocer inicialmente el medio físico, se han observado las dinámicas de ocupación del territorio y su concreción en la ocupación de los sistemas montañosos por sus vistas y orientaciones, en la ocupación de los frentes del litoral por sus playas, en la ocupación de terrenos llanos de cultivo por el contacto con la naturaleza y la huida de los núcleos urbanos, y en la ocupación por extensión de los núcleos urbanos históricos, como fenómeno tradicional de crecimiento de la ciudad.

Para estos últimos, ocupación del territorio por extensión de los núcleos urbanos históricos, y partiendo del hecho de la fuerte demanda de ocupación que han sufrido dichos núcleos urbanos, debido sobre todo al incremento de población vinculada a todo tipo de actividades relacionadas con el turismo, y que han fijado en dichos núcleos urbanos su residencia, se ha procedido en el capítulo anterior al análisis de la morfología que ha adquirido dicho crecimiento y ocupación del suelo, a partir de las estructuras previas que se han identificado, y según modelos de ocupación sancionados por la disciplina urbanística.

En relación al resto del territorio exterior a dichos núcleos urbanos, y tras conocer sus elementos estructurales tanto de su forma natural como entrópica, se pretende mediante este capítulo analizar la disposición de las parcelaciones que se han

materializado sobre el mismo, para identificar morfologías de ocupación del territorio resultantes de la existencia previa de los elementos estructurales pertenecientes a cada unidad de paisaje analizada.

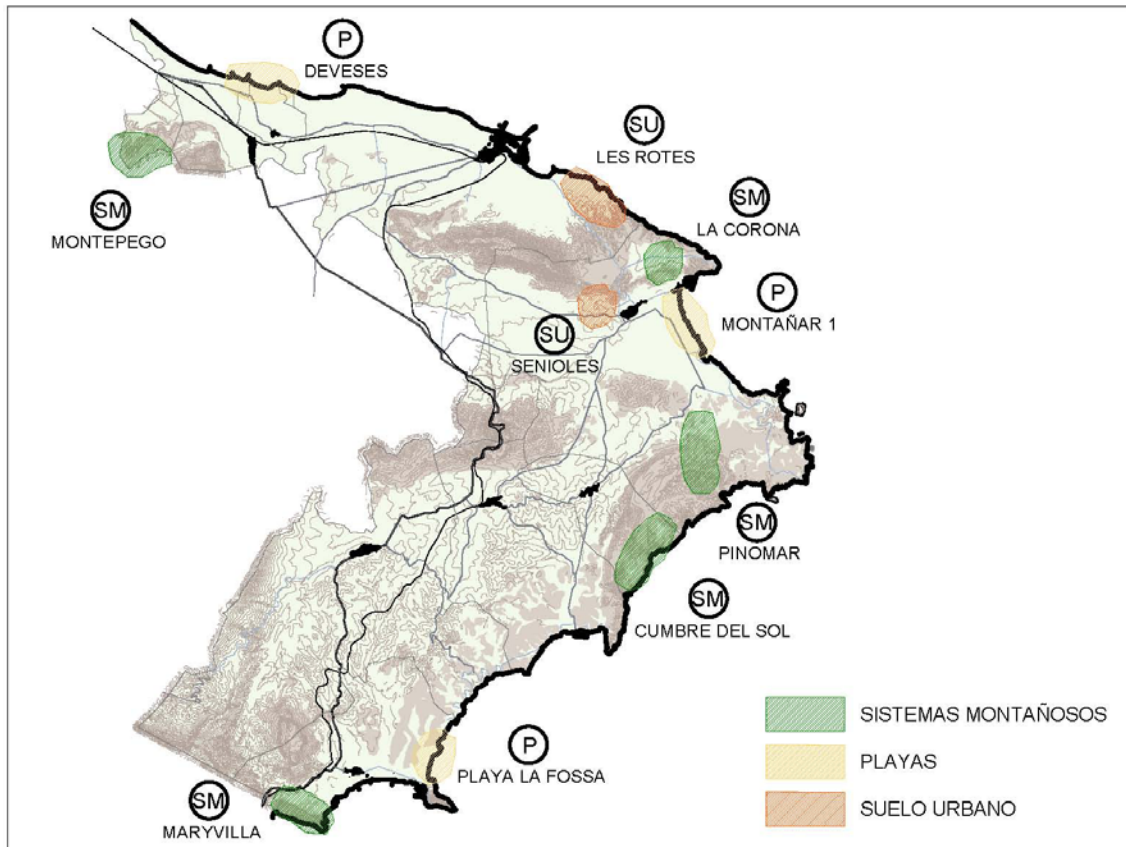
En un primer análisis muy somero de las formas que adoptan dichas ocupaciones del territorio, se ha llegado a la conclusión de que la estructura mallada es más propia de la ocupación de las zonas llanas del territorio y que la estructura orgánica es propia de la ocupación de los sistemas montañosos, hecho este que se pretende observar en este apartado. Se ha comentado en apartados anteriores que existen salvedades a estas premisas, dándose ejemplos de estructura mallada en los sistemas montañosos y viceversa, salvedades que están directamente relacionadas con las pendientes existentes en los territorios de origen.

También se ha concluido que las tipologías de mayor densidad, salvado el capítulo de los núcleos urbanos, se sitúan junto a las playas de arena y de cantos rodados, incluso playas de rocas, mientras que las tipologías de menor densidad o extensivas, que además son las que ocupan mayores superficies de territorio y se corresponden con las viviendas unifamiliares aisladas o adosadas, son más propias de la ocupación de sistemas montañosos o de los terrenos llanos de cultivo desvinculados del mar, observando que dichas tipologías también aparecen vinculadas a las playas de rocas. Cabe entender también que este hecho no es una norma estricta y por tanto siempre pueden aparecer pequeñas salvedades, sobre todo si los modelos de alta densidad provienen de la sustitución de modelos de baja densidad anteriores, hecho que se da en las primeras líneas de las playas y que provoca que durante dicha transformación convivan ambos modelos. Esta situación se da como se ha comentado, cuando el planeamiento genera dicha dinámica al incidir sobre una ordenación determinada aumentando sus densidades y edificabilidades, provocando una modificación de la tipología y por tanto el paso de tipologías de baja densidad a tipologías de altas densidades, debido a la expectativa de beneficio que genera en la inversión privada.

Cabe entender que las tipologías de elevada densidad se desarrollan en morfologías urbanas distintas a las que se corresponden con tipologías de baja densidad. No obstante, las formas que adquieren las urbanizaciones o intervenciones sobre el territorio que acogen a dichas tipologías de elevada densidad, pueden ser consecuencia de las características previas naturales, de parcelación y de organización viaria del territorio donde se implanten y no de la tipología que deba recibir, en cuyo caso podremos afirmar que la forma de las urbanizaciones es independiente de la tipología edificatoria que deba soportar y que dicha forma depende exclusivamente de las características del territorio donde se ubique, de forma que la tipología solo actúa y afecta al tamaño de la parcela que debe de ser capaz de soportarla, pero no a su forma.

Las respuestas a dichas cuestiones las debemos de obtener del análisis de las morfologías de todas las parcelaciones urbanísticas llevadas a cabo hasta la fecha sobre el territorio que nos ocupa, sabiendo de antemano que un análisis de esa envergadura sobre el ámbito de estudio, precisaría de una dedicación que puede entenderse no es el objeto del presente trabajo, más bien se trata de sentar las bases para su futura realización y conseguir así con certeza, identificar modelos que justifiquen y corroboren las propuestas enunciadas.

Es por tanto la intención de este apartado, confirmar mediante ejemplos representativos los supuestos indicados en los apartados anteriores, y la relación que existe entre el estado previo del territorio y la actuación urbanística llevada a cabo sobre el mismo.



82 Localización de actuaciones representativas a analizar.

No obstante, en el apartado correspondiente a la influencia del planeamiento en las ocupaciones del territorio, se ha llevado a cabo una ordenación de los planeamientos redactados sobre los distintos municipios que forman el ámbito de estudio, con el objetivo de determinar la implicación de dicho planeamiento a la hora de facilitar, ordenar, limitar o prohibir actuaciones en el territorio. Dicho apartado contiene un anexo al presente trabajo en que se reflejan todas las actuaciones llevadas a cabo sobre el territorio incluido en el ámbito de estudio hasta la década de los 80, pudiéndose completar con actuaciones posteriores, pero se entiende que a partir de dicha década todos los municipios cuentan con planeamientos encaminados a dosificar o limitar el uso del suelo, y dejando poco margen a novedades importantes salvo las consecuencias de reflejar en dichos planes generales, los planes estratégicos y de acción territorial de ámbito supramunicipal redactados por la Conselleria.

2.3.1.- Modalidad de análisis de referencia de actuaciones urbanísticas precedentes.

La evolución de la ocupación del territorio debido a la demanda generada por el turismo se tradujo en múltiples actuaciones aisladas inicialmente no amparadas por documentos de planeamiento, que comportaban la parcelación de una zona determinada del territorio donde existía un interés por su desarrollo, es decir, solían ser parcelaciones ilegales. La evolución de dichas actuaciones y el incremento de la demanda de suelo por parte de compradores foráneos atrajo la atención de grandes empresas locales, nacionales e internacionales que pretendían participar de los beneficios que dicha actividad de parcelación, urbanización y edificación estaba generando. Las empresas locales que desarrollaron esta actividad generalmente eran las propietarias del suelo, es decir, eran familias adineradas de la zona que observando las bonanzas del mercado decidieron ejercitar dicha actividad

urbanizadora sobre sus suelos (PP Costa Nova de Javea, por ejemplo). Todas esas grandes empresas llevaban a cabo también grandes inversiones que afectaban a grandes superficies de suelo, por lo que tenían como premisa actuar dentro de la legalidad urbanística, aunque su andadura inicial en muchos de los casos fue al margen de la administración, por la carencia de instrumentos de planeamiento que definieran el marco de diálogo entre las partes. Es decir, podemos decir que las grandes actuaciones urbanísticas eran por lo general legales, y las pequeñas parcelaciones eran ilegales.

En un próximo apartado sobre planeamiento, llevaremos a cabo un listado de los primeros planeamientos generales redactados sobre los municipios incluidos en el ámbito de estudio. En la memoria informativa de dichos PG aparecen los sectores que se habían desarrollando o estaban en vías de desarrollo, e incluso los que estaban en tramitación. Como se ha comentado, es una entrañable y ardua labor recopilar todos los planes tramitados en todos los municipios para conocer sus características fundamentales y llevar a cabo toda clase de resultados estadísticos que nos indiquen entre otros resultados la relación que puede existir entre las superficies de los sectores y su legalidad administrativa o no. No obstante, sí que se ha llevado a cabo dicha labor para uno de los municipios, en concreto el municipio de Javea, por lo que analizaremos los resultados obtenidos considerando que podemos generalizarlos para el ámbito de actuación, debido a que el resto de los municipios han seguido dinámicas parecidas, siempre claro está, con las reservas oportunas, hasta la comprobación fehaciente de dichas estadísticas en el resto de municipios.

Nº	Denominación	Superficie m2	nº parcelas	Sup. media parc.	Año tramite	Iniciativa
1	PP Tosalet 1ª Fase, Subfase 2A.2	97.750,00	94,00	891,00	1968	Privado
2	PP Pinomar	653.609,00	611,00	756,00	1968	Privado
3	PP Pinosol	193.950,00	149,00	828,00	1968	Privado
4	PP Cap Marti 2A,3	214.920,00	132,00	1.226,00	1969	Privado
5	PPTosalet 2ª Fase, Subfase 2A.4	354.500,00	281,00	1.114,59	1969	Privado
6	PP La Corona	219.038,00	173,00	898,00	1970	Privado
7	PP Balcon al Mar	1.463.880,00	993,00	928,00	1972	Privado
8	PP Cumbres del Sol	149.233,00	45,00	1.573,00	1973	Privado
9	PP El Rafalet	200.288,00	128,00	1.146,00	1973	Privado
10	PP Mar Azul	170.587,00	105,00	996,80	1974	Privado
11	PP Cansalades	98.451,00	64,00	921,06	1974	Privado
12	PP Tosalet 4ª Fase.	514.486,00	354,00	1.089,00	1976	Privado
13	PP Tosalet 3ª Fase.	173.677,00	139,00	1.064,97	1976	Privado
14	PP Costa Nova. 1ª Fase	1.151.878,00	586,00	1.484,40	1976	Privado
15	PP Costa Nova. 2ª Fase	503.960,00	269,00	1.415,00	1976	Privado
16	PP Balcon de Javea	73.360,00	37,00	1.642,00	1976	Privado
17	PP Parquevillas	52.439,00	37,00	1.092,00	1976	Privado
18	PP Sol del Este	56.628,00	40,00	865,00	1977	Privado
19	PP La Finca	73.383,00	63,00	824,84	1982	Privado
20	Ampliacion PP Rafalet	38.743,00	38,00	800,00	1983	Privado
21	PP La Guardia	74.987,00	45,00	1.044,00	1983	Privado
22	PP La Colina	35.589,00	23,00	1.078,52	1983	Privado
23	PP El Rodat	41.171,00	28,00	1.098,00	1984	Privado
24	PP Entrepinos	86.080,00	66,00	1.007,50	1984	Privado
25	PP La maquetona	68.165,00	30,00	1.624,00	1984	Privado
26	PP Mesquida de les Pedres	32.604,00	19,00	1.036,60	1985	Privado
27	PP Enclaves Balcon al Mar	21.322,00	15,00	1.421,00	1985	Privado
	TOTALES	6.814.678,00	4.564,00			

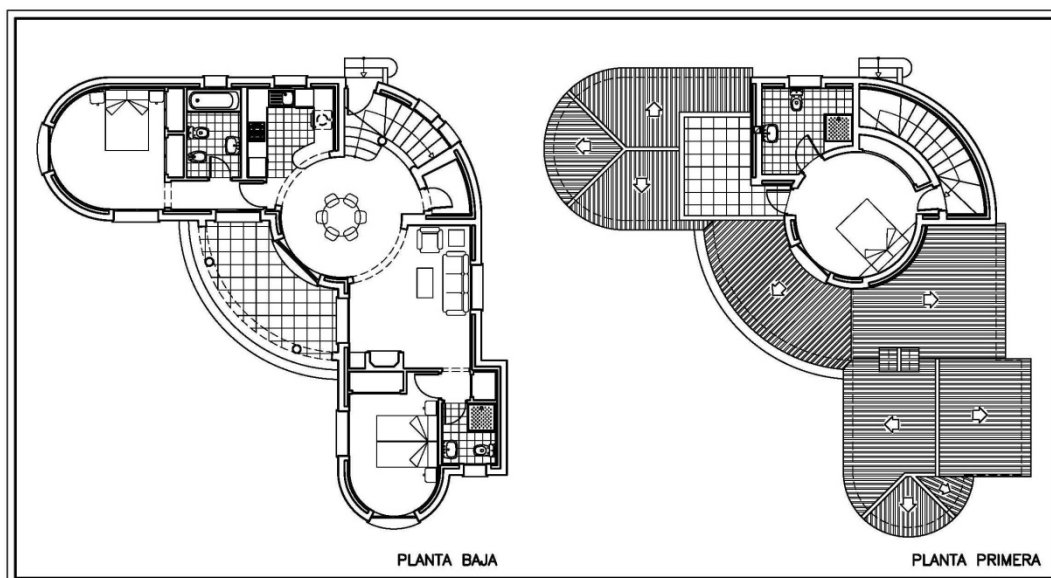
Los resultados obtenidos en dicha investigación se adjuntan en los dos cuadros resúmenes. En el primero de ellos se han reflejado los Planes Parciales tramitados de iniciativa privada, presentándolos ordenados por fechas. Existen dos planes parciales que hasta muy recientemente no han conseguido su legalización. En el segundo cuadro se han reflejado las urbanizaciones y parcelaciones tramitadas en el municipio, no amparadas por Planes Parciales y organizándolas por tamaño. De este segundo cuadro cabe indicar que todas ellas inicialmente eran ilegales, pero algunas han firmado convenios urbanísticos con la administración en busca de su legalidad. Las actuaciones ilegales se marcan con un distintivo rojo.

Nº	Denominación	Superficie m2	nº parcelas	Sup. media parc	Legalidad
1	Urb. Adsubia	8.653,00	7,00	1.099,00	
2	Parc. Capsades 2	9.015,55	7,00	1.083,00	
3	Parc. Cansalades	9.072,50	4,00	2.025,00	
4	Parc. Rebaldi	9.564,00	5,00	1.823,00	
5	Parc. El Pinar	10.340,00	9,00	975,55	
6	Urb. Puchol Euroxabia	11.860,00	15,00	707,00	
7	Montgo-Ermita	12.482,00	13,00	839,00	
8	Barranqueres	14.159,00	7,00	1.955,00	
9	Montgo Vall de Ros	16.212,00	7,00	2.194,00	
10	Parc. La Marina	19.735,00	8,00	2.254,00	
11	Las Colmenas	20.176,00	15,00	1.181,00	
12	Parc. Rebaldi 2	21.592,00	18,00	1.094,00	
13	Parc. Capsades	23.690,00	13,00	1.600,00	
14	Vall de Ros	25.197,00	25,00	925,68	
15	Montgo Montesol	25.357,00	19,00	1.179,00	
16	Valls	25.500,00	12,00	2.004,00	
17	Montgo 2	26.519,00	11,00	2.182,00	
18	Parc. Adsubia 3	28.840,00	35,00	718,00	
19	Pou de Castells	35.468,00	14,00	2.326,00	
20	Urb. Atalaya I y II	35.600,00	24,00	1.277,00	
21	El Rosal y Los Pinos	39.151,00	29,00	1.220,00	
22	Urb. Toscamar. Ciudad Residencial	42.395,00	104,00	254,81	
23	Urb. Bon Repos	45.120,00	46,00	798,00	
24	Urb. Rebaldi de Llopis	47.979,00	35,00	1.015,00	
25	Parc. Adsubia 2	52.024,00	17,00	2.857,00	
26	Bonavista	54.025,00	25,00	2.009,80	
27	Urb. Puchol DASA	57.258,00	54,00	902,00	
28	Parc. La Mandarina	57.561,00	44,00	1.188,00	
29	Lluca 1	58.500,00	29,00	1.845,00	
30	Parc. Los Cerezos	60.368,00	43,00	1.277,00	
31	Montgo	63.351,00	27,00	2.129,00	
32	Urb. Valle del Sol	67.500,00	37,00	1.717,29	
33	L'Ermita	67.782,00	72,00	822,00	
34	Urb. Media Luna	73.140,00	68,00	900,07	
35	Parc. Castellans	76.684,00	65,00	971,76	
36	Parc. Tesoro Park	121.638,00	75,00	1.135,00	
37	Urb. Adsubia Bis	123.600,00	117,00	945,00	
38	Parc. Alborada	134.073,00	57,00	1.753,00	
39	Parc. Covatelles	144.449,00	123,00	990,00	
40	Urb. El Trençall	159.821,00	122,00	1.310,00	
41	Parc. Rimontgo	170.433,00	82,00	1.605,00	
42	Parc. Nova Xabia	197.400,00	45,00	1.067,00	
43	Lluca 2	322.855,00	152,00	1.957,00	
44	Parc. Montgo Toscamar	343.224,00	202,00	1.122,00	
45	Urb. El Toscal	373.651,00	311,00	1.075,00	
	TOTALES	3.343.014,05	2.249,00		

Del anterior primer cuadro cabe resaltar que en la época de los 60 se tramitaron 6 Planes Parciales con una superficie total de 151,47 Ha, con un total de 1.267 parcelas con una superficie comprendida entre los 750 m2 y los 1.225 m2, es decir, en esta década se tramitaron en dos años un tercio de los planes parciales que se tramitarían en la década siguiente. La superficie de dichos planes parciales era superior a las 10 Ha., aunque predominan los de 30 Ha. Es en esta década donde aparecen las parcelas más pequeñas. En los años 70 se tramitaron 13 Planes Parciales, con un total de 2.970 parcelas de una superficie comprendida entre los 850 m2 y los 1.650 m2, es decir, se observan superficies mayores de parcela. En esta época se desarrollan las urbanizaciones de mayor tamaño, aunque la gran mayoría son de 20 Ha. En la década de los 80, sabiendo que a finales de la misma se suspendieron licencias para redactar el nuevo PGOU de Javea, se tramitaron un total de 9 Planes Parciales con una superficie de 47,20 Ha, y un total de 327 parcelas, de superficies comprendidas entre los 800 m2 y los 1.625 m2, aunque la gran mayoría de las actuaciones tiene superficies de parcelas de alrededor de 1.000 m2. Al parecer en esa última década ya se empieza a resentir el mercado, con menos actuaciones y parcelas más ajustadas. Todos los Planes Parciales de esta época son menores de 10 Ha, siendo la media de los Planes Parciales de 5 Ha. Se observa pues que se impone la prudencia ante la crisis, o que las grandes parcelas pertenecientes a un único propietario se han agotado.

Podemos observar del segundo cuadro en primer lugar que cuanto más pequeña es la urbanización ó la parcelación, mas probabilidad de que sea ilegal. También podemos observar que en estas parcelaciones y urbanizaciones no amparadas por planeamiento inicial, se dan las parcelas más pequeñas y las más grandes del término municipal, con independencia de que dichas actuaciones sean o no ilegales. El tamaño oscila entre los 700 m2. y los 2.850 m2.

En anexo aparte se adjunta un listado con todas las actuaciones llevadas a cabo, según su ordenanza de aplicación y un plano con la localización de las mismas.



85.1 Vivienda unifamiliar tipo. Plantas.

Cabe indicar al respecto que las tipologías observadas en las urbanizaciones de referencia que se corresponden la inmensa mayoría con tipologías de viviendas unifamiliares aisladas que tratan de simular las construcciones tradicionales de antaño,

pero que según el público al que van dirigidas, incorporan elementos singulares solicitados por los mismos, como por ejemplo las torres para el público alemán.



85.2 Vivienda unifamiliar tipo fachada.

2.3.2.- Morfologías resultantes de la ocupación de los sistemas montañosos.

Tal como se puede observar en el plano del apartado 2.2.1, las zonas que reúnen las mejores características para las ocupaciones de los sistemas montañosos se dan en las laderas de los montes de Segaríá hacia el Norte, del Montgo hacia el Norte y el Sur, del Tosal Gross-el Tosalet-Cap de Marti con orientación Norte y Oeste, y en todo el litoral de los términos municipales de Benitachell, Teulada, Benisa y Calpe, excepto en sus playas.

Ya hemos comentado que las ocupaciones de los sistemas montañosos, tienden a adaptarse al territorio natural previo existente. Veamos la forma que adoptan dichas morfologías de ocupación del territorio, para lo cual analizaremos cinco modelos representativos de esta morfología de ocupación del territorio, cuya situación es la indicada en la figura 80.

2.3.2.1.- Plan Parcial Monte Pego. Denia.

Analizamos en primer lugar el PP Monte Pego de Denia que ocupa la ladera Norte del sistema montañoso Sierra de Segaríá, debido a que su evolución ha generado una ocupación del territorio observable desde la autopista del mediterráneo, es decir, de gran impacto ambiental, como consecuencia de la gran aceptación del mismo y su extensión hacia el Oeste a través de los municipios de Pego, Benimali y Rafol. Dicho Plan Parcial también ha servido de base para que dichos municipios vecinos adoptasen medidas permisivas con la masiva ocupación de sus montes con destinos turísticos, después de observar la gran entrada de recursos económicos que supuso esta actividad.

Dicho Plan Parcial, al igual que la mayoría de las actuaciones de gran extensión se realizó por fases, de forma que la inversión inicial servía de tanteo, para conocer la aceptación de la demanda, y en la medida que se iba ocupando el suelo con la edificación, se iban tramitando nuevas fases. Los promotores eran privados y el proceso de actuación fue la adquisición del suelo previa a la programación y la urbanización del mismo, con carácter previo a su construcción, lo que conllevó un elevado desembolso inicial, que en varias épocas pasadas estuvo a punto de suponer

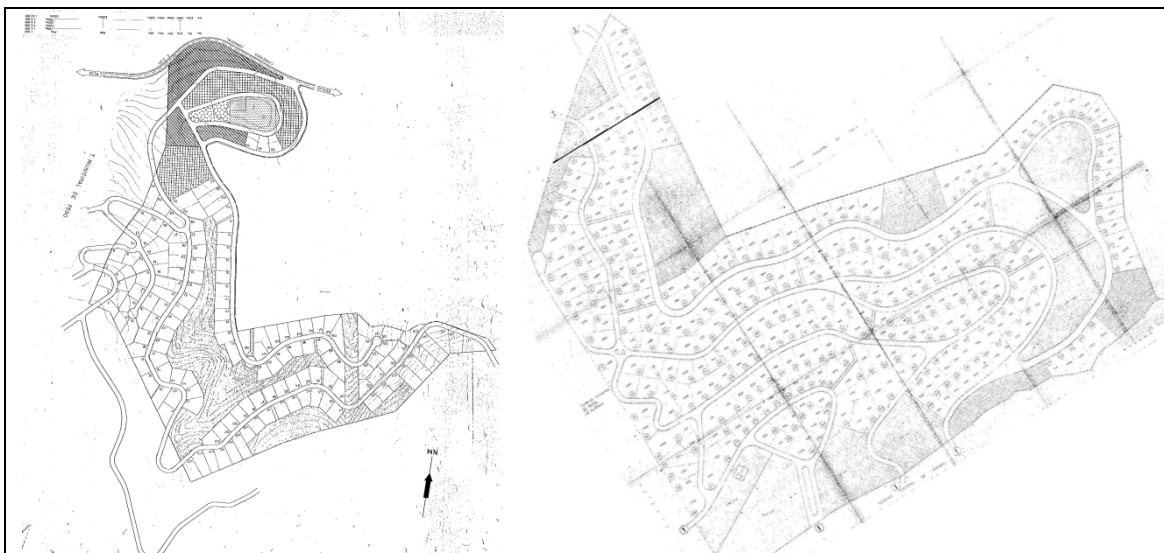
la quiebra de la promotora. No obstante cabe indicar que según los planos catastrales de rustica, prácticamente todo el plan parcial pertenecía a un único propietario, lo que facilito el programa de compra de suelo.



86 Urbanización Monte Pego 1956. Denia

87 Urbanización Monte Pego 2.015. Denia

La secuencia visual observable desde la urbanización es la marjal de Pego-Oliva, los terrenos de cultivo generalmente naranjos y el mar al fondo, siendo observable en días claros toda el Golfo de Valencia con el municipio de Cullera al fondo.



88 Monte Pego. Fase I – Acceso.

89 Monte Pego Fase II – Ampliación.

Tal como se observa en la disposición de los viales, estos se adaptan fielmente a las curvas de nivel, existiendo algunos planos de dicho Plan Parcial que hacen referencia exclusivamente a las pendientes de dichos viales, no permitiéndose que estos rebasen el 15 % de pendiente máxima, siendo la media del 10 %. La forma de organizar dicho Plan Parcial o urbanización, es disponiendo los suelos con usos terciarios, y dotacionales donde se encuentran los deportivos, junto al acceso, es decir, vinculada a

la vía principal de acceso, y el resto del suelo lucrativo residencial en lo alto de los sistemas montañosos, disfrutando de las vistas. La zona verde se utiliza para proteger los accidentes geográficos, es decir, ocupan barrancos y zonas con muy elevada pendiente. La organización interna de la urbanización se lleva a cabo mediante una jerarquía viaria, con tres tipos de viales, el principal de acceso de 12,40 m. de ancho, con aceras a ambos lados de 1,20 m. que incluyen el alumbrado público y 9,00 de calzada central, de forma que en el acceso aparece más ancha disponiéndose una mediana para separar los tráficos. Dicha vía principal recorre la urbanización a modo de espina dorsal, de forma que de la misma nacen viales que discurren paralelos al principal según otra curva de nivel, y que al final acaban uniéndose al mismo. Por último existen una serie de viales peatonales de unen transversalmente todos los viales de tráfico rodado, generando un recorrido peatonal por la urbanización, pero con fuertes pendientes. Dicha urbanización no responde a ninguna idea preconcebida relacionada con antiguos sistemas de veraniego, como el paseo jalonado de arboles, los huertos cerrados, o ideas similares, simplemente se localiza un lugar que reúne los requisitos demandados por la población, se observa la disponibilidad del suelo y la disposición de la administración a autorizar la actuación y se lleva a cabo de la forma más atractiva posible en el acceso para dotarla de un aparente nivel que junto con las vistas provoquen la venta inmediata. El problema que aparece en esta urbanización es la fuerte pendiente que se da en las parcelas resultantes, ya que, al ser los viales los que contienen poca pendiente, son las parcelas las que absorben las mismas. El proceso constructivo en dicha urbanización a veces roza el absurdo, pues se deben de levantar dos plantas de la vivienda unifamiliar para localizar los puntos de apoyo para iniciar el arranque de la vivienda utilizable desde el acceso, lo que arroja ejemplos de viviendas unifamiliares que tiene cuatro y cinco plantas de altura, aunque solo se usen las dos legalmente permitidas. Este hecho unido a la torre característica de la demanda de la gran mayoría de los usuarios alemanes y suizos, hacen singular y reconocible dicha urbanización.

2.3.2.2.- Plan Parcial La Corona. Javea.

Analizamos en segundo lugar el PP La Corona de Javea, que ocupa la ladera Sur de la Sierra del Montgo, por ser el primer PP en dicha ladera y por constituirse junto al PP Balcón de Javea situado más al Este, como uno de los PP de mayor nivel social de los existentes en el ámbito de estudio. Según observamos en el esquema 44, dicho PP tiene orientación sur, hacia el sol, excelentes vistas sobre la bahía de Javea, el núcleo histórico del puerto con su singular iglesia a sus pies, las pinadas de los montes del Tossal Gros y el Tosalet delante, y los montes de Puig Llorença y Bernia como fondo de perspectiva, casi no se puede pedir más. Ese es el motivo por el que se ha ocupado por la elite, generalmente de Valencia.

Además de por su orientación y vistas, existe otro motivo que facilito la ejecución de dicho PP y es el hecho de su parcelación histórica, ya que todo el ámbito pertenecía a unos escasos 15 propietarios que contaban con grandes parcelas, algunos incluso de la misma familia, lo que facilito su compra.

La ejecución de dicho PP fue en una sola fase, pero su edificación se está prolongando en el tiempo debido al elevado coste de sus parcelas.

Observamos también aquí que los viales se adaptan perfectamente a la urbanización. Al igual que ocurría con la urbanización Monte Pego, los viales tiene poca pendiente, excepto el vial de acceso y son las parcelas las que adsorben el desnivel. En esta urbanización el problema radica en que el Ayuntamiento tiene limitada la altura de cornisa, por lo que no se dan las situaciones de viviendas con cuatro o cinco plantas.

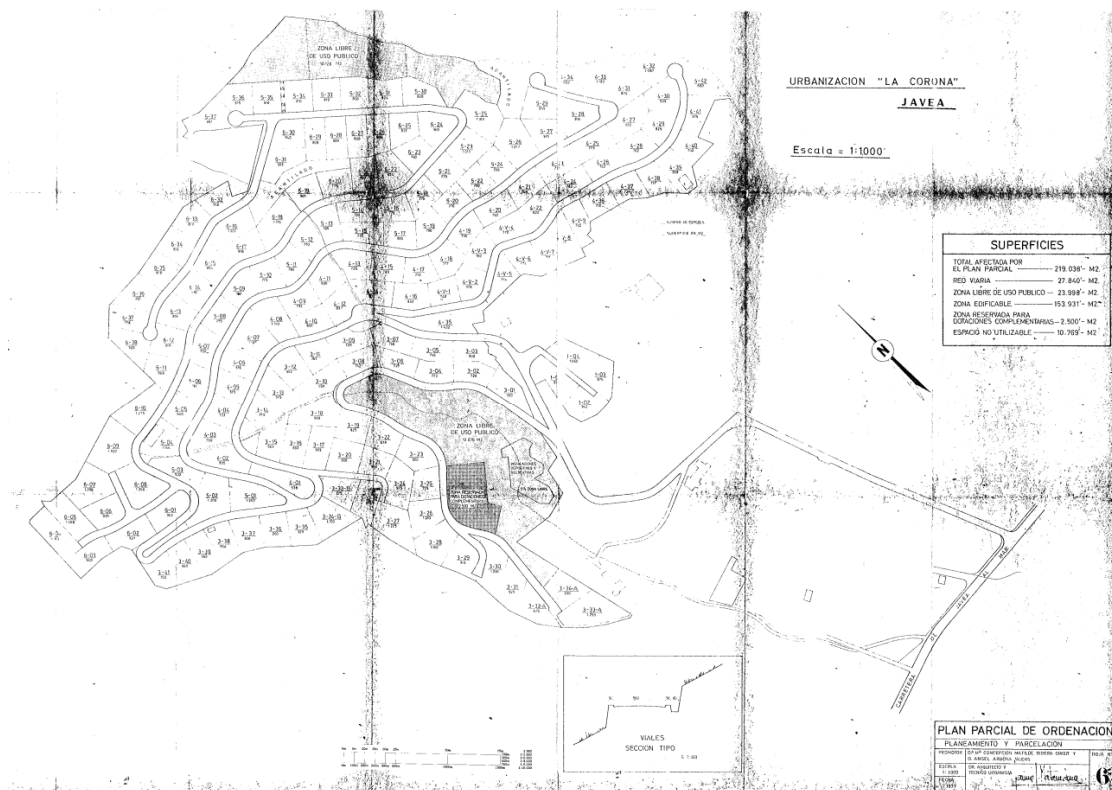
El inconveniente está en que algunas parcelas aparecen hundidas respecto al vial de acceso.



90 Urbanización La Corona 1956. Jávea

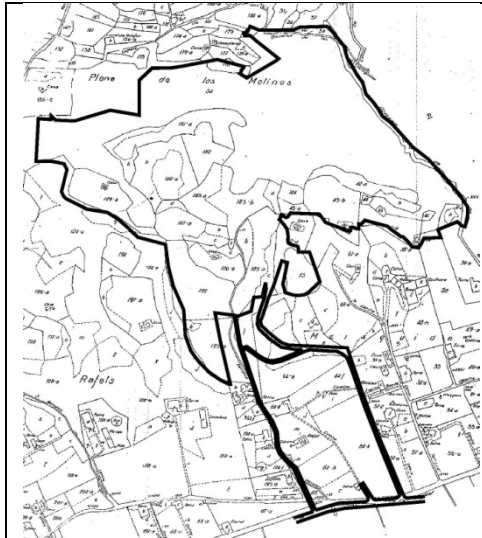
91 Urbanización La Corona 2.015. Jávea

En esta urbanización no existe jerarquía viaria presentándose todos los viales de la misma sección. Existe un vial principal que recorre toda la urbanización hasta la parte superior de la misma, del que van naciendo viales que acaban en fondo de saco. La sección de los viales es de 5,00 m. de calzada y quitamientos a ambos lados de 0,50 m. cada uno, y en la zona tangente al monte, un vado de recogida de aguas que discurre por todo el vial. En la práctica solo se ha ejecutado el quitamientos del lado de la pendiente, incrementando la calzada hasta los 5,50 m. junto a la que se dispone la canal de recogida de aguas.

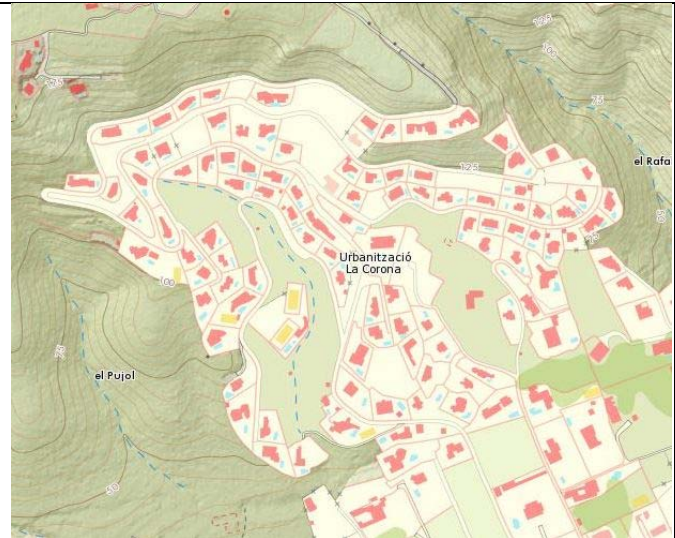


92 Urbanización la Corona. Jávea. Parcelación.

Dicha urbanización cuenta con red de alcantarillado conectada a la red general del municipio. El acceso a la urbanización se produce utilizando un vial histórico existente. En cuanto a las dotaciones, en el fondo de un barranco se dispone la zona deportiva y la zona verde, y en la parte superior de la urbanización se dispone del resto de la zona verde, aquí conocida como Zona libre de Uso Público.



93 Catastro antiguo.

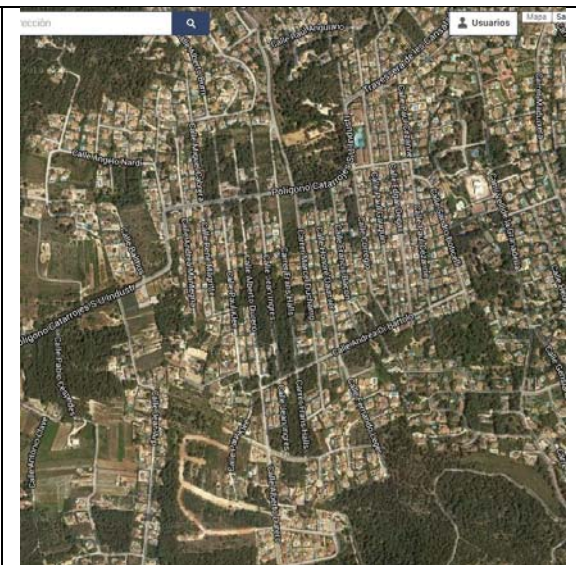


94 Plano topográfico

2.3.2.3.- Plan Parcial Pinomar. Jávea.



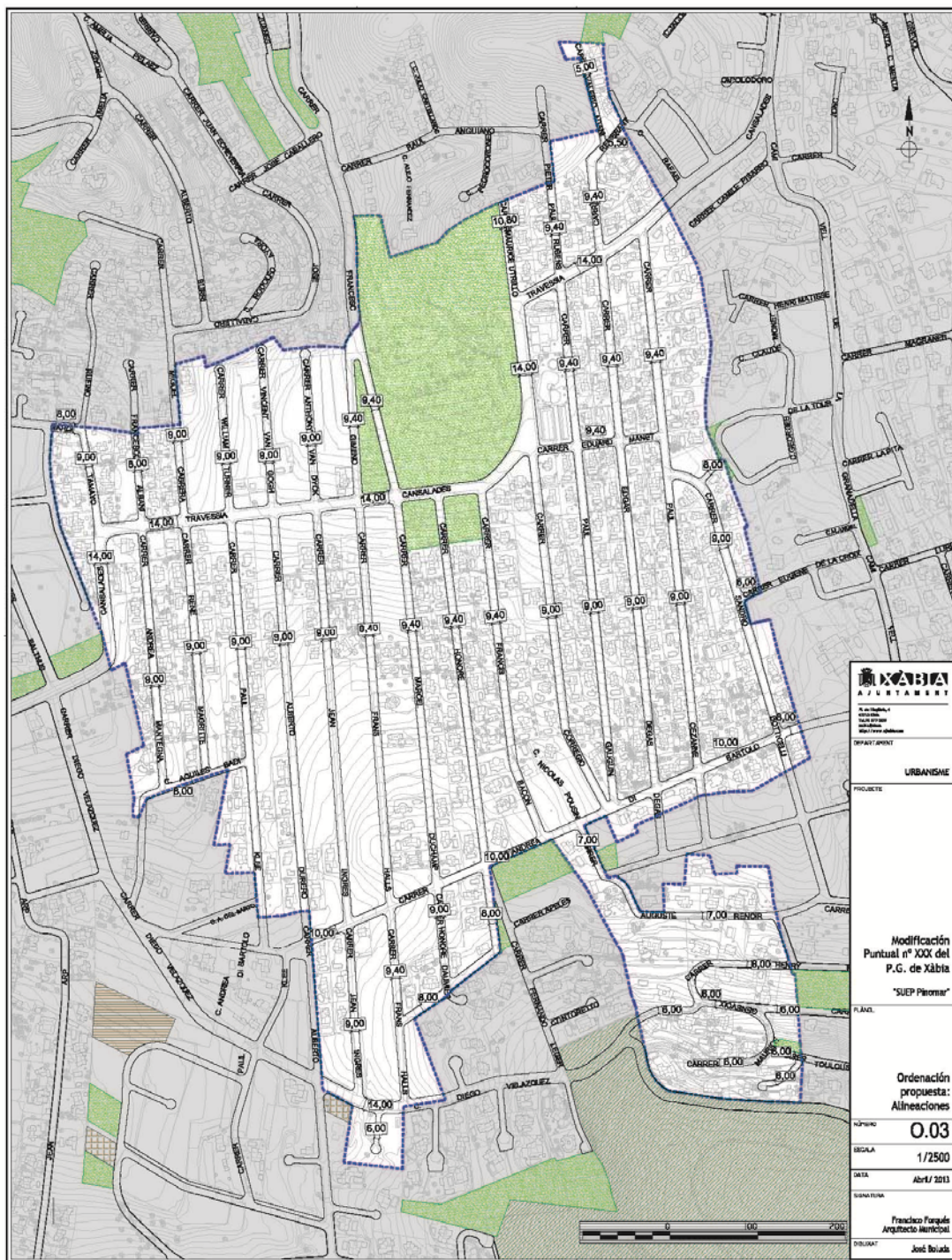
95 Urbanización Pinomar 1956. Jávea



96 Urbanización Pinomar 2.015. Jávea

El Plan Parcial Pinomar se localiza en la parte baja de la ladera Norte de la Granadella denominada L'Umbira (la zona en sombra). Dicho Plan Parcial al contrario que los dos precedentes no cuenta con buenas vistas, excepto sus partes altas, tampoco cuenta con red de alcantarillado pese a su tamaño. El motivo por el que se analiza el presente Plan Parcial es para reflejar la salvedad a la premisa de partida, lo que supone el hecho de que una urbanización en un sistema montañoso tiene una morfología en retícula, más bien propia de suelos llanos vinculadas a otro tipo de densidades. Podemos decir que es una urbanización de sistema montañoso que se

dispone al margen del territorio utilizando como modelo generatriz de la misma la retícula. Dicha urbanización se dispone junto a una vía de cierta magnitud, que une los municipios de Jávea y Benitachell por la partida Cansalades.

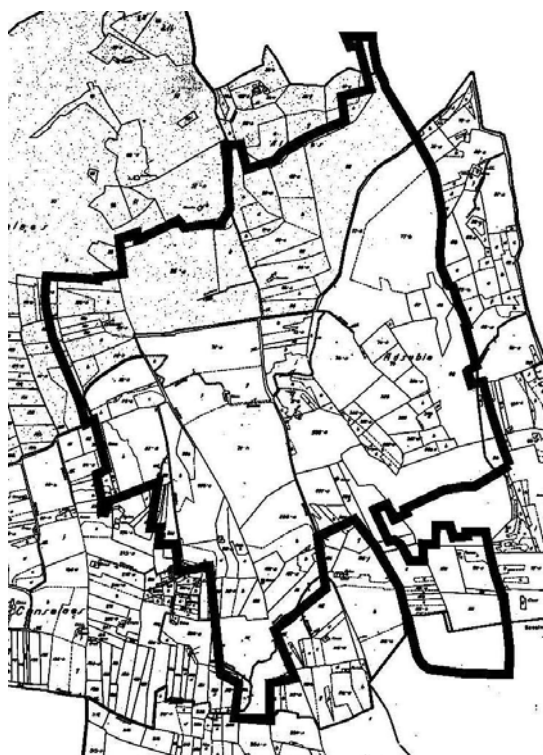


97 PP Pinomar, Jávea.

En dicho Plan Parcial observamos que casi la mitad del suelo anterior era suelo de cultivo apareciendo otro 50 % sin cultivar. No obstante se ha sometido la naturaleza previa a la voluntad del hombre por medio de la retícula, fácil de implantar si consideramos la naturaleza agrícola del 50 % de la finca. Además el ámbito del PP

también se componía inicialmente de grandes parcelas catastrales, lo que facilita enormemente la adquisición del suelo.

Dicho Plan Parcial tiene su viario general orientado de norte a sur. Esta atravesado por la carretera denominada Travesía de les Cansalades de Esta a Oeste por su mitad Norte, siendo esta una carretera que tiene carácter de Red Primaria habiéndose dimensionado con 14 m. de ancho. El resto de los viales se disponen perpendiculares a dicha carretera, de forma que los viales situados hacia el Norte se acaban en fondo de saco y los viales que se disponen hacia Sur se dirigen hacia las partes con mayor pendiente de la sierra montañosa, tienen una dimensión de 9,40 m. con aceras de 1,20 m. a cada lado y 7,00 m. de calzada central, pero la urbanización aparece sin terminar. Cerca de su extremo sur se dispone un vial también de carácter estructural de 10 m. de ancho que junto a la Travesía de les Cansalades conforman un anillo en cuyo centro se dispone el PP. Dicho PP que presenta una forma alargada en dirección Norte Sur, se divide en franjas de 50 m. de ancho que son los ejes de los viales secundarios de 9,40 m. disponiendo dos tiras de parcelas por cada franja, tangentes al vial que las define. La dotación prevista en dicho Plan Parcial es una gran Zona Verde situada en el centro de su lado norte, que en la actualidad es un Parque Público de carácter estructural y de gran uso por la ciudadanía. La urbanización se presenta consolidada en un 75 % quedando alrededor de 150 parcelas por construir. Existen grandes conflictos en el Ayuntamiento a la hora de conseguir licencias, porque las zonas pendientes de construcción tienen pendientes toda su urbanización, debido a que los pocos viales ejecutados están en penosas condiciones.



98 Parcelación rústica PP Pinomar. Jávea

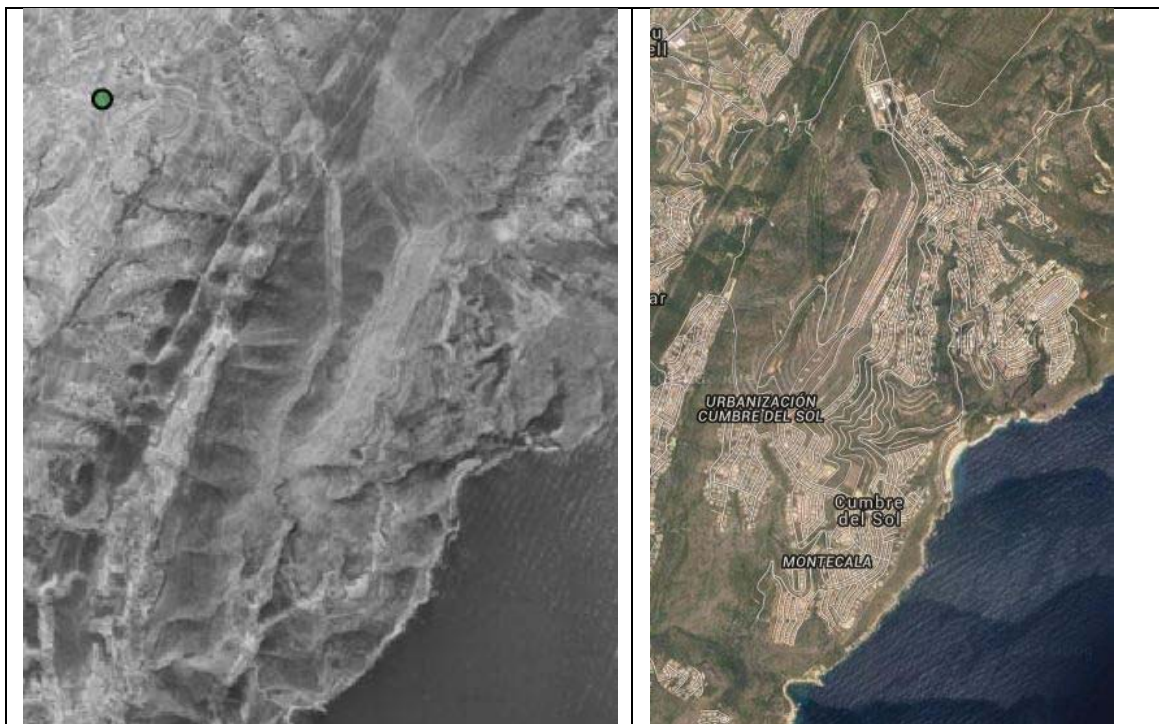
2.3.2.4.- PP Cumbres del Sol. Benitachell

Pasamos ahora a analizar dos de los Planes Parciales que han generado mayor impacto sobre la población debido a su situación. El primero de ellos es el PP Cumbres del Sol de Benitachell, es un Plan Parcial de gran magnitud, que se sitúa en

la ladera Este del Puig Llorenza, siendo este el monte más alto de los términos de Benitachell y Teulada. El impacto de dicha actuación radica en que presenta una colonización del monte donde se puede observar cómo se elevan sobre él los viales, hecho este apreciable desde todo el ámbito de estudio, incluso desde el mar. Dichos viales cuentan con un vial principal que accede al monte con cierta pendiente y viales secundarios que nacen de este pero que discurren por la misma curva de nivel, es decir son llanos y de gran longitud. A dicho impacto ha contribuido el hecho de que se den tipologías de viviendas unifamiliares en fila que se disponen tangentes a dichos viales de gran longitud generando unas largas tiras de edificaciones constituidas por bloques de tres o cuatro plantas que provocan la sensación que no guardan distancia entre ellos.

El Plan Parcial se organiza mediante un vial central principal que en forma de anillo recorre todo circunda todo el monte. Dicho anillo se conecta con el resto del municipio descendiendo dos viales principales, un en su lado norte que conecta con el núcleo urbano de Benitachell, y otro por el lado sur que conecta con la carretera de Benitachell a Moraira. Desde el anillo central salen viales secundarios en forma de fondo de saco, o en forma de viales que tienen su origen y fin en dicho vial central conformando bucles donde se dispone toda la edificación. Dicho Plan Parcial cuenta con una dotación de pequeñas zonas verdes que se distribuyen uniformemente alrededor del mismo dando servicio a aéreas determinadas, y gran zona verde que sirve para proteger la cumbre más alta del monte, donde aparecen unas antenas y repetidores de señales electromagnéticas.

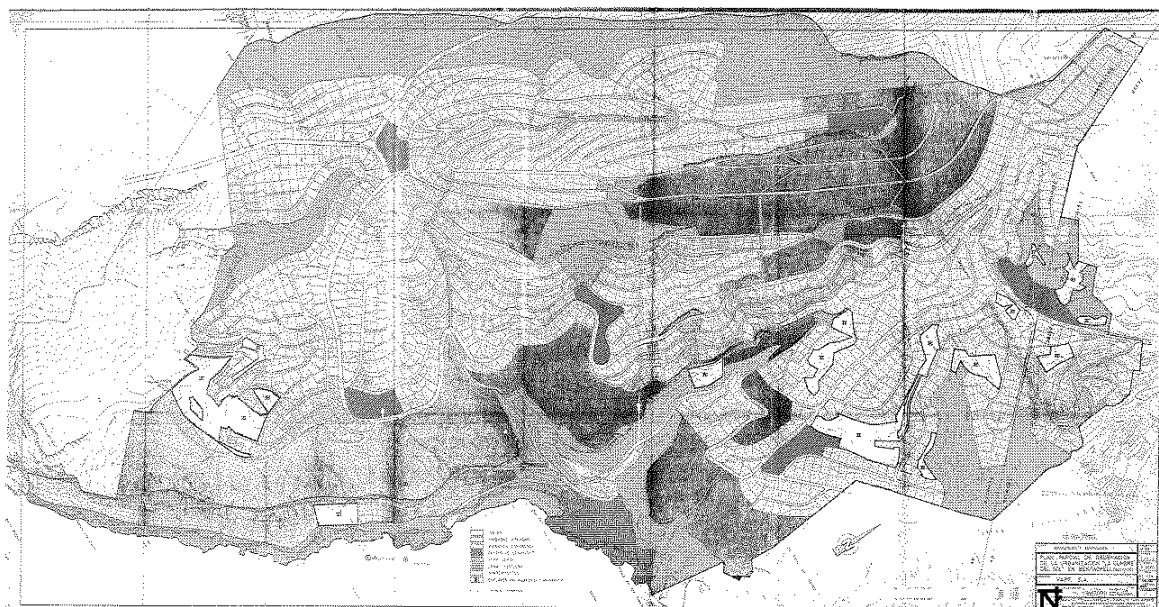
Los barrancos también se protegen calificándolos de Zona Verde. Las viviendas de dicho Plan Parcial llegan hasta los acantilados.



99 PP Cumbres del Sol 1956.

100 PP Cumbres del Sol 2015.

El Plan Parcial cuenta con Zonas Comerciales, Hoteles y Moteles previstos, Instalaciones Culturales y Deportivas, y la tipología de viviendas son unifamiliares y en fila. Debido a la distancia a los núcleos urbanos, se ha generado en dicho Plan Parcial un núcleo que da servicio a toda la población, con restaurantes, supermercado, tiendas y farmacia, incluso un pequeño dispensario médico, vinculado a la farmacia.



101 Plan Parcial Cumbres del Sol.

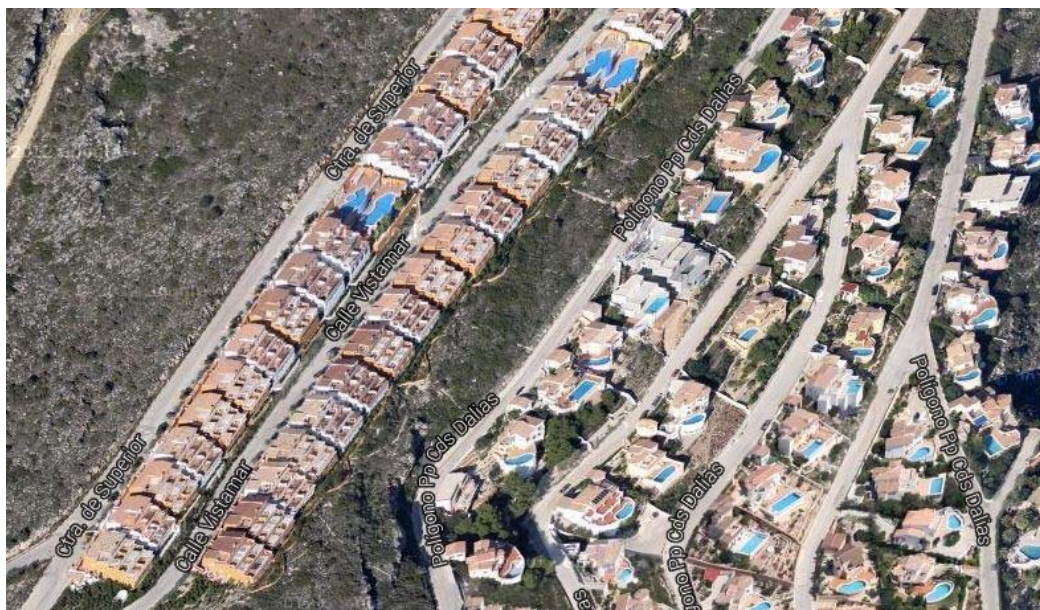
Respecto a la gestación del mismo, cabe observar al igual que los anteriormente analizados que existen en dicho ámbito dos macrofincas catastrales de propietario único cuya compra propicio dicho desarrollo.



102 Plano Catastral Cumbres del Sol.

103 Topográfico base Cumbres del sol.

El impacto aludido se puede observar en el siguiente ejemplo de construcción, donde las viviendas y los viales se van disponiendo salvando los accidentes geográficos.



104 Detalles edificación PP Cumbres del sol.

Esta urbanización también es un claro reflejo de morfologías de ocupación de sistemas montañosos donde se observa que los viales se adaptan perfectamente a las curvas de nivel salvando los accidentes geográficos, y las edificaciones van rellenando las manzanas definidas. Queda claro también por la posición de la urbanización que el gran motor que provocó la ocupación de dicho suelo fueron las excepcionales vistas sobre el mar y la costa que dicha posición tal elevada brinda a todos los habitantes de la misma.

Cabe indicar que en el acceso a la misma desde el núcleo urbano de Benitachell, el vial presenta una mayor anchura, se ha dispuesto una mediana ajardinada en el centro del mismo y se indica la entrada a esta mediante la disposición a ambos lados, a modo de esculturas de unos elementos de obra con el nombre de la urbanización.

Como anécdota indicar que la población del municipio de Benitachell hizo una manifestación para obligar al Ayuntamiento a que aprobase dicho Plan Parcial.

Indicar por último las dimensiones de dicha actuación : Superficie 2.168.551,24 m². Edificabilidad 813.286,53 m²t. Nº de viviendas 8.133. Población 17.080.- hab. Llama la atención que un municipio que en el año 1.970 cuenta con 1.492 hab., autoriza en el año 1973 un PP para una población once veces superior.

2.3.2.5.- Plan Parcial Mayvilla. Calpe.

El segundo de los Planes Parciales, quizá el que mayor impacto a creado en la población por dos motivos, por ser pionero en la comarca y por ser perfectamente observable desde la carretera Nacional 332. Dicho Plan Parcial fue pionero porque persigue como objetivo paisajístico básico las vistas sobre el Peñón de Ifach. Ya se ha comentado que el elemento estructural más determinante del territorio y principalmente de la Unidad de Paisaje Marina Alta Sur, es el Peñón de Ifach. La urbanización que analizamos se dispone en la ladera Norte de la estribación de la sierra de Bernia en su encuentro con el Mar Mediterraneo, una ladera con orientación perpendicular a la playa de Calpe por lo que se observa dicha playa desde la misma. La secuencia visual debido a su pendiente hacia el núcleo urbano de Calpe es, en primer lugar dicho núcleo urbano, después toda la playa del Arenal-Bol y del Cantal Roig a la izquierda, las salinas de Calpe a la derecha y el peñón de Ifach justo enfrente

como fondo de perspectiva varado en el mar, que enmarca toda la visual. Esta situación provoco la masiva ocupacion de dicha ladera, dando la sensación desde la carretera nacional, que se había ocupado todo el monte.



105 PP Maryvilla 1956. Calpe

106 PP Maryvilla 2015. Calpe

El Plan Parcial Maryvilla se tramito a principios de los 70. Cuenta con 1.000.000.- m2 aproximadamente y en la base de su ladera se dispone un centro hípico en la zona central del lado Norte, y en la esquina Noreste, restaurantes, jardines y puerto, cerca de los cuales se dispone la administración de la urbanización, un centro deportivo y un parque infantil. En el centro de la urbanización se dispone un supermercado. Las zonas verdes ocupan los acantilados y la cumbre de la ladera. También aparecen pequeñas zonas verdes protegiendo los accidentes geográficos e imposible construcción. Dicha urbanización tiene un acceso directo desde la Carretera Nacional 332 y otro acceso desde el municipio de Calpe, de forma que con los servicios con que cuenta se puede desarrollar al margen del municipio. Los accesos presenta una mayor anchura, pero en el resto del PP no se observa ninguna jerarquía viaria. Dicho viario del PP se adapta perfectamente a la pendiente y va escalando la ladera en forma de zic-zac, de forma que entre las curvas de dicho zic-zac se disponen largos viales que abarcan de lado a lado toda la ladera, a lo largo de una misma curva de nivel, parcelándose a ambos lados, y son las curvas del zic-zac las que se utilizan para escalar hasta otro nivel.

La urbanización cuenta con 784 parcelas, con una superficie media de unos 800 m2, aunque podemos encontrar parcelas de 550 m2 y de 2.700 m2, aunque en muy pequeña proporción. Abundan las parcelas de alrededor de 750 m2, 1.000 m2 y 1.500 m2. La urbanización presenta un grado de consolidación del 90 %.



107 PP Maryvilla. Calpe.

2.3.3.- Morfologías resultantes de la ocupación de las playas de arena y cantos rodados.

Tal como se puede observar en el plano del apartado 2.2.1, las zonas que reúnen las mejores características para las ocupaciones de playas de arena y cantos rodados son el litoral del municipio de Denia al Oeste del núcleo urbano, denominado Las Marinas, el tramo comprendido entre el núcleo urbano del puerto de Javea y la playa del Arenal de Javea y el litoral del municipio de Calpe desde el núcleo urbano al Peñón de Ifach y al Norte del Peñón de Ifach.

Las pequeñas playas de arena del litoral presentan morfologías similares si se localizan junto a núcleos urbanos (Moraira y Las Rotas) y el planeamiento permite grandes densidades. En otros casos la morfología es similar en cuanto a la forma de las urbanizaciones pero es diferente en cuanto a la tipología que por ser la correspondiente a viviendas unifamiliares.

2.3.3.1.- Playa de les Deveses. Las Marinas. Denia

De las playas mencionadas la de Las Marinas de Denia con sus 13 km de frente de arena es la que mas atracción ha generado, traduciéndose en una ocupación masiva del territorio para dotar de viviendas a todos los solicitantes.

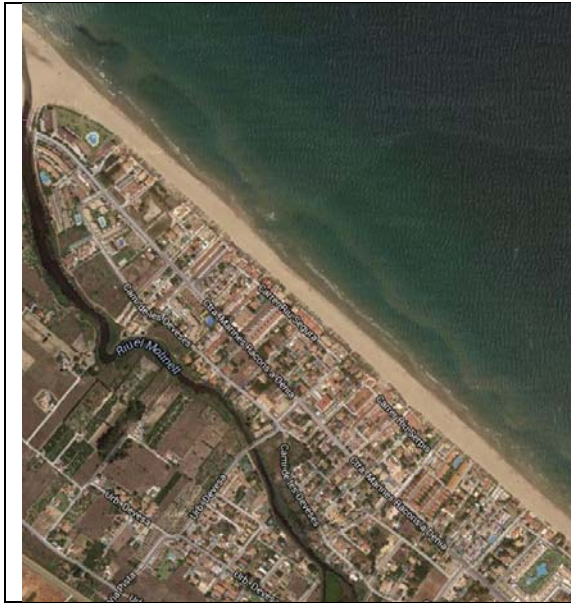
Existen multitud de condicionantes que han definido la forma de las parcelaciones y urbanizaciones vinculadas a la playa de las Marinas. Las condiciones de partida se corresponden con el parcelario agrícola previo. Dicho parcelario se caracteriza por pequeñas parcelas perpendiculares al mar de pequeño tamaño, donde periódicamente aparece una parcela de mayor tamaño. El camino principal de la zona es el Camino de les Deveses, y los viales que atienden a las parcelas agrícolas nacen de dicho camino en dirección hacia el mar, conformando la trama urbana de dicha parcelación agrícola. La base de la retícula en que se convierte todo el frente de las Marinas de Denia es esa retícula agrícola previa.



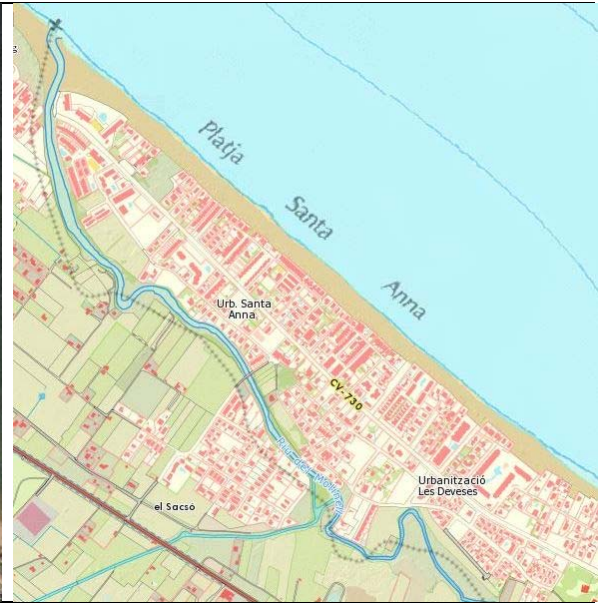
108 Plano parcelario agrícola de les Deveses.

Existe una actuación urbanística llevada a cabo por la Diputación de Alicante que indico y condiciono la ocupación del litoral de Les Marines de Denia. Dicha actuación supuso la apertura de la carretera de les Marines. Dicha carretera inicialmente era un

camión que tenía un tramo ejecutado en el linde Oeste de Denia con Oliva y otro tramo ejecutado en la zona Oeste del núcleo urbano. La diputación ejecuto una carretera paralela a la costa dentro de sus primeros 500 m. de franja costera. Dicha carretera junto al planeamiento condicionaron la ocupación del territorio existente desde la misma hacia el mar mediante tipologías urbanas de alta densidad edificadas sobre parcelaciones urbanas que se correspondían con la estructura agrícola anterior en forma de retícula.



109 Parcelaciones Playa Las Marinas



110 Parcelaciones Playa Las Marinas

Como se ha comentado, se da el fenómeno de la sustitución de viviendas unifamiliares existentes en ese primer frente del litoral por edificios de apartamentos, según el esquema indicado en la figura 51.



111 Parcelación previa para viv. Unifamiliares.

112 Parcelación resultante residencial múltiple.

Existe después otra actuación que acoto la desmesurada ocupación del frente litoral, como fue la ley de Costas y su Reglamento, que de alguna forma vino a proteger las viviendas existentes en primera línea, debido a que si se derribaban y estaban afectadas por esa ley de costas, ya no se podían volver a reconstruir o no se podían ocupar dichos suelos con nuevas edificaciones.

En dichos frentes se actúan por delimitación de actuaciones aisladas que se van desarrollando ejecutando el tramo de urbanización correspondiente.

Veamos ahora el proceso seguido desde el estado inicial de 1.956 hasta el estado final a fecha de hoy. Dicho proceso requiere delimitar un ámbito, que por lo general está preparado para viviendas unifamiliares, y generar grandes parcelas que admiten otra tipología, ya que según las ordenanzas del Denia para la zona, según la superficie de la parcela, se permiten unas u otras tipologías.

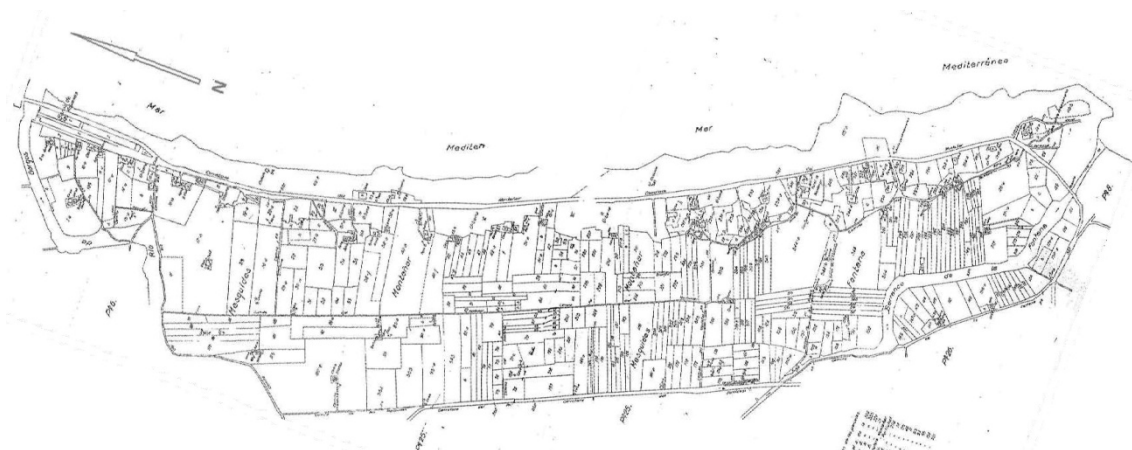
Veamos como seria el territorio antes y después de la actuación.



113 Parcelas previas rustica viv. unif. en litoral 114 Parcelación resultante residencial múltiple.

Observemos que inicialmente la Carretera de las Marinas no existía, siendo el vial mas importante en aquella época el Camino viejo de Gandía. Observemos también el efecto que produjo la ejecución de la Carretera de las Marinas en la ocupación del litoral.

2.3.3.2.- Playa del Montañar I. Javea

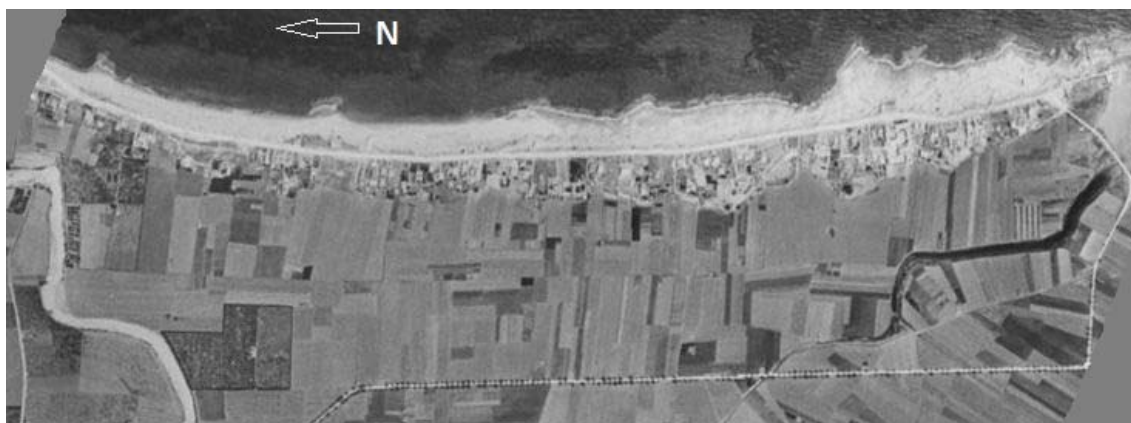


115 Parcelas catastrales Montañar I Jávea.

Otra de las playas donde podemos observar la dinámica que generan las playas de arena, aunque en este caso es de cantos rodados y la morfología de la trama urbana resultante es en el Suelo Urbano Montañar I de Javea y en el PP Montañar I tangente.

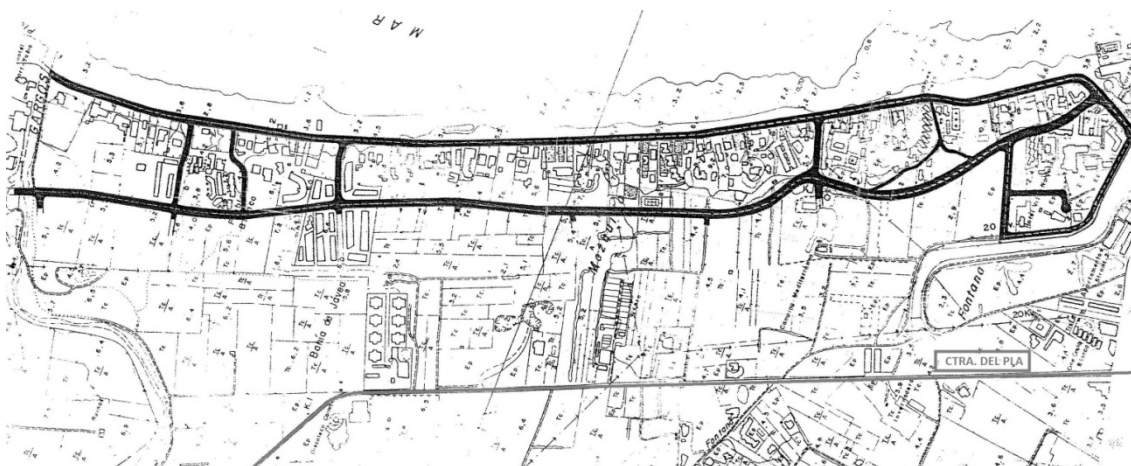
Podemos observar en primer lugar que el frente está ocupado por viviendas unifamiliares, de forma que el 90 % de las parcelas catastrales contiene una vivienda unifamiliar. Este hecho se puede observar mejor en la foto de 1.956.

La dinámica de ocupación del territorio a evolucionado ocupando las parcelas que contenían viviendas unifamiliares para destinarlas a edificios residenciales múltiples. La disposición de los edificios sobre el territorio en primera línea de playa es ortogonal al mar, de forma que coincide con la trama de la parcelación agrícola anterior. El PP Montañar I es el crecimiento natural de la ocupación del territorio vinculado a la playa del Montañar I. Dicho PP tiene una morfología definida por la orientación de la trama agrícola existente también ortogonal al mar, pero presenta tras elementos estructurales en su generación a tener en cuenta.



116 Vista aérea 1956. Montañar I. Jávea.

El primero de ellos perteneciente al medio físico y es el vial límite físico entre los terrenos de cultivo y los terrenos rocosos de la costa. Como hemos mencionada en dicho frente del litoral aflora la piedra arenisca denominada tosca, característica de la arquitectura local y muy cotizada, hasta el extremo de tener selladas sus canteras.

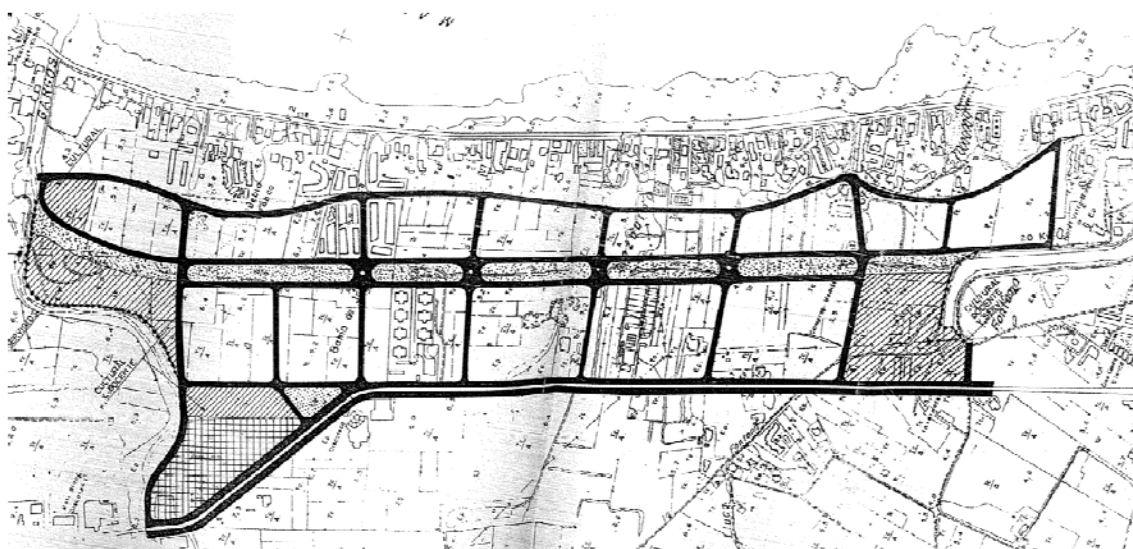


117 Suelo Urbano Montañar I. Obsérvese vial límite entre cordón fósil dunar y suelos agrícolas.

Como hemos comentado dicho cordón rocoso es el motivo por el que el frente litoral aparece colmatado de viviendas unifamiliares pertenecientes por lo general a personas muy adineradas, debido a que se eleva unos 5 m. sobre el nivel del mar, constituyéndose en balcón sobre el mismo, y porque modifica las condiciones naturales del subsuelo evitando lagunas insalubres, lo que dota a dicho frente de enormes condiciones higiénicas, sin considerar el régimen de brisas favorables y otras

características climáticas. Los terrenos de cultivo inmediatamente posteriores ocupan una depresión 2 o 3 metros más profunda, de forma que dicho cordón rocoso se constituye en una barrera entre estos y el mar. En el límite entre ambos existe un vial de acceso a los terrenos de cultivo y al cordón de dunas fósiles, dicho vial tiene carácter de vial estructural debido a que por sus condicionantes físicos, se mantendrá siempre en cualquier solución de parcelación posterior.

El segundo de ellos es la denominada carretera del Pla, o carretera del Cabo de la Nao. Es el vial que limita por la parte inferior la trama agrícola anteriormente expuesta. Dicho vial hace las mismas funciones que la anteriormente mencionada Carretera de les Marines de Denia, es decir, será el coto donde se materializara la demanda de viviendas vinculadas a la playa, y por tanto será el límite hasta la fecha, de la trama que se generara para soportar dicha demanda.



118 PP Montañar I. Obsérvese el recurso del paseo parcelado.

El tercero de los elementos estructurales de la trama es el denominado paseo parcelado. Observando la propuesta de ordenación del PP, se diferencia claramente una trama urbana basada en la retícula. Una retícula que viene definida principalmente por el Mar y la Carretera del Pla. En el centro de ambos elementos estructurales se proyecta un paseo ajardinado cuyo objetivo es unir el núcleo urbano del puerto deportivo con el núcleo urbano de la única playa de arena existente en el municipio, la playa del Arenal, limitada por el norte por el canal de la fontana, canal este que sirve de inicio de origen del paseo central ajardinado, tan en boga a principios del siglo pasado. Obsérvese que dicho paseo central que tiene 50 m. de ancho, es completamente paralelo al mar, potenciando dicho paralelismo con el encuentro del mismo con el río Gorgos que lo limita por su lado norte.

Al margen de los elementos estructurales y analizando más en profundidad el PP, este dispone de una zona verde en su lado sur, junto al canal de la fontana. En su lado Norte, junto al río Gorgos se sitúan todos los suelos dotacionales, en un apéndice que sobre sale de la franja en que se constituye dicho PP.

Cabe poner de manifiesto dos cuestiones, la dificultad en la gestión y urbanización de un suelo de dichas dimensiones donde existen un sinfín de propietarios, al menos hasta la entrada en vigor de la LRAU y posteriores, debido a lo que cabe mencionar que dicho PP aun se encuentra en proceso de urbanización, aunque su consolidación ronda el 65 %. La segunda cuestión es la presión del capital privado, que ha

provocado que una paseo ajardinado que pretendía ser la referencia dentro del municipio de Jávea, en palabras del técnico municipal “serpentea”, perdiendo la potencia que pudiera haberle otorgado un tramo completamente recto.



119 PP Montañar I. Estado actual.

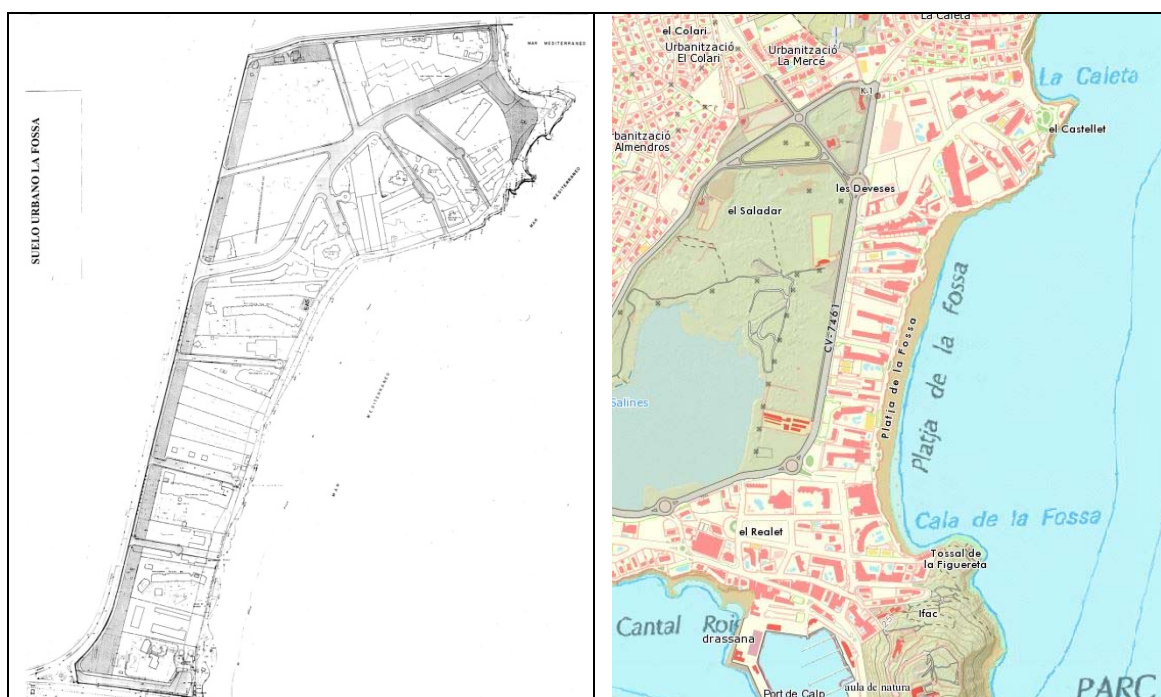
No obstante, lo aquí analizado pone de manifiesto la relación existente entre la retícula basada en las trazas históricas y el mar para generar las tramas ortogonales de ocupación del territorio como morfologías urbanas sancionadas por la practica urbanística, que absorben tipologías residenciales múltiples, resultantes de la demanda generada por la proximidad de las playas.

2.3.3.3.- Playa de la Fossa. Calpe.

La última de las playas analizadas en este apartado servirá para aportar una característica más a las que estamos analizando. Dicha característica está relacionada con la densidad de viviendas por hectárea, de forma que en la playa que vamos a analizar las tipologías de viviendas responden a tipologías de bloques aislados en altura de muy alta densidad, el modo de Benidorm.



Si la dinámica generada por las playas de arena ha supuesto una demanda muy importante de localizaciones junto a las mismas, si a este elemento estructural playa de arena, añadimos el elemento estructural paisajístico en posición de ser observado por la multitud más importante del ámbito estudiado, la demanda de localizaciones de todo tipo vinculadas a dichos elementos estructurales son desorbitantes, tal como se observa en el incremento de población llevada a cabo en este municipio de Calpe desde la aparición del turismo. Este hecho ha provocado que la administración reaccione facilitando que se cubra la múltiple demanda vinculada al elemento playa de arena junto al elemento Peñón de Ifach. La tipología edificatoria que permite responder a dichas exigencias es el rascacielos, no entendido como una carrera para ver quien construye el edificio más alto, sino un rascacielos de grado bajo-medio, de unas catorce plantas, distinto a las cinco o tres plantas observadas en las dos playas anteriores.



122 Playa de la Fossa Parcelario. Calpe.

123 Playa de la Fossa Topográfico base. Calpe.

Observamos aquí, que la morfología de la trama urbana también viene condicionada por los elementos estructuras anteriores playa de arena y viales existentes, como trazas generadoras de dicha trama. Trama por otra parte idéntica a las observadas hasta ahora, independiente de la tipología edificatoria.

El plano de alineaciones tramitado sobre el sector de Suelo Urbano de la playa de la Fossa, presenta una jerarquía viaria con viales principales de 32 m. (5/5/12/5/5), 21 m. (2/2,5/12/2,5/2) y 20 m. de ancho (4/12/4), (mantienen una calzada de 12 m. y la diferencia está en las aceras a ambos lados de 2, 4 o 5 m, y la existencia o no de carril de aparcamiento de 2,5 o 5 m. a ambos lados), viales secundarios de 12 m. (1,5/9/1,5) y 15 m. de ancho (3/9/3 y 1,75/9/2,5/1,75), donde mantienen el ancho de la calzada y varía el ancho de la acera entre 1,5 m., 1,75 m. y 3 m., así como la existencia o no de carril de aparcamiento de 2,5 m. en uno de los lados, y viarios peatonales de 5,5 m. de ancho.

La disposición del viario supone la existencia de un vial principal paralelo a la playa y a la parcelación agrícola existente, y viales secundarios ortogonales al vial principal y a la playa, que acaban en fondo de saco al llegar a la misma. En definitiva se mantiene un viario en forma de retícula ortogonal propio de los suelos llanos, donde la parcelación agrícola anterior ya contenía dichas trazas estructurales.

2.3.4.- Morfologías resultantes de la ocupación de los terrenos llanos de cultivo.

El último de los elementos que generan ocupación del territorio al margen de los núcleos históricos, se basa al igual que estos, en una tendencia constante generada históricamente al margen del turismo y vinculada a la actividad laboral agrícola de la sociedad previa al turismo. Dicha forma de vida, ha añadido un motivo más de demanda de ocupación de suelo de la sociedad que pretende una alternativa a la vida en la ciudad. Por lo general, la bonanza del turismo ha llegado a todas las familias, y son las familias locales, las que han deseado desde antaño conseguir lo que anteriormente solo estaba al alcance los agricultores pudientes, como es una casa en el campo donde cultivar sus propios cultivos. Por tanto, dicha forma de ocupación del territorio es explotada inicialmente por los habitantes de los municipios que con el incremento de su renta debido al turismo, ven la posibilidad de optar a esa segunda residencia. Aquí los elementos estructurales solicitados por los visitantes foráneos no tienen validez. Aquí solo vale lo transmitido por la experiencia, conviviendo históricamente con el territorio, es decir, cuando se pregunta a una persona local cual es la mejor zona para vivir, incluso todo el año, independientemente del municipio, la respuesta es clara y generalmente la misma, que sea una zona llana, que este bien soleada, que este cerca del núcleo urbano, que la tierra sea fértil. Dichos argumentos estructurales, también han generado un atractivo a los que vienen de otros lugares para fijar aquí sus domicilios o sus lugares de veraneo, es decir, se ha generado una demanda superior a la local, aunque nunca en la misma proporción a la generada por los elementos estructurales pertenecientes a los sistemas montañosos y a las playas de arena.

La característica fundamental de la morfología de dichos asentamientos urbanos sobre el territorio es su completa adaptación a la estructura agrícola precedente, lo que supone una estructura generalmente ortogonal más o menos regular, sin trazas directoras, salvo los criterios de disposición de la parcelación agrícola sobre el territorio, con viarios lo mas rectos y cortos posibles hasta alcanzar las vías principales. Es una parcelación que viene de la mano de la austeridad y de la economía de medios, por lo que su resultado es limitado para lo que supone el uso actual de vehículos distintos a los de antaño, siendo este su principal problema, ya que muchas de las viviendas localizadas en dichos suelos suelen aparecer en los márgenes de los caminos impidiendo su ampliación.

La intervención municipal en este tipo de suelo es fundamental, ya que al no responder a actuaciones integradas de gran magnitud, sino a actuaciones unitarias y discontinuas donde el promotor es a su vez comprador, constructor y urbanizador, es la administración la que va dotando de servicios a dichas tramas agrícolas convertidas en suelo urbano, ejecutando infraestructuras y nuevas dotaciones, y obligando a que las nuevas intervenciones se ajusten a unas alineaciones que estarán continuamente en proceso de adaptación a los planes por ir ejecutándose parcela a parcela, siendo estas además discontinuas.

Los dos ejemplos elegidos para representar a esta forma de ocupación del territorio y observar al morfología generada se sitúan en los municipios de Denia y Javea. Se trata de la zona de Las Rotas en Denia y la zona de les Senioles en Javea.

2.3.4.1.- La Rotas. Denia.

La zona de las rotas se corresponden con una ocupación del territorio vinculada a la playa de roca. En su evolución ha mantenido la tipología de viviendas unifamiliares, manteniéndose también los elementos viarios y parcelarios estructurales precedentes a su ocupación.



126 Las Rotas Parcelario histórico. Denia.

Observamos aquí el parcelario agrícola existente y el aspecto que presenta el ámbito en la época de estudio y observamos que no ha variado nada. Es decir, dichas actuaciones se adaptan completamente a los elementos estructurales previos existentes sobre el territorio. Las modificaciones en relación a lo existente se deben a la intervención municipal a través del planeamiento, localizando los vacíos de mayor tamaño e intentando ordenarlos.



124 Las Rotas 1956. Denia.



125 Las Rotas 2015. Denia.

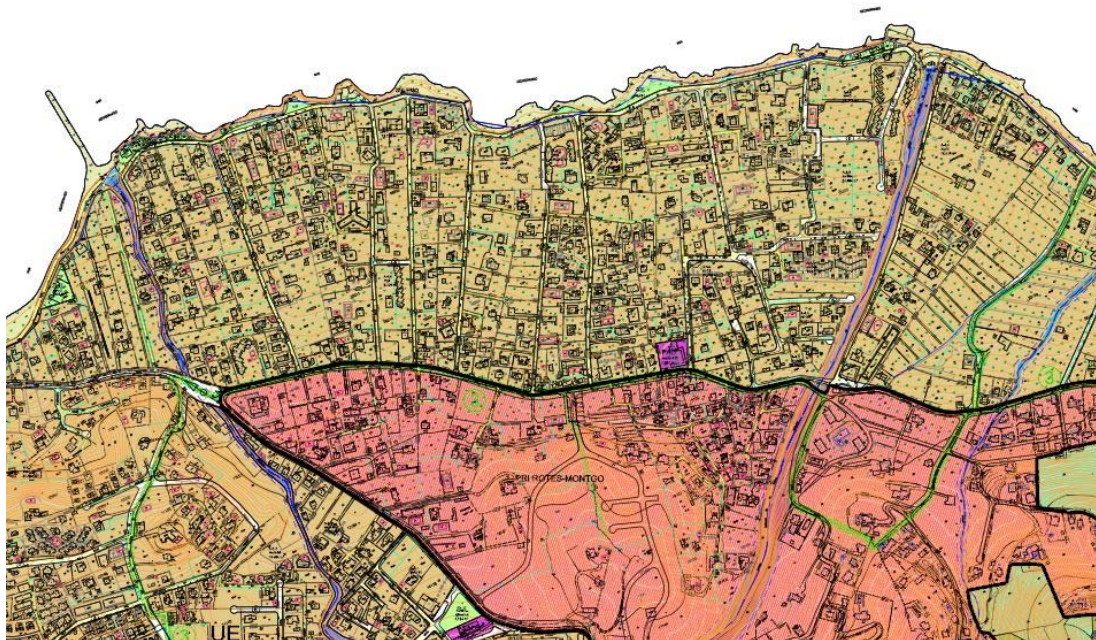
Observamos también la colmatación de la zona respecto a la situación de partida, donde inicialmente ya se observaban más viviendas que en el resto del territorio, tal como se ha manifestado en el apartado correspondiente.

Al margen de la edificación, observamos aquí la estructura de acceso en peine y doble peine comentada, es decir, existen ciertos elementos estructurales comunes a la ocupación de sistemas montañosos.



127 Las Rotas Topogràfico base. Denia.

Se observa que el PGOU ha delimitado un ámbito de Plan de Reforma Interior, para actuar sobre las zonas que aun no han sido densamente ocupadas.



128 Las Rotas PGOU . Denia.

2.3.4.2.- Partida Senioles-Colomer. Jávea

La otra zona que hemos elegido para observar esta dinámica de ocupación del territorio y la morfología resultante que genera, es la zona de les Senioles-Colomer de Jávea, situada al Oeste del núcleo urbano. Es una zona donde antaño fue agrícola por excelencia y donde la densidad de viviendas unifamiliares destinadas a la actividad agrícola quedaba manifiesta en la anterior exposición al respecto. La zona además contaba con un pozo "Pou de Castells" que garantizaba el suministro de agua a los pobladores colindantes.



129 Senioles-Colomer Parcelario histórico. Jávea.

Se observa en este ámbito territorial que la división agrícola siendo regular, presenta menos ortogonalidad que en la anterior zona de Denia estudiada. Esto se debe a que dicha zona de les Senioles presenta un desnivel importante en sentido Sur-oeste, de forma que al llegar a la parte baja, se recupera la ortogonalidad y en las zonas más llanas, tanto en la parte alta como en la baja, es donde aparecen las fincas más grandes. Se manifiesta aquí tal como hemos comprobado en las morfologías de ocupación de sistemas montañosos que las parcelaciones agrícolas se adaptaban al medio físico previo, con lo que confirma la hipótesis de que toda actuación sobre el territorio es el nuevo punto de partida de actuaciones posteriores. En este sentido también cabe observar el viario de la zona completamente orgánico, donde sí que se observa una jerarquía de forma que se pueden diferenciar claramente cuáles son los viales con carácter estructural, coincidentes con los viales más importantes de épocas anteriores.

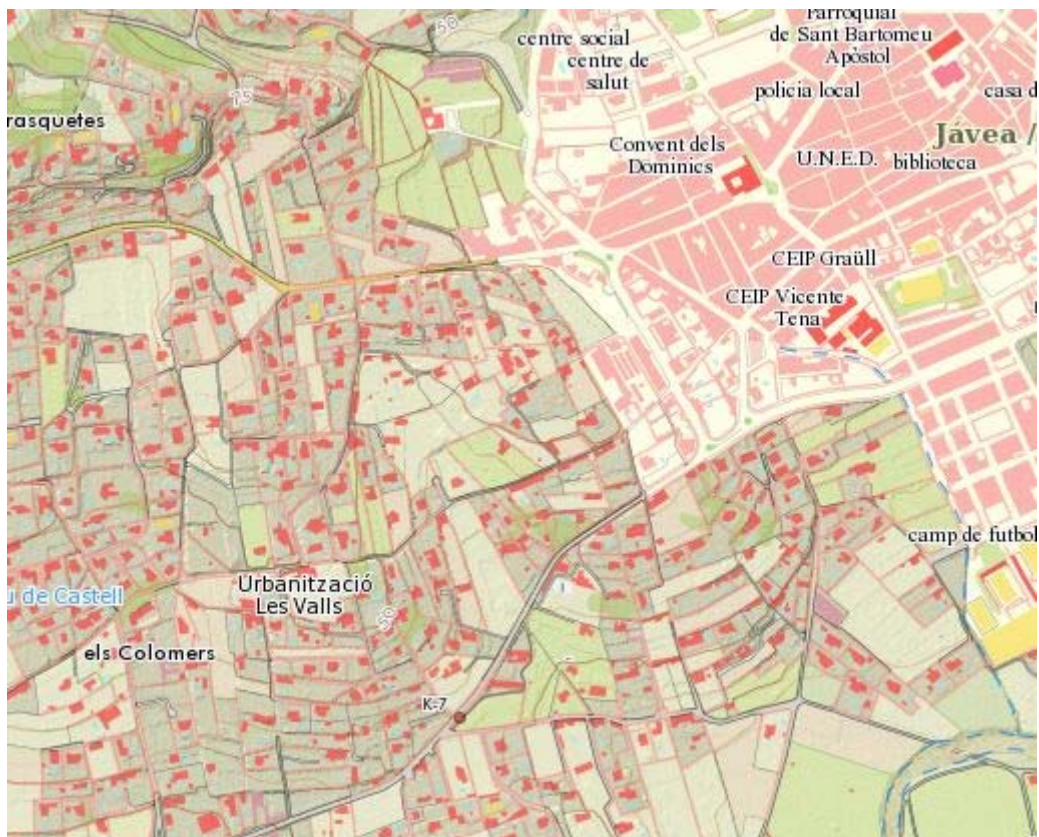


130 Senioles-Colomer 1956. Jávea.



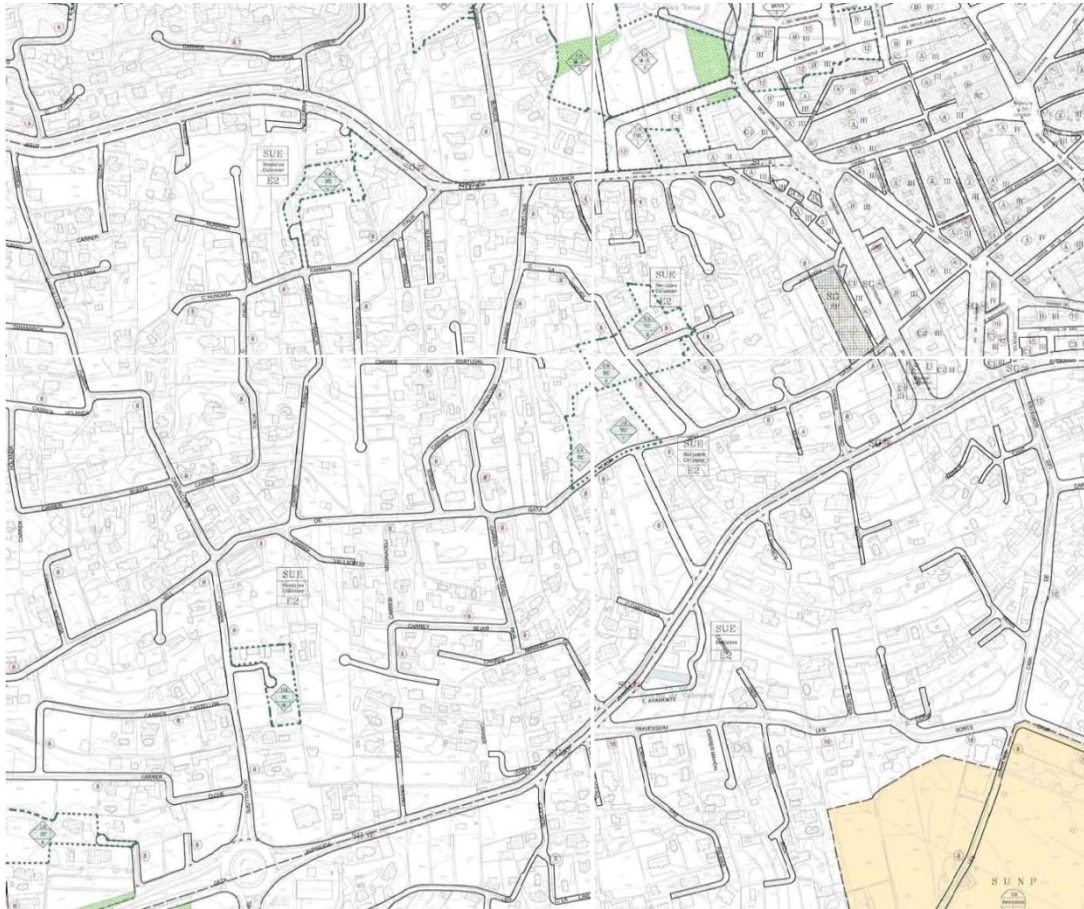
131 Senioles-Colomer 2015. Jávea.

Podemos observar que los viales son exactamente los mismos que los existentes con anterioridad, manteniendo también la misma dimensión que tenían. Se observa también que la zona esta colmatada a fecha de hoy.



132 Senioles-Colmer Topográfico base. Jávea.

El PGOU se limita al igual que en Denia a actuar sobre las pocas zonas pendientes de edificación, con la diferencia que aquí se delimitan Unidades de Ejecución para su programación y desarrollo. A su vez se ha redimensionado la red viaria para que se adapten a la misma las actuaciones tendentes a ampliar o llevar a cabo nuevas construcciones.



133 Senioles-Colomer PGOU . Jávea.

En esta parte del municipio, las tipologías edificatorias son por lo general una evolución de la vivienda agrícola tradicional, es decir, es donde más se asemejan a los modelos agrícolas tradicionales, asimilables a casas patio.

En este tipo de dinámicas de ocupación del territorio, es donde se da antes el paso de primera a segunda residencia. Este hecho está más relacionado con los usuarios de las viviendas, ya que con generaciones posteriores a la que inicialmente construyó la misma y con la llegada de más hijos, se precisa más de una vivienda para cada uno, y habiendo una dentro del núcleo urbano, la segunda se correspondía con la de veraneo, por lo que a cada hijo se le adjudica una vivienda distinta. La cercanía al núcleo urbano, la densidad de ocupación de viviendas durante todo el año que garantiza la seguridad entre vecinos, la necesidad del uso de vehículos para desplazarse diariamente a los puestos de trabajo y la buena comunicación con el resto del territorio son otros de los motivos que provocan dicho cambio de primera en segunda residencia.

2.4.- Influencia del Planeamiento en las dinámicas de ocupación del territorio en las morfologías resultantes.

Una vez conocido en capítulos anteriores el medio físico del territorio del ámbito de estudio, y una vez observadas las dinámicas de ocupación del territorio y su concreción en la ocupación de los sistemas montañosos, en la ocupación de los frentes del litoral, en la ocupación de terrenos llanos de cultivo, y en la ocupación por

extensión de los núcleos urbanos históricos, así como las morfologías derivadas de dichas dinámicas, se pretende conocer en este capítulo, la influencia que ha podido tener el Planeamiento en todo el proceso de ocupación del territorio y si las morfologías resultantes también han sido condicionadas por el mismo.

2.4.1.- Antecedentes históricos.

Como se ha comentado la fecha de inicio del presente trabajo es 1956. En dicha fecha el marco legal existente tiene una base previa que ha condicionado el urbanismo desde 1924, el Estatuto Municipal de Calvo Sotelo y su correspondiente Reglamento de Obras y Servicios, que contiene los instrumentos de planeamiento de Proyectos de Ensanche, Proyectos de Extensión, Plan General de Alineaciones y Proyectos de Reforma Interior, aparte los de urbanización parcial.⁹ La estructuración político-administrativa del régimen surgido de la guerra civil se inicia en el urbanismo con la Ley de Bases de Régimen Local de 1945. Posteriormente se aprueba la Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 1.956, base de los primeros Planes Generales de los municipios integrados en el ámbito de estudio, teniendo en cuenta que su redacción era obligatoria, y que contenían dos aspectos fundamentales del derecho urbanístico, la ordenación de la ciudad y el régimen jurídico del suelo. La técnica de la primera era el zoning, y la del segundo, la limitación al derecho de la propiedad privada, asignando una posibilidad de edificar variable sobre todo el término municipal.

En la zona de estudio se aprueba en 1967 las Normas Complementarias del Planeamiento para las localidades situadas en la Costa Blanca y su zona de influencia, pudiéndose definir más bien como documento normativo de actuaciones urbanísticas indeterminadas que como ordenación de territorio propiamente dicha. Esta ausencia de Planificación física viene a ser cubierta impropiamente por el llamado Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Zona Norte de la Costa Blanca, elaborado a nivel de esquema director comarcal, el cual no llegó a tener entidad propia y vinculante a falta de tramite oficial. Fue concebido como pauta de integración de determinaciones urbanísticas para la redacción posterior de planificaciones a escala municipal. Fue redactado por el Arquitecto D. Gabriel Riesco Fernández, quien también fue adjudicatario del conjunto global de planeamientos generales de los municipios del área de estudio, reforzándose para esa labor con el urbanista D. Pedro A. Morales Domínguez. Este modelo de planificación de ordenación del territorio abarcó 24 Municipios de la Costa Norte de Alicante y permitió comenzar una nueva política urbanística en todo su ámbito territorial, a pesar de que no fue posible la aprobación del Plan Comarcal, por no existir ninguna autoridad con competencias para ello. Se aprobaron 23 de los 24 PGOU, lo que puede considerarse de un éxito rotundo. En el anexo correspondiente se analizarán dichos PGOU de los municipios integrantes del área de estudio.

2.4.2.- Los ciclos del planeamiento.

Al margen de los antecedentes históricos y de la interpretación y evolución del planeamiento hasta nuestros días, cuyos ciclos históricos han quedado tan historiográficamente detallados en el libro de referencia, y tras la observación de los Planes Generales y Normas Subsidiarias analizados de los municipios integrantes del área de estudio, se llega a la conclusión que el planeamiento en dicho ámbito y desde

⁹ PEÑIN IBAÑEZ, Alberto : La Ordenación del Territorio en la Comunidad Valenciana : La Planificación Urbanística. Valencia. Instituto de Estudios de Administración Local. Delegación de Valencia. IEAL, 1983, p. 9 y 78.

la época en que se inicia el presente trabajo tiene tres fases. Dichas fases las denominamos liberalización, contención y protección.

Analizando de forma sucinta la evolución histórica, después de una guerra y un régimen autoritario que aisló a España del resto del mundo, lo que comporta innumerables problemas de todo tipo para la población, aparece el turismo que aporta riqueza tanto a las arcas del estado como a todas las personas en contacto con el mismo. La respuesta es inmediata, dar al turismo todo lo que pida.

En el ámbito de estudio, todos los municipios, desde el año 1.956, hasta nuestros días, todos los municipios han desarrollado tres Planes Generales o Normas Subsidiarias, cada uno correspondiente a una de las fases. La primera familia de PG y NN SS se corresponde con la fase que denominamos “Liberalización”, donde prácticamente todo el territorio está disponible para su ocupación y uso. Esta época se corresponde con la aparición de la Ley Estatal de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1.956, que supone el final del proceso de institucionalización del planeamiento urbanístico español. Es la aceptación final del Planeamiento como base necesaria y fundamental de toda ordenación urbana, cuya figura clave es el PGOU, que contiene los dos aspectos fundamentales del derecho urbanístico: la ordenación de la ciudad cuya técnica utilizada es el zoning, y el régimen jurídico del suelo, limitando el derecho de la propiedad. Dichos Planes Generales aparecen acompañados del Plan Provincial y del Plan Nacional.¹⁰ Tras la imparable ocupación de suelo con un mínimo control por parte de la administración, que se limitaba a hacer las inversiones públicas necesarias para dotar de las infraestructuras generales a las zonas de desarrollo, y con el objetivo de imponer un criterio a todo el proceso por medio del planeamiento, a la vez que de sentar unas bases para una mínima urbanización y gestión de las zonas de actuación, aparece la época de la “Contención”, donde se pretende ordenar pormenorizadamente las zonas del territorio ocupadas de forma inmediata, es decir el Suelo Urbano, y sentar unas bases para la redacción de los Planes Parciales mediante los que se ordenarán de forma pormenorizada las grandes áreas pendientes de desarrollo y gestión y por medio de Planes de Reforma Interior, las anteriores zonas de Suelo Urbano cuyo anterior proceso ha dejado con necesidad de ordenación para evitar su continua degradación. Esta época se corresponde con la aprobación de la Reforma de la Ley Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1.975, que contiene la diversidad de los tipos de planeamiento municipal, la fijación de estándares de planeamiento, la institucionalización de la participación pública, el mayor rigor de los programas de actuación, la delimitación de los sistemas de actuación y la creación de la figura de los Planes Directores Territoriales. A esta fase se corresponden los segundos PG y NNSS de los municipios de estudio. Tras esa segunda fase aun se sigue afectando al territorio, y la gran demanda y ocupación de suelo, salvando las crisis económicas intermedias, han puesto en peligro los elementos estructurales relacionados con el medio ambiente, lo que provoca que llegamos a la fase denominada “Protección”, como la única fórmula entendida por el ser humano para controlar el uso del territorio y limitar al máximo la degradación de este, limitar su acceso al mismo mediante su protección. Esta fase se corresponde con la aparición de los innumerables elementos que inciden en el planeamiento y ordenación urbanística sobre el territorio, donde a los PG y NNSS, se suman los Planes de Acción Territorial o Autonómicos, los Planes Estatales y por último la Normativa Económica, lo que provoca una inestabilidad normativa en continua evolución, que como consecuencia de la misma se observa una tramitación infinita de la tercera familia de PG y NNSS de los municipios que nos ocupan con continuas aprobaciones de los mismos y anulaciones de los tribunales. Se corresponden con toda la reciente

¹⁰ PEÑIN IBAÑEZ, Alberto : La Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana ..., p. 97 y ss..

normativa urbanística desde la LRAU hasta nuestros días. A esta fase corresponden los terceros PG y NN SS redactados sobre los municipios objeto de este estudio.

2.4.2.1.- Fase de liberalización.

La respuesta de la iniciativa privada a los ciclos económicos, es más ágil que la iniciativa pública, promotora del planeamiento como actividad planificadora de estrategias y acciones concretas en el marco de una economía no planificada. Partiendo de esa certeza, con la llegada del turismo quien primero reacciona es la iniciativa privada, otorgando al comprador el producto que solicita allí donde lo solicita. En ese sentido ya se ha observado que los elementos paisajísticos estructurales han generado unas expectativas de ocupación, cuya materialización de forma dispersa y sin control a lo largo del territorio, ha generado la sensación de que se estaba actuando de forma anárquica y sin ningún respeto a la administración y al resto de la población.

Ante esta situación, y con la intención de garantizar el control sobre el territorio aparece la primera familia de PGOU y NN SS sobre los municipios incluidos en el ámbito de estudio. Así tramitan y aprueban su PGOU el municipio de Vergel (1973), Els Poblets (NNSS 1985), Denia (1972), Javea (1965), Benitachell (1972), Teulada (1972), Benisa (1972) y Calpe (1972). Obsérvese que excepto Els Poblets NNSS 1985 y Javea PG 1963, todos los demás municipios tramitan su PG en 1972 y 1973. Este hecho radica en que el redactor de dichos PG era siempre el mismo, el Arquitecto D. Gabriel Riesco Fernández, quien también fue adjudicatario del Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Zona Norte de la Costa Blanca previo, que sirvió de base para la redacción de estos.

Dicho planeamiento responde a una subvención recibida por cada municipio para su redacción. Los documentos tienen la misma estructura de proyecto que se repite en todos los municipios, se constituye por tres volúmenes, el primero que contiene cuatro apartados, un Preámbulo, la Información Urbanística previa del municipio, el tercero que contiene el Resumen, Análisis y Proyecciones, y el cuarto que contiene el plan propuesto, a los que siguen todos los planos. El segundo volumen contiene las Normas Urbanísticas con un cuadro resumen, y el tercer volumen contiene un estudio económico financiero y un plan de etapas.

En todos los PGOUs se justifican con el mismo razonamiento : “La razón fundamental que ha motivado la decisión de redactar el Plan Comarcal, es el extraordinario desarrollo urbanístico habido en los últimos años, en gran parte de los municipios de la zona, como consecuencia de la creciente demanda de alojamiento y servicios producido por el incremento del tráfico turístico. Esta demanda de equipo turístico, que en principio constituye una fuente de ingresos, tanto para la zona como para el país en general, está dando lugar a la creación de importantes aéreas de localización residencial que al no estar realizadas bajo un plan previamente estudiado para el conjunto de la zona, pueden provocar y de hecho ya están provocando, importantes problemas de todo orden, como dispersión de servicios, acumulación excesiva de densidades en pequeñas aéreas, congestión del tráfico, invasión de aéreas que interesa proteger, destrucción de los valores paisajísticos, etc.”

En un resumen muy escueto, dichos PGOU tratan en todo caso de calificar suelo aprovechable para edificar, pero en grandes cantidades, así podemos leer en las propuestas del PG para Calpe : “5.- Descendiendo ya al aspecto físico de la cuestión es decir, a la localización espacial, del desarrollo urbanístico previsto en el ámbito territorial del Municipio de Calpe ya hemos indicado antes que, habida cuenta de su pequeña extensión y su configuración orográfica que permite dominar las vistas sobre

el mar desde casi cualquier punto, todo el territorio reúne inmejorables condiciones para el asentamiento turístico, exceptuando una pequeña parte en el sector Suroeste del Termino que, sin embargo, por su vegetación y altura está muy indicado como reserva forestal de esparcimiento. De lo anterior se deduce que las posibilidades de localización turística son superiores a las previsiones establecidas en el Esquema Director Comarcal, como se verá más adelante, y que habida cuenta del escaso valor agrícola del suelo, potencialmente, **todo el territorio puede considerarse como de interés turístico.**” O en el PGOU de Denia : “1.- En principio, el esquema Director Comarcal trata de evitar la dispersión incontrolada de la actividad urbanística, mediante la delimitación de una faja costera de profundidad variable (2 o 3 km.) en la que, se considera ha de promoverse, principalmente el desarrollo urbanístico futuro, puesto que en ella están localizados los elementos básicos de la atracción turística y el núcleo urbano actual con su centro de servicios. 2.- Faja costera entre la nueva carretera y el mar y una faja al sur de la misma.” Tal como se ha comentado la ejecución de dicha nueva Carretera de Les Marines de 1.974, es la que dinamiza la ocupación de todo el litoral, con autorización como se ha visto del PGOU. El límite para el Ayuntamiento de Denia es : “ ... Sera siempre necesario proteger las zonas de naranjos de gran valor agrícola, mediante la perfecta zonificación y especificación de usos.”

Dichos planes generales también analizaban la situación urbanística de cada municipio, informando de los Planes Parciales y de las actuaciones urbanísticas generales de los mismos. Así para el municipio de Vergel podemos leer que no existe ninguna actuación urbanística en el exterior del núcleo urbano. Habla de planificar dos zonas de actuación a Norte vinculada al mar y a Oeste vinculada al monte de carácter turístico y vincular la zona industrial a la Carretera Nacional que se pretende desviar. Habla de usar la tipología de viviendas unifamiliares en las zonas turísticas. Y en el municipio de Denia se indica que la base de anteriores actuaciones eran unas ordenanzas municipales con las que se habían tramitado 51 Planes de reforma interior o de alineaciones, y donde se informaba además de la existencia en el término municipal de 6 Hoteles, 1.700 Apartamentos (se supone que junto a la playa), 2.500 chalets, bungalows o villas, bastantes de ellas sobre sistemas montañosos y 6 campings, lo que ocupa el 2 % del territorio.

Un análisis de dichos Planeamientos se adjuntan en Anexo aparte.

Indicar por ultimo que la técnica utilizada para cumplir sus objetivos a nivel de planeamiento es el zoning, a nivel de urbanización unas muy generales nociones recogidas en los servicios de urbanización, donde habla de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica y pavimentación en una sola página, careciendo todo el proceso de disciplina urbanística.

Es una fase donde el promotor privado, en la medida que es el artífice de la ocupación del suelo mediante su inversión, tiene inmunidad y puede hacer más o menos lo que se le antoje. A nivel de administración da la sensación que se pretende facilitar al máximo la actividad turística para mantener los niveles de recaudación. En esta fase se incluye la legalización de prácticamente todas las actuaciones ejecutadas hasta el momento.

2.4.2.2.- Fase de contención.

A esta fase corresponden los PGs y NNSS siguientes de los municipios del ámbito. Así Vergel tramita sus NNSS en 1982, Els Poblets revisa sus NNSS en 1.989, Denia elabora un nuevo PGOU en 1985 (entre aprobaciones, modificaciones, anulaciones de los tribunales, planes transitorios y regímenes urbanísticos transitorios, este PGOU

aun hoy no ha podido aprobarse), Javea, revisa su PGOU en 1985, aprobándose en 1990, Benitachell aprueba su PGOU en 1977, se anula en 1981, aprueba sus Normas Subsidiarias en 1.987 y las modifica en 1.988, Teulada aprueba su nuevo PGOU en 1986, Benisa aprueba su nuevo PGOU en 1982 y Calpe aprueba su nuevo PGOU en 1998.

Dicha familia de PGOU son más rigurosos y responden a una normativa Estatal inicialmente y Autonómica también más rigurosa y que ya cuenta con una experiencia en su aplicación, además de contar con la infraestructura administrativa suficiente para revisar y controlar los aspectos incluidos en los mismos. En los municipios de mayor tamaño y población se analizan rigurosamente las actuaciones urbanísticas que se están llevando a cabo, se detectan las necesidades de urbanización, las necesidades dotacionales de dichas actuaciones, las deficiencias de gestión de estas, y se inician una serie de Actuaciones Urbanísticas, que amparadas en la disciplina urbanística y en la potestad municipal para otorgar licencias de obras y Cédulas de Habitabilidad, consiguieron que los promotores acatasen las normas dictadas desde la administración a través de sus Planeamientos. Es una fase en que la administración toma el control de la ocupación del suelo, aunque dicho sea de paso, la masiva ocupación del territorio ya se ha producido.

Coincide con la época de transición democrática y coincide también con el inicio de la participación pública en los trámites administrativos del planeamiento. Se inicia un cambio de visión hacia el interés general de la población. Cabe mencionar que las condiciones del mercado turístico ya se han consolidado generando unos volúmenes de ingresos fijos por medio de impuestos que permite organizar los presupuestos municipales al margen de los ingresos debidos a las licencias de obra y otras transferencias derivadas de la gestión del suelo.

2.4.2.3.- Fase de protección.

El resultado de la actividad turística sobre el ámbito de estudio, con la demanda de suelo que conlleva y su gran productividad, han generado una ocupación masiva de todo el litoral, tanto de la Marina Alta como de la Comunidad Valenciana como del mundo (por decirlo así) civilizado, que ha puesto en peligro la integridad física del medio ambiente y de las estructuras paisajísticas previas que han generado en definitiva la atracción hacia el litoral.

Analizando este aspecto en un plano más general, nos damos cuenta que en todo el mundo ocurre lo mismo, la población está aumentando, las economías emergentes han empezado a contaminar el planeta, las condiciones de vida en la tierra empiezan a verse afectadas por la actividad humana.

La reacción administrativa que en definitiva es el reflejo de la voluntad del pueblo, no se ha hecho esperar. La respuesta a dichas actuaciones nos llega a través de los Planes Estratégicos a todos los niveles (mundiales, internacionales, nacionales y autonómicos). En lo que al urbanismo se refiere, el objetivo principal de la intervención pública en la ciudad es mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, desde el empleo, la residencia, el espacio público, el transporte, los equipamientos, las densidades o los niveles de contaminación. Se pretende limitar al máximo el crecimiento, completando inicialmente los procesos urbanísticos pendientes de colmatación, se pretende la reorganización de los espacios tan aceleradamente ocupados, y se pretende dotar de equipamientos a todas las actuaciones urbanísticas que solo han pretendido aportar suelo residencial principalmente al mercado intentando equilibrar la relación entre espacio público y privado. Garantizar las dotaciones y las infraestructuras básicas a todos los ciudadanos es un fin.

En este sentido entran en el juego con gran fuerza la sostenibilidad, siendo también un fin los criterios de desarrollo sostenible, especialmente los de limitar el usos de los recursos de suelo, agua y energía, de forma que la cuestión medioambiental en las gestión del territorio se toma como base de decisiones urbanísticas. En definitiva la naturaleza, el paisaje, el medio ambiente y la sostenibilidad en general, aparecen tratados con realismo y concreción, entre los objetivos más universales del nuevo urbanismo.¹¹

Todos estos conceptos aparecen reflejados en las nuevas políticas de protección del medio ambiente de la administración, donde para la zona que nos ocupa, como se ha indicado al inicio de este trabajo, se han definido una serie de Parques Naturales y zonas protegidas que se deben de incorporar a los instrumentos de planeamiento, a la vez que todas las políticas territoriales reflejadas en los planes de acción territorial y en la estrategia territorial de la Comunidad Valenciana.

Estos condicionantes de partida son el marco de desarrollo de la última fase de Planes Generales y Normas Subsidiarias redactados sobre los municipios del ámbito de actuación, con la certeza de que al someterse también al criterio de la opinión pública y personal especializado en el proceso de aprobación, y tras la supervisión por los organismos técnicos de las distintas Consellerias para confirmar que se han reflejado los contenidos de los planes supramunicipales, las soluciones propuestas en el planeamiento y ordenación el territorio, estarán adaptadas a los criterios que rigen el urbanismo a fecha de hoy.

A dicha tercera fase de planeamiento pertenecen la modificación de las NNSS de Vergel de 1989, aprobadas en 1993, el PGOU en tramitación de Els Poblets, la revisión del PGOU de Denia pendiente de aprobación (se corresponde con el PGOU de 1985 con su periplo en su tramitación), la revisión del PGOU de Javea iniciada en 2.006, la redacción del PGOU de Benitachell de 2.007 pendiente de aprobación, el nuevo PGOU de Teulada aprobado en el 2.004, el nuevo PGOU de Benisa de 2010 cuya aprobación está pendiente de varios trámites administrativos y el nuevo PGOU de Calpe aprobado en 2.012.

Concluimos este apartado al respecto de cómo ha influido el planeamiento en la evolución de la ocupación del territorio en el litoral de la Comarca de la Marina Alta, considerando que, en la primera fase del planeamiento denominada "Liberalización" se definen pormenorizadamente las redes de infraestructuras primarias de los municipios, sobre todo las viarias, se definen pormenorizadamente los ensanches de los núcleos de población y mediante la técnica de la zonificación se indica para el resto del territorio las zonas susceptibles de ocupación, cuyo desarrollo y ordenación pormenorizada se deja a los Planes Parciales. Esta fase se utiliza también para legalizar todas las actuaciones urbanísticas precedentes. En la segunda fase del planeamiento denominada "Contención" se aporta inicialmente un estudio riguroso de la situación urbanística al inicio del mismo a través de las memorias informativas, y se lleva a cabo una ordenación pormenorizada de todo el territorio diferenciándose las redes de infraestructura principales o primarias (denominadas sistemas generales), de las redes de infraestructuras secundarias, e incluyendo una clasificación de los ámbitos de actuación a los que se les aplica unas ordenanzas determinadas a la tipologías permitidas y unos criterios de desarrollo de sectores. Se avanza en la gestión del territorio y se ordena la incorporación del suelo al mercado sin limitar la superficie clasificada por el planeamiento de la fase anterior, incluso ampliando en

¹¹ PEÑIN IBAÑEZ, Alberto : Urbanismo y Crisis. Hacia un nuevo planeamiento general. Valencia. Ediciones generales de la construcción. 2.006 p. 189 y ss.

grandes porcentaje dicha superficie susceptible de ocupar. La tercera fase del planeamiento denominada "Protección", supone una fase en la que se lleva a cabo la desclasificación del suelo no desarrollado, la implantación de las políticas de protección territorial, del paisaje, de inundabilidad, de protección del suelo agrícola, de protección forestal, a la par que se reflejan todos los parques naturales aparecidos en el ámbito que nos ocupa, como suelos especialmente protegidos. Existe una adecuada política de control administrativa sobre el territorio y sobre los recursos naturales. La ordenación pormenorizada se lleva a la máxima expresión, no dejando nada al azar, y donde los desarrollos sectoriales están perfectamente definidos a través de sus fichas de planeamiento y de gestión y a través de su ordenación de las redes principales desde el planeamiento general. Se ha pasado de un control de la ocupación del territorio por la propiedad privada con una morfología resultante basada en la mínima inversión, a un control de la ocupación del territorio por parte de la administración contando además con la opinión de personas especializadas y de la población, y que sigue generando las mismas morfologías resultantes, debido a que dichas morfologías son el resultado de los elementos estructurales previos existentes en el territorio. Ocupaciones del territorio que a su vez formaran parte de los elementos estructurales que condicionaran actuaciones futuras.

3.- CONCLUSIONES

Aproximacion al medio

En el trabajo realizado la primera cuestión que nos invade es la extrema necesidad de conocer el estado del medio con carácter previo a cualquier actuación sobre el mismo, de cualquier tipo, una vez definido el ambito de estudio. El conocimiento previo del medio es fundamental. Dicho conocimiento debe abarcar tanto aspectos físico-morfológicos, como aspectos antropicos, observando todas las infraestructuras que sostiene. La forma de aproximarse al territorio si es metodica, evitara que dejemos algun aspecto por considerar. El resultado de dicho analisis será la situación de partida.

Del conocimiento del medio sacaremos dos conclusiones importantes, en primer lugar cuales son los elementos estructurales que lo definen, que son invariables y por tanto son generadores de las actuaciones que se lleven a cabo sobre el mismo. Y en segundo lugar cual ha sido la evolución que dichos elementos estructurales han provocado en el medio, teniendo en cuenta que cualquier actuación sobre dicho medio puede constituirse en un nuevo elemento estructural que condicione su evolución.

Centrandonos en el motivo del trabajo que nos ocupa, debemos de definir las fuerzas que han incidido en el medio para alterar la evolución natural del mismo hasta llamar la atención, siendo en nuestro caso el turismo y la evolución que ha provocado en la población sobre todo económica.

Elementos estructurales

Tras conocer el medio y las fuerzas que han incidido sobre el para provocar su evolución, nos queda averiguar las cualidades que dichas fuerzas han encontrado en el medio (entendidas estas cualidades como sus elementos estructurales). Para el caso que nos ocupa las cualidades del medio son : 1º.- Las posiciones en las sierras montañosas con amplias vistas sobre el territorio con el mar como protagonista, que a su vez contengan vistas sobre entornos naturales de enorme belleza junto al mar como los acantilados, vistas sobre islotes, etc., y con los condicionantes de proximidad al mar y altura sobre el nivel del mar como distintivos de calidad. 2º.- Las posiciones junto a las playas sobre todo las de arena. 3º.- Las posiciones en las sierras montañosas con amplias vistas sobre pinares y el resto del territorio (sin que se vea el mar) y con orientación hacia el sol, es decir, hacia el sur. Y 4º.- Los nucleos históricos y su atractivo para fijar las actividades residenciales, laborales, de ocio y administrativas.

Cada uno de esos elementos estructurales, son capaces de generar unas dinamicas de ocupacion del territorio, que están condicionadas por diferentes características taxonómicas, como son sus visuales particulares, su proximidad a los nucleos urbanos y fácil accesibilidad a los medios de transporte, sus condicionantes climaticos y su accesibilidad al medio natural, que provocan una distinta evolución y diferenciación de usuarios.

Dinamicas y morfologías de crecimiento de los sistemas montañosos.

Se observa que ante una actividad agrícola previa, los suelos inicialmente disponibles son los que carecen de actividad, los montes incultos, es decir, los sistemas montañosos. Como regla general, dichas soluciones de ocupacion de suelo se adaptan a la forma física del territorio previamente existente, como consecuencia de lo cual, se puede decir que la estructura organica es propia de la ocupacion de los

sistemas montañosos. Es decir, son dinámicas que provocan su adaptación al medio, se desarrolla con modelos extensivos de baja densidad y gran ocupación de suelo y han evolucionado desde la demanda del comprador a la oferta del vendedor. Evolucionan de forma independiente a los núcleos de población porque su ley motiv es el paisaje y las vistas. No obstante, ante suelos de poca pendiente y ante parcelaciones agrícolas previas, se suelen dar soluciones ortogonales en forma de mallas urbanas.

Las primeras actuaciones de dicha modalidad de ocupación del territorio las llevan a cabo promotores que disponen del suelo o que han adquirido grandes fincas, es decir, las parcelaciones catastrales previas condicionan la aparición de urbanizaciones, ya que para unos mismos condicionantes de partida, las grandes fincas se incorporan antes al mercado. Suelen ser actuaciones de gran magnitud. Las pequeñas actuaciones suelen ser ilegales. Suelen causar un importante impacto al paisaje.

Las características que persiguen los usuarios de dichos suelos son las vistas hacia el mar y sus accidentes singulares costeros, desde posiciones elevadas en las sierras montañosas, con orientación hacia el sol y hacia grandes pinadas, son las ubicaciones más cotizadas por la nueva sociedad que demanda un aspecto lúdico-natural en sus vidas, lo que genera una demanda de suelo y de ocupación de dichas zonas de las sierras montañosas.

Se observa que la relación del relieve y la ocupación del territorio es directa, es decir, que un relieve determinado produce una morfología de ocupación del territorio determinado.

Dinámicas y morfologías de crecimiento de las playas del litoral.

La actividad agrícola previa también libera los suelos de primera línea de la playa por ser los menos productivos.

Existe una gran tendencia de la población a ocupar suelos del litoral, por motivos lúdicos, salida de las ciudades y buscar buenas condiciones climáticas. Dichos suelos por lo general son llanos y han contado con una estructura agrícola previa por lo que fácilmente se adivinan en las mismas soluciones morfológicas basadas en la estructura mallada agrícola previa, propia de las zonas llanas.

La evolución en la dinámica de ocupación del frente del litoral presenta dos variantes dependiendo del tipo de playa. En las playas de roca, se mantiene la ocupación de sus frentes con viviendas unifamiliares aisladas, de forma que dichos frentes cada vez aparecen más consolidados. Por lo general son dinámicas de ocupación que provocan su adaptación al medio, se desarrolla con modelos extensivos de baja densidad y gran ocupación de suelo y sus accesos parten de los viarios existentes y van generando nuevos viales de acceso a partir de un vial principal que discurre paralelo a la costa. Dicho modelo de ocupación se asemeja a un modelo en forma de peine, de forma que desde el vial principal se accede en descenso hacia el mar. La evolución supone ir rellenando el espacio definido entre los viales de acceso al mar.

La otra variante se corresponde con las playas de arena y de cantos rodados. Son playas más aptas para el baño de personas de todas las edades. En dicho tipo de playa la demanda es continua y creciente, lo que ha provocado la intervención del planeamiento, aumentando las densidades de los suelos para permitir mayores densidades de población en dichas playas de arena.

En esta variante, las actuaciones administrativas están encaminadas a facilitar los accesos a las mismas , lo que han acelerado el proceso de ocupacion.

Debido a la gran demanda existente, se observa que las tipologías de mayor densidad, se sitúan junto a las playas de arena y de cantos rodados.

La morfología mas habitual de las soluciones que nos encontramos en las playas de arena, es la morfología en reticula. Las condiciones de partida se corresponden con el parcelario agrícola previo. Dicho parcelario se caracteriza por pequeñas parcelas perpendiculares al mar de pequeño tamaño, donde periódicamente aparece una parcela de mayor tamaño. Otras de las características que también define este modelo de ocupacion del suelo es la aparición de un vial principal paralelo al mar, que define la zona a ocupar por la cuadrícula entre la carretera y el mar. Los viales de acceso al mar son en fondo de saco.

La tendencia en este tipo de playa es evolucionar a modelos de alta o muy alta densidad para alojar el mayor numero posible de habitantes.

Dinamicas y morfologías de crecimiento de los nucleos históricos.

De las cualidades o elementos estructurales del territorio capaces de generar dinamicas de ocupacion, los nucleos históricos son ajenos al mismo, se dan en cualquier territorio, y son sus características taxonómicas las que los diferencian.

Las morfologías resultantes del encuentro sobre el territorio de las dinamicas analizadas, son una consecuencia de las estructuras básicas de este, constituyéndose en las trazas generadoras de aquellas.

Las dinamicas de crecimiento de los nucleos históricos están relacionadas inicialmente con las características que diferencian a los mismos, como es el caso de municipios donde existen recintos amurallados, o municipios con puerto pesquero vinculado al casco histórico, o municipios colindantes a elementos naturales en forma de accidentes geográficos o en forma de estructuras supramunicipales. Dichas características generan diferentes modelos de crecimiento.

Un modelo basado en los ensanches que se producen con el derribo de las murallas y la ocupacion de esos vacios por viales que en forma de anillo definen la primera corona de ensanche alrededor de los nucleos históricos, coronas estas que se iran ocupando por edificación residencial, industrial y dotaciones, estas en menor grado. Dichos vacios internos se rellenan con tramas ortogonales a las murallas derribadas.

El segundo modelo de crecimiento, supone la definición de unas radiales que unen los nucleos históricos con los nucleos residenciales de los puertos, que generaran una disciplina de ocupacion del territorio y ensanche de la ciudad mediante la ejecución de edificaciones entorno a dichas radiales para su definición y consolidación. Supone el crecimiento por enlace. Dichas radiales son generadoras de tramas ortogonales a las mismas que generan una morfología de ensanche.

Y un tercer modelo de crecimiento que consiste en un modelo lineal de crecimiento, apoyado en un eje como es una carretera, una via de tren o un rio. Se producen un crecimiento en extensión a lo largo de la via que lo genera, y aparecen viarios secundarios ortogonales a la misma. Este modelo de crecimiento evoluciona hacia modelos concéntricos en el area de estudio, ya que existe una tendencia por desplazar a las afueras las vías principales de circulación, constituyéndose en un primer anillo

concéntrico al centro histórico que definirá una primera corona entre el centro y el anillo que se constituirá en el siguiente ensanche de la ciudad.

Al primero de los casos pertenecen los núcleos históricos de los municipios de Denia, Javea, Benitachell, Teulada, Benisa y Calpe. Al segundo de los casos pertenecen los núcleos históricos de los municipios de Denia, Javea y Calpe. Y al tercero de los casos pertenecen los núcleos históricos de los municipios de Vergel, Els Pobletes y Benisa. Observamos pues que en un mismo núcleo histórico se pueden dar varias dinámicas de crecimiento.

Las morfologías que generan esas dinámicas de crecimiento de los núcleos históricos, generalmente son regulares, ya que los perímetros de los núcleos urbanos que nos ocupan, tienen pocos condicionantes de partida.

En la expansión de los núcleos urbanos, se produce un desplazamiento previo de las industrias fuera de la ciudad, por estar ocupando la periferia objeto de ensanche. De igual forma se actúa con las infraestructuras de transporte como el ferrocarril, transformando las estaciones anteriores en elementos dotacionales. Dichos vacíos son ocupados por usos residenciales.

Existe una modalidad de crecimiento ajena a la forma de núcleo urbano, es el crecimiento provocado por la administración, de forma que con una inversión previa en el perímetro en forma de barrios residenciales o centros comerciales o terciarios, se produce una tendencia natural hacia dichas inversiones públicas. Es un mecanismo eficaz para completar tejidos periurbanos.

Dinámicas y morfologías de crecimiento de suelos de cultivo agrícola.

El último de los elementos que generan ocupación del territorio al margen de los núcleos históricos, se basa al igual que estos, en una tendencia constante generada históricamente al margen del turismo y vinculada a la actividad laboral agrícola de la sociedad previa al turismo, se trata del proceso de colonización de dicha estructura agraria mediante las viviendas vinculadas a la actividad agrícola.

La característica fundamental de la morfología de dichos asentamientos urbanos sobre el territorio es su completa adaptación a la estructura agrícola precedente, lo que supone una estructura generalmente ortogonal más o menos regular, sin trazas directoras, salvo los criterios de disposición de la parcelación agrícola sobre el territorio, con viarios lo más rectos y cortos posibles hasta alcanzar las vías principales. Es una parcelación que viene de la mano de la austeridad y de la economía de medios, por lo que su resultado es limitado para lo que supone el uso actual de vehículos distintos a los de antaño, siendo este su principal problema, ya que muchas de las viviendas localizadas en dichos suelos suelen aparecer en los márgenes de los caminos impidiendo su ampliación.

La influencia del planeamiento.

Observamos en el ámbito de estudio tres fases del planeamiento: La primera fase denominada "Liberalización" donde se definen pormenorizadamente las redes de infraestructuras primarias de los municipios, sobre todo las viarias, se definen pormenorizadamente los ensanches de los núcleos de población y mediante la técnica de la zonificación se indica para el resto del territorio las zonas susceptibles de ocupación, cuyo desarrollo y ordenación pormenorizada se deja a los Planes Parciales. Esta fase se utiliza también para legalizar todas las actuaciones

urbanísticas precedentes. En la segunda fase del planeamiento denominada "Contención" se aporta inicialmente un estudio riguroso de la situación urbanística al inicio del mismo a través de las memorias informativas, y se lleva a cabo una ordenación pormenorizada de todo el territorio diferenciándose las redes de infraestructura principales o primarias (denominadas sistemas generales), de las redes de infraestructuras secundarias, e incluyendo una clasificación de los ámbitos de actuación a los que se les aplica unas ordenanzas determinadas a la tipologías permitidas y unos criterios de desarrollo de sectores. Se avanza en la gestión del territorio y se ordena la incorporación del suelo al mercado sin limitar la superficie clasificada por el planeamiento de la fase anterior, incluso ampliando en grandes porcentaje dicha superficie susceptible de ocupar. La tercera fase del planeamiento denominada "Protección", supone una fase en la que se lleva a cabo la desclasificación del suelo no desarrollado, la implantación de las políticas de protección territorial, del paisaje, de inundabilidad, de protección del suelo agrícola, de protección forestal, a la par que se reflejan todos los parques naturales aparecidos en el ámbito que nos ocupa, como suelos especialmente protegidos. Existe una adecuada política de control administrativa sobre el territorio y sobre los recursos naturales. La ordenación pormenorizada se lleva a la máxima expresión, no dejando nada al hacer, y donde los desarrollos sectoriales están perfectamente definidos a través de sus fichas de planeamiento y de gestión y a través de su ordenación de las redes principales desde el planeamiento general. Se ha pasado de un control de la ocupación del territorio por la propiedad privada con una morfología resultante basada en la mínima inversión, a un control de la ocupación del territorio por parte de la administración contando además con la opinión de personas especializadas y de la población, y que sigue generando las mismas morfologías resultantes, debido a que dichas morfologías son el resultado de los elementos estructurales previos existentes en el territorio. Ocupaciones del territorio que a su vez formaran parte de los elementos estructurales que condicionaran actuaciones futuras.

4.- BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

Planeamiento

Benisa

Plan General 1972.

Plan General 1982.

Plan General 2010. Pendiente de aprobación.

Benitachell

Plan General 1972.

Plan General 1977 suspendido.

Normas Subsidiarias 1987. Modificación 1988.

Plan General. En tramitación.

Calpe

Plan General 1972.

Plan General 1998.

Plan General 2012.

Denia

Plan General 1972.

Plan General 1985 suspendido.

Revisión Plan General. En tramitación.

Els Poblets

Normas Subsidiarias 1985.

Revisión Normas Subsidiarias 1989.

Plan General en tramitación.

Jávea

Plan General 1963.

Plan General 1985. Aprobación 1990.

Revisión Plan General. En tramitación.

Teulada

Plan General 1972.

Plan General 1986.

Plan General 2006.

Vergel

Plan General 1973.

Normas Subsidiarias 1982.

Modificación Normas Subsidiarias 1989. Aprobación 1993.

Planimetría

Series de planos de los años 1938, 1955, 1989 y 2007 del Instituto Geográfico Nacional.

Cartografía digitalizada actual de los municipios de El Vergel, Els Poblets, Denia, Jávea, Benitachell, Teulada, Benisa y Calpe.

Documentación visual y escrita

Fotos aéreas del año 2015 desde Google Earth y desde Goolzoom.

Fotos aéreas antiguas de los distintos municipios que componen el ámbito facilitadas por los Ayuntamientos correspondientes.

Documentación histórica existente en los distintos Ayuntamientos que componen el ámbito de estudio.

Documentación histórica existente en la Fundación “ CIRNE “ de Javea (Alicante).

Documentación de la Diputación Provincial de Alicante.

Instituto Cartográfico Valenciano. Ejército del Aire, Centro Cartográfico y fotográfico del Ejército (CECAF)-Vuelo Americano de 1.956 de la Comunidad Valenciana.

http://www.vialibre-ffe.com/pdf/10831_pdf_08.pdf El tren en Denia.

Documentación facilitada por COACV demarcación Alicante.

Bibliografía

- AA. VV. : Modelos Territoriales Sostenibles en Espacios Litorales Mediterráneos. Generalitat Valenciana. Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial y Dirección General de Obras Públicas. 2.002.
- AA. VV. : Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Territorio y Vivienda, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial. 2.006.
- CALVO PUIG, Javier : Documentos para la historia de Denia en el siglo XIX. Oliva, 2.006. p. .
- DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel : Las formas de crecimiento urbano. Reimpresión Marzo 2006. Barcelona. Edicions UPC. 1997.
- GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia. Valencia. Servicio de publicaciones UPV. 1996.
- PEÑIN IBAÑEZ, Alberto : La Ordenación del Territorio en la Comunidad Valenciana : La Planificación Urbanística. Valencia. Instituto de Estudios de Administración Local. Delegación de Valencia. IEAL, 1983.
- PEÑIN IBAÑEZ, Alberto : Urbanismo y Crisis. Hacia un nuevo planeamiento general. Valencia. Ediciones generales de la construcción. 2.006.
- PÉREZ IGUALADA, Javier : Elementos del Proyecto Urbano. Valencia. Editorial UPV. 2010.

5.- ANEXOS

5.1.- ANEXO 1.- Clasificación de morfologías de ocupación del territorio consultadas.

5.1.1.- Morfologías descritas por el geógrafo Diego López Olivares.

Podemos observar hasta la fecha en este litoral dinámicas de ocupación del territorio similares a las observadas en el resto del Litoral de la Comunidad Valenciana, como las descritas por el geógrafo Diego López Olivares, donde a partir del análisis de los tres subsistemas físico-natural, socio-económico y urbanístico, observa que han generado tres modelos de desarrollo urbanístico ligados a la actividad turística. El modelo intensivo que ha tenido su origen entorno al recurso básico de las playas de arena fina, en municipios con escasa población de derecho cuya economía reside en el sector primario durante la etapa de despegue del turismo masivo viendo en el proceso urbanístico la principal vía de desarrollo económico inmediato. El modelo extensivo que tiene lugar en municipios cuyas playas suelen ser de cantos rodados y gravas unido a una diversificación de la economía local, que ven al turismo como un complemento económico y no como un monocultivo. En este modelo también se incluyen municipios que pese a disponer de playas de arena fina, no han dispuesto de instrumentos de planeamiento propio en los inicios del turismo masivo. Y por último el modelo de carácter incipiente, donde coincide la lejanía de la costa del núcleo urbano con el predominio de la economía agrícola y donde además, la ordenación de la costa no se ha acometido hasta la década de los ochenta.

- a) Modelo Intensivo ligado al subsistema físico-natural
- b) Modelo Extensivo ligado al subsistema socio-económico
- c) Modelo de Carácter Incipiente ligado al subsistema urbanístico.

5.1.2.- Morfologías descritas por D. Manuel de Sola Morales.

También podemos observar en la actualidad en el litoral de la Marina Alta, dinámicas de ocupación del territorio similares a las observadas en el resto del Litoral del Mediterráneo, como las descritas por D. Manuel de Sola Morales para el ámbito de Cataluña, donde identifica los siguientes modelos y tipos de crecimiento y ocupación del territorio, los ensanches, las urbanizaciones marginales, los polígonos de vivienda, la edificación suburbana y la ciudad jardín. Dichos modelos son el resultado de la reflexión sobre las causas, las relaciones espaciales y los tipos morfológicos que lleva implícitos el crecimiento residencial de una ciudad, según un modelo de construcción de la ciudad basado en la automatización de la variable tiempo de urbanización frente a la parcelación y a la edificación. D. Manuel de Sola Morales, define las causas del crecimiento urbano como las inmigraciones demográficas debido a los desequilibrios regionales, como la industrialización y como las ideas formales de iniciativa en lo económico, y específico local en lo geográfico, y como los cambios en la política urbanística de la administración.

1º.- Según relación Morfología-Localización

- a) Ensanche
- b) Colonización planeada
- c) Parcelación agrícola
- d) Parcelación rural grande
- e) Ordenaciones urbanas apoyadas sobre eje montaña-mar
- f) Grades piezas industriales apoyadas en el borde o final de los caminos rurales.

- g) Parcelación industrial organizada a partir de apertura de vías o directrices que urbanizan nuevos suelos.
- h) Ordenaciones marginales.
- i) Ordenación sub-cerda.

2º.- Según proceso Tipologico-Morfología.

- a) Casco antiguo
- b) Edificaciones industriales apoyadas en caminos rurales
- c) Parcelaciones rurales y consolidadas por la edificación
- d) Parcelaciones rurales edificadas respetando las alineaciones Cerda
- e) Parcelación y edificación urbana Cerda. Uso variable.
- f) Parcelación y tipología de edificación nueva como resultado de remodelación de vías.
- g) Parcelación y ordenación tipo barracas.
- h) Parcelación y urbanización marginal.
- i) Ordenación de supermanzanas Cerda.

3º.- Según tipologías descriptivas de crecimiento urbano.

- a) Las tipologías urbanas históricas.
 - Estudio de la ciudad por partes o paquetes y su relación con las formas de gestión.
- b) Las limitaciones del enfoque funcionalista. Ciudad por usos.
 - Comerciales
 - Administrativas
 - Militares
 - Universitarias
 - Deportivas
 - Turísticas
 - Industriales
- c) Las limitaciones del enfoque morfologico
 - Topografía :
 - En ladera
 - De puente
 - De litoral
 - De montaña
 - De cruce
 - De puerto
 - Morfología del plano :
 - Cuadrícula
 - Radial
 - Lineal
 - Concéntrica
 - Policéntrica
 - Análisis de las redes :
 - Ejes
 - Mallas
 - Nudos
 - Jerarquías
 - Superficies
- d) Limitaciones de la visión historicistas
 - Antigua
 - Romana
 - Medieval
 - Renacentista
 - Industrial

4º.- Según tipologías estructurales de crecimiento.

- a) Ensanche
- b) Crecimiento suburbano
- c) Polígono
- d) Ciudad Jardín
- e) Procesos no reconocidos por el planeamiento
 - Barraca
 - Invasión
 - Procesos marginales de urbanización

5º.- Según estructura espacial de crecimiento.

- a) Relaciones entre usos
- b) Relaciones de accesibilidad.
 - De puerta
 - De cruce
 - De centralidad
 - De malla.

5.1.3.- Morfologías descritas en el Reglamento de Zonas de la Comunidad Valenciana y elementos característicos

1º.- Parámetros urbanísticos relativos a la manzana y vial.

- a) Alineación de vial
- b) Ancho de vial en un punto
- c) Manzana
- d) Patio de manzana
- e) Línea de rasante
- f) Cota de rasante

2º.- Parámetros urbanísticos relativos a la parcela.

- a) Parcela
- b) Parcela edificable
- c) Solar
- d) Lindes de parcela
- e) Linde frontal de parcela
- f) Cerramientos de parcela
- g) Parcela mínima
- h) Frente de parcela
- i) Circulo inscrito
- j) Angulo medianero.

3º.- Parámetros relativos a la posición de la edificación en la parcela

- a) Alineación de la edificación
- b) Alineaciones de la edificación en planta baja
- c) Alineación de la edificación en plantas de pisos
- d) Alineaciones de volumen
- e) Distancia a linde
- f) Retranqueo de la edificación
- g) Profundidad edificable
- h) Separación entre edificaciones.

4º.- Parámetros urbanísticos relativos a la intensidad de la edificación.

- a) Superficie ocupada
- b) Coeficiente de ocupación
- c) Superficie libre
- d) Superficie construida por planta
- e) Superficie construida total
- f) Superficie útil
- g) Volumen construido
- h) Edificabilidad
- i) Coeficiente de edificabilidad neta
- j) Coeficiente de edificabilidad bruta

5º.- Parámetros urbanísticos relativos al volumen y forma de los edificios

- a) Altura reguladora
- b) Altura total
- c) Número de plantas
- d) Medianera
- e) Planta baja
- f) Planta piso
- g) Planta ático
- h) Aprovechamiento bajo cubierta
- i) Entreplanta
- j) Sótano
- k) Semisótano
- l) Soportal
- m) Pasaje
- n) Altura de planta
- o) Altura libre de planta
- p) Cuerpos volados
- q) Elementos salientes
- r) Edificaciones auxiliares
- s) Elementos técnicos de las instalaciones
- t) Patios de luces y ventilación

6º.- Sistemas de ordenación

- a) Alineación de calle
- b) Edificación aislada
- c) Definición volumétrica

7º.- Tipologías edificatorias

- a) Manzana compacta
- b) Manzana cerrada
- c) Bloque exento
- d) Bloque adosado
- e) Volumen específico
- f) Volumen contenedor.

8º.- Usos globales

- a) Uso residencial

- b) Uso industrial
- c) Uso terciario

9º.- Zonas de ordenación urbanística.

- a) Residencial Manzana Compacta
- b) Residencial Manzana Cerrada
- c) Residencial Unitario Bloque Exento
- d) Residencial Múltiple Bloque Exento
- e) Residencial Unitario Bloque Adosado
- f) Residencial Múltiple Bloque Adosado
- g) Residencial Múltiple Volumen Especifico
- h) Residencial Múltiple Volumen Contenedor
- i) Industrial / Terciario Manzana Compacta
- j) Industrial / Terciario Bloque Exento
- k) Industrial / Terciario Bloque Adosado
- l) Terciario Volumen Especifico
- m) Terciario Volumen Contenedor

10º.- Zonas de ordenación desarrolladas

- a) Núcleo Histórico
- b) Ampliación de Casco
- c) Ensanche
- d) Edificación Abierta
- e) Viviendas Aisladas
- f) Viviendas Adosadas
- g) Industrial en Manzana
- h) Industrial Aislada

5.1.4.- Morfologías descritas en los Elementos del Proyecto Urbano de D. Javier Pérez Igualada.

Ciudad foro

Ciudad acrópolis.

Ciudad como agregado de partes. Zonificación. Ciudad jardín. Siedlungen.

Ciudad horizontal

Unidad vecinal (Radburn)

New towns.

Unidad vecinal centralizada.

Desarrollo lineal apoyado en una vía de comunicación.

New towns 1ª, 2ª y 3ª generación : Bajas densidades y generosa provisión de zonas verdes daba lugar a elevados costes de infraestructuras, y genera falta de variedad visual y de animación.

New towns 2ª y 3ª generación

5.1.5.- Morfologías descritas en el PAT del Litoral.

Según el PAT del Litoral, los cinco grandes tipos básicos de asentamientos urbanos sobre el litoral valenciano, y los municipios litorales de la comarca de la Marina Alta objeto de estudio asociados a ellos son :

Asentamientos asociados a un puerto. (Denia, Javea y Calpe)

Asentamientos costeros sin función portuaria.

Asentamientos interiores con desarrollo significativo del grao litoral.

Asentamiento interior con expansión hacia el litoral e integrado con este.
Asentamientos interiores con casco diferenciado del desarrollo costero. (Benitachell, Teulada y Benisa)

5.2.- Anexo 2.- Fichas características de cada municipio y evolución demográfica

5.2.1.- Vergel

Descripción física

El Vergel es un pequeño municipio de 8,16 km² y una población de 4.899 habitantes, lo que supone una densidad de 600,37 hab./Km².

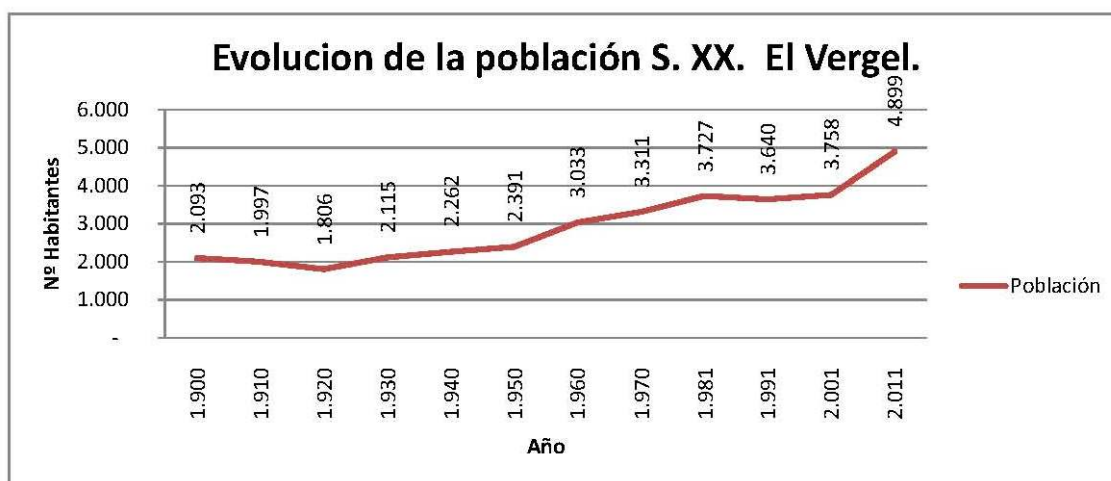
Descripción orográfica

El Vergel se enclava en el delta del río Girona limitando al oeste con la montaña de Segaria. El paisaje queda pues dominado por la Unidad de Paisaje UPR10.46 La Vall del Riu Girona i Plana de Dénia.

Sistema de ciudades

El pueblo de El Vergel se engloba dentro del sistema de ciudades de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, bajo el epígrafe nueva polaridad.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.2.- Els Poblets

Descripción física

Els Poblets es el municipio más pequeño de la comarca con tal sólo 3,62 km² y resultado de la unión de los núcleos de Setla-Mirarrosa y Mirafior. Tiene una población de 3.394 habitantes. La densidad resultante es la más segunda más alta de la comarca, 937,57 hab./Km².

Descripción orográfica

Els Poblets se sitúa en el delta del río Girona limitando al oeste con la montaña de Segaria. El paisaje queda pues dominado por la Unidad de Paisaje UPR10.46 La Vall del Riu Girona i Plana de Dénia.

Sistema de ciudades

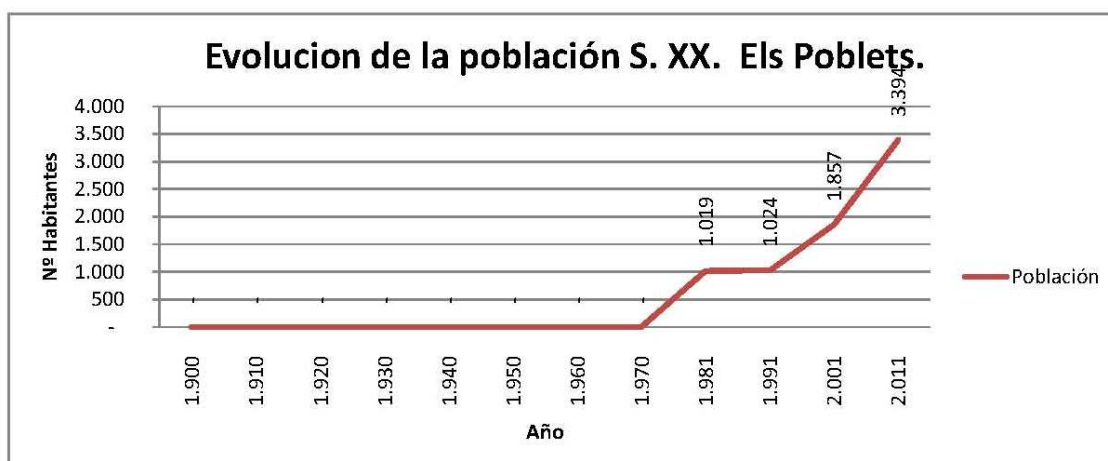
Els Poblets aparece, dentro del sistema de ciudades de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, como municipio de nueva polaridad

Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

Cómo la mayor parte de los municipios de la comarca su economía históricamente agraria se ha transformado paulatinamente en una economía basada en el sector servicios y orientado hacia el turismo.

Els Poblets es un pueblo básicamente de servicios turísticos con pequeñas explotaciones dedicadas al cultivo de cítricos en su mayor parte. El turismo tiene cada vez mayor peso en la economía municipal debido al creciente empuje de las urbanizaciones que se han desarrollado en la zona costera.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.3.- Dénia

Descripción física

El municipio de Dénia es la capital de la Comarca de la Marina Alta.

Tiene una extensión de 66,19 km², es decir, el tercer mayor municipio de la Comarca.

Tiene una población actual de 44.726.- habitantes, lo que supone una densidad de 675,20 hab./Km².

Tiene una longitud de 20 km. de costa, siendo el segundo mayor municipio en longitud de costa de la comarca, destacando su gran longitud de playas de arena en la zona de la Marina al Oeste del municipio, la presencia de importantes playas de rocas y la presencia de acantilados de poco porte, al Este del municipio.

Cuenta con el mayor y más importante puerto comercial, deportivo y pesquero de la provincia tras el de Alicante.

Descripción orográfica

El paisaje que nos encontramos en el municipio de Dénia, donde se ubica parte del Parque Natural del Montgo y de la reserva marina del Cabo de San Antonio, se constituye por las Unidades de Paisaje denominadas UPR 07 – 46 Valle del rio Girona y planicie de Denia, y UPR 12 – 76 El Montgo y el Cabo de San Antonio. Dichas Unidades de Paisaje forman parte de las Planicies o llanuras aluviales litorales agrícolas de regadío de Valencia y Alicante, de los Valles agrícolas y sierras forestales alicantinos, y de los altos y planicies rurales y urbanas del litoral alicantino.

Contiene suelos de una elevada capacidad de uso agrícola.

Por tanto el municipio de Denia linda al Oeste con la Marjal de Pegó-Oliva con abundante presencia de agua tanto en superficie como en el subsuelo, linda al Sur con el Parque Natural del Montgo con sus barrancos y valles característicos de este sistema montañoso, y linda por el Este con la reserva marina del Cabo de San Antonio, con sus acantilados y fondos marinos de gran calidad.

Sistema de ciudades

La ciudad de Denia se corresponde, dentro del sistema de ciudades de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, con el sistema de ciudades medias, siendo un centro de polaridad principal, es decir, la que recibe varios equipamientos supramunicipales. En concreto se enclava dentro de las ciudades comprendidas entre los 20.000 y los 50.000 habitantes.

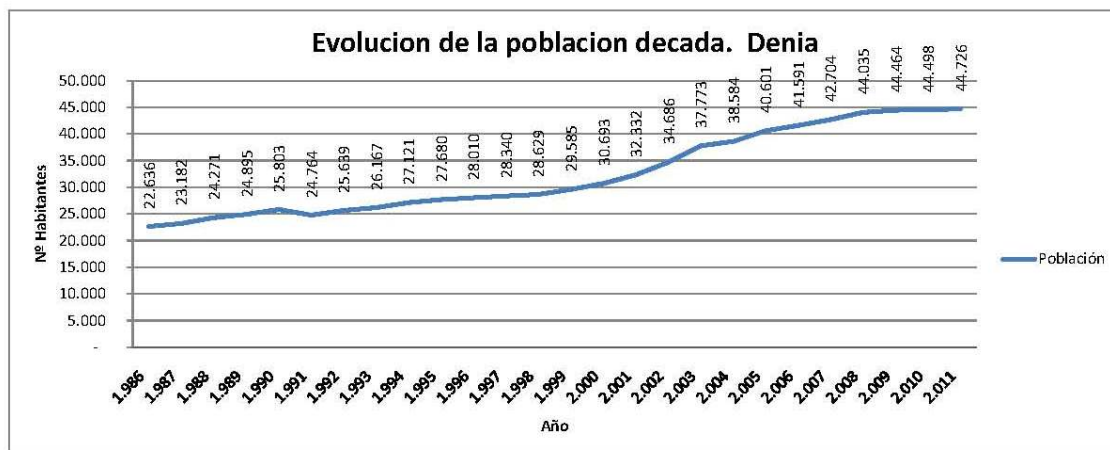
Responde a la tipología de ciudad puerto, es decir, asentamientos urbanos asociados a un puerto.

Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

El municipio de Denia tenía una actividad eminentemente agrícola a principios del siglo pasado. Dicha actividad agrícola estaba caracterizada por cultivos de regadío del tipo hortalizas al Oeste del municipio debido a la abundante presencia de agua. Con el aumento del precio de los cítricos, hubo una transformación del cultivo de regadío al cultivo de árboles frutales tipo cítricos. Una de las características más significativas de este tipo de cultivo era la parcelación agrícola que ocupaban, dominando las parcelas de grandes superficies tal como observamos en el plano adjunto.

Evolución demográfica





Últimas décadas

5.2.4.- Jávea

Descripción física

Tiene una extensión de 68,59 km², siendo el segundo municipio en extensión de la comarca.

Tiene una población actual de 32.469 habitantes, lo que supone una densidad de 473,38 hab./Km².

Tiene una longitud de 21 km. de costa, siendo el primer municipio en longitud de costa de la comarca fundamentalmente de grava o de roca. Al Sur del municipio predominan los acantilados.

Cuenta con puerto deportivo y pesquero.

Descripción orográfica

El paisaje que nos encontramos en el municipio de Jávea, donde se ubica parte del Parque Natural del Montgó y de la reserva marina del Cabo de San Antonio, se constituye por las Unidades de Paisaje UPR 12 – 78 El Montgó y el Cabo de San Antonio, la UPR 12-79 la Plana de Xàbia, la UPR 12-80 de la Sierra del Cap de la Nao y por la UPR 15-100 de les Illes de la Comunitat Valenciana. Dichas Unidades de Paisaje forman parte de las Planicies o llanuras aluviales litorales agrícolas de regadío de Valencia y Alicante, de los Valles agrícolas y sierras forestales alicantinos, y de los altos y planicies rurales y urbanas del litoral alicantino.

Contiene suelos de una elevada capacidad de uso agrícola.

Los límites geográficos son el Macizo del Montgó y la Plana de Sant Antoni, al Norte, las estribaciones del Puig de la Llorença de Benitachell y el Tossal Gros, así como los acantilados del Cabo de la Nao y varias calas. Ambos promontorios enmarcan la bahía de Xàbia, que es la apertura al mar del amplio valle del río Gorgos. Al este se encuentra la reserva marina del Cabo de San Antonio, con sus acantilados y fondos marinos de gran calidad.

Sistema de ciudades

La ciudad de Jávea se corresponde, dentro del sistema de ciudades de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, con el sistema de ciudades medias asignándole un papel complementario a la capital de la comarca.

Responde a la tipología de ciudad puerto, es decir, asentamientos urbanos asociados a un puerto.

Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

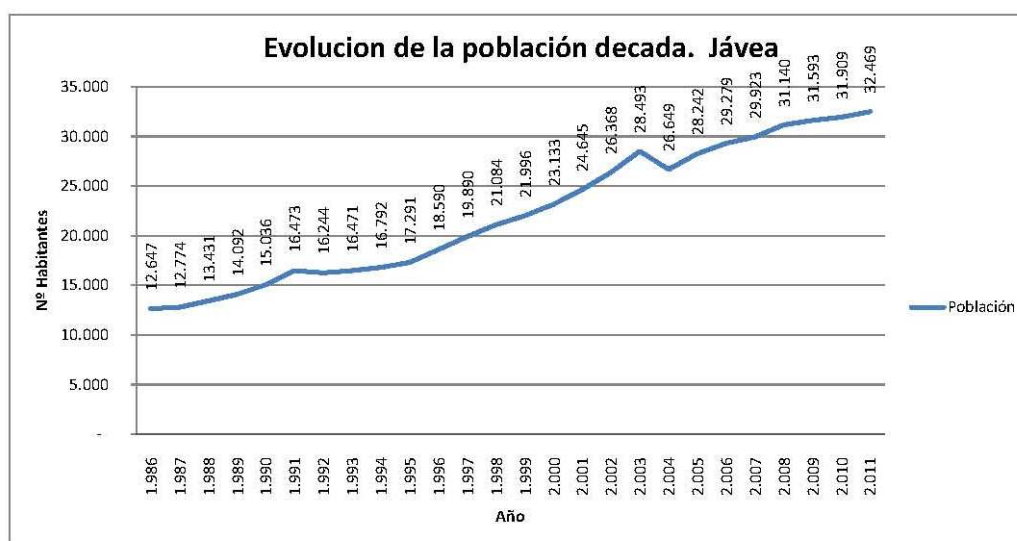
El municipio de Jávea tenía una actividad eminentemente agrícola a principios del siglo pasado basada, fundamentalmente, en la explotación de viñales y la elaboración de las pasas.

Casi hasta el último cuarto del siglo XX, la agricultura ocupaba además de las 2/3 partes de la población activa de Xàbia. Pero a partir de los años sesenta el turismo provocará un cambio profundo e irreversible en la sociedad volcándose fundamentalmente hacia el sector terciario enfocado hacia el turismo.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.5.- Benitachell

Descripción física

Benitatxell cuenta con una superficie de 12,65 km². Tiene una población de 5.568 habitantes. La densidad es de 440,15 hab./Km².

Descripción orográfica

El núcleo urbano se encuentra situado en el interior en un valle limitado al Este por la Plana de la Granadella y al Norte por la Sierra de Seldetes. Al Este, el Mediterráneo con 2 km de costa fundamentalmente abrupta. La Unidad de Paisaje dominante será la UPR12.80 Serres de Solana, Seldetes i Cap de la Nao.

Sistema de ciudades

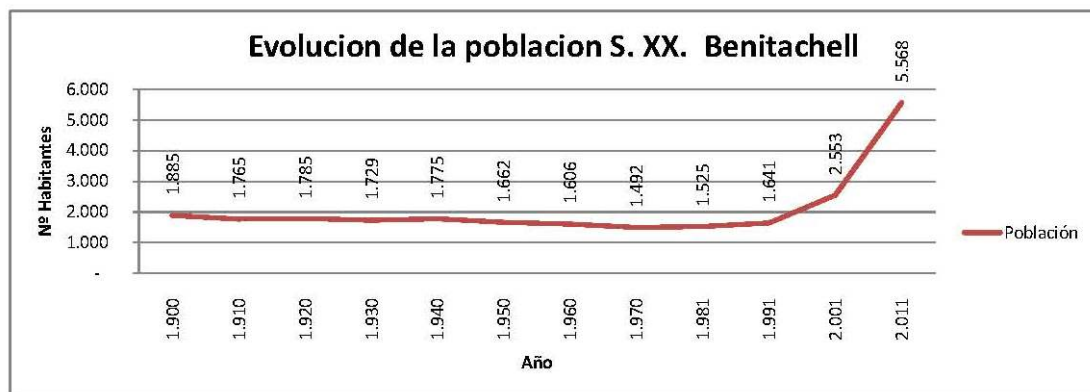
Benitatxell, dentro del Plan Estratégico de la Comunidad Valenciana se engloba dentro de los bulevares metropolitanos en el eje Jávea, Benitachell y Teulada.

Aparece, dentro de este plan, englobado bajo la denominación de municipio de nueva polaridad.

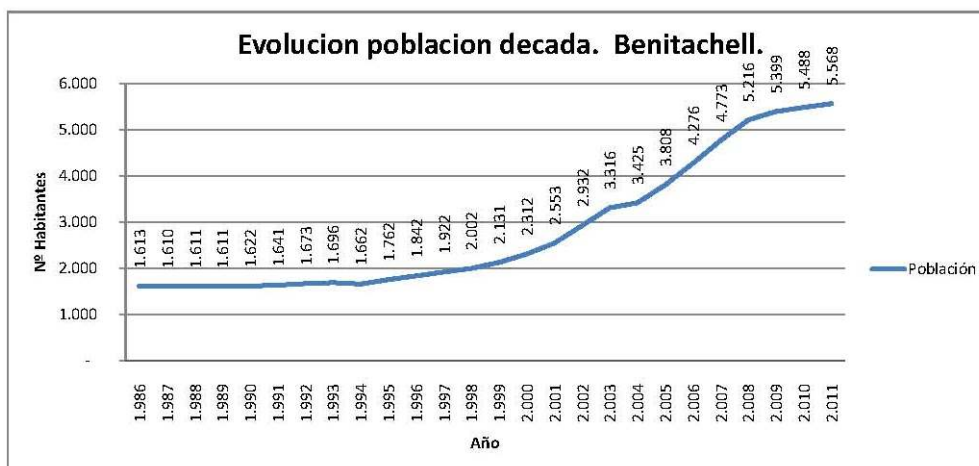
Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

Benitachell, como los otros municipios de la comarca, está enfocando sus intereses económicos hacia el sector servicios y hacia el turismo aunque el sector agrario sigue teniendo cierto peso.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.6.- Teulada

Descripción física

Teulada cuenta con una superficie de 32,24 km² y con una población de 14.722 habitantes. La densidad es de 456,64 hab./Km².

El núcleo urbano se sitúa en el interior del municipio, pero su término municipal cuenta con más de 8 km. de costa. Dispone de un puerto deportivo y pesquero situado en Moraira a 6 km del núcleo urbano.

Descripción orográfica

El núcleo urbano se encuentra situado en el interior en un valle limitado al Norte por la Sierra de Seldetes y abierto al Sur hacia el mar. Las Unidades de Paisaje dominantes son la UPR12.80 Serres de Solana, Seldetes i Cap de la Nao y la UPR12.81 Cubeta de Teulada-Moraira, Benissa i Calp.

Sistema de ciudades

Teulada, dentro del Plan Estratégico de la Comunidad Valenciana se engloba dentro de los bulevares metropolitanos en el eje Jávea, Benitachell y Teulada.

Aparece, dentro de este plan, englobado bajo la denominación de municipio de nueva polaridad.

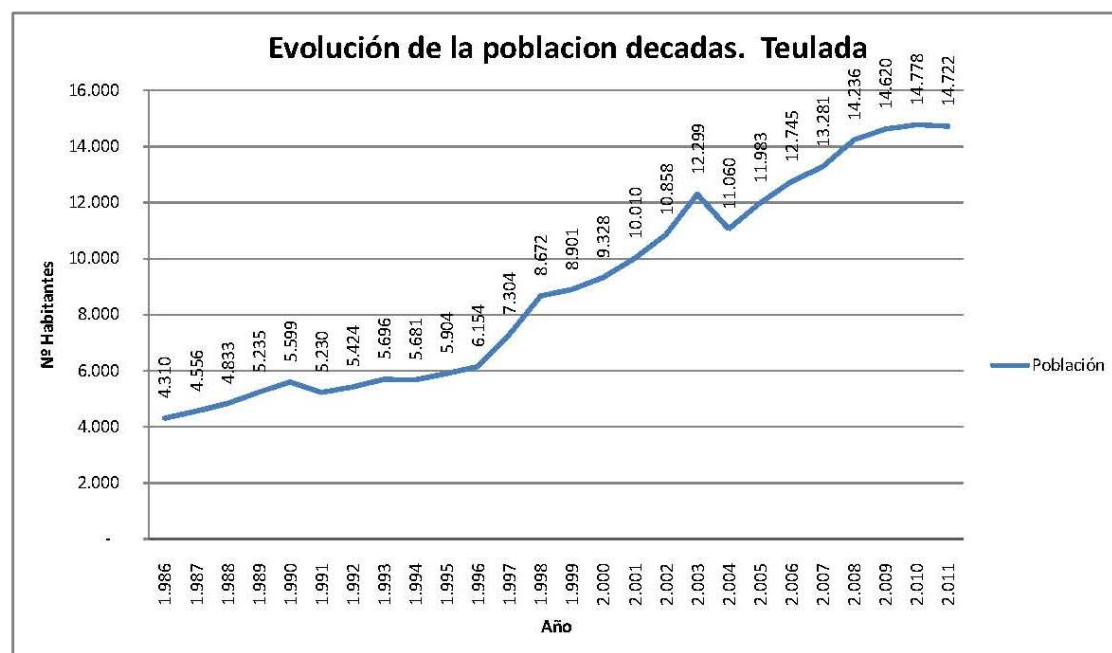
Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

Teulada, junto con el puerto Moraira enfoca su actividad económica hacia el turismo y tiene entre sus líneas de actuación la mejora de las ofertas ligadas al sector náutico y de servicios a residentes extranjeros.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.7.- Benisa

Descripción física

Benisa es el territorio más extenso de la comarca con una superficie de 69,71 km², Su población asciende a 13.536 habitantes. La densidad es la más baja de la comarca con tal sólo 194,18 hab./Km².

El núcleo urbano se sitúa en el interior del municipio aunque posee unos 4 km de costa y un puerto deportivo Les Basetes, alejado varios kilómetros del núcleo urbano.

Descripción orográfica

La localidad de Benisa se encuentra en un valle limitado por el Norte por la Sierra de Seldetes, por el Oeste por la Loma Llarga y al Sur por la Sierra de Oltra y sobre todo por la imponente Sierra de Bernia con cotas superiores a los 1.200 m.

La costa se compone fundamentalmente de playas de rocas con algunas calas y playas, la más importante la de La Fustera.. Las Unidades de Paisaje dominantes son la UPR12.80 Serres de Solana, Seldetes i Cap de la Nao y la UPR12.81 Cubeta de Teulada-Moraira, Benissa i Calp

Sistema de ciudades

Benisa, dentro del Plan Estratégico de la Comunidad Valenciana está englobado bajo la denominación de municipio de nueva polaridad.

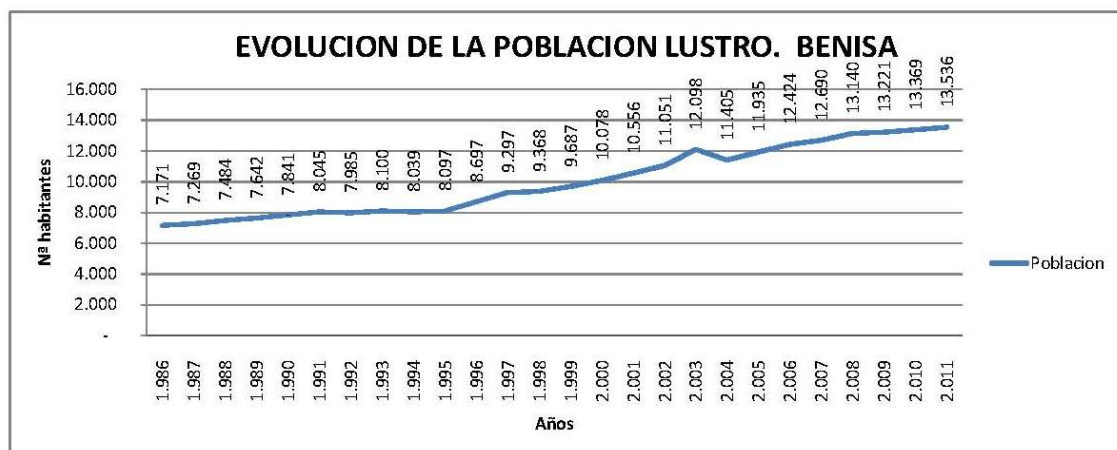
Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

Benisa mantiene una cierta economía de índole agrario paulatinamente sustituida por otra basada en el turismo.

Evolución demográfica



Siglo XX



Últimas décadas

5.2.8.- Calpe.

Descripción física

Tiene una extensión de 23,51 km², con una población de 29.718 habitantes, lo que supone una densidad de 1264,05 hab./Km², la más alta de la comarca.

Cuenta con puerto al amparo del Peñón de Ifach.

Descripción orográfica

El elemento dominante del municipio es el Peñón de Ifach. La Unidad de Paisaje dominante es la UPR12.81 Cubeta de Teulada-Moraira, Benissa i Calp. Dicha Unidad de Paisaje forma parte de las Planicies o llanuras aluviales litorales agrícolas de regadío de Valencia y Alicante, de los Valles agrícolas y sierras forestales alicantinos, y de los altos y planicies rurales y urbanas del litoral alicantino.

Contiene suelos de una elevada capacidad de uso agrícola.

Calpe queda limitado por el Oeste por la Sierra de Oltra, por el Sur por la Sierra de Bernia y por el Norte por la Sierra de Piedramala.

Sistema de ciudades

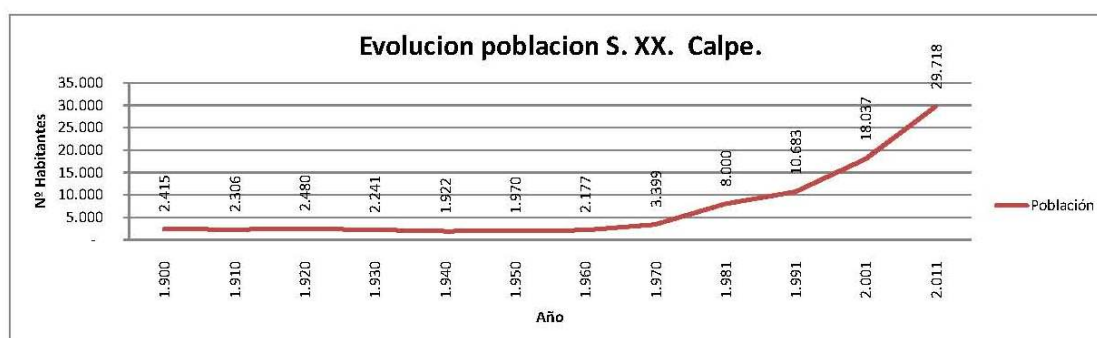
La ciudad de Calpe se corresponde, dentro del sistema de ciudades de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, con el sistema de ciudades medias, siendo un centro de polaridad principal recibiendo equipamientos supramunicipales. También dentro del mismo plan se designa a Calpe como centro de polaridad complementaria.

Responde a la tipología de ciudad puerto, es decir, asentamientos urbanos asociados a un puerto.

Evolución económica ligada a la ocupación del territorio.

El municipio de Calpe es el que más profunda transformación ha sufrido de todos los municipios de la comarca. De una economía agraria ha pasado rápidamente a una economía de servicios con base en el turismo.

Evolución demográfica



Siglo XX

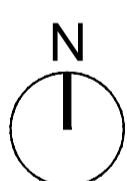
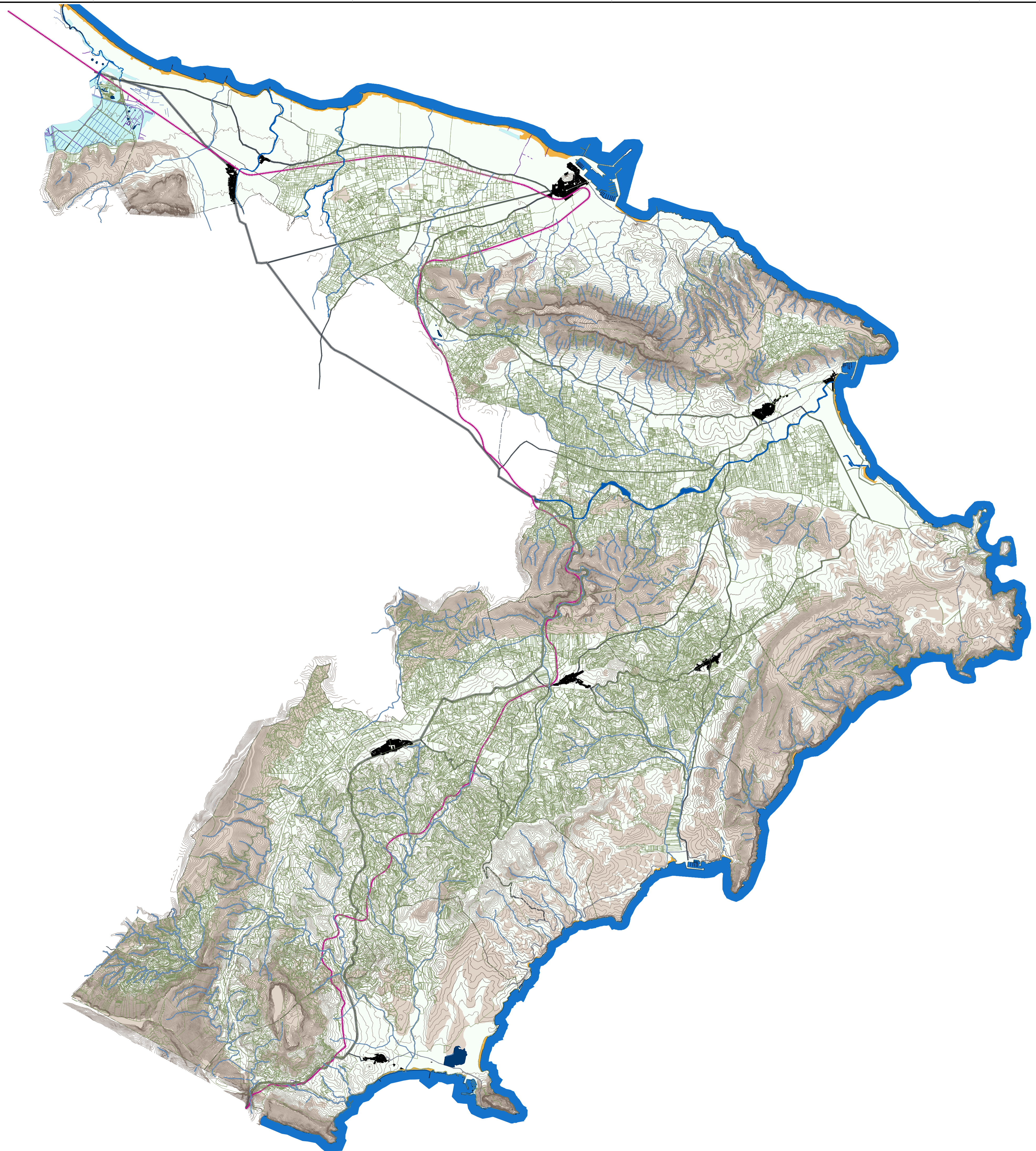


Últimas décadas

5.3.- Anexo 3.- El territorio inicial. 1.956.

5.3.1.- Levantamiento del territorio existente en 1.956.

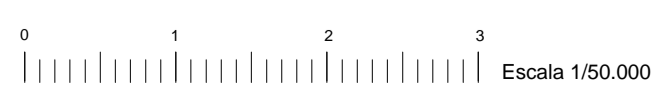
5.3.2.- Fotografía del territorio existente en 1.956.

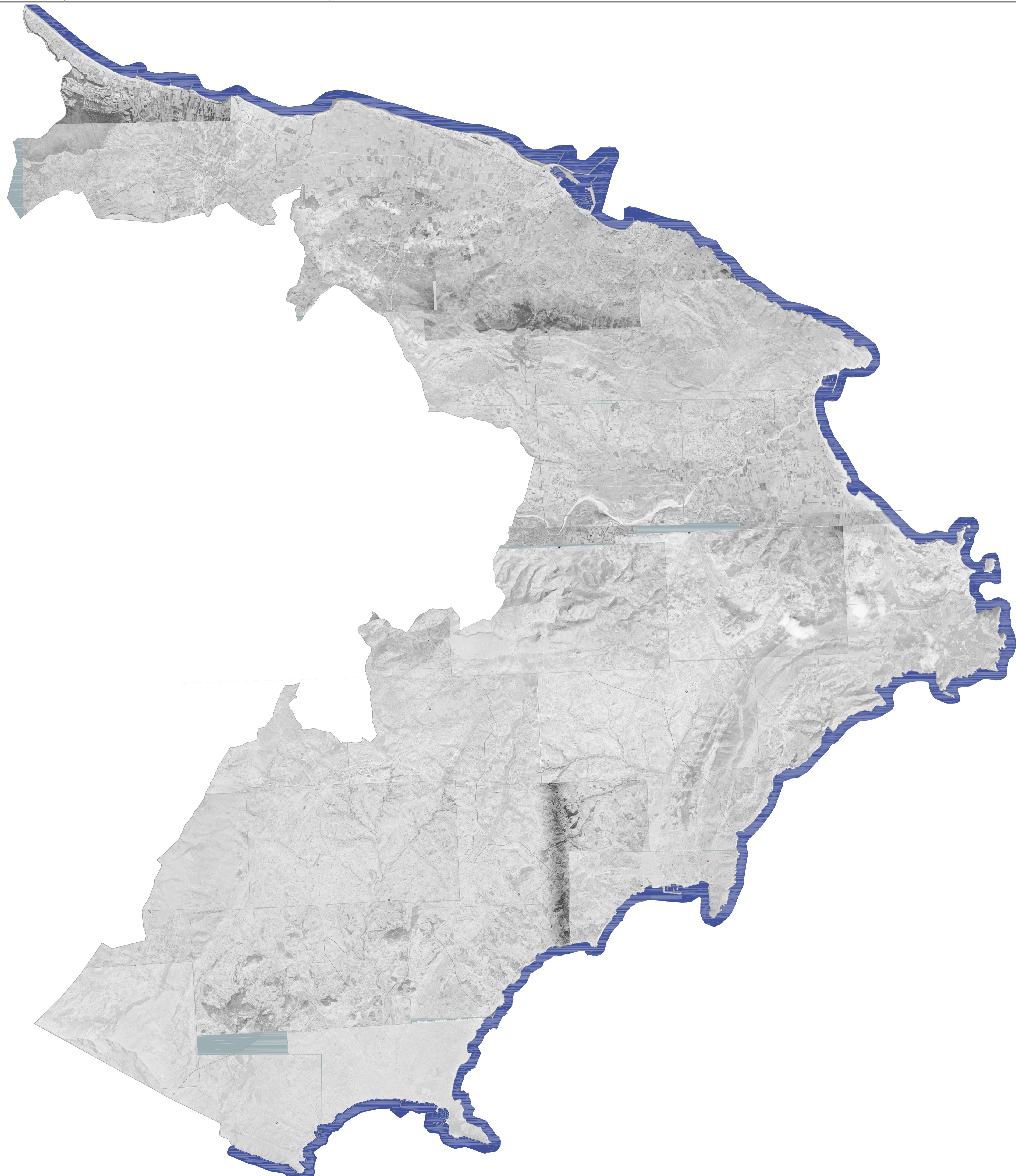


LEYENDA

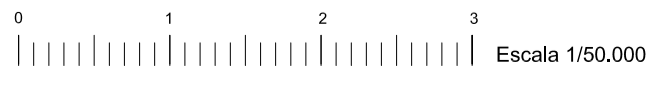
- ZONAS DE CULTIVOS
- ZONAS MONTAÑOSAS
- MARJAL
- RIOS
- BARRANCOS Y AGUAS NO PERMANENTES
- NÚCLEO POBLACIÓN
- CANAL, ACEQUIA
- FERROCARRIL
- CARRETERAS PRINCIPALES
- CARRETERAS SECUNDARIAS
- PARCELAS RÚSTICAS

ANEXO 3
5.3.1. Territorio existente. 1956





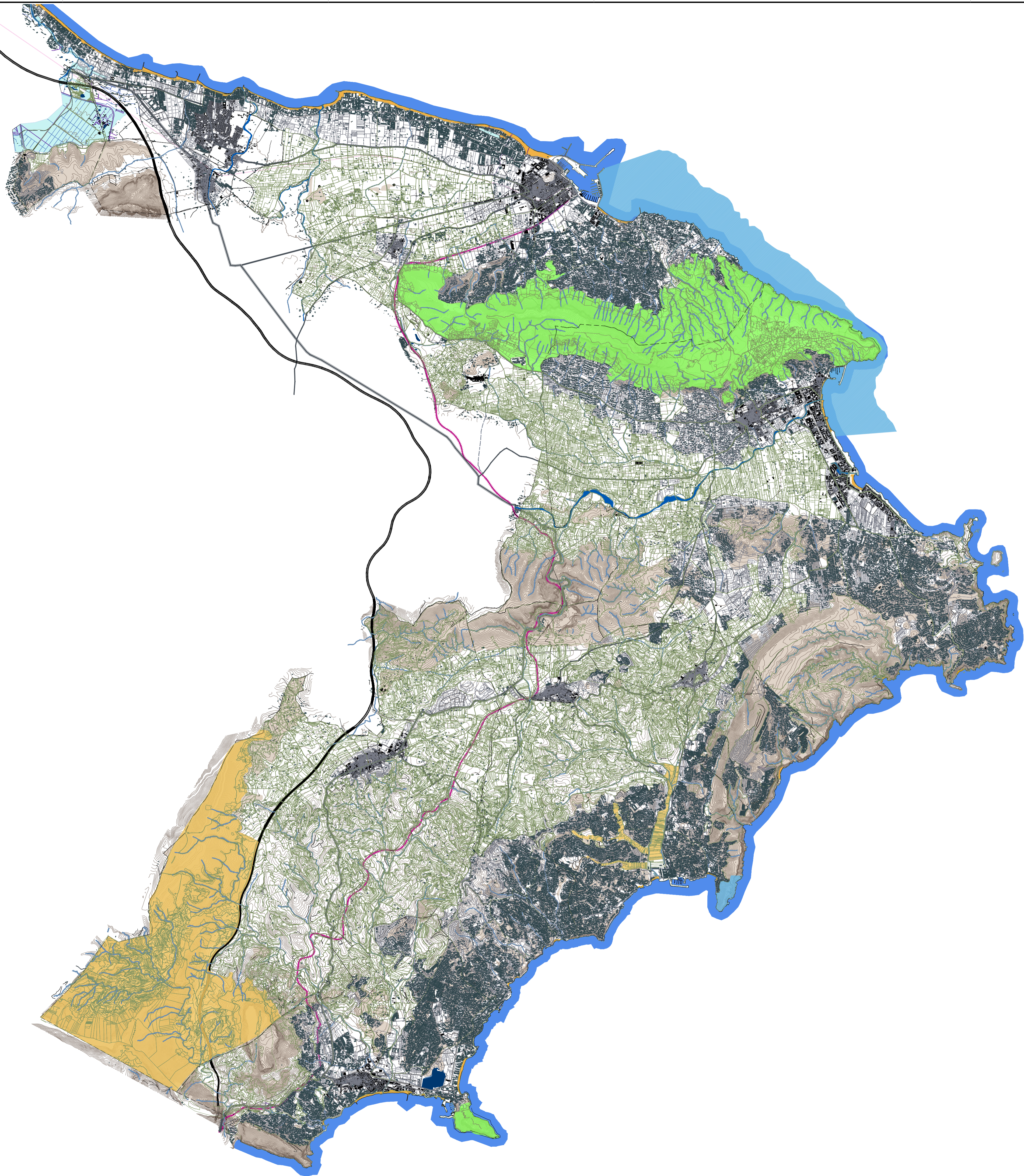
ANEXO 3
5.3.2 Ortofoto territorio 1956








5.4.- Anexo 4.- El territorio a fecha de hoy. 2.015.







5.4.1.- Levantamiento del territorio en 2.015




5.4.2.- Fotografía del territorio en 2.015



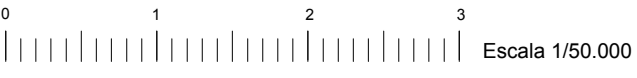
LEYENDA

-  ZONAS DE CULTIVOS
-  ZONAS MONTAÑOSAS
-  MARJAL
-  RIOS
-  BARRANCOS Y AGUAS NO PERMANENTES

-  NÚCLEO POBLACIÓN
-  CANAL, ACEQUIA
-  FERROCARRIL
-  CARRETERAS PRINCIPALES
-  CARRETERAS SECUNDARIAS
-  PARCELAS RÚSTICAS

-  PARQUES NATURALES
-  PAISAJES PROTEGIDOS
-  RESERVAS NATURALES

ANEXO 3
5.4.1 Territorio existente 2015





ANEXO 3
5.4.2 Ortofoto territorio 2015

0 1 2 3 Escala 1/50.000

5.5.- Anexo 5.- Planeamiento existente. Comentarios y referencias.

Planeamiento existente. Fase de Liberación.

Se procede continuamente a llevar a cabo unos comentarios de los planes generales de los municipios incluidos en el ámbito pertenecientes a la fase de Liberalización.

El patrón de dichos Planes Generales suele ser el mismo y se corresponde a lo siguiente :

Se redacta el Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa Blanca (Zona Norte), que consiste en la redacción de una serie de Planes generales promovidos por la Dirección General de Urbanismo, del Ministerio de la Vivienda en colaboración con las Corporaciones Locales, sobre una franja costera que abarca desde el término de Villajoyosa hasta el término de Denia.

La razón fundamental que ha motivado la decisión de redactar el Plan Comarcal, es el extraordinario desarrollo urbanístico habido en los últimos años, en gran parte de los municipios de la zona, como consecuencia de la creciente demanda de alojamiento y servicios producidos por el incremento del tráfico turístico. Esta demanda de equipo turístico, que en principio constituye una fuente de ingresos, tanto para la zona como para el país en general, está dando lugar a la creación de importantes áreas de localización residencial que al no estar realizadas bajo un plan previamente estudiado para el conjunto de la zona, pueden provocar y de hecho ya están provocando, importantes problemas de todo orden, como dispersión de servicios, acumulación excesiva de densidades en pequeñas áreas, congestión del tráfico, invasión de áreas que interesa proteger, destrucción de los valores paisajísticos, etc.

Todos los planes están basados en un esquema Director Comarcal básico que hace referencia a aspectos de la red de circulación, esquema geológico, a partir del cual se redactan los Planes Generales de los distintos municipios.

Dichos planes generales se redactan para los municipios de El Vergel, Els Poblets (Setla, Mirarrosa y Miraflor), Denia, Javea (que ya tiene plan vigente), Benitachell, Teulada, Benisa, Calpe y otros. Como observamos están incluidos en dicho esquema y en los planes a redactar todos los municipios integrados en el presente trabajo.

5.5.1.- Planeamiento General de Vergel

Vergel 1973 : Autor : D. Gabriel Riesco. Arquitecto.

Existe Plan de Reforma Interior de Alineaciones 1959.

Previsión crecimiento
(1972-1986) :

Plazas turísticas nuevas 3.400.-
Incremento población 1.800.- hab.
Coef. Edif. Suelo urbano y res. 5,0 m³/m².
Densidad media núcleo urbano 200 hab/Ha
Edif. Suelo rustico interés turístico (0,6 –
0,8 – 1,0) m³/m².
Densidad media s. rust. Int. Turi. 80 hab/Ha

Superficie termino municipal 8,12 km². (812 Ha)

Ocupación núcleo urbano 45 Ha.

Existencias : 11 Bares

3 Pensiones

En las aéreas exteriores, se prevé igualmente una amplia zona industrial de una superficie superior a las 67 Ha. En dichas aéreas se encuentra actualmente en construcción avanzada una reputada industria de cierto interés. 6º.- En el resto del Término Municipal se considera debe ser destinado fundamentalmente a la explotación agrícola para el mejor aprovechamiento de los recursos del suelo. ...

En cuanto a los criterios adoptados para estructurar el núcleo urbano se señalan los siguientes : 1.- Respetar en lo posible las tendencias naturales de expansión del núcleo. 2.- Adaptar y limitar la futura expansión urbana de acuerdo con la configuración física de las aéreas perimetrales y en función de la infraestructura territorial existente o prevista. 3.- Calificar los distintos sectores de la manera más idónea, en función de sus características localización en la estructura urbana y de sus condiciones topográficas y físicas en general. 4.- Coordinar y completar la red viaria principal para un funcionamiento adecuado de la estructura urbana. 5.- Estimular una evolución hacia tipos de edificación y aprovechamiento del suelo más en consonancia con las actuales formas de vida y con las exigencias de la población turística.

El Turismo. ... se proponen dos amplias aéreas ya mencionadas anteriormente, una apoyada en las playas, y como ampliación de las aéreas turísticas de Denia, y la otra al pie de la Sierra Segaria, en las estribaciones de esta , lugar excelente para el asentamiento turístico. Ambos lugares son sin ninguna duda los más idóneos para la localización de chalets unifamiliares de residentes estivales. Por otra parte se propone también la creación de zonas forestales, en aéreas hoy de monte o improductivas, donde sea posible una repoblación, teniendo en cuenta las condiciones del terreno, para una plantación de optimas condiciones, tanto para añadir nuevas calidades a los valores paisajísticos, como para dota a la estructura territorial de aéreas de recreo y esparcimiento.

Estructura urbanística propuesta. Esquema general. ... la organización general del término municipal debe ajustarse a un esquema de ordenación que coordine las aéreas previstas para el desarrollo turístico. ... En cuanto al núcleo urbano de Vergel, el esquema de la estructura, no sufre alteraciones importantes, es decir, se mantiene el casco actual procurando conservar su carácter mediante Normas de protección. Como se ha comentado anteriormente, las aéreas de expansión se han previsto al Este y al Oeste del núcleo urbano, procurando que se integren al máximo con el casco para que no se pierda la fisonomía del núcleo urbano. ...

Se pretende desviar carretera nacional y ferrocarril.

Cuadro resumen de densidades y tipologías-morfológicas. P.31

Ver subrayado p.26, p.34, p. 36, p. 37

5.5.1.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.2.- Planeamiento General de Els Poblets

5.5.2.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.3.- Planeamiento General de Denia.

Denia 1972 : Autor : D. Gabriel Riesco. Arquitecto.

PERIs : 51

Existen ordenanzas municipales.

Previsión crecimiento
(1970-1984) :

Plazas turísticas nuevas 28.170.- (tot47840
Incremento población 23.140.- hab.t40960
Superficie para industria 70 HA.
Coef. Edif. Suelo urbano y res. 5,0 m3/m2.
Densidad media núcleo urbano 200 hab/Ha
Edif. Suelo rustico interés turístico (0,6 –
0,8 – 1,0) m3/m2.
Densidad media s. rust. Int. Turi. 80 hab/Ha

Superficie termino municipal 66,16 km2.
Ocupación núcleo urbano 60 Ha.
Existencias : 6 Hoteles
1700 Apartamentos
2500 Chalets, bungalows o villas.
6 Camping.
Puerto deportivo y club náutico

Uso del suelo : Edificado 53 Ha. (2%)
Salinas 22 Ha.
Rustico resto. Cultivos 1893 Ha. 80 %
Erial y carreteras 396 Ha. 17 %

Edificación : Casco 2-3 plantas.
Exterior 14 plantas.

Ciudad desde 1614 por Felipe III
Estructura radial del casco. P. 26
Estructura urbana actual. P. 48,49
Edificación núcleo 50

Inversiones urbanísticas : Durante los últimos 15 años se han realizado principalmente por la iniciativa privada, diversas inversiones urbanísticas, consistentes en urbanizaciones residenciales de tipo unifamiliar y edificaciones en altura de viviendas y apartamentos.

La mayoría de las actuaciones de edificios en altura se han localizado en los sectores próximos a las playas, y a los núcleos de población y las viviendas unifamiliares o chalets, se han ubicado en el resto del término. Existen igualmente dos PP aprobados. (pg. 5 y 6 tras nº 15).

Estrategia del plan : Dicho plan no constituye propiamente un plan de desarrollo, sino más bien el medio para localizar físicamente ese desarrollo humano, social, laboral, cultural, etc., que puede ser natural o planeado.

p. 67 Resumen, análisis y proyecciones. ... Análisis de la información. ... Conclusiones ... Punto del análisis : 2.- Reserva de 70 Ha de suelo para industria. ... En cuanto a las posibilidades de desarrollo futuro, podemos señalar las siguientes conclusiones ... 5.- Descendiendo ya al aspecto físico de la cuestión es decir, a la localización espacial, del desarrollo urbanístico previsto en el ámbito territorial del Municipio de Denia, es preciso señalar que las posibilidades de esta localización son superiores a las previsiones establecidas y periten una aprovechamiento racional de los recursos naturales y especialmente de los recursos turísticos. Este se acusa ya en las tendencias actuales que se dirigen principalmente a la ocupación de una faja costera, en la que, además se concentra la casi totalidad de los recursos turísticos. Sera siempre necesario proteger las zonas de naranjos de gran valor agrícola, mediante la perfecta zonificación y especificación de usos.

P 73. El plan propuesto. Criterios adoptados en el desarrollo del PGOU. 1.- En principio, el esquema Director Comarcal trata de evitar la dispersión incontrolada de la

actividad urbanística, mediante la delimitación de una faja costera de profundidad variable en la que, se considera ha de promoverse, principalmente el desarrollo urbanístico futuro, puesto que en ella están localizados los elementos básicos de la atracción turística y el núcleo urbano actual con su centro de servicios. 2.- Faja costera entre la nueva carretera y el mar y una faja al sur de la misma. 3 y 4.- Primero crecimiento previsto y el resto para el turismo. En las Rotas mantener la tendencia y crear zonas de protección forestal. Superficies previstas 75 Red viaria que facilite el acceso a las playas y el libre disfrute de las mismas. Los Planes Parciales reservaran suelo para terciario en las zonas indicadas.

Estructura urbanística propuesta. Esquema general. ... Se propone pues un esquema lineal desarrollado a lo largo de la costa, con dos zonas perfectamente diferenciadas a ambos flancos del núcleo. Una de ellas, en la playa de las Marinas. La otra seria el cabo de San Antonio y estribaciones del Montgo. ... Otro elemento importante es la nueva carretera costera, actualmente en fase de construcción, a lo largo de la playa de las Marinas. Se propone el enlace de esta con los núcleos de setla y Mirarrosa, Mirafior y Vergel. Al mismo tiempo se proponen acceso a las playas, con zonas de aparcamientos anejos. Estos accesos se proponen tanto en la zona de las Marinas como en las Rotas. Se propone igualmente el mantenimiento del ferrocarril de vía estrecha, por estima que, debidamente modernizado, es un medio de transporte colectivo que reúne indudables ventajas. ... Se propone la desviación del actual trazado para evitar la entrada del ferrocarril en el casco urbano, creando una nueva estación en la zona de ensanche que una las dos lineras férreas existentes. Delimitación del terreno en aéreas destinadas a distinto uso. Urbanas y Rusticas. Las rusticas divididas en Rustico de interés turístico. Comprende las aéreas asignadas para la posible promoción del desarrollo turístico a cargo de la iniciativa privada. En ella se permitirá la edificación diseminada bajo ciertas condiciones y aprovechamientos especificados en las Normas, así como la promoción de urbanizaciones en superficies mayores de 5 Has. Mediante la redacción del PP correspondiente y cumpliendo los demás requisitos señalados igualmente en las normas. Zona forestal ... Se permiten urbanizaciones y en todo caso estará sujeta a ciertas limitaciones para la conservación de arbolado existente. Agrícola de protección solo edificaciones agrícola. Rustico normal.

Centros de servicios.

83.- En cuanto a los criterios adoptados para estructurar el núcleo urbano se señalan los siguientes : 1.- Respetar en lo posible las tendencias naturales de expansión del núcleo. 2.- Adaptar y limitar la futura expansión urbana de acuerdo con la configuración física de las aéreas perimetrales y en función de la infraestructura territorial existente o prevista. 3.- Calificar los distintos sectores de la manera más idónea, en función de sus características localización en la estructura urbana y de sus condiciones topográficas y físicas en general. 4.- Coordinar y completar la red viaria principal para un funcionamiento adecuado de la estructura urbana. 5.- Estimular una evolución hacia tipos de edificación y aprovechamiento del suelo más en consonancia con las actuales formas de vida y con las exigencias de la población turística.

84.- La población. ... Sin embargo el planeamiento pretende el aprovechamiento mas adecuado de las condiciones fisca de cada sector calificando como de localización turística las aéreas mas en contacto con la osota. Y destinando para la población residente las situadas en el interior. Superficies y densidades.

Las densidades medias previstas son ... 180-270-400 hab./Ha para las aéreas urbanas y 350 hab./Ha. Para las aéreas exteriores de interés turístico objeto de promoción privada.

Cuadro resumen de densidades y tipologías-morfológicas.

El desarrollo de la estructura urbana futura se basa en un esquema reticular irregular, semejante al existente que envuelve perimetralmente el casco actual.

Se suprime el paso del ferrocarril por el interior del núcleo, mediante la creación de la estación en la zona de ensanche. El trazado actual del ferrocarril se aprovechara para nuevas calles.

Punto importante para el nuevo trazado ha sido la idea de desviar el paso del tráfico hacia las zonas costeras para evitar el acceso a las mimas a través del casco. En este sentido, la creación de unas vías de circunvalación resolvería fácilmente el problema, ya que permitirá el descongestionamiento del tráfico en la red viaria del núcleo.

Elemento básico de la red viaria la vía de circunvalación. Además dos vías de penetración al interior, en dirección al puerto : una la actual, otra coincide con el trazado existente del ferrocarril. Una vía costera entre el caso y el pueblo que cierre la circunvalación y una las dos zonas turísticas de les Rotes y les Marines. Red viaria secundaria calles en cuadrícula que mantienen la red actual.

Ver p.86,87,88,89

5.5.3.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.4.- Planeamiento General de Javea.

Javea 1965. Autor : D. Jaime G. Matarredona Martínez. Arquitecto.

Hasta 1.964, las actuaciones urbanísticas de Javea se basaban en las Ordenanzas para el régimen y gobierno del municipio, aprobadas en 1953 y que contenían 650 artículos divididos en 10 capítulos, un artículo adicional y una disposición transitoria.

En 1964 se redacta el PGOU de Javea de forma muy esquemática. Dicho PG se compone de Memoria, Ordenanzas, Programa de Actuaciones Preferentes, Estudio Económico Financiero y 6 Planos (1.- Topográfico, 2.- Información Urbanística, 3.- Zonificación, 4.- Planeamiento, 5.- Topográfico y red viaria – contiene red viaria estructural, y 6.- División en Planes Parciales). Tal como se observa, dicho PG tiene como sistema de planeamiento la zonificación y divide el término municipal en zonas contenidas en un plano a las que aplica unas ordenanzas y tipologías edificatorias.

Dicho PG también contiene un plan de etapas donde dicta las preferencias de tramitación de los planes parciales reflejados en otro plano, y fija como única condición para la redacción de los planes parciales que incorporen la red viaria principal o vía de acceso a dichos planes parciales. El orden de preferencias es ; PP Arenal, PP Montañar II (no ejecutado), PP Montañar I vías de acceso, PP Cabo San Antonio y Aduanas, PP Cabo San Martin y Portichol, PP Javea y Zona 4, PP El llano y PP Las Planas. Con la aprobación de dichos PP se permitirá ejecutar la red viaria secundaria y la edificación.

A partir de su aprobación se ha llevado a cabo 6 Modificaciones Puntuales y 4 Proyectos de Delimitación de suelo Urbano. 1975 se aprueba una Modificación Puntual al PG donde se aumenta la superficie de suelo de la zona 2.A destinada a urbanizaciones.

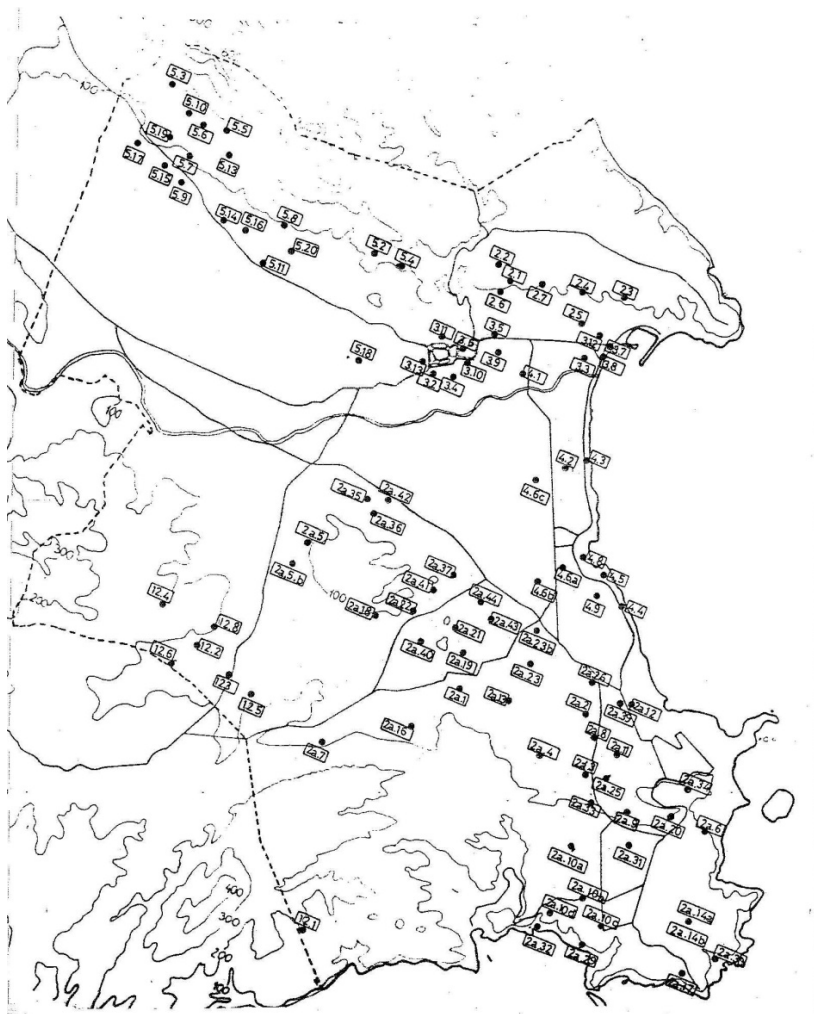
En 1990 se aprueba un nuevo PGOU.

En la actualidad se está tramitando la revisión del PGOU de 1990.

En la Memoria de Información del PGOU de 1990, se lleva a cabo un listado de todos los documentos amparados en el PGOU de 1964, tanto aprobados como no aprobados, así como las urbanizaciones legales e ilegales, entendidas estas últimas como las que no han tenido ningún tipo de tramitación frente al Ayuntamiento.

Dicho PG clasifica dichas actuaciones en los tres siguientes grupos y subgrupos :

- 1.- Planeamiento General Municipal
 - 1.1.- PGOU de 1.965.
 - 1.2.- Modificaciones Puntuales al PGOU
 - 1.3.- Proyectos de Delimitación de Suelo Urbano.
- 2.- Planes Parciales o Especiales
 - 2.1.- Planes aprobados definitivamente antes de ley 19/1975.
 - 2.2.- Planes aprobados inicialmente antes de ley 19/1975 y definitivamente después.
 - 2.3.- Planes aprobados inicial y definitivamente después de ley 19/1975.
 - 2.4.- Planes en trámite.
 - 2.4.1.- Denegados.
 - 2.4.2.- En tramitación.
- 3.- Urbanizaciones sin planeamiento.
 - 3.1.- En negociaciones con Ayuntamiento.
 - 3.2.- Sin documentación alguna.



Todas estas actuaciones se recogen a modo indicativo en plano anterior y en listado incluido en trabajo.

5.5.4.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.5.- Planeamiento General de Benitachell.

5.5.5.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.6.- Planeamiento General de Teulada

Teulada 1972. Autor : D. Gabriel Riesco. Arquitecto.

Existe : Proyecto de Alineaciones de Casco de Teulada. 1970.
PP San Jaime, PP Pla del Mar, PP Punta Estrella.
Ordenanzas Municipales. Agosto 1970.

Previsión crecimiento
(1972-1986) : Plazas turísticas nuevas 13.450.-
Incremento población 6.890.- hab.
Coef. Edif. Suelo urbano y res. 5,0 m3/m2.
Densidad media núcleo urbano 200 hab/Ha
Edif. Suelo rustico interés turístico (0,6 –
0,8 – 1,0) m3/m2.
Densidad media s. rust. Int. Turi. 80 hab/Ha

Superficie termino municipal 32,02 km2. (3.202 Ha)
Ocupación núcleo urbano 14,67 Ha.
Playas : Aproximadamente 1 km. Del Portet, De la Ampolla, Playetes.
Existencias : 13 Bares
7 Pensiones y residencias
1 Hotel (+ 2 en construcción)
3 Campings.
Uso del suelo : Edificado 350 Ha. (11 %)
Rustico resto. Cultivos 559 Ha. 68,90 %
Erial y carreteras 253 Ha. 30,11 %

Edificación : Casco 2-3 plantas. (Manzana cerrada con patios luces)
Moraira 2 edificios de + de 8 plantas.
Aéreas exteriores unifamiliar tipo chalet.

Inversiones urbanísticas : Durante los últimos 10 años se han realizado principalmente por la iniciativa privada, diversas inversiones urbanísticas, consistentes principalmente en urbanizaciones residenciales de tipo unifamiliar. En el sur del término, próximas a la costa.

Estrategia del plan : Dicho plan no constituye propiamente un plan de desarrollo, sino más bien el medio para localizar físicamente ese desarrollo humano, social, laboral, cultural, etc., que puede ser natural o planeado.

p. 24 Resumen, análisis y proyecciones. ... Análisis de la información. ... Conclusiones ... Punto del análisis : 3.- Las actividades turísticas en la población han tenido una expansión desordenada y los asentamientos turísticos incontrolados han

invadido una gran parte del territorio, como consecuencia de una falta total de planeamiento previo. ... 5.- En las aéreas exteriores la carencia de pavimentación es completa, así como la red de saneamiento.

... En cuanto a las posibilidades de desarrollo futuro, podemos señalar las siguientes conclusiones ... 2.- En cuanto a la industria, especialmente la industria auxiliar de la construcción y de servicio, tiene expectativas de desarrollo y de fijación de población, precisamente por la expansión de la demanda de asentamientos turísticos. 3.- El sector servicios y , específicamente, el turismo ofrecen las máximas posibilidades hasta el punto que por sí solo justifica y hace necesaria la redacción del PGOU. Estas perspectivas de desarrollo turístico han sido estudiadas globalmente en la redacción del Esquema Director Comarcal que sirve de base a este Plan General, por tanto nos limitaremos a consignar más adelante el resultado de las plazas turísticas futuras previstas para el Término Municipal de Teulada, en el referido estudio. ... 5.- Descendiendo ya al aspecto físico de la cuestión es decir, a la localización espacial, del desarrollo urbanístico previsto en el ámbito territorial del Municipio de Teulada es preciso señalar que las posibilidades de esta localización son superiores a las previsiones establecidas y permiten un aprovechamiento racional de los recursos naturales y especialmente de los recursos turísticos. Esto se acusa ya en las tendencias actuales que se dirigen principalmente a una ocupación del sector Sur del territorio que son además los terrenos que tienen menos valor desde el punto de vista del aprovechamiento de los recursos agrícolas. Por todo ello no existe conflicto en cuanto a la interferencia del interés agrícola con las necesidades de expansión de la edificación.

P 27. El plan propuesto. Criterios generales adoptados. ... 1º.- Conservar en lo posible el casco antiguo de Teulada, cuidando al máximo que su inevitable expansión urbana la perjudique sino que por el contrario se adapte a él. 2º.- Evitar que las urbanizaciones sigan creciendo desperdigadas, sembrando la anarquía dentro del término municipal, señalando los lugares apropiados para su desarrollo según los criterios adoptados. 3º.- Dotar al núcleo de Moraira de una zona de expansión que permita el asentamiento de la población residente en aquella zona. En cuanto a los criterios adoptados para estructurar el núcleo urbano, se señalan los siguientes : 4º Respetar en lo posible las tendencias naturales de expansión del núcleo urbano adoptado y limitando la futura expansión urbana de acuerdo con la configuración física de las aéreas perimetrales y en función de la infraestructura territorial existente o prevista. 5º.- Calificar los distintos sectores de la manera más idónea, en función de sus características de localización en la estructura urbana y de sus condiciones topográficas y físicas en general. 6º.- Estructurar y completar la red viaria principal para un funcionamiento adecuado de la estructura urbana, procurando además una evolución hacia tipos de edificación y aprovechamiento del suelo más en consonancia con las actuales formas de vida y con las exigencias de la población turística.

El Turismo. ... se propone una red viaria principal que facilite el acceso a las playas y al libre disfrute de las mismas. Por otra parte se propone también la creación de zonas forestales, en aéreas hoy de monte o improductivas, tanto para añadir nuevas calidades a los valores paisajísticos, como para dota a la estructura territorial de aéreas de recreo y esparcimiento. En cuanto a los recursos de interés histórico artístico o pintoresco localizados en el Término, se establecen las adecuadas medidas de protección y defensa para mantener su carácter.

Estructura urbanística propuesta. Esquema general. ... los elementos fundamentales de atracción, ... son el mar y la costa, es obvio que la organización territorial del término municipal, que acusa el impacto de ese desarrollo previsto, debe ajustarse a un esquema de ordenación que coordine las aéreas de desarrollo turístico al Sur del Término, que tendrá su centro de servicios en la zona de Moraira. En cuanto al

desarrollo del núcleo de Teulada se propone una ordenación basada en un Plano de Alineaciones redactado por el Municipio, y que corresponda a las tendencias actuales de desarrollo en la población. El esquema general de esta ordenación se apoya en el desvío que el Municipio tiene previsto, y que aunque esta muy próximo a las construcciones existentes, permitirá una fluidez de tráfico entre la carretera nacional CN – 332 y las zonas de la costa, sin necesidad de atravesar, como actualmente, el núcleo de Teulada.

Descripción de los elementos principales que constituyen la estructura urbanística territorial propuesta. P. 32-36.

5.5.6.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.7.- Planeamiento General de Benisa

Benisa 1973. Autor : D. Gabriel Riesco. Arquitecto.

Existe : Plan Parcial de Ordenación del Casco Urbano. 1970
PP San Jaime, PP Carlow (La Fustera).
Ordenanzas Municipales. Agosto 1970.

Previsión crecimiento
(1972-1986) : Plazas turísticas nuevas 17.500.-
Incremento población 15.200.- hab.
Coef. Edif. Suelo urbano y res. 5,0 m3/m2.
Densidad media núcleo urbano 200 hab/Ha
Edif. Suelo rustico interés turístico (0,6 –
0,8 – 1,0) m3/m2.
Densidad media s. rust. Int. Turi. 80 hab/Ha

Superficie termino municipal 69,65 km2. (6.965 Ha)
Ocupación núcleo urbano 25,60 Ha.
Playas : Aproximadamente 3 km. De Baladrar, del Abogat, de Cabo
Blanco, de la Fustera y de Balsetes.

Existencias : 14 Bares
6 Restaurantes
8 Pensiones
2 Campings.

Uso del suelo : Edificado 380 Ha. (5,5 %)
Rustico resto. Cultivos 2.861 Ha. 41,08 %
Erial y carreteras 3.698 Ha. 53,09 %

Edificación : Casco 2-3 plantas. (Manzana cerrada con patios luces)
Aéreas exteriores unifamiliar tipo chalet.

Casco urbano : Se apoya en un esquema básicamente lineal, montado sobre la carretera CN-332 y hacia el margen N, puesto que la topografía es más abrupta en su margen sur.

Inversiones urbanísticas : Durante los últimos 10 años se han realizado principalmente por la iniciativa privada, diversas inversiones urbanísticas, consistentes principalmente en urbanizaciones residenciales de tipo unifamiliar. Al Este del término, próximas a la costa.

Estrategia del plan : Dicho plan no constituye propiamente un plan de desarrollo, sino más bien el medio para localizar físicamente ese desarrollo humano, social, laboral, cultural, etc., que puede ser natural o planeado.

p. 20 Resumen, análisis y proyecciones. ... Análisis de la información. ... Conclusiones ... Punto del análisis : 3.- Las actividades turísticas en la población han tenido una expansión desordenada y los asentamientos turísticos incontrolados han invadido una gran parte del territorio, como consecuencia de una falta total de planeamiento previo. ... 5.- En las aéreas exteriores la dotación de servicios urbanísticos es mínima careciendo de red de saneamiento, y encontrándose la pavimentación en estado deficiente.

... En cuanto a las posibilidades de desarrollo futuro, podemos señalar las siguientes conclusiones ... 2.- En cuanto a la industria, especialmente la industria auxiliar de la construcción y de servicio, tiene expectativas de desarrollo y de fijación de población, precisamente por la expansión de la demanda de asentamientos turísticos... 3.- El sector servicios y , específicamente, el turismo ofrecen las máximas posibilidades hasta el punto que por sí solo justifica y hace necesaria la redacción del PGOU. Estas perspectivas de desarrollo turístico han sido estudiadas globalmente en la redacción del Esquema Director Comarcal que sirve de base a este Plan General. ... 5.- Descendiendo ya al aspecto físico de la cuestión es decir, a la localización espacial, del desarrollo urbanístico previsto en el ámbito territorial del Municipio de Benisa, es preciso señalar que las posibilidades de esta localización son superiores a las previsiones establecidas y permiten un aprovechamiento racional de los recursos naturales y especialmente de los recursos turísticos. Esto se acusa ya en las tendencias actuales que se dirigen principalmente a una ocupación del sector Este del territorio que son además los terrenos que tienen menos valor desde el punto de vista del aprovechamiento de los recursos agrícolas. Por todo ello no existe conflicto en cuanto a la interferencia del interés agrícola con las necesidades de expansión de la edificación.

P 23. El plan propuesto. Criterios generales adoptados. ... 1º.- Conservar en lo posible el casco antiguo de Benisa, cuidando al máximo que su inevitable expansión urbana la perjudique sino que por el contrario se adapte a él. 2º.- Evitar que las urbanizaciones sigan creciendo desperdigadas, sembrando la anarquía dentro del término municipal, señalando los lugares apropiados para su desarrollo según los criterios adoptados. 3º.- Crear una zona industrial, con capacidad suficiente para la localización de la población activa fijada anteriormente y que este dotada de los servicios necesarios para el desarrollo industrial.... En cuanto a los criterios adoptados para estructurar el núcleo urbano, se señalan los siguientes : 5º Respetar en lo posible las tendencias naturales de expansión del núcleo urbano adoptado y limitando la futura expansión urbana de acuerdo con la configuración física de las aéreas perimetrales y en función de la infraestructura territorial existente o prevista. 6º.- Calificar los distintos sectores de la manera más idónea, en función de sus características de localización en la estructura urbana y de sus condiciones topográficas y físicas en general. 7º.- Estructurar y completar la red viaria principal para un funcionamiento adecuado de la estructura urbana, procurando además una evolución hacia tipos de edificación y aprovechamiento del suelo más en consonancia con las actuales formas de vida y con las exigencias de la población turística.

El Turismo. ... se propone una red viaria principal que facilite el acceso a las playas y al libre disfrute de las mismas. Por otra parte se propone también la creación de zonas forestales, en aéreas hoy de monte o improductivas, tanto para añadir nuevas calidades a los valores paisajísticos, como para dota a la estructura territorial de aéreas de recreo y esparcimiento. En cuanto a los recursos de interés histórico

artístico o pintoresco localizados en el Término, se establecen las adecuadas medidas de protección y defensa para mantener su carácter.

Estructura urbanística propuesta. Esquema general. ... los elementos fundamentales de atracción, ... son el mar y la costa, es obvio que la organización territorial del término municipal, que acusa el impacto de ese desarrollo previsto, debe ajustarse a un esquema de ordenación que coordine las aéreas de desarrollo turístico al Este del Término. En cuanto al desarrollo del núcleo de Benisa se propone una ordenación basada en un Plano de Alineaciones redactado por el Municipio, y que corresponda a las tendencias actuales de desarrollo en la población. El esquema general de esta ordenación se apoya en el desvío por la zona Norte del casco, de la CN-332 que ha previsto el Municipio, y la actual queda convertida en vía urbana. Entre las dos, previniendo una amplia faja de protección para el nuevo desvío, es donde se desarrollara el Núcleo Urbano, mediante una trama urbana que se adapte a la topografía del terreno.

Descripción de los elementos principales que constituyen la estructura urbanística territorial propuesta. P. 27-36.

5.5.7.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.8.- Planeamiento General de Calpe

Calpe 1972 : Autor : D. Gabriel Riesco. Arquitecto.

Planes Parciales : La manzanera. Las adelfas.
Existen ordenanzas municipales.

Previsión crecimiento
(1970-1984) : Plazas turísticas nuevas 21.210.-
 Incremento población 10.880.- hab.
 Coef. Edif. Suelo urbano y res. 5,0 m³/m².
 Densidad media núcleo urbano 200 hab/Ha
 Edif. Suelo rustico interés turístico (0,6 –
 0,8 – 1,0) m³/m².
 Densidad media s. rust. Int. Turi. 80 hab/Ha

Superficie termino municipal 23,64 km².
Ocupación núcleo urbano 53 Ha.
Existencias : 11 Hoteles
 900 Apartamentos
 528 Chalets, bungalows o villas.
 2 Camping.
Uso del suelo : Edificado 53 Ha. (2%)
 Salinas 22 Ha.
 Rustico resto. Cultivos 1893 Ha. 80 %
 Erial y carreteras 396 Ha. 17 %

Edificación : Casco 2-3 plantas.
 Exterior 14 plantas.

Estructura radial del casco. P. 16

Inversiones urbanísticas : Durante los últimos 15 años se han realizado principalmente por la iniciativa privada, diversas inversiones urbanísticas, consistentes

en urbanizaciones residenciales de tipo unifamiliar y edificaciones en altura de viviendas y apartamentos.

La mayoría de las actuaciones de edificios en altura se han localizado en los sectores próximos a las playas, y a los núcleos de población y las viviendas unifamiliares o chalets, se han ubicado en el resto del término. Existen igualmente dos PP aprobados. (pg. 5 y 6 tras nº 15). Gran construcción entorno a Peñón, casco urbano y playa.

Estrategia del plan : Dicho plan no constituye propiamente un plan de desarrollo, sino más bien el medio para localizar físicamente ese desarrollo humano, social, laboral, cultural, etc., que puede ser natural o planeado.

p. 26 Resumen, análisis y proyecciones. ... Análisis de la información. ... Conclusiones ... Punto del análisis : 3.- El sector de servicios y, específicamente, el turismo ofrecen las máximas posibilidades hasta el punto que puede decirse que el Término de Calpe, con sus grandes valores paisajísticos, con su singular Peñón de Ifach, con su gran porcentaje de litoral con playas y con su traducido territorio, casi todo el asomado al mar, constituye el típico lugar de vocación turística, lo cual por si solo justifica y hace necesaria la redacción del PGOU. ...

... En cuanto a las posibilidades de desarrollo futuro, podemos señalar las siguientes conclusiones ... 5.- Descendiendo ya al aspecto físico de la cuestión es decir, a la localización espacial, del desarrollo urbanístico previsto en el ámbito territorial del Municipio de Calpe ya hemos indicado antes que, habida cuenta de su pequeña extensión y su configuración orográfica que permite dominar las vistas sobre el mar desde casi cualquier punto, todo el territorio reúne inmejorables condiciones para el asentamiento turístico, exceptuando una pequeña parte en el sector Suroeste del Término que, sin embargo, por su vegetación y altura está muy indicado como reserva forestal de esparcimiento. De lo anterior se deduce que las posibilidades de localización turística son superiores a las previsiones establecidas en el Esquema Director Comarcal, como se verá más adelante, y que habida cuenta del escaso valor agrícola del suelo, potencialmente, todo el territorio puede considerarse como de interés turístico.

P 29. El plan propuesto. Criterios adoptados en el desarrollo del PGOU. 1.- En principio, el esquema Director Comarcal trata de evitar la dispersión incontrolada de la actividad urbanística, mediante la delimitación de una faja costera de profundidad variable entre 2 y 3 km. en la que, se considera ha de promoverse, principalmente el desarrollo urbanístico futuro, puesto que en ella están localizados los elementos básicos de la atracción turística y el núcleo urbano actual con su centro de servicios.

... 3.- Habida cuenta de la escasa profundidad del término municipal de Calpe (unos 3 km de media), de que el trazado de la futura autopista, lo divide por la mitad dejando al Sur una estrecha faja ya ocupada en gran parte, del escaso interés de los cultivos ya parcialmente abandonados por la demanda turística, y de las actuaciones urbanísticas existentes repartidas en todo el término, se ha adoptado el criterio de que la mencionada faja de desarrollo turístico se extienda a toda la profundidad del término, estableciendo una reserva forestal en aéreas que actualmente ya tienen ese carácter. Se ha considerado este criterio más realista que dejar pequeñas aéreas agrícolas indefinibles frente a la presión urbanística. 4.- Dentro de este criterio, se ha procedido, en primer lugar, a delimitar las aéreas que, de acuerdo con los condicionamientos locales existentes (topografía, límites actuales del núcleo urbano, infraestructuras, etc.), y con la proyección de la población, se consideran más aptas para la expansión del núcleo principal con coeficientes de densidad de tipo urbano. 5.- El resto del término, se destina en general, para el posible desarrollo turístico, que se deja totalmente a la promoción privada, para lo cual se prevé una infraestructura de

circulación, aéreas forestales, centros de servicio e instalaciones especiales, a la que deben ajustarse las actuaciones privadas. Dentro de esta zona se han englobado las actuaciones actualmente en desarrollo. ...

En cuanto a los criterios adoptados para estructurar el núcleo urbano se señalan los siguientes : 1.- Respetar en lo posible las tendencias naturales de expansión del núcleo. 2.- Adaptar y limitar la futura expansión urbana de acuerdo con la configuración física de las aéreas perimetrales y en función de la infraestructura territorial existente o prevista. 3.- Calificar los distintos sectores de la manera más idónea, en función de sus características localización en la estructura urbana y de sus condiciones topográficas y físicas en general. 4.- Coordinar y completar la red viaria principal para un funcionamiento adecuado de la estructura urbana. 5.- Estimular una evolución hacia tipos de edificación y aprovechamiento del suelo más en consonancia con las actuales formas de vida y con las exigencias de la población turística.

La población. En principio se estima que los incrementos de población residente se localizaran fundamentalmente en el área de expansión del núcleo urbano de Calpe, así como en Ifach. La localización del incremento de las plazas turísticas se prevé que aproximadamente un 75 % se localicen en la aéreas de expansión urbana, El 25 % restante se localizaran en las aéreas exteriores de interés turístico. ... el planeamiento pretende el aprovechamiento más adecuado de las condiciones físicas de cada Sector calificando como de localización turística las aéreas mas en contacto con la costa y dejando para la población residente las aéreas próximas al casco antiguo.

Las densidades medias previstas son ... 200 hab./Ha para las aéreas urbanas y 80 hab./Ha. Para las aéreas exteriores de interés turístico objeto de promoción privada.

Cuadro resumen de densidades y tipologías-morfológicas. P.31

Ver subrayado p.32, p.34, p. 36, p. 37

5.5.8.1.- Plano de estructura propuesta.

5.5.9.- Listados de planeamiento.
5.5.9.1.- Listados en libro : La Ordenación del territorio en la C.V.

Listados hasta 31 de Diciembre de 2.975.

PROVINCIA DE ALICANTE

XIXa) L'ALT VINALOPÓ

Cañada Villena	P. Alineaciones Casco		22- 1-59
	PG		9-11-63
	Modif. Alineaciones Manzana Ayuntam.		12- 5-62
	Modif. Alineaciones calle Cervantes		19- 6-65
	Modif. Alineaciones calle Vereda		5- 7-68
	Modif. Alineaciones calle Ferriz		5- 7-68
		PP Pol. Ind. «Paraje Bulilla»	5- 7-68
	Modif. Alineaciones Ge- neral Mola		23- 9-70
		PE Complejo Polideportivo	23- 9-70
		PE Zona Industrial	6- 2-75
		PP «Quitapesares»	14- 7-75

XIXb) EL VINALOPÓ MITJÀ

Elda Monforte del Cid Novelda	P. Alineaciones Casco		12- 5-62
		PP «La Capitana»	23- 7-73
	Modif. Alineaciones calle Victor Pradera		9-11-63
	Modif. Alineaciones calle Sta. Rosalia		26- 7-67
Petrel.		PP «Loma-Badà»	12- 6-70

XXa) LES VALLS D'ALCOI

Alcoy	PG		13- 7-57
	Modif. PG, Ord. y Nor- mas Complementarias Avance PG Comarcal de Alcoy-Cocentaina		3-11-71
		PP «Santa Rosa»	21- 9-65
		PP Pol. Ind. «Cotes Bajas»	30- 6-72
		PP Pol. Ind. «La Beniata»	14- 7-74
Bañeres	PG		21- 5-69
	P. Alineaciones calle La Cava		21- 1-59
	P. Alineaciones calle La Cotonera		29- 3-59
		PP Pol. Ind. «Tahouer Les Molines»	6- 2-75

XXb) LA FOIA DE CASTALLA

Onil	PG		16-12-68
Tibi		PP «Malqmó»	7- 2-69

XXI) LA MARINA ALTA

Benisa	PG Comarcal		9- 4-73
Benitachell		PP «La Cumbre del Sol»	6- 2-75
Denia	PG Comarcal		3-11-72
	N. Complementarias		10-11-72
	N. Complementarias		3- 6-75
		PP Zona Industrial	27- 7-73

		PP «La Florida»	14- 3-74
		PP Michans	14- 3-74
		PP «Suerres del Mar»	14- 3-74
		PP «Altomira»	14- 3-74
		PP «Quijote 2»	14- 3-74
		PP «Denia-Mar»	1- 6-75
		PP «El Palmar»	1- 6-74
		PP «Denia Park»	8- 7-74
		PP «La Marquesa»	10- 7-74
		PP Modif. «El Retiro»	30- 7-74
		PP Modif. Bovetes	20- 9-74
		PP «Altomira 2»	4-11-74
		PP «Los Campussos-San Juan»	6-11-74
		PP «La Marjal»	6- 2-75
Jalón	P. Alineaciones Casco		14-12-73
	Modif. Alineaciones C/. Judas		26- 1-66
Jávea	PG		1- 2-64
	Modif. PG		9-12-71
		PP «Peimer-Pontafiar»	25- 4-67
		PP «El Arenal»	27-10-67
		PP «Acceso a Jávea»	29-10-68
		PP «El Frechinal»	16-12-68
		PP Zona «Aduanas del Mar»	28- 4-69
		PP «El Tossalet» 1.ª fase	4- 5-69
		PP «Cap Martí»	10-11-59
		PP «El Tossalet» 2.ª fase	12- 6-70
		PP «La Corona»	9-12-71
		PE Casco Histór. de Jávea	16-10-74
Lliver	PG		22- 1-59
Pedreguer	Modif. Alineaciones		11- 4-70
Pego	Modif. Alineaciones		10- 6-68
	Modif. Alineaciones		11- 4-70
Teulada	PG Comarcal		19- 6-73
		PP «Pla del Mar»	28- 7-66
		PP «Tros de Benavent»	3-12-74
		PP «Malqmó»	7- 2-69
Vergel	PG		1- 7-74
XXII) LA MARINA BAIXA			
Alfaz del Pi	PG Comarcal (Z. Norte)		6- 2-75
	Normas Complementarias y Subsidiarias de la Costa		1- 3-68
	Ordenanzas Municip.		12- 5-62
	P. Alineaciones Zona 1 «Playa del Albir»		22- 1-59
	P. Alineaciones y Ordenanzas Zona 2 «Playa del Albir»		12- 5-62
	Modif. Alineaciones		7-10-70
	Modif. nuevas Alinea.		6- 2-75
Altea	PG Comarcal		6- 2-75
		PP «El Aramo», SA	12- 6-70
		PP «El Paradiso»	31- 5-75
Benidorm	PU		18- 1-56
	Ordenanzas PG		10-10-63
	Modif. PG en calle		19- 6-65
	PG Refundido con todas las modificaciones		1975
		PP «Mont-Benidorm»	18- 1-58
		P. Alineaciones y modif. PG Avda. 13	9-10-59

Listado hasta 31 de Diciembre de 1.980.

XXb) LA FOIA DE CASTALLA

Castalla	PG		24- 3-75
			y 9- 4-76
	Modif. Normas PG		23- 1-76
		PP «Finca Terol» (en Castalla-Tibi)	24- 3-75
		PP «Chorret de Catí»	9- 4-76
		Modif. «Chorret de Catí»	15-10-76
		PP Res. Sector Sur	30- 9-77
			y 17- 2-78
		PP Pol. Ind. Sector Norte	21- 4-78
Ibi	NC y Subsidiarias		30- 9-77
	Modif. NC y S (viales)		5- 3-79
		ED manzana C/. Roncesvalles	26-10-79
Onil	PG		16-12-68
	Modif. PG Avda. la Paz		14- 7-77
		PRI manzana C/. del Real	20-10-78
Tibi		PP «Maigmo»	7- 2-69
		PP Finca «Terol» (en Tibi-Castalla)	24- 3-75
		PP «Pinares del Mecí»	28-11-75
		Aclaración PP «Pinares del Mecí»	20-10-78
		Aclaraciones PP «Pinares del Mecí»	5- 3-79
		PP «Bon Aire»	23- 1-76
		PP «La Cruz de Maigmo»	23- 1-76
		PP «Pinares de Tibi»	27- 2-76

XXI) LA MARINA ALTA

Adsubia	—	—	—
Alcanalí	—	—	—
Beniarbeig	—	—	—
Benidoleig	—	—	—
Benichembla	—	—	—
Benimeli	—	—	—
Benisa	PG Comarcal		30- 9-75
	Adecuación PG a autopista		20- 7-79
		PP «S. Jaime» (en Benisa-Teulada)	9-12-71
		Modif. PP «S. Jaime» (en Benisa-Teulada)	25- 9-73
		Modif. PP «S. Jaime» (en Benisa-Teulada)	27- 2-76
			31- 5-76
		PP Partida «Baladrar»	30- 9-77
		PP «Altamira»	10- 3-78
		PP Partida «La Fustera»	1-12-78
		PP Pl. Ind. en Partida «Carnor»	26- 5-80
			1-12-80
Benitachell	PG		
		PP «La Cumbre del Sol» (en Jávea-Benitachell)	7- 2-75
Castell de Castells	—	—	—
Denia	PG Comarcal		10-11-72
	Normas Complement.		10-11-72
	Normas Complement.		3- 6-75
	Modif. Normas PG		23- 1-76
	Modif. PG manzana Ronda Murallas		30- 9-77

Aclaración edificabilidad				
	Zona 3 PP casco			29- 9-80
		PE «San Nicolás»		29- 5-72
		PP Zona Industrial		27- 7-73
		Modif. PP casco urbano		29-11-76
		PP «La Florida»		14- 3-74
		PP «Milchans»		14- 3-74
		PP «Suertes del Mar»		14- 3-74
		PP «Altomira 1»		14- 3-74
		PP «Quijote 2»		14- 3-74
		PP «Denia-Park»		8- 7-74
			y 30-	3-77
		PP «Denia-Mar» 1		1- 6-74
		PP «El Palmar»		1- 6-74
		PP «La Marquesa»		10- 7-74
		PP «El Retiro»		30- 3-74
		Modif. PP «El Retiro»		24- 3-75
		Modif. PP «El Retiro»		20- 7-79
		PP Modif. Bovetes		20- 9-74
		PP «Altomira 2»		4-11-74
			y 28-	7-76
		Modif. PP «Altomira 2»		30- 9-77
		PP «Los Campussos-S. Juan»		6-11-74
		Ampl. PP «Los Campussos-S. Juan»		6- 6-77
		PP «La Marjal»		6- 2-75
		PP «Monte Montgó»		9- 4-76
			y 24-	4-78
		Modif. PP «Monte Montgó»		26- 5-80
		Modif. viales PP «Monte Montgó»		27-10-80
		PP «Denia-Mar» 2		28- 7-76
		PP «Costa de la Calma»		28-10-77
		PP «Monte Pego 2»		20- 7-79
			ED «Castillo»	31- 1-77
Gata de Gorgos	PG			9- 4-76
Jalón	PG			9-10-59
		P Alineaciones casco		14-12-73
Jávea	PG			1- 2-64
			y 13-	4-65
	Modif. PG Zona 11			3- 6-75
			y 9-	4-76
	Modif. Art. 246 Ordenanzas			1-12-80
		PE Casco histór. de Jávea		16-10-74
		PP «Peimer-Pontañar»		25- 4-67
		PP «El Arenal»		27-10-67
		PP «Acceso a Jávea»		29-10-68
		PP zona «Aduanas del Mar y Ensanche»		16-12-68
			y 28-	5-69
		PP «El Tosalet» 1.ª fase		14- 5-69
		PP «Cap Martí»		10-11-69
		PP «El Tosalet» 2.ª fase		12- 6-70
		PP «La Corona»		9-12-71
		PP «Cumbre del Sol» (en Jávea-Benitachell)		6- 2-75
		PP «Rafalet»		27- 2-76
		PP «Partida Cansalaes»		27- 2-76
			y 1-	12-78
		PP «Mar Azul»		29-10-76
		PP y nuevas alineaciones Sector Roig-Roquetes		30- 9-77
		PP «Costa-Nova» 1.ª fase		20-10-78
		PP «Costa-Nova» 2.ª fase		20-10-78

			PRI Pza. Almirante Basteche	28- 7-76 22- 1-59
Liber	PG			—
Mirafior	—	—	—	—
Muria	—	—	—	—
Ondara	PG			16-12-68 19- 2-70 9-12-70 10- 3-78 y 21- 6-78
Orba	PD Suelo urbano			21- 6-78 11- 4-70 28-10-77
Parcent	PD Suelo urbano			10- 3-78 6- 4-79 29- 7-74
Pedreguer	Modif. Alineaciones	PP «La Sella» PP «Monte de Pedreguer»		
Pego	PG	PP «Monte Pego» 1		
			ED manzana C/. Onésimo Redondo	30-10-77
Rafol de Almunia	—	—	—	—
Sagra	—	—	—	—
Sanet y Negrals	—	—	—	—
Setla y Mirarrosa	—	—	—	—
Senija	—	—	—	—
Teulada	PG Comarcal			19- 6-73
	Refundición y modificación PG			31- 1-77
	Modif. PG y PE equipamientos en suelo urbano (Ciudad Jardín)			26-11-79 28- 7-66 28- 7-76
		PP «Plá del Mar» PP Partida de «Alcázar» PP «S. Jaime» (en Teulada-Bensa)		9-12-71
		Modif. PP «S. Jaime» (en Teulada-Bensa)		27- 2-76 y 31- 5-76
Tormos	—	—	—	—
Vall de Gallinera	—	—	—	—
Vall de Laguart	—	—	—	—
Vergel	PG Comarcal			10- 7-74
XXIII) LA MARINA BAIXA				
Alfaz del Pi	PG Comarcal (Z. Norte)			6- 2-75
		P Alineaciones Zona 1 «Playa del Albir»		22- 1-59
		P Alineaciones y Ordenanzas Z. 2 «Playa del Albir»		12- 5-62 23- 1-76
		PP «El Cautivador»		31- 5-76
		PP «Jardín del Alfaz»		
		Modif. y ampl. PP «Jardín del Alfaz»		21- 4-78 5- 3-79
		PP «Foya Blanca»		28- 9-79
Altea	PG Comarcal		PRI prolon. C/. S. Juan	6- 2-75 1-12-78 23- 1-76 27- 2-76
	Modif. Normas y Ali. PG			12- 6-70 31- 5-76
	Modif. Normas PG			
	Modif. PG en Altea vieja	PP «El Aramo, S.A.» PP «El Paradiso» PP «Santa Clara» (en Altea-Callosa)		15-10-76 30- 3-77 y 14- 7-77
		PP «Tossal del Molot»		30- 9-77 10- 3-78
		PP «La Olla» PP «Finca Alhama»		

5.5.9.2.- Listados del COACV demarcación Alicante.

CTAACOLEGIOTERRITORIAL DEARQUITECTOSDEALICANTE

LISTADO DE PLANEAMIENTO DE LA PROVINCIA DE ALICANTE VIGENTE

NOMENCLATURA:

* - No se dispone de Copia
SI - Sólo se dispone de Copia en papel
N - Normativa en fichero
P - Planos en fichero

SIGNIFICADO DE LAS ABBREVIATURAS DE TIPO DE PLAN

PG	PLAN GENERAL
MPG	MODIFICACION PG
HGPG	HOMOLOGACION GLOBAL PG
HMGPG	HOMOLOGACION MODIFICATIVA GLOBAL PG
HPPG	HOMOLOGACION PARCIAL PG
HMPPG	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PARCIAL PG
NS	NORMAS SUBSIDIARIAS
MNS	MODIFICACION NS
HGNS	HOMOLOGACION GLOBAL NS
HMGNS	HOMOLOGACION MODIFICATIVA GLOBAL NS
HPNS	HOMOLOGACION PARCIAL NS
HMPNS	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PARCIAL NS
NC	NORMAS COMPLEMENTARIAS
MNC	MODIFICACION NC
NCySP	NORMAS COMPLEMENTARIAS y SUBSIDIARIAS PROVINCIALES
DSU	DELIMITACION SUELO URBANO
MDSU	MODIFICACION DSU
PP	PLAN PARCIAL
MPP	MODIFICACION PP
PPM	PP DE MEJORA
MPPM	MODIFICACION PPM
PPR	PP RESIDENCIAL
MPPR	MODIFICACION PPR
PPI	PP INDUSTRIAL
MPPI	MODIFICACION PPI
PPT	PP TERCARIO
MPPT	MODIFICACION PPT
HyPP	HOMOLOGACION y PP
HMyPP	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PP
HyPPR	HOMOLOGACION y PPR
HMyPPR	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PPR
HyPPI	HOMOLOGACION y PPI
HMyPPI	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PPI
HyPPT	HOMOLOGACION y PPT
HMyPPT	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PPT
PAU	PROGRAMA ACTUACION URBANISTICA
MPAU	MODIFICACION PAU
PE	PLAN ESPECIAL
MPE	MODIFICACION PE
PERI	PLAN ESPECIAL REFORMA INTERIOR
MPERI	MODIFICACION PERI
PRI	PLAN REFORMA INTERIOR
MPRI	MODIFICACION PRI
HyPRI	HOMOLOGACION y PRI
PRIM	PRI DE MEJORA
MPRIM	MODIFICACION PRIM
PEPyRI	PLAN ESPECIAL PROTECCION y REFORMA INTERIOR
MPEPyRI	MODIFICACION PEPyRI
HyPE	HOMOLOGACION y PE
HMyPE	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PE
HyPERI	HOMOLOGACION y PERI
HMyPERI	HOMOLOGACION MODIFICATIVA y PERI
CATALOG	CATALOGO
MCATALOG	MODIFICACION CATALOG
PRECTOR	PLAN RECTOR
MPRECTOR	MODIFICACION PRECTOR
ENP-PN	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO – PARQUE NATURAL

ED ESTUDIO DETALLE
 MED MODIFICACION ED
 EDA ED ALINEACIONES
 MEDA MODIFICACION EDA
 EDR ED RASANTES
 MEDR MODIFICACION EDR
 EDAYR ED ALINEACIONES y RASANTES
 MEDAYR MODIFICACION EDAYR
 ED OV ED ORDENACION VOLUMENES
 MED OV MODIFICACION ED OV
 EDAY OV ED ALINEACIONES y ORDENACION VOLUMENES
 MEDAY OV MODIFICACION EDAY OV
 EDRy OV ED RASANTES y ORDENACION VOLUMENES
 MEDRy OV MODIFICACION EDRy OV
 EDAYRy OV ED ALINEACIONES y RASANTES Y ORDENACION VOLUMENES
 MEDAYRy OV MODIFICACION EDAYRy OV

 PU PROYECTO URBANIZACION
 MPU MODIFICACION PU

 PR PROYECTO REPARCELACION
 MPR MODIFICACION PR
 PC PROYECTO COMPENSACION
 MPC MODIFICACION PC
 PNF PROYECTO NORMALIZACION FINCAS
 MPNF MODIFICACION PNF
 PEX PROYECTO DE EXPROPIACION
 MPEX MODIFICACION PEX
 PAI PROGRAMA ACTUACION INTEGRADA
 MPAI MODIFICACION PAI
 PAA PROGRAMA DE ACTUACION AISLADA
 MPAA MODIFICACION PAA
 D DELIMITACION
 MD MODIFICACION DELIMITACION
 DyPR DELIMITACION y PR
 DyPC DELIMITACION y PC

 PAT PLAN DE ACCION TERRITORIAL

 PDIRECT PLAN DIRECTOR

 PCOMAR PLAN COMARCAL
 MPCOMAR MODIFICACION PC

 PSECTOR PLAN SECTORIAL
 MPSECTOR MODIFICACION PS

 DECLARAC DECLARACION

 ORDENAC ORDENACION

 CONVENIO CONVENIO

 OMUNICIP ORDENANZA MUNICIPAL

 OCOMPLEM ORDENANZA COMPLEMENTARIA

 CERRORES CORRECCION ERRORES

 SLICENC SUSPENSION LICENCIAS

CTAACOLEGIOTERRITORIAL DEARQUITECTOSDEALICANTE

Listado de Normas Urbanísticas y
Fechas de aprobación - publicación

15/12/2009						Página 40 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.		
BENISSA							
041810003	041100	PAI. UNID. EJEC. CARRER FERRERET/2004.	24/04/2001	02/01/2004	*		
041810004	041810003	PR. UNID. EJEC. CARRER FERRERET/2004.	24/04/2001	02/01/2004	NP		
041810005	041100	PR. UNID. EJEC. 1, SECTOR RACO DE GALENO 1/2004.	16/12/2003	12/02/2004	*		
041810006	041810002	PR. UNID. EJEC. PINETS, SUELO URBANO/2004.	10/02/2004	15/03/2004	NP		
041810007	041100	PAI. UNID. EJEC. PLA DELS MOLINS 2/2004.	06/04/2004	02/07/2004	*		
041810008	041100	PAI. UNID. EJEC. BENIVER 2/2004.	02/03/2004	04/08/2004	*		
041810009	041810008	PR. UNID. EJEC. BENIVER 2/2006.	01/03/2006	16/05/2006	NP		
041810010	041100	PAI. SANTA ANNA, SECTOR 1/2007.	24/01/2007	24/04/2007	*		
041810011	04110004	PR. UNID. EJEC. 2, SECTOR RACO DE GALENO/2007.	31/07/2007	03/10/2007	*		
041810012	041100	PAI. EL POLVORI, SECTOR 34/2008.	06/11/2007	10/03/2008	*		
041810013	041100	PR. UNID. EJEC. 9, POU D'AVALL-2/2008.	08/04/2008	25/04/2008	*		
041840001	041100	PAI. BENIVER, SECTOR NUMERO 2/2005.	03/08/2005	07/10/2005	*		
041840002	041840001	PR. BENIVER, SECTOR NUMERO 2/2006.	05/04/2006	07/06/2006	NP		
041900	041100	DECLARAC. MONUMENTO HISTORICO-ARTISTICO LONJA DE CONTRATACION/1982.			N		
041901	041100	HMYPPR. SECTOR PEDRAMALA-1/2002.	11/03/2002	11/06/2002	NP		
04190101	041901	PAI. UNID. EJEC. 2, SECTOR PEDRAMALA-1/2002.	27/12/2001	31/05/2002	*		
04190102	041901	PAI. UNID. EJEC. 1, SECTOR PEDRAMALA-1/2002.	02/09/2002	21/10/2002	*		
041902	041100	PE. PROTECCION CASCO ANTIGUO/1985.	28/11/1985	30/12/1985	NP		
041903	041100	ED. CAMINOS LOS GARCIA, LA FUSTERA Y CAMPING DE LA FUSTERA/1986.	25/04/1986	20/06/1986	NP		
041904	041100	ED. CAMINO BALADRAR/1986.	24/10/1986	02/12/1986	NP		
BENITACHELL							
042200	-	NS. DE BENITACHELL/1987.	29/01/1987	13/02/1987	NP		
04220001	042901	MNS. LA CUMBRE DEL SOL/1988.	13/06/1988	13/06/1988	NP		
04220002	042200	MNS. CARRETERA ACCESO URBANIZACION LA CUMBRE DEL SOL/1989.	27/09/1989	31/10/1989	NP		
04220003	042200	D. UNID. ACT. C/PADRE PLACIDO, MAR, MAYOR Y BUENOS AIRES/1990.	25/05/1990	14/06/1990	*		
04220004	042200	OCOMPLEM. ANCHURA DE CAMINOS, RETRANQUEOS, OBRAS MENORES Y PERGOLAS EN LA URBANIZACION LA CUMBRE DEL SOL/1993.		23/11/1993	N		
04220005	042200	MNS. ZONA ESCOLAR Y POZO ARTESANO/1995.	10/02/1995	30/11/1995	P		
04220006	042200	MNS. RED VIARIA, ZONA ESCOLAR Y DOTACIONAL DEL COLEGIO PUBLICO SANTA MARIA MAGDALENA/1997.	14/02/1997	09/05/1997	P		
04220007	042200	MNS. CONSTRUCCION DE GASOLINERAS EN SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION DE CARRETERAS Y AMPLIACION DE SUELO URBANO PARA CUARTEL DE LA GUARDIA CIVIL/1996.	10/04/1991	28/06/1996	NP		
04220008	042200	D. UNID. ACT. C/PLACIDO Y C/MAR/1990.	09/07/1990	24/07/1990	*		
04220009	042200	OMUNICIP. ELEMENTOS SALIENTES EN C/DENIA/1998.	23/10/1997	20/02/1998	N		
04220010	04220001	MNS. LA CUMBRE DEL SOL. AJUSTE DE ALINEACIONES EN DIVERSAS ZONAS E INSTALACIONES SINGULARES EN UNID. EJEC. Z-I/2004.	11/12/2003	13/04/2004	*		
04220011	042200	OMUNICIP. PROTECCION DEL ARBOLADO DE INTERES LOCAL/2004.	22/10/2004	11/11/2004	N		
04220012	04220001	MNS. LA CUMBRE DEL SOL, VIARIO EN UNID. EJEC. U3P, PALMERAS/2006.	31/05/2005	27/02/2006	*		
042400	042200	PP. GOLDEN VALLEY/1988.	26/02/1988	13/04/1988	NP		
042401	042200	PP. VALLE DEL PORTET/1988.	21/03/1988	28/04/1988	NP		
04240101	042401	ED. ZONA A/2002.	27/12/2001	18/02/2002	*		
042402	042200	PP. LES FONTS/1989.	26/04/1989	26/05/1989	NP		
042403	042200	PP. LA JOYA/1989.	31/05/1989	01/07/1989	NP		
04240301	042403	MPP. VIARIO Y ZONIFICACION/1998.	22/02/1998	20/04/1998	P		
042404	042200	PP. CALISTRO Y ASEGADOR/1989.	12/07/1989	05/10/1989	NP		
042405	042200	PP. VISTA MONTAÑA III/1989.	26/07/1989	25/09/1989	NP		
042406	042200	PP. ENCLAVES, LA CUMBRE DEL SOL/1994.	19/11/1993	03/01/1994	NP		



Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
BENITACHELL					
042407	042200	HyPPR. LOS MOLINOS, SECTOR I-2/2002.	31/10/2001	21/02/2002	NP
042408	042200	PPR. RESIDENCIAL LOS MOLINOS 2, PDA. ABIAR, SECTOR I-3/2004.	05/02/2004	10/04/2004	NP
042409	042200	HyPP. SECTOR RACO DE NADAL/2005.	03/02/2005	12/08/2005	N
042410	042200	HyPP. SECTOR ALCASSAR/2007.	11/05/2007	29/10/2007	NP
042600	042200	HyPRI. DE MEJORA, SECTOR LA SEQUIA/2007.	08/03/2006	11/01/2007	N
042720001	042200	PJ. PARCELA EN C/JAUME I EL CONQUERIDOR/2004.	06/09/2004	27/09/2004	*
042740901	042409	PJ. SECTOR RACO DE NADAL/2006.	03/03/2006	30/03/2006	*
042820001	04220003	PR. UNID. ACT. C/PADRE PLACIDO, MAR, MAYOR Y BUENOS AIRES/1991.	01/03/1991	22/04/1991	P
042840701	042407	PR. LOS MOLINOS, SECTOR I-2/2002.	25/04/2002	11/05/2002	NP
042840801	042408	PR. RESIDENCIAL LOS MOLINOS 2, PDA. ABIAR, SECTOR I-3/2005.	29/12/2004	18/02/2005	*
042840901	042409	PR. SECTOR RACO DE NADAL/2006.	01/06/2006	30/06/2006	*
042841001	042410	PR. UNID. E.JEC.1 DEL P.P. SECTOR ALCASSAR/2008.	21/12/2007	14/01/2008	NP
042850001	042500	PAI. SECTOR LA SEQUIA/2007.	06/10/2006	09/08/2007	*
042900	042200	PP. ALCASAR/1976.			N
04290001	042900	MPP. SEGUNDA FASE/1981.			NP
042901	042200	PP. LA CUMBRE DEL SOL/1975.	06/02/1975		NP
04290101	042901	MPP. P.P. LA CUMBRE DEL SOL/1989.	27/09/1989	31/10/1989	NP
04290102	04220001	MPP. PARCELA B3-II, VIALES Y TIPOLOGIAS/1991.	14/12/1990	19/01/1991	P
04290103	04220001	MPP. VIALES, TIPOLOGIAS Y USO HOTELERO/1996.	10/02/1996	17/03/1996	P
04290104	042901	PJ. UNID. E.JEC. U3L DEL P.P. LA CUMBRE DEL SOL/2003.	06/03/2003	05/04/2003	*
04290105	042901	PJ. UNID. E.JEC. U3M DEL P.P. LA CUMBRE DEL SOL/2003.	06/03/2003	05/04/2003	*
04290106	042901	PJ. UNID. E.JEC. U3P DEL P.P. LA CUMBRE DEL SOL/2003.	06/03/2003	05/04/2003	*
04290107	042901	PJ. ZONA JAZMINES, P.P. LA CUMBRE DEL SOL/2003.	06/06/2003	20/06/2003	*
04290108	042901	PJ. ZONA GIRASOLES, P.P. LA CUMBRE DEL SOL/2006.	22/12/2005	25/01/2006	*
042902	042200	PP. MADROÑAL/1982.	25/03/1982	09/09/1982	NP
042903	042200	PP. CASTELLONS-VIDA/1982.			NP
BIAR					
043001	043100	SLICENC. EDIFICACION Y DEMOLICION EN EL CONJUNTO HISTORICO TRADICIONAL. CLAVE 1.1.	29/04/2004	04/06/2004	*
043100	-	PG. DE BIAR/2002.	05/02/2002	04/04/2002	NP
04310001	043100	OMUNICIP. REGLAMENTO DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE/2004.	16/02/2004	05/04/2004	N
04310002	043100	CRITINTER. ARTICULO 8.2.2.e.4 DE LAS NORMAS URBANISTICAS/2005.	29/09/2005	22/10/2005	N
04310003	043100	MPG. CALLES FERINO ALTO Y ALCARIZ/2006.	25/04/2006	21/06/2006	*
04310004	043100	CERRORES. CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS DEL PLAN GENERAL/2006.	30/10/2006	15/11/2006	*
04310005	043100	OMUNICIP. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE CONTRA RUIDOS Y VIBRACIONES/2006.	26/10/2006	08/11/2006	N
04310006	043100	MPG. PUNTUAL DEL PGOU/2008.	25/02/2008	10/03/2008	*
043400	043810006	PJ. FIGUERAL 2, UNID. E.JEC. UN-4/2005.	31/01/2005	06/08/2005	*
04340001	043400	MPP. P.P. FIGUERAL 2, UNID. E.JEC. UN-4/2008.	25/02/2008	28/03/2008	*
043600	043810010	ED. UNID. E.JEC. 5. PISCINA/2008.	30/11/2006	07/01/2008	NP
043710001	043810002	PJ. UNID. E.JEC. 2. DOCTOR FLEMING/2003.	23/05/2003	01/08/2003	*
043710002	043810003	PJ. UNID. E.JEC. 1. JESUS JUAN BERNABEU/2003.	23/05/2003	01/08/2003	*
043710003	043810004	PJ. FIGUERAL 1, UNID. E.JEC. UO-6/2007.	16/10/2007	25/10/2007	*
0437400	043810006	PJ. FIGUERAL 2, UNID. E.JEC. UN-4/2006.	31/07/2006	02/09/2006	*
043810001	083100	PAI. UNID. E.JEC. CANYA. SECTOR UO-9/2002.	28/06/2002	17/07/2002	*
043810002	043100	PAI. UNID. E.JEC. 2. DOCTOR FLEMING/2003.	23/05/2003	01/08/2003	*
043810003	043100	PAI. UNID. E.JEC. 1. JESUS JUAN BERNABEU/2003.	23/05/2003	01/08/2003	*
043810004	043100	PAI. FIGUERAL 1, UNID. E.JEC. UO-6/2005.	26/03/2004	26/03/2005	*
043810005	043810004	PR. FIGUERAL 1, UNID. E.JEC. UO-6/2006.	17/02/2006	14/03/2006	NP

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
BUSOT					
046001	046200	SLICENC. PARCELACION DE TERRENOS, EDIFICACION Y DEMILICION EN EL AMBITO INDICADO POR LA REDACCION DEL PLAN GENERAL. (1 AÑO AMPLIABLE).	21/05/2004	27/05/2004	*
046200	-	N.S. DE BUSOT/1996.	24/05/1995	05/02/1996	NP
04620001	046200	MNS. PUNTUAL NUMERO 1, PARCELA DE 2.130 M2 DESTINADA A APARCAMIENTO -P-/1999.	28/07/1998	08/03/1999	N
04620002	046200	CRITINTER. MEDICION DE LA ALTURA Y SOTANOS EN TIPOLOGIA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR (VU), VIVIENDA BIFAMILIAR EN EL P.P. HOYA DE LOS PATOS, MOVIMIENTO DE TIERRAS Y VALLADO/2003.	10/07/2003	08/08/2003	N
0462000201	04620002	CRITINTER. MODIFICACION APARTADO 5, VALLADOS/2007.	25/09/2007	16/10/2007	N
0462000202	04620002	CRITINTER. MODIFICACION APARTADO 3, VIVIENDA BIFAMILIAR EN EL P.P. HOYA DE LOS PATOS/2008.	30/09/2008	20/10/2008	N
04620003	046200	MNS. PUNTUAL NUMERO 3, ARTICULO 6.9 DE LA NORMAS URBANISTICAS, INCREMENTO DE LA ALTURA DE CORNISA EN EL NUCLEO HISTORICO (CU-CASCO URBANO)/2004.	11/12/2003	27/01/2004	NP
04620004	046200	MNS. PUNTUAL NUMERO 4, RETRANQUEOS DE LA EDIFICACION EN AMBITO DEL P.P. VALLE DORADO/2004.	05/02/2004	03/04/2004	N
04620005	046901	MNS. PUNTUAL NUMERO 6, AMBITO DEL P.P. VALLE DORADO/2006.	11/04/2006	07/06/2006	NP
04620006	046200	MNS. PUNTUAL NUMERO 5, ENTORNO DE LA PLAZA DEL AYUNTAMIENTO/2006.	09/06/2006	04/10/2006	NP
04620007	046200	OMUNICIP. ORDENANZA MUNICIPAL DE URBANIZACION/2006.	14/09/2006	28/11/2006	N
0462000701	04620007	OMUNICIP. MODIFICACION ORDENANZA MUNICIPAL DE URBANIZACION/2008.	20/06/2008	03/07/2008	N
04620008	046200	OMUNICIP. PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LICENCIAS URBANISTICAS/2008.	20/06/2008	03/07/2008	N
04620009	046200	MNS. PUNTUAL NUMERO 9, MODIFICACION DE DETERMINADOS ASPECTOS DE LAS NORMAS URBANISTICAS/2008.	30/09/2008	17/10/2008	N
046600	046200	HyPRI. BONALBA, SECTOR 1/2004.	30/09/2003	24/02/2004	NP
046600	046820001	ED. UNID. ACT. PLA LLOMA/2004.	13/03/2003	27/04/2004	NP
046720001	046820001	PJ. UNID. ACT. PLA LLOMA/2004.	13/03/2004	27/04/2004	*
046720002	046200	PJ. C/PENYAGOLOSA, URBANIZACION PLA LLOMA/2004.	17/05/2004	15/08/2004	*
046720003	046200	PJ. C/CASTELLERS, URBANIZACION BONALBA/2004.	31/05/2004	26/06/2004	*
046720004	046200	PJ. C/SIERRA DE LA GRANA, URBANIZACION PLA LLOMA/2005.	31/01/2005	25/02/2005	*
046720005	046200	PJ. TRAMO DONDE CONFLUYEN LAS C/DEMOCRACIA Y SENYERA, URBANIZACION BONALBA/2005.	07/02/2005	09/03/2005	*
046720006	046200	PJ. C/RIU MILLARS Y BARRANC VIDRIER/2004.	21/06/2004	17/07/2004	*
046720007	046200	PJ. C/RIU MILLARS-CAMINO VIEJO DE ALICANTE, URBANIZACION PISNELLA/2006.	03/05/2006	02/06/2006	*
046720008	046200	PJ. C/RIU MILLARS-RIU SERPIS-RIU SEGURA Y TRAMO NUEVO, URBANIZACION PISNELLA/2006.	03/10/2006	25/10/2006	*
046720009	046200	PJ. C/SENYERA, ALMOGAVERS Y PROL C/ LIBERTAD, URBANIZACION BONALBA/2007.	05/03/2007	27/03/2007	*
046820001	046200	PAI. UNID. ACT. PLA LLOMA/2003.	13/03/2003	02/12/2003	*
046820002	046820001	PR. UNID. ACT. PLA LLOMA/2004.	12/02/2004	19/04/2004	NP
04682000201	046820002	MFR. ANEXO. P.R. PLA LLOMA/2004.	09/09/2004	27/09/2004	NP
046820003	046200	PAI. UNID. ACT. URBANIZACION BONALBA/2005.	13/05/2004	26/11/2005	*
046820004	046820003	PR. UNID. ACT. URBANIZACION BONALBA/2005.	05/09/2005	26/11/2005	NP
046820005	046200	PAI. UNID. ACT. URB. LLANO DE LOS PASTORES/2006.	09/09/2004	18/10/2006	*
046820006	046820005	PR. UNID. ACT. URB. LLANO DE LOS PASTORES/2007.	24/10/2006	03/01/2007	*
046900	046200	PP. HOYA DE LOS PATOS/1970.			NP
046901	046200	PP. VALLE DORADO, SECTOR SR-2/1992.	22/07/1992	12/08/1992	NP
04690101	046901	PR. POLIGONO 1/1997.	19/11/1996	20/01/1997	NP
CALPE					
047002	047100	SLICENC. ACTIVIDADES DE TANATORIOS Y CREMATORIOS EN LA ZONA DE SERVICIOS BENICOLADA Y GARGASINDI.	10/12/2001	27/02/2002	*
047100	-	PG. DE CALPE/1998.	28/07/1998	21/10/1998	NP

		15/12/2009		Página 44 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
CALPE					
04710001	047100	OMUNICIP. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE URBANO/2001.	13/02/2001	15/05/2001	N
04710002	047100	MPG. CORRECCION DE ERROR, AMPLIACION DE LA SUPERFICIE DEL SECTOR PLA DE SENIETA/2002	10/12/2001	13/04/2002	NP
04710003	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 3. CALIFICACION DE SUELO PARA OBTENCION DE LA ZONA ARQUEOLOGICA/2002.	28/06/2002	13/07/2002	*N
04710004	047100	OMUNICIP. INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS RADIOELECTRICAS/2003.	20/01/2003	19/02/2003	N
04710005	047100	MPG. USO DOTACIONAL PUBLICO DE UN SOLAR CALIFICADO COMO "EDR" Y DE OTRO COMO DOTACIONAL INFRAESTRUCTURAS, FIJANDO PARA LOS MISMOS EL USO DOTACIONAL ESCOLAR/2003.	17/07/2003	27/08/2003	*
04710006	047100	OMUNICIP. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE URBANO CONTRA LA EMISION DE RUIDOS Y VIBRACIONES/1993.		03/05/1993	N
0471000601	04710006	OMUNICIP. ANULACION DEL ARTICULO 4.5 Y MODIFICACION DEL ARTICULO 2 DE LA ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE URBANO CONTRA LA EMISION DE RUIDOS Y VIBRACIONES/2004.	12/01/2004	21/02/2004	N
04710007	047100	OMUNICIP. PATRIMONIO DEL SUELO Y DE LAS TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTO URBANISTICO/2004.	28/04/2004	05/05/2004	N
04710008	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 8. AJUSTE DE LOS LIMITES DEL PLANEAMIENTO A LA REALIDAD FISICA DEL TERMINO MUNICIPAL, ENTRE MUNICIPIOS DE CALPE Y BENISSA/2004.	05/02/2004	19/05/2004	NP
04710009	047100	CRITINTER. NUMERO 1, FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTION DEL PLAN GENERAL/2005.	25/02/2005	01/04/2005	N
04710010	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 12, ARTICULOS 10 Y 63 DE LAS NORMAS URBANISTICAS/2006.	31/05/2005	01/03/2006	*N
04710011	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 15, ARTICULOS 21 Y 25 DE LAS NORMAS URBANISTICAS/2006.	31/05/2005	01/03/2006	*N
04710012	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 14, PARCELA MINIMA PARA EDIFICACION ABIERTA (BQ) EN SUELOS URBANOS MORELLO Y LA FOSSA, REFRANJOS EN EDIFICACION ABIERTA (BQ) Y ARTICULO 2 DE LAS NORMAS URBANISTICAS ESTUDIOS DE DETALLE PARA REORDENACION DE VOLUMENES/2006.	31/05/2005	21/04/2006	*N
04710013	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 9. LIMITACION DE ALTURAS EN ART 11 Y 12 DEL ANEXO 4.8, SUELO URBANIZABLE SALADAR/2006.	28/09/2005	29/09/2005	N
04710014	047100	MPG. PUNTUAL NUMERO 13/2008.	22/10/2007	06/02/2008	*N
04710015	047100	CRITINTER. NUMERO 2, COMPUTO DE ELEMENTOS COMUNES EN EDIFICIOS HOTELEROS/2008.	30/10/2008	21/11/2008	*
047400	047100	PP. MODIFICATIVO. COSENTARI II, SECTOR 31/2004.	15/03/2004	15/10/2004	NP
047500	047100	PR. SUELO URBANO MORELLO, MANZANA 5-A BIS/1999.	22/02/1999	28/05/1999	NP
047501	047100	PR. MANZANA ENTRE C/SAN ISIDRO, CONDE DE ALTEA Y AVDA.MASNOLI/1999.	27/05/1999	06/07/1999	NP
047502	047100	PR. AVDA. VALENCIA, SUELO URBANO BQ-4, PDA. BORUMBOT/2001.	13/11/2000	02/06/2001	NP
047503	047100	PRIM. ORDENACION PORMENORIZADA DE VOLUMENES EN EL AREA ENTRE AVDA. GABRIEL MIRO Y VALENCIA Y OIBENDORM Y SALANDRES/2002.	20/11/2001	08/01/2002	*
047504	047100	PRIM. PDA CANUTA, PARCELAS 21-A a 24-A/2002.	10/09/2001	10/01/2002	*
047505	047100	PRIM. PDA. GARGASINDI, AREA DE BORDE AB-4/2002.	12/11/2001	10/01/2002	*
047506	04710003	PE. ZONA ARQUEOLOGICA DE LOS BAÑOS DE LA REINA/2002.	28/08/2002	13/07/2002	NP
047507	047100	PRIM. SUELO URBANO, PDA. GARDUIX/2003.	17/03/2003	17/04/2003	*
047508	047810017	PR. SUELO URBANO AREA DE BORDE AB-8A, OLTOMAR CUCARRES/2007.	01/03/2007	26/04/2007	*
047509	047810018	PR. PDA. LA CANUTA, ORDENANZA ESPECIAL E, SUELO URBANO/2008.	12/06/2008	10/09/2008	*
047600	047100	ED. PDA. ORTEMBACH, ORDENANZA ESPECIAL CASANOVA/1998.	25/09/1998	28/12/1998	NP
047601	047100	ED. 8-A, PDA. CUCARRES/2000.	04/05/2000	31/05/2000	NP
047602	047100	ED. PDA. TOSSAL DE LA COMETA/2001.	13/02/2001	03/04/2001	NP
047603	047100	ED. PDA. GRAN SOL/2001.	09/07/2001	10/09/2001	NP
047604	047100	EDOV. SUELO URBANO MORELLO, MANZANA DELIMITADA POR LAS PARCELAS 24, 27, 29 y 30/2004.	13/10/2003	12/01/2004	NP

		15/12/2009		Página 45 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
CALPE					
047605	047100	EDOV. PARCELAS NUMERO 18H a 25H DE LA PARTIDA LA CANUTA Y SUELO CON ORDENANZA ESPECIAL CANUTA-SAN FERMIN/2004.	22/07/2004	16/09/2004	NP
047606	047100	ED. SUELO URBANO, AREA DE BORDE (A.B.10), PARTIDA OLTAMAR/2005.	10/03/2005	08/04/2005	NP
047607	047100	ED. SUELO URBANO MORELLO, MANZANA AV. DE EUROPA, PASEO MARITIMO Y CALLE DE LUXEMBURGO/2006.	11/07/2006	14/09/2006	NP
047608	047100	ED. SUELO URBANO MORELLO, PARCELA EN CALLE PORTUGAL NUMERO 1/2006.	11/07/2006	14/09/2006	NP
047609	047100	ED. SUELO URBANO AREA DE BORDE EN PARTIDA COMETA III/2008.	13/12/2007	06/03/2008	*
047710001	047100	PJ. SALADAR, SUELO URBANIZABLE SECTOR 4/2001.	15/01/2001	10/05/2001	*
047710002	047810005	PJ. POU ROIG, SECTOR 19, SUELO URBANIZABLE/2001.	24/11/2000	26/01/2001	*
047710003	047810008	PJ. PLA ROIG I, SECTOR 9, SUELO URBANIZABLE/2001.	12/11/2001	28/12/2001	*
047750201	047502	PJ. AVDA. VALENCIA, SUELO URBANO BQ-4, PDA. BORUMBOT/2001.	10/09/2001	14/09/2001	*
0477509	047810018	PJ. PDA. LA CANUTA, ORDENANZA ESPECIAL E, SUELO URBANO/2008.	12/06/2008	10/09/2008	*
047810001	047100	PR. EMPEDROLA II, SUELO URBANIZABLE/2000.	06/07/2000	04/08/2000	NP
047810002	047100	PR. BUENAVISTA I, SUELO URBANIZABLE/2000.	06/07/2000	17/08/2000	NP
047810003	047100	PR. ENGINEER, SUELO URBANO/2000.	06/07/2000	17/08/2000	NP
047810004	047100	PR. GRAN SOL, SECTOR 32, SUELO URBANIZABLE/2001.	30/10/2000	02/01/2001	*
047810005	047100	PR. POU ROIG, SECTOR 19, SUELO URBANIZABLE/2001.	24/11/2000	23/01/2001	NP
047810006	047100	PR. LA CANUTA I, SECTOR 22, SUELO URBANIZABLE/2001.	28/09/1999	22/02/2001	NP
047810007	047100	PR. ENGINEER II, SECTOR 5, SUELO URBANIZABLE/2001.	12/02/2001	08/06/2001	NP
047810008	047100	PAI. PLA ROIG I, SECTOR 9, SUELO URBANIZABLE/2001.	09/07/2001	26/09/2001	*
047810009	047100	PR. SUELO URBANO EN PDA.CARRIO/2001.	04/08/2000	27/10/2001	P
047810010	047810008	PR. PLA ROIG I, SECTOR 9, SUELO URBANIZABLE/2002.	25/02/2002	25/04/2002	*
047810011	047100	PR. UNID. E.JEC. ERMITA LA COMETA/2002	11/03/2002	25/05/2002	*
047810012	047710001	PR. SALADAR, SUELO URBANIZABLE SECTOR 4/2003.	03/01/2003	07/05/2003	P
047810013	047100	PR. COMETA III, SUELO URBANO/2004.	23/02/2004	04/05/2004	NP
047810014	047100	PR. PLAZA DE LAS FLORES/2004.	23/02/2004	04/05/2004	NP
047810015	047710001	PR. SUELO URBANIZABLE NUMERO 4, SALADAR/2005.	25/02/2005	01/04/2005	*
047810016	047100	PAI. PLA ROIG II, SECTOR 10, SUELO URBANIZABLE/2006.	28/06/2004	21/11/2006	*
047810017	047100	PAI. SUELO URBANO AREA DE BORDE AB-8A, OLTOMAR CUCARRES/2007.	15/01/2007	27/03/2007	*
047810018	047100	PAI. PDA. LA CANUTA, ORDENANZA ESPECIAL E, SUELO URBANO/2008.	12/06/2008	10/09/2008	*
047840001	047400	PR. COSENTARI II, SECTOR 31/2006.	13/02/2006	07/04/2006	*
047850201	047502	PAI. AVDA. VALENCIA, SUELO URBANO BQ-4, PDA. BORUMBOT/2001.	15/01/2001	07/08/2001	*
047850202	047502	PR. AVDA. VALENCIA, SUELO URBANO BQ-4, PDA. BORUMBOT/2001.	13/02/2001	17/03/2001	P
0478509	047810018	PR. PDA. LA CANUTA, ORDENANZA ESPECIAL E, SUELO URBANO/2008.	13/11/2008	19/11/2008	*
047900	047100	ED. REMODELACION MANZANA C/SANTA MARIA, 18 DE JULIO, BLASCO IBAÑEZ Y C/EN PROYECTO/1978.			P
047901	047100	PP. LA MANZANERA/1968-1976.			NP
047902	047100	PP. AMPLIACION LA MANZANERA/1971.			NP
04790201	047902	ED. PARCELA G/1985.			NP
047903	047100	PP. LA EMPEDROLA/1974.			NP
04790301	047903	MPP. P.P. LA EMPEDROLA/1977.			NP
04790302	047903	MPP. ZONA FORESTAL/1983.			NP
047904	047100	ED. REMODELACION MANZANA C/18 DE JULIO, LA SANTA MARIA, LA PINTA Y C/EN PROYECTO/1978.			NP
047908	047100	PP. LA VALLESA/1977.			NP
04790801	047908	MPP. P.P. LA VALLESA/1986.	03/07/1986	22/07/1986	NP
047909	047100	PP. EL ENCHINENT/1979.			NP
047910	047100	PP. LAS ADELFA/1969.			NP

			15/12/2009	Página 46 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
CALPE						
047911	047100	ED. AVDA. EJERCITOS ESPAÑOLES, PINTOR SOROLLA, CORBETA Y LA SANTAMARIA/1988.	06/10/1986	01/03/1988	NP	
047912	047100	PRECTOR. PLAN RECTOR DE USO Y GESTION (PRUG) DEL PARQUE NATURAL DEL PENYAL. D'IFAC/1994.	30/12/1993	21/01/1994	NP	
047913	047100	ED. PARCELA EN TOSSAL DE LA COMETA/1991.	03/01/1991	24/01/1991	NP	
047914	047100	ED. AV. CARRETERA DE LA FUENTE/1993.	03/12/1993	06/03/1993	NP	
047915	047100	ED. PARCELA EN URBANIZACION MARYVILLA BIS/1993.	03/06/1993	28/08/1993	NP	
047916	047100	EDOV. MANZANA C/CORBETA, DOCTOR FLEMING, BALANDROS Y EN PROYECTO/1983.		12/09/1983	NP	
CALLOSA D'EN SARRIA						
048100	-	PG. DE CALLOSA D'EN SARRIA/2007.	08/03/2006	07/06/2007	NP	
048500	048100	DECLARAC. DELIMITACION DEL ENTORNO Y NORMATIVA DE PROTECCION DEL CASTILLO Y MURALLAS/2007.	19/10/2006	10/01/2007	NP	
048900	048100	EDOV. UNID. ACT. 6. ZONA COLOMER - LA GRAVA Y C/CIRURGIA JOSEP BOTELLA/1999.	04/02/1999	24/03/1999	NP	
CALLOSA DE SEGURA						
049000	-	NADA. CARTOGRAFIA CASCO URBANO.			P	
049001	049100	SLICENC. EJECUCION DE OBRAS EN LOS POLIGONOS H1, B3, B4, D1, D3 Y E1 Y ALINEACION DE LA C/FERROCARRIL.	30/08/2001	14/09/2001	*	
049100	-	PG. DE CALLOSA DE SEGURA/2002.	05/02/2002	20/05/2002	NP	
04910001	049100	OMUNICIP. PROTECCION CONTRA RUIDOS Y VIBRACIONES/2005.	08/02/2005	01/03/2005	N	
04910002	049100	SERVICIO DE LOCUTORIOS TELEFONICOS/2005.	08/02/2005	01/03/2005	N	
04910003	04910001	CERRORES. ARTICULOS DE LA ORDENANZA DE PROTECCION CONTRA RUIDOS Y VIBRACIONES/2005.	02/03/2005	14/03/2005	N	
04910004	04910002	CERRORES. ARTICULOS DE LA ORDENANZA REGULADORA DE LOCUTORIOS TELEFONICOS/2005.	02/03/2005	14/03/2005	N	
04910005	049100	MPG. PUNTUAL NUMERO 1/2005.	21/12/2004	31/03/2005	*N	
049400	049810001	PAI. POLIGONO INDUSTRIAL SAN ROQUE, SECTOR SN-9, AREA DE REPARTO AR-3/2002.	14/02/2002	11/03/2002	NP	
049401	049100	PP. UNID. EJEC. 9 Y SECTOR SN 1-6/2009.	18/01/2008	09/11/2009	*	
049710001	049810004	PJ. UNID. EJEC. SO-4. AREA DE REPARTO 1-4/2004.	15/06/2004	28/12/2004	*	
049710002	049810007	PJ. UNID. EJEC. UT-18. BARRIO LOS DOLORES/2005.	05/05/2005	18/07/2005	*	
049710003	049810011	PJ. UNID. EJEC. SO-11. AREA DE REPARTO 1-11/2006.	23/03/2006	13/05/2006	*	
049740001	049810001	PJ. POLIGONO INDUSTRIAL SAN ROQUE, SECTOR SN-9, AREA DE REPARTO AR-3/2002.	14/02/2002	11/03/2002	*	
049810001	049100	PAI. POLIGONO INDUSTRIAL SAN ROQUE, SECTOR SN-9, AREA DE REPARTO AR-3/2002.	14/02/2002	11/03/2002	*	
049810002	049100	PAI. UNID. EJEC. 4/2003.	14/02/2003	22/02/2003	*	
049810003	049100	PAI. UNID. EJEC. SO-4. AREA DE REPARTO 1-4/2004.	14/02/2003	22/02/2003	*	
049810004	049100	PAI. UNID. EJEC. SO-3. AREA DE REPARTO 1-3/2005.	15/06/2004	28/12/2004	*	
049810005	049100	PAI. UNID. EJEC. SO-10. AREA DE REPARTO 1-10/2005.	09/12/2004	28/04/2005	*	
049810006	049100	PAI. UNID. EJEC. SO-10. AREA DE REPARTO 1-10/2005.	05/05/2005	09/06/2005	*	
049810007	049100	PAI. UNID. EJEC. UT-18. BARRIO LOS DOLORES/2005.	05/05/2005	18/07/2005	*	
049810008	049810007	PR. UNID. EJEC. UT-18. BARRIO LOS DOLORES/2005.	05/05/2005	18/07/2005	*	
049810009	049810005	PR. UNID. EJEC. SO-3. AREA DE REPARTO 1-3/2005.	21/07/2005	12/09/2005	*	
049810010	049100	PAI. UNID. EJEC. 5 Y 7/2006.	28/02/2005	14/01/2006	*	
049810011	049100	PAI. UNID. EJEC. SO-11. AREA DE REPARTO 1-11/2006.	23/03/2006	13/05/2006	*	
049810012	049810011	PR. UNID. EJEC. SO-11. AREA DE REPARTO 1-11/2006.	23/03/2006	13/05/2006	*	
049810013	049810006	PR. UNID. EJEC. SO-10. AREA DE REPARTO 1-10/2006.	23/03/2006	19/06/2006	*	
049810014	049810004	PR. UNID. EJEC. SO-4. AREA DE REPARTO 1-4/2006.	23/11/2006	19/12/2006	*	
049810015	049100	PAI. UNID. EJEC. 2/2008.	24/04/2008	20/06/2008	*	
049840001	049810001	PR. POLIGONO INDUSTRIAL SAN ROQUE, SECTOR SN-9, AREA DE REPARTO AR-3/2002.	14/02/2002	11/03/2002	NP	

			15/12/2009	Página 60 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
DAYA NUEVA						
061820002	061200	PAI. SECTOR SAU-R3/2003.	30/04/2003	22/08/2003	*	
061820003	061820002	PR. SECTOR SAU-R3/2003.	30/04/2003	22/08/2003	*	
061840001	061400	PR. SAU-1. INDUSTRIAL/2001.	15/12/2000	05/01/2001	*	
061840101	061401	PR. SECTOR SAU-R1/2002.	27/12/2001	02/02/2002	*	
061840201	061402	PR. SECTOR SAU-R2/2006.	31/10/2006	26/05/2008	*	
DAYA VIEJA						
062100	-	PG. DE DAYA VIEJA/2004.	20/10/2003	05/06/2004	NP	
06210001	062100	MPG. NUMERO 1/07. CONDICIONES ESPECIALES DE EDIFICACION PARA USOS DOTACIONALES/2008.	17/12/2007	02/01/2008	N	
06210002	062100	MPG. NUMERO 2/07. PLANTA ATICO Y ALTURA MAXIMA/2008.	30/06/2008	30/07/2008	N	
062710001	062810001	PJ. SECTOR 3/2006.	11/03/2005	14/04/2005	*	
062710002	062810003	PJ. SECTOR 1/2006.	30/01/2006	06/03/2006	*	
062810001	062100	PAI. SECTOR 3/2005.	11/03/2005	14/04/2005	*	
062810002	062810001	PR. SECTOR 3/2005.	11/03/2005	14/04/2005	*	
062810003	062100	PAI. SECTOR 1/2006.	30/01/2006	06/03/2006	*	
062810004	062810003	PR. SECTOR 1/2006.	30/01/2006	06/03/2006	*	
DENIA						
063001	063900	SLICENC. EN EL AMBITO DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CENTRO HISTORICO DE DENIA.	29/04/2004	07/05/2004	*	
063002	063900	SLICENC. INSTALACION DE ANTENAS DE TELEFONIA MOVIL EN TODO EL TERMINO MUNICIPAL.	10/04/2001	22/03/2002	*	
063003	063900	SLICENC. PARTE DE LA FINCA REGISTRAL N° 3434 QUE SE HALLA EXCLUIDA DEL P.R.I.M. TORRECREMADA.	14/03/2002	08/04/2002	*	
063004	063900	SLICENC. AMBITO PLAN DE REFORMA INTERIOR EN LA XARA. DELIMITADO POR C/MAJOR, AVDA. DEL MAR, AVDA. DEL OESTE Y C/ISANT ANTONI.	26/02/2004	17/05/2002	*	
063005	063900	SLICENC. DETERMINADA ZONA DE LA PLAYA DE LES BOVETES.	20/11/2006	18/12/2006	*	
063100	-	PG. TRANSITORIO DE DENIA/2007.	13/03/2007	02/05/2007	NP	
06310001	063100	MPG. SUELO DOTACIONAL PRIVADO EN CALLE SAN FRANCISCO NUMERO 38. ART. 4.5.1 Y ART. 4.8.4 DEL PLAN GENERAL TRANSITORIO/2007.	26/04/2007	08/06/2007	NP	
06310002	063100	MPG. EXCLUSION DE EDIFICIO EN CAMARGUES DE CAMPO 62 DEL CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS/2008.	25/10/2007	09/01/2008	N	
06310003	063100	OMUNICIP. PROCEDIMIENTO PARA OTORGAMIENTO DE LICENCIAS Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS DE CONTENIDO URBANISTICO/2007.	25/01/2007	06/02/2007	N	
06310004	063900	OCOMPLEM. ORDENANZAS DE LA CONSTRUCCION/1994.	16/02/1994	21/03/1994	N	
06310005	063100	OMUNICIP. PREVENCION DE LA CONTAMINACION ACUSTICA. PROTECCION DEL RUIDO Y VIBRACIONES/1994.	08/04/1994	26/07/1994	N	
0631000501	06310005	OMUNICIP. MODIFICACION ARTICULOS 17, 18, 19, 20 Y 47.2 DE LA ORDENANZA DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION ACUSTICA/2007.	10/10/2007	28/10/2007	N	
06310006	063100	MPG. RESOLUCION DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA ANULANDO HASTA EL 30/06/2009 EL REGIMEN ESPECIFICO DE LA FICHA DE LA ZONA A-4/2008.	16/06/2008		N	
06310007	063100	MPG. CAMBIO DE CALIFICACION DE PARTE DE UNA PARCELA EN SUELO URBANO A RED PRIMARIA, SANITARIO ASISTENCIAL/2008.	13/06/2008	02/09/2008	NP	
06310008	063900	OCOMPLEM. ESTETICA DE FACHADAS Y MOBILIARIO URBANO/1998.	05/02/1998	12/03/1998	N	
06310010	06310004	OCOMPLEM. MODIF. ORDENANZAS DE LA CONSTRUCCION. DEROGACION ARTICULO 119/1998.	28/11/1997	19/06/1998	N	
06310012	063900	MPG. AREAS DE REPARTO Y CALCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO/1998.	28/07/1998	28/10/1998	NP	
0631001201	06310012	OMUNICIP. CUADRO INDICATIVO DE TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS/2001.	02/08/2001	13/11/2001	N	

		15/12/2009		Página 61 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
DENIA					
06310022	063900	HMPGG. SECTOR A DESARROLLAR POR EL P.R.I. RONDA PERIMETRAL NORTE/2001.	25/01/2001	20/02/2001	NP
06310023	063900	EDOV. LA FAROLETA, MANZANA ENTRE C/SALADAR, PINTOR LLORENS, JORGE JUAN Y JOAN FUSTER/2001.	27/09/2001	12/11/2001	P
06310025	063900	OMUNICIP. PROTECCION DEL ARBOLADO DE INTERES LOCAL/2003.	10/02/2003	04/03/2006	N
06310028	063900	CRITINTER. PARCELA RESIDUAL/2005.	31/03/2005	08/05/2005	N
06310029	063900	OMUNICIP. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE DE LA E.A.T.I.M. DE JESUS POBRE/2006.	08/03/2006	31/03/2006	N
06310030	063900	OMUNICIP. DEL MEDIO RURAL/2006.	18/04/2006	13/05/2006	N
06310031	063900	OMUNICIP. ORDENANZA DE AHORRO ENERGETICO Y CONTAMINACION LUMINICA/2006.	11/10/2006	05/12/2006	N
06310032	063100	OMUNICIP. INSTALACION CONTENEDORES PARA RECOGIDA DE RESIDUOS URBANOS GENERADOS DURANTE EL USO DE LA CONSTRUCCION/2007.	27/07/2007	18/08/2007	N
06310033	063100	CRITINTER. RESERVA APARCAMIENTOS EN PARCELA DESTINADA A EQUIPAMIENTOS/2008.	28/02/2008	17/06/2008	N
063400	063900	PP. LA PLANA. SECTOR B-3 2/1993.	17/12/1992	24/03/1993	NP
063401	063900	PP. PROGRAMA DE ACTUACION INTEGRADA Y DELIMITACION "EL SUEÑO, SECTOR B-7/B-8 1/1996.	05/10/1995	26/02/1996	NP
06340101	063401	MPP. CAMBIO DE CALIFICACION DE LA ZONA VERDE EN DOTACION PUBLICA DOCENTE/1999.	06/08/1999	13/10/1999	NP
063403	063900	PP. SECTOR M-32 2/1995.	10/02/1995	17/03/1995	NP
06340301	063403	MPP. CENTRO DE DESARROLLO TURISTICO/1999.	01/04/1999	02/06/1999	NP
063404	063900	PP. EL DATIER, SECTOR M-28/1995.	01/12/1994	24/03/1995	NP
06340401	063404	ED. MANZANA CENTRAL. UNID. E.JEC. 1/1996.	14/12/1995	27/05/1996	NP
063405	063900	PP. RETIRO BEACH. AREA DE LES MARINES, SECTOR M-23/1996.	08/10/1996	17/12/1996	NP
06340501	063405	MPP. RETIRO BEACH, SECTOR M-23/1999.	11/05/1999	05/07/1999	NP
063406	063900	HyPP. LA SELLA, SECTOR P-1/1999.	21/12/1998	29/05/1999	NP
06340601	063406	ED. DISTRIBUCION DE APROVECHAMIENTO, UNID. E.JEC. 2, P.P. LA SELLA, SECTOR P-1/2003.	02/06/2003	14/10/2003	NP
063407	063900	PP. LA GIRALDA, SECTOR M-18. 1/1998.	11/05/1998	12/08/1998	NP
06340701	063407	EDOV. MANZANA CENTRAL/2001.	12/06/2001	19/09/2001	NP
063408	063810011	PP. LES BRISES, SECTOR M-16/2002.	02/08/2001	27/11/2002	NP
063409	063810015	PP. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2004.	12/12/2002	11/03/2004	NP
06340901	063409	EDOV. MANZANA UNICA P.P. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2005.	05/11/2004	10/01/2005	NP
0634090101	06340901	MEDOV. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2007.	25/04/2007	04/06/2007	NP
063410	063810003	PP. SECTORES B-4 Y B-5, SECTOR UNO B-4/2008.	17/04/2007	29/01/2008	NP
063500	063900	PE. PROTECCION DEL PAISAJE, COLINA DE SAN NICOLAS/1995.	24/05/1995	29/07/1995	NP
063501	063100	PRIM. XIMO DE L' ALMARSERA/2007.	13/03/2007	02/05/2007	NP
063502	06310022	PRIM. Y HOMOLOGACION. RONDA PERIMETRAL NORTE/2002. (VER TEXTO REFUNDIDO, REGISTRO 06360201).	25/01/2002	19/04/2002	NP
06350201	063850201	MPRIM. RONDA PERIMETRAL NORTE/2008.	07/05/2007	08/01/2008	NP
063503	063900	ENP-PN. PLAN DE ORDENACION DE LOS RECURSOS NATURALES (PORN) DEL PARQUE NATURAL DEL MONTGO/2002.	05/11/2002	08/11/2002	N
06350301	063503	PRECTOR. PLAN RECTOR DE USO Y GESTION (PRUG) DEL PARQUE NATURAL DEL MONTGO/2007.	23/11/2007	27/11/2007	NP
063504	063900	HyPRI. CAMINO VIEJO DE GANDIA/2003.	03/10/2002	13/02/2003	NP
063505	063900	PE. BENIADLA, RESERVA DE SUELO DOTACIONAL DESTINADO A EQUIPAMIENTO ASISTENCIAL E INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS/2006.	06/07/2005	10/01/2006	NP
063506	063900	HyPRI. TORREQUEMADA/2005.	12/04/2005	13/07/2005	NP
06350601	063506	ED. MANZANA ENTRE C/ RAMON ORTEGA, C/ PROLONGACION 9 DE OCTUBRE Y C/ EN PROYECTO/2005.	28/04/2005	10/09/2005	NP
063507	063810019	PRI. UNID. E.JEC. 1, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/07/2006	NP
063508	063810020	PRI. UNID. E.JEC. 2, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/09/2006	NP
063509	063810021	PRI. UNID. E.JEC. 3, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/09/2006	NP

		15/12/2009		Página 62 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
DENIA					
063610	063100	PE. PROTECCION, PRESERVACION Y ORDENACION DEL ENTORNO DE LA ERMITA DE SAN JUAN/2007.	11/05/2007	19/06/2007	NP
063611	063100	PRI. UNID. E.JEC. MADRIGUERES NORD/2008.	14/03/2008	05/08/2008	NP
063710001	063100	PJ. PASEO DEL SALADAR (TRAMO C/ CASTELL D' OMBROCI Y C/ MANUEL LATTURJ/2007.	22/10/2007	27/11/2007	*
063740101	063840101	PJ. EL SUEÑO, SECTOR B-7/B-8. 1/2002.	21/02/2002	31/08/2002	*
063740102	063740101	PJ. CONEXION DE LA RED DE SANEAMIENTO DEL P.P. EL SUEÑO, SECTOR B-7/B-8. 1, CON LA RED EXISTENTE/2003.	13/12/2002	17/01/2003	*
063740501	063406	PJ. UNID. E.JEC. 1 Y 2, LA SELLA, SECTOR P-1/2002.	05/08/2002	17/09/2002	*
063740801	063810011	PJ. LES BRISES, SECTOR M-16/2002.	05/08/2002	27/11/2002	*
063740901	063409	PJ. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2004.	12/12/2003	18/06/2004	*
063741001	063810003	PJ. SECTOR B-4, EL BISEROT/2008.	16/05/2008	09/06/2008	*
063760201	063850201	PJ. RONDA PERIMETRAL NORTE/2008.	07/05/2007	08/01/2008	*
063810001	063100	PAI. SECTOR B-8. 2/2007.	30/08/2007	14/11/2007	*
063810002	063100	PAI. UNID. E.JEC. C/ SAN ROQUE AVDA. DE GANDIA/2007.	30/08/2007	14/11/2007	*
063810003	063100	PAI. SECTORES B-4 Y B-5, SECTOR UNO B-4/2008.	17/04/2007	29/01/2008	*
063810011	063900	PAI. LES BRISES, SECTOR M-16/2002.	02/08/2001	27/11/2002	*
063810015	063900	PAI. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2003.	12/12/2002	31/10/2003	*
063810019	063100	PAI. UNID. E.JEC. 1, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/09/2006	*
063810020	063100	PAI. UNID. E.JEC. 2, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/09/2006	*
063810021	063100	PAI. UNID. E.JEC. 3, SECTOR DEVESES/2006.	27/04/2006	16/09/2006	*
063840101	063401	PAI. EL SUEÑO, SECTOR B-7/B-8. 1/2002.	21/02/2002	31/08/2002	*
0638405	06340501	PR. DEL P.P. RETIRO BEACH, SECTOR M-23/1999.	11/05/1999	05/07/1999	NP
063840601	063406	PR. UNID. E.JEC. 2, LA SELLA/2003.	03/04/2003	05/06/2003	NP
0638407	063407	PR. DEL P.P. LA GIRALDA, SECTOR M-18. 1/1999.	03/11/1999	10/12/1999	NP
063840801	063810011	PR. AREA DE REPARTO B-4 LES MARINES, SECTOR M-16 LES BRISES/2003.	20/12/2002	04/02/2003	NP
063840901	063409	PR. P.P. LOS POMELOS, SECTOR B-9. 1/2005.	17/11/2004	10/01/2005	NP
063850201	063502	PR. RONDA PERIMETRAL NORTE/2008.	07/05/2007	08/01/2008	*
063850401	063504	PR. UNID. E.JEC. DELIMITADA JUNTO A C/ DOCTOR ANTONIO MUÑOZ (CAMINO VIEJO DE GANDIA)/2004.	12/12/2003	24/02/2004	NP
063900	-	PG. Y TEXTO REFUNDIDO/92 DE DENIA/1990-1991.	22/07/1992	11/09/1992	NP
063901	063900	DECLARAC. MONUMENTO HISTORICO-ARTISTICO "ERMITA DE SAN JUAN"/1979.			N
063902	063900	DECLARAC. MONUMENTO HISTORICO-ARTISTICO "EDIFICIO DE LAS ATARAZANAS"/1980.			N
063918	063900	PP. MONTE PEGO/1979.			NP
063920	063900	PP. MARQUESA VI/1981.			NP
06392001	063920	MPP. P.P. MARQUESA VI/1984.	20/09/1984	22/10/1984	NP
06392002	06392001	MPP. PARCELACION "P.P. MARQUESA VI"/1985.	27/12/1984	22/01/1985	NP
063923	063900	PP. MONTE PEGO III/1988.	25/05/1988	22/06/1988	NP
063924	063900	PE. PROTECCION DEL PATRIMONIO HISTORICO ARTISTICO/1983.	29/03/1983		NP
DOLORES					
064100	-	PG. DE DOLORES/2002.	10/12/2001	08/01/2002	NP
06410001	064100	MPG. ADAPTACION DE ORDENANZAS Y NORMAS RELATIVAS AL USO INDUSTRIAL Y REGULACION DE LA DOTACION DE APARCAMIENTOS EN LA ZONA 1/2003.	21/11/2002	19/02/2003	N
06410002	064100	MPG. PUNTUAL NUMERO 3, ARTICULO 25 y 91 DE LAS NORMAS URBANISTICAS Y CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO DE LOS SECTORES 2,3 y 4 DEL URBANIZABLE NO ORDENADO FORMENORIZADAMENTE/2005.	17/11/2005	13/03/2006	N
06410003	064100	MPG. PUNTUAL NUMERO 4, ARTICULO 106, AREA INDUSTRIAL/2008.	07/07/2008	18/08/2008	N
06410004	064100	MPG. ARTICULO 59, CONDICIONES DE LA EDIFICACION/2007.	28/11/2007	11/12/2007	N
06410005	064100	MPG. PUNTUAL NUMERO 6, MODIFICA ARTS 71, 72 Y 73 DE LA ORDENANZAS Y ARTS 78, 81, 82 Y 83 DE LA NORMATIVA/2008.	08/07/2008	29/07/2008	*N

			15/12/2009	Página 83 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JALON					
081001	081200	SLICENC. PARCELACION DE TERRENOS, EDIFICACION Y DEMOLICION EN EL AREA COMPRENDIDA DE SUELO NO URBANIZABLE COMUN TIPO B, CLAVE 12. (1 AÑO).	17/05/2004	01/06/2004	*
081200	-	NS. DE JALON/1994.	20/04/1994	10/10/1994	NP
08120001	081200	MNS. ZONA CILA IGLESIA/1997.	21/04/1997	05/08/1997	*
08120002	081200	MNS. ARTICULO 53. EDIFICACIONES DE INTERES COMUNITARIO E INDUSTRIAL EN MEDIO RURAL/2001.	11/07/2000	02/03/2001	N
08120003	081200	OMUNICIP. PROTECCION CONTRA RUIDOS Y VIBRACIONES/2002.	17/09/2002	09/12/2002	N
08120004	081200	OMUNICIP. REGULADORA DEL CANON POR EL APROVECHAMIENTO URBANISTICO/2004.	28/11/2003	25/02/2004	N
08120005	081200	OMUNICIP. REGULADORA DEL CANON DE URBANIZACION/2004.	28/11/2003	25/02/2004	N
08120006	081200	MNS. PUNTUAL NUMERO 4, REDELIMITACION UNID. EJEC. T3 y CALIFICACION DE PARCELA COMO DOTACIONAL DE INTERES PUBLICO SANITARIO/2006.	06/07/2005	30/01/2006	NP
08120007	081200	CERRORES. DE LA UNID. EJEC. 3/2006.	13/12/2005	07/02/2006	NP
08120008	081200	MNS. PUNTUAL NUMERO 6, CUADROS DE SUPERFICIES EN U.E.-T1, U.E.-T2 Y U.E.-T3/2007.	01/03/2007	25/04/2007	NP
08120009	081200	OMUNICIP. POLICIA DE LA EDIFICACION PARA LA ZONA DE ORDENACION "NUCLEO HISTORICO - RESIDENCIAL ENTRE MEDANERAS: NUCLEO TRADICIONAL", CONSTRUCCIONES PERMITIDAS SOBRE LA ALTURA MAXIMA/2004.	30/07/2004	10/11/2004	N
081500	081200	PE. AMPLIACION DE SUELO DOTACIONAL/1997.	08/10/1997	26/11/1997	*
081501	081200	HYPRI. SECTOR 6/2004.	20/09/2003	14/01/2004	*N
081720001	081200	PU. UNID. EJEC. P-2, PLANETS/2005.	27/04/2005	03/06/2005	*
081720002	081820010	PU. UNID. EJEC. P-3, PLANETS/2005.	27/05/2005	15/07/2005	NP
081720003	081820005	PU. UNID. EJEC. UE-B5/2005.	29/07/2005	28/09/2005	NP
081720004	081820007	PU. TERRENOS ADYACENTES AL MUSEO ETNOGRAFICO/2006.	12/04/2006	06/07/2006	*
081720005	081820006	PU. UNID. EJEC. 3/2006.	12/07/2006	29/08/2006	NP
081820001	081200	PR. UNID. EJEC. UE-S2-A/2002.	03/09/2001	22/02/2002	*
081820002	081200	PAI. UNID. EJEC. UE-R5/2003.	31/10/2003	24/11/2003	*
081820003	081820002	PR. UNID. EJEC. UE-R5/2004.	12/11/2003	26/01/2004	*
081820004	081200	PAI. UNID. EJEC. 6, SECTOR B LA SOLANA/2005.	27/05/2005	24/09/2005	*
081820005	081200	PAI. UNID. EJEC. UE-B5/2005.	29/07/2005	28/09/2005	*
081820006	08120007	PAI. UNID. EJEC. 3/2005.	29/07/2005	08/09/2005	*
081820007	081200	PAI. TERRENOS ADYACENTES AL MUSEO ETNOGRAFICO/2006.	12/04/2006	06/07/2006	*
081820008	081820006	PR. UNID. EJEC. 3/2006.	12/07/2006	29/08/2006	NP
081820009	081200	PR. UNID. EJEC. P-2, PLANETS/2006.	13/09/2006	11/10/2006	NP
081820010	081200	PAI. UNID. EJEC. P-3, PLANETS/2006.	09/07/2002	14/03/2006	*
081820011	081820010	PR. UNID. EJEC. P-3, PLANETS/2006.	07/12/2005	29/12/2006	NP
081900	081200	PP. VALLE PARAISO/1989.	25/10/1989	13/12/1989	NP
081901	081200	PP. LA ALMAZARA/1990.	04/05/1990	30/05/1990	NP
08190101	081901	MPP. TIPOLOGIAS DE EDIFICACION Y PLAN DE ETAPAS/1994.	25/02/1994	07/10/1994	NP
081902	081200	NS. DE JALON/1987.	26/02/1987	11/04/1987	SI
JAVEA					
082001	082100	SLICENC. PARCELACION, EDIFICACION Y DEMOLICION EN EL AMBITO AFECTADO POR EL DESLINDE DE BIENES DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO-TERRRESTRE, TRAMO DE COSTA DE UNOS 120 METROS EN EL MONTAÑAR II (DESDE EL MOJON M-52 HASTA EL M-53).	27/01/2004	24/03/2004	*
082002	082100	SLICENC. PARA LA REVISION DEL PLAN GENERAL, DE PARCELACION, EDIFICACION Y DEMOLICION ASI COMO SUSPENSION EXPRESA DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACION YA APROBADOS, PARA LAS AREAS DEL TERRITORIO QUE FIGURAN EN EL ANEXO.	22/12/2005	25/01/2006	*
082100	-	PG. DE JAVEA/1990.	31/01/1990	28/02/1990	NP

			15/12/2009	Página 84 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JAVEA					
08210000	082100	MPG. DECRETO 11/2007 POR EL QUE SE SUSPENDE PARCIALMENTE LA VIGENCIA DEL PLAN GENERAL RESPECTO A LAS AREAS DELIMITADAS EN LOS ANEXOS AL DECRETO.	26/01/2007	29/01/2007	*
08210001	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. ADN-3/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP
08210002	082100	D. MONTGO-ERMITA, UNID. ACT. ME-10/1991.	26/04/1991	23/07/1991	NP
08210003	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. TH-7/1991.	29/08/1991	25/09/1991	NP
08210004	082100	D. UNID. ACT. AC-28/1991.	26/09/1991	14/10/1991	NP
08210005	082100	D. UNID. ACT. ADE-6/1991.	05/06/1991	27/07/1991	NP
08210006	082100	D. UNID. ACT. ML-7.1/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP
08210007	082100	D. UNID. ACT. ACM-47/1991.	08/03/1991	02/04/1991	NP
08210008	082100	D. SALADAR, UNID. ACT. SAL-3.1/1992.	19/12/1991	31/01/1992	NP
08210009	082100	D. UNID. ACT. AC-26/1992.	25/06/1992	21/07/1992	NP
08210010	082100	D. UNID. ACT. TS-6/1992.	30/04/1992	19/05/1992	NP
08210011	082100	D. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 6/1993.	25/03/1993	05/05/1993	NP
08210012	082100	D. UNID. ACT. MAR AZUL 3/1992.	18/03/1992	18/04/1992	NP
08210013	082100	D. UNID. ACT. MAR AZUL 8/1992.	26/03/1992	14/05/1992	NP
08210014	082100	D. UNID. ACT. MG-10/1991.	26/04/1991	23/07/1991	NP
08210015	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. ADE-3/1992.	30/07/1992	14/09/1992	NP
08210016	082100	D. UNID. ACT. ADE-8/1992.	24/07/1992	30/09/1992	NP
08210017	082100	MPG. UNID. ACT. MAR AZUL 9/1992.	22/07/1992	07/09/1992	NP
08210018	082100	D. UNID. ACT. MONTAÑAR II-2/1992.	29/10/1992	19/11/1992	NP
08210019	082100	D. UNID. ACT. MAR AZUL 2/1992.	28/05/1992	23/06/1992	NP
08210020	082100	D. UNID. ACT. ARENAL 3/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP
08210021	082100	MPG. SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO CANSALADES-LLUCA, SECTOR 1/1992.	06/11/1991	12/02/1992	NP
08210022	082100	D. UNID. ACT. ARENAL 7/1992.	28/05/1992	23/06/1992	NP
08210023	082100	D. UNID. ACT. CN-3/1992.	26/11/1992	29/12/1992	NP
08210024	082100	D. UNID. ACT. ADE-9/1992.	30/07/1992	11/09/1992	NP
08210025	082100	D. UNID. ACT. ADN-5/1992.	24/09/1992	16/10/1992	NP
08210026	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 27, USO HOTELERO EN SUELO RESIDENCIAL EXTENSIVO/2003.	01/04/2003	29/05/2003	N
08210027	08210003	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. TH-7.D/1993.	25/03/1993	24/04/1993	NP
08210028	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. PT-2.3/1993.	25/03/1993	24/04/1993	NP
08210029	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. MB-12.B/1993.	29/04/1993	31/07/1993	NP
08210030	082100	MPG. PUNTUALES I/1994.	14/02/1994	29/03/1994	NP
08210031	082100	MPG. PUNTUALES II/1994.	07/06/1994	23/06/1994	NP
08210032	08210039	MPG. UNID. ACT. MAR AZUL 6/1994.	08/11/1994	17/12/1994	NP
08210033	082100	D. UNID. ACT. THIVIERS 1.8/1994.	24/02/1994	09/05/1994	NP
08210034	082100	D. UNID. ACT. MB-14/1992.	26/11/1992	23/12/1992	NP
08210035	082100	D. UNID. ACT. NUEVA RONDA SUR 1/1994.	30/03/1994	11/06/1994	NP
08210036	082100	D. UNID. ACT. TCM-8/1993.	25/03/1993	24/04/1993	NP
08210037	082100	D. UNID. ACT. THIVIERS 11/1993.	25/03/1993	28/04/1993	NP
08210038	082100	D. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 6.A/1993.	30/06/1993	10/09/1993	NP
08210039	082100	D. UNID. ACT. MAR AZUL 1 y MAR AZUL 6/1992.	02/12/1991	03/02/1992	NP
08210040	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. ACT. MC-8/1994.	26/05/1994	11/07/1994	NP
08210041	082100	D. UNID. ACT. ARENAL 1 B, SUBDIVISION/1994.	29/07/1994	07/10/1994	NP
08210042	082100	MPG. UNID. ACT. ACM-26/1994.	11/11/1993	03/01/1994	NP
08210043	082100	MPG. VIARIO Y SUBDIVISION UNID. ACT. CVM-2/1995.	03/11/1994	12/01/1995	NP
08210044	082100	D. UNID. ACT. THIVIERS 9/1994.	08/11/1994	12/01/1994	NP
08210045	082100	D. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 5/1995.	30/03/1994	19/05/1994	NP
08210046	082100	D. UNID. ACT. ACM-48/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP
08210047	082100	D. UNID. ACT. ACM-48/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP
08210048	082100	D. UNID. ACT. TS-5/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JAVEA					
08210049	082100	D. UNID. ACT. ACM-1/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP
08210050	082100	D. UNID. ACT. ADE-10/1994.	30/06/1994	22/09/1994	NP
08210051	082100	MPG. SALADAR, SUBDIVISION UNID. ACT. SAL-2/1993.	28/01/1993	22/02/1993	NP
08210052	082100	D. MONTGO-ERMITA, UNID. ACT. ME-13/1993.	25/03/1993	28/04/1993	NP
08210053	082100	D. UNID. E.JEC. ACM-36/1995.	26/01/1995	22/03/1995	NP
08210054	082100	MPG. CAMBIO EN PARCELA DEL USO SOCIO CULTURAL PRIVADO Y DEPORTIVO A VERDE. PUBLIGOI/1995.	08/08/1995	07/10/1995	NP
08210055	082100	MPG. PUNTUAL III, ENTRONQUE ENTRE RONDA SUR Y CARRETERA AL CABO LA NAO/1995.	02/05/1995	01/06/1995	NP
08210056	08210014	MPG. VIARIO UNID. E.JEC. MONTGO 6 y 10/1996.	25/03/1996	05/07/1996	NP
08210057	082100	MPG. PUNTUAL V, ORDENANZA DE EDIFICACION DE LOS SOLARES COLINDANTES CON NUEVAS VIAS DE PENETRACION HACIA EL MAR EN ZONA -C- DEL SUELO URBANO MONTAÑAR I, ARTICULOS 10.3.2.2 y 10.3.2.3/1995.	10/05/1995	28/08/1995	NP
08210058	082100	D. UNID. E.JEC. M-7/1995.	30/03/1995	29/07/1995	NP
08210059	082100	D. UNID. E.JEC. THIVIERS 2/1995.	23/02/1995	10/11/1995	NP
08210060	082100	D. UNID. E.JEC. CAP-1.3 y CAP-1.7/1996.	26/04/1996	05/08/1996	NP
08210061	082100	D. SALADAR, UNID. ACT. SAL-5/1991.	09/07/1991	11/10/1991	NP
08210062	082100	D. MONTGO-ERMITA, UNID. E.JEC. ME-2/1995.	24/11/1994	21/02/1995	NP
08210063	082100	D. UNID. E.JEC. ADE-11/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP
08210064	082100	D. UNID. E.JEC. CN-12/1993.	25/03/1993	24/04/1993	NP
08210065	082100	D. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 33/1995.	29/09/1995	19/12/1995	NP
08210066	082100	D. UNID. E.JEC. ACM-10/1996.	25/04/1996	16/10/1996	NP
08210067	082100	D. UNID. ACT. CATARROJA 3/1991.	29/08/1991	14/10/1991	NP
08210068	082100	MPG. ELIMINACION DE GRAN PARTE DE UN VIAL EN UNID. ACT. CSA-3/1997.	26/11/1996	16/01/1997	NP
08210069	082100	MPG. PUNTUAL XI, ALTERACION DE VIAL EN UNID. ACT. ACM-23/1997.	23/01/1997	28/02/1997	NP
08210070	082100	MPG. PUNTUAL IX, APLICACION ORDENAZA C-1 EN LA MANZANA NORTE DE LA UNID. ACT. TH-3/1997.	20/12/1996	23/04/1997	NP
08210071	082100	D. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 7 y 8/1995.	14/08/1995	19/10/1995	NP
08210072	082100	MPG. DELIMITACION SUELO URBANO EXTENSIVO EN LA PDA. DE SORIT/1997.	30/05/1997	14/10/1997	NP
08210073	082100	D. UNID. ACT. CUESTA SAN ANTONIO 3/1997.	26/09/1997	12/12/1997	NP
08210074	082100	MPG. PUNTUAL 16, UNID. ACT. SOBERANA 3/1999.	16/12/1998	15/02/1999	*
08210075	082100	D Y SUBDIVISION UNID. ACT. TRENCALL 1.3/1998.	26/01/1996	04/05/1996	*
08210077	082100	D. UNID. ACT. TRENCALL 2/1996.	29/09/1996	04/05/1996	*
08210078	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. E.JEC. ACM-41 BIS/1999.	18/05/1999	04/09/1999	*
08210079	082100	MPG. ELIMINACION VIAL EN PDA. CASTELLANS/2000.	28/07/2000	18/10/2000	NP
08210080	082810108	D. UNID. E.JEC. ARENAL 1 A/2002.	21/12/2001	21/05/2002	*
08210081	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 38, DETERMINACION CIAPOLODORO EN S.U.E. ADSUBIA-REBALDI/2003.	04/02/2003	31/03/2003	*
08210082	08210041	MD. UNID. ACT. ARENAL 1.B, SUBDIVISION/2003.	31/10/2002	10/06/2003	NP
08210083	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 14, AREA DE LA GRANADILLA/2003.	30/09/2003	20/11/2003	NP
08210084	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 16, ARTICULO 3.4.4, APARTADO 2/2004.	15/03/2004	10/05/2004	N
08210085	082100	HIMP. SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2004.	25/07/2003	05/07/2004	"N
08210086	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 15, ESPACIOS DOTACIONALES EN PDA. MONTANER/2005.	29/09/2005	24/11/2005	NP
08210087	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 42, UNID. E.JEC. MC-11 A/2005.	28/12/2005	14/02/2006	NP
08210088	082100	MPG. ARTICULO 10.6, CAPITULO 6, ZONA F "COMERCIAL"/2005.	11/04/2006	19/05/2006	NP
08210089	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 19, ARTICULO 10.1.1.8 SOTANOS EN ZONA A CASCO /2007.	30/11/2006	07/03/2007	N
08210090	082100	MPG. SUBDIVISION UNID. E.JEC. THIVIERS 7-F/2007.	27/09/2007	07/12/2007	*
08210091	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 45, S.U.E. SENIOLES-COLOMER, C/CANTALLOPS/2008.	31/01/2008	22/04/2008	NP

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JAVEA					
08210092	082100	MPG. PUNTUAL NUMERO 22, USOS PERMITIDOS EN ZONAS DE ORDENACION DEL SUELO URBANO/2008.	26/06/2008	18/07/2008	*
082400	082100	PP. EL CABO/1990.	02/03/1990	17/03/1990	NP
08240001	082400	D. UNID. ACT. -A- Y -B-/1993.	25/03/1993	24/04/1993	NP
082401	082100	PP. MONTES DE JAVEA/1991.	29/01/1991	25/02/1991	NP
082402	082100	PP. LA CALA/1991.	13/11/1990	19/01/1991	NP
082403	082100	PP. LAS LADERAS/1991.	26/09/1990	13/04/1991	NP
082404	082100	PP. PI-VER/1991.	17/06/1991	02/08/1991	NP
082405	08210021	PAU. Y P.P. "CANSALADES-LLUCA, SECTOR 17/1992.	22/06/1992	10/08/1992	NP
082406	082100	PP. PUERTA FENICIA, SECTOR 10/1991.	13/11/1990	19/01/1991	NP
08240801	082406	MPP. AMPLIACION USOS COMPATIBLES/1994.	20/04/1994	17/05/1994	N
082407	082100	PP. LA MAQUETONA/1993.	23/07/1993	24/08/1993	NP
082408	082100	PP. ERMITA II, SECTOR MONTGO-2/1996.	02/02/1996	26/07/1996	NP
082409	082100	PP. RAFALS/1998.	30/05/1997	24/02/1998	NP
082410	082100	PP. LA GUARDIA, SECTOR 3/1999.	28/08/1998	26/01/1999	NP
082411	082100	PP. BON SOL/1998.	26/07/1998	22/07/1998	*
082412	082100	PP. PLA-1/1996.	10/05/1996	26/11/1996	"N
08241201	082412	ED. MANZANA A, P.P. PLA-1/2000.	30/12/1999	05/04/2000	*
08241202	082412	ED. NUMERO 2 DE LA MANZANA A, P.P. PLA-1/2002.	21/12/2001	13/02/2002	*
08241203	082412	ED. MANZANA B, P.P. PLA-1/2003.	28/08/2003	29/11/2003	NP
08241204	082412	MPP. MANZANA F, P.P. PLA-1/2004.	05/02/2004	19/05/2004	NP
08241205	082412	ED. MANZANA C, P.P. PLA-1/2005.	23/12/2004	11/02/2005	NP
08241206	082412	ED. MANZANA G, P.P. PLA-1/2005.	31/03/2005	21/06/2005	NP
082413	082100	PP. POU DEL MORO-1/2000.	14/02/1997	25/08/2000	NP
082414	082100	PP. SECTOR CANSALADES-UMBRIA 11/2003.	08/02/2002	13/02/2003	*
082416	082810153	PP. SECTOR CANSALADES-TOSALET 5/2003.	28/03/2003	08/11/2003	NP
082415	082100	HYP. CANSALADES-UMBRIA, SECTOR A, SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO/2003.	04/02/2003	06/09/2003	"N
082417	08210085	PP. SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2004.	25/07/2003	05/07/2004	"N
08241701	082417	MPP. PUNTUAL NUMERO 1 PP SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2007.	30/11/2006	08/02/2007	*
082418	082100	PP. CAPSADES-9/2005.	14/02/1997	10/05/2005	"N
082500	082100	PE. LA FONTANA/1991.	31/10/1991	09/12/1991	NP
08250001	082500	MPE. LA FONTANA/1999.	15/02/1999	25/03/1999	*
082501	082100	ENP-PN. PLAN DE ORDENACION DE LOS RECURSOS NATURALES (FORN) DEL PARQUE NATURAL DEL MONTGO/2002.	05/11/2002	08/11/2002	N
08250101	082501	PRECTOR. PLAN RECTOR DE USO Y GESTION (PRUG) DEL PARQUE NATURAL DEL MONTGO/2007.	23/11/2007	27/11/2007	NP
082502	082100	PRIM. Y HOMOLOGACION UNID. E.JEC. ARENAL 3 y ARENAL 3-A/2004.	29/10/2003	10/01/2004	"N
082503	082100	HYPRI UNID. E.JEC. ACM-32, ACM-34, ACM-35, ACM-44, ACM-45 y ACM-46/2008.	28/03/2006	04/05/2006	NP
082504	082100	HYPRI UNID. E.JEC. LLUCA-RAFALET 7 y 13/2007.	01/03/2007	25/04/2007	*
082500	082100	ED. SUELO URBANO EXTENSIVO. SUBZONA MONTGO-ERMITA/1997.	29/11/1996	08/04/1997	NP
082501	082100	ED. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 4/1990.	26/10/1990	03/12/1990	NP
082502	082100	ED. Y DELIMITACION UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 5 y 6/1991.	30/11/1990	23/02/1991	NP
082503	082100	ED. UNID. ACT. ADE-11/1990.	26/10/1990	03/12/1990	NP
082504	082100	ED. AVDA. COLOMER/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP
082605	082100	ED. PDA. FRECHINAL, UNID. ACT. TH-7/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP
082606	08210085	ED. UNID. ACT. TH-5/1995.	14/08/1995	05/10/1995	NP
082607	08210001	ED. UNID. ACT. ADN-3 A/1991.	26/04/1991	02/07/1991	NP
08260701	082607	ED. REGULACION DE CORNISAS, UNID. E.JEC. ADN-3 A/1999.	30/10/1998	11/05/1999	*
082608	082100	ED. PARCELAS 269 Y 261, POLIGONO 32, PDA. SENIOLES/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP
082609	08210007	ED. UNID. ACT. ACM-47/1991.	25/01/1991	13/03/1991	NP

			15/12/2009		Página 87 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082610	082100	ED. SUELO URBANO EXTENSIVO, SECTOR ADSUBIA-CAP MARTI/1992.	29/10/1992	19/11/1992	NP	
082611	08210017	ED. UNID. ACT. MAR AZUL 9/1992.	24/09/1992	15/10/1992	NP	
082612	082100	ED. PDA. COLOMERS/1993.	23/12/1992	19/01/1993	NP	
082613	082100	ED. UNID. ACT. ADE-2/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP	
08261301	082613	MED. UNID. ACT. ADE-2, PARCELAS 11.1, 11.2 y 11.3/2008.	25/09/2008	20/10/2008	*	
082614	082810016	ED. UNID. ACT. THIVIERS 1.8/1994.	30/03/1994	19/05/1994	NP	
082615	082100	ED. SOLAR, AVDA. ONDARA/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP	
082616	082100	ED. SUELO URBANO EXTENSIVO, PDA. SENIOLES-COLOMER/1994.	29/09/1994	27/12/1994	NP	
082617	082100	ED. COLEGIO MARIA INMACULADA/1994.	25/11/1993	02/02/1994	NP	
082618	082100	ED. UNID. ACT. BAM-8.1 y BAM-9/1994.	26/05/1994	20/07/1994	NP	
082619	082100	ED. BLOQUE XI, ARENAL/1996.	21/12/1995	29/03/1996	*	
082620	082100	EDA. SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMERS/1996.	26/07/1996	03/10/1996	NP	
082621	08210061	ED. SALADAR, UNID. ACT. SAL-5/1991.	26/09/1991	14/10/1991	NP	
082622	08210035	ED. UNID. ACT. NUEVA RONDA SUR 1/1995.	30/03/1995	29/06/1995	NP	
082623	082100	ED. UNID. ACT. CATARROJA 1/1995.	14/08/1995	05/10/1995	NP	
082624	08210066	ED. UNID. ACT. ACM-10/1996.	26/07/1996	03/10/1996	NP	
082625	082100	ED. UNID. E.JEC. CBN-2/1996.	31/05/1996	05/09/1996	NP	
082626	082810015	ED. UNID. E.JEC. ARENAL 7/1995.	22/12/1994	21/02/1995	NP	
082627	082100	ED. UNID. ACT. SENIOLES-COLOMER 1/1997.	20/12/1996	27/02/1997	NP	
082628	082100	ED. PDA. MEZQUIDA/1997.	29/04/1997	01/09/1997	NP	
082629	082100	ED. UNID. E.JEC. TH-2/1997.	29/11/1996	25/03/1997	NP	
082630	082810043	ED. UNID. E.JEC. MONT-1/1997.	28/02/1997	13/06/1997	NP	
082631	082100	EDA. MONTGO ERMITA 286/1997.	29/11/1996	08/04/1997	NP	
082632	082100	ED. VIALES EN SUELO URBANO EXTENSIVO, SUBZONA CALETA DEL PUERTO/1998.	01/06/1998	05/09/1998	NP	
082633	08210036	ED. TOSCAL-CAP MARTI, UNID. E.JEC. TCM-9/1998.	27/01/1997	27/01/1998	NP	
082634	082100	ED. UNID. ACT. ARENAL 5/1991.	31/10/1991	23/11/1991	*	
08263401	082810170	MED. UNID. ACT. ARENAL 5, RESTO/2005.	31/07/2002	09/06/2005	*	
082635	082100	ED. UNID. ACT. TRENCALL 1/1996.	26/01/1996	06/05/1996	*	
082636	082100	ED. UNID. ACT. LLUCA-RAFALET 6/1997.	26/09/1997	11/12/1997	*	
082637	082100	ED. VIAL EN SUELO URBANO EXTENSIVO, SUBZONA MONTGO-CARRASQUETES/1999.	19/10/1998	04/01/1999	*	
082638	082100	ED. MONTGO, POLIGONO 1, PARCELAS 660 y 663/1999.	28/08/1998	04/01/1999	*	
082639	082810062	ED. UNID. E.JEC. MC-15/1999.	27/11/1998	15/03/1999	*	
082640	082100	ED. SUBZONA MONTGO/1996.	30/08/1996	20/12/1996	*	
082641	082100	EDA. LIMITE CASCO URBANO INTENSIVO/1990.	31/08/1990	19/10/1990	*	
082642	082100	ED. UNID. ACT. AC-35/2000.	05/11/1999	11/03/2000	*	
082643	082100	EDOV. GRUPO BARTOLOME ROS/2000.	27/07/2000	28/09/2000	NP	
082644	082100	ED. UNID. E.JEC. ADN-1/1999.	25/09/1998	22/03/1999	*	
082645	082810084	ED. UNID. ACT. AR-20/2001.	25/05/2000	06/06/2001	*	
082646	082810093	ED. C/LASTRES, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2001.	26/06/2000	10/08/2001	*	
082647	082841302	EDA. CREACION DE UN NUEVO VIAL PARA LA ORDENACION DE UNA MANZANA DE LA UNID. E.JEC. POLIGONO 2, P.P. POU DEL MORCO-1/2001.	28/12/2000	24/11/2001	*	
082648	082810074	ED. UNID. E.JEC. MONTANER 2/2001.	07/11/2001	12/12/2001	*	
082649	082100	EDOV. PARCELAS 107 y 108 EN SUELO URBANO INTENSIVO MONTANAR II/2001.	27/09/2001	28/12/2001	*	
082650	082810104	ED. UNID. E.JEC. MONTGO BARRANQUERES 8/2002.	28/06/2001	13/02/2002	*	
082651	082810106	ED. UNID. E.JEC. PORTIXOL 1.5/2002.	28/06/2001	08/03/2002	*	
082652	082810112	EDA. VIAL EN "CUL DE SAC", UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 12/2002.	28/12/2000	26/03/2002	*	
082653	082810114	EDOV. UNID. E.JEC. ADE-3.B/2002.	22/02/2001	10/05/2002	*	

			15/12/2009		Página 88 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082654	082810121	ED. C/VIELLA, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2002.	16/02/2001	24/08/2002	*	
082655	082100	EDA. C/TULIPAN, VIAL EN CUL DE SAC, SUELO URBANO EXTENSIVO TOSALET/2002.	25/04/2002	06/09/2002	NP	
082656	082100	ED. C/BURRIANA, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES/2002.	21/12/2001	01/10/2002	P	
082657	082810125	ED. CREACION DE VIAL Y FRENTE MINIMO DE PARCELA, SUELO URBANO EXTENSIVO, PDA. SENIOLES-COLOMER/2002.	30/03/2002	03/10/2002	*	
082658	082810126	ED. UNID. E.JEC. AC-34, PDA. CANSALADES/2002.	25/07/2002	19/10/2002	NP	
082659	082810141	ED. UNID. E.JEC. LLUCA 5.	05/11/1999	04/03/2003	P	
082660	082810142	EDA. APERTURA DE NUEVA CALLE, UNID. E.JEC. COVATELLES 1/2003.	04/12/2000	07/03/2003	NP	
082661	082810144	ED. UNID. E.JEC. CSA-3/2003.	21/12/2001	07/03/2003	NP	
082662	082909	ED. SUPRESION RETRANQUEO OBLIGATORIO A LINDES ENTRE PARCELAS EN C/VICENZA, CAGLIARI Y GENOVA, SUELO URBANO INTENSIVO MONTANAR I/2003.	25/07/2002	07/03/2003	NP	
082663	082810147	ED. CREACION DE UN NUEVO VIAL, ADSUBIA-CANSALADES, UNID. E.JEC. AC-9/2003.	26/09/2002	02/04/2003	*	
082664	08210046	ED. UNID. E.JEC. ROIG ROQUETES 5/2003.	23/12/2002	11/04/2003	*	
082665	082100	ED. SUELO URBANO EXTENSIVO, PDA. ELS TOSSALS O SENIOLES-COLOMER, CONFLUENCIA CON C/PERU Y C/VENEZUELA/2003.	06/02/2003	31/05/2003	NP	
082666	08210082	EDOV. UNID. E.JEC. ARENAL 1.B-I/2003.	31/10/2002	10/06/2003	NP	
082667	08210082	EDOV. UNID. E.JEC. ARENAL 1.B-II/2003.	31/10/2003	10/06/2003	NP	
082668	082810149	ED. SUELO URBANO, ZONA ROIG ROQUETES, C/TIRANT LO BLANCH/2003.	23/12/2003	13/06/2003	*	
082669	082100	ED. C/L'ORENGA, UNID. ACT. ADSUBIA-CAP MARTI/2003.	28/08/2003	14/10/2003	*	
082670	082810157	ED. UNID. E.JEC. AR-13/2004.	30/10/2003	18/02/2004	NP	
082671	082614	ED. PARCELAS 1 y 2, UNID. E.JEC. THIVIERS 1.8, C/ANGEL GANIVET/2004.	18/12/2003	26/02/2004	*	
08267101	082671	MED. UNID. E.JEC. THIVIERS 1.8, C/ EUGENIO DÓRS Y C/ ANGEL GANIVET/2007.	26/04/2007	11/07/2007	*	
082672	082810159	EDOV. PARCELA 31-A, C/CASTELL DE GUADALEST, PDA. MEZQUIDA/2004.	30/10/2003	16/04/2004	*	
082673	082810003	ED. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 15/2004.	26/02/2004	19/07/2004	NP	
082674	082100	EDA. MODIFICACION DE VIAL, TOSCAL CAP-MARTI, SUELO URBANO EXTENSIVO/2004.	30/09/2004	29/12/2004	NP	
082675	082810168	ED. CIUDAD LAGUARDIA, UNID. ACT. BALCON AL MAR 1, 2, 4, 5, 13 y 14/2004.	27/11/2003	29/12/2004	NP	
082676	082100	ED. CONTINUACION DEL TRAZADO C/MAHON/2005.	30/09/2004	24/01/2005	NP	
082677	082100	ED. SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS, PDA. CARRASQUETES/2005.	28/10/2004	18/03/2005	*	
082678	082100	EDOV. SUELO URBANO EXTENSIVO PORTITXOL NORTE, CALLE REMOL/2005.	31/03/2005	17/06/2005	NP	
082679	082810174	EDA. UNID. E.JEC. CALABLANCA 5/2006.	24/02/2005	03/02/2006	*	
082680	082810181	EDA. SUELO URBANO EXTENSIVO PORTIXOL 1-SUD, C/CORRETJOLA/2006.	30/05/2005	24/04/2006	NP	
082681	082810185	ED. C/TARANCON, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS, PDA. CARRASQUETES/2006.	28/07/2005	16/06/2006	NP	
082682	082100	ED. PARCELA EN AV MEDITERRANEO 232, SUELO URBANO INTENSIVO MONTANAR I/2006.	30/03/2006	22/06/2006	NP	
082683	082100	ED. C/ELCHE, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMER/2006.	30/03/2006	01/07/2006	*	
082684	082810187	ED. C/VIGO, PDA. SAN JUAN, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMER/2006.	22/12/2005	13/07/2006	*	
082685	082810188	ED. C/FENIX 31, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-ERMITA/2006.	30/03/2006	08/08/2006	*	
082686	082810189	ED. UNID. E.JEC. MAR AZUL 4/2007.	22/12/2005	01/03/2007	*	
082687	082810191	ED. UNID. ACT. SOBERANA 3/2007.	26/01/2006	13/04/2007	*	

			15/12/2009		Página 89 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082688	082100	ED. PARTIDA VALLS, CALLES JAPON Y CAMI VELL DE PEDREGUER/2007.	29/03/2007	31/05/2007	NP	
082689	082810197	ED. UNID. E.JEC. ROIG ROQUETES 1/2008.	30/11/2006	08/01/2008	*	
082690	082810201	ED. UNID. E.JEC. ADSUBIA CAP MARTI 6 y 11, ACM-6 y 11/2008.	25/10/2007	25/02/2008	*	
082691	082100	ED. CALLE LIVERPOOL/2008.	24/04/2008	29/05/2008	*	
082692	082100	ED. ENTRE C/CUENCA Y C/BURGOS, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2008.	25/09/2008	20/10/2008	NP	
082693	082810205	ED. UNID. E.JEC. ARENAL 2.A/2008.	31/01/2008	04/12/2008	*	
082710001	08210015	P.U. UNID. E.JEC. ADE-3 A/2000.	22/12/2000	05/12/2001	*	
082710002	08210077	P.U. UNID. E.JEC. TRENCALL 2/2001.	25/07/1997	08/05/2001	*	
082710003	082100	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA-RAFALET 10/2001.	28/02/2001	08/05/2001	*	
082710004	082810081	P.U. UNID. E.JEC. MONTGO BARRANQUERES 6/2001.	30/03/2000	08/05/2001	*	
082710005	082810083	P.U. SUELO URBANO EXTENSIVO ADSUBIA-CANSALADES, CAMI VELL DE LA GRANADELLA/2001.	06/10/2000	16/05/2001	*	
082710006	08210047	P.U. UNID. E.JEC. ACM-48/2001.	22/03/2001	12/06/2001	*	
082710007	082810055	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 29/2001.	28/12/2000	19/06/2001	*	
082710008	082810087	P.U. SUELO URBANO EXTENSIVO ADSUBIA-CAP MARTI, CANDALETA/2001.	30/03/2000	09/07/2001	*	
082710009	082810089	P.U. UNID. ACT. ARENAL 2.B/2001.	25/05/2000	25/07/2001	*	
082710010	082810090	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-CAP MARTI 24/2001.	14/02/2000	25/07/2001	*	
082710011	082810093	P.U. CLASTRES, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2001.	26/06/2000	10/08/2001	*	
082710012	082810095	P.U. PARCELAS I y II, MONTAÑAR II, LINDANTES CON C/ATENAS/2001.	10/10/2000	10/08/2001	*	
082710013	082100	P.U. SUELO URBANO INTENSIVO MONTAÑAR II, C/ ATENAS/2001.	30/03/2000	07/11/2001	*	
082710014	082810074	P.U. UNID. E.JEC. MONTANER 2/2001.	07/11/2001	12/12/2001	*	
082710015	082810098	P.U. UNID. E.JEC. CANZALADES 1.7/2001.	30/03/2000	17/12/2001	*	
082710016	082810062	P.U. UNID. E.JEC. MC-15/2001.	11/10/2001	28/12/2001	*	
082710017	082810100	P.U. UNID. E.JEC. AR-32/2001.	31/05/2001	28/12/2001	*	
082710018	082810102	P.U. UNID. E.JEC. AC-38/2002.	29/03/2001	02/02/2002	*	
082710019	082810104	P.U. UNID. E.JEC. MONTGO BARRANQUERES 8/2002.	28/06/2001	13/02/2002	*	
082710020	082810106	P.U. UNID. E.JEC. PORTIXOL 1.5/2002.	28/06/2001	08/03/2002	*	
082710021	082810108	P.U. UNID. E.JEC. ARENAL 1.A/2002.	21/12/2001	08/03/2002	*	
082710022	082810109	P.U. UNID. E.JEC. TOSALET 7/2002.	22/02/2001	08/03/2002	*	
082710023	082810114	P.U. UNID. E.JEC. ADE-3 B/2002.	21/03/2002	10/05/2002	*	
082710024	082100	P.U. UNID. E.JEC. MONTGO-CASTELLANS 8 B/2002.	15/04/2002	25/05/2002	*	
082710025	082100	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA 7/2002.	24/05/2001	05/07/2002	*	
082710026	082810116	P.U. UNID. E.JEC. COVATELLES 5/2002.	05/06/2002	05/08/2002	*	
082710027	082810117	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-CANSALADES 11/2002.	25/04/2002	20/08/2002	*	
082710028	08210023	P.U. UNID. E.JEC. COSTA NOVA 3/2002.	20/06/2002	20/08/2002	*	
082710029	082810069	P.U. UNID. E.JEC. ROIG-ROQUETES 4/2002.	21/01/2002	24/08/2002	*	
082710030	082810119	P.U. UNID. E.JEC. COSTA NOVA 9/2002.	21/12/2001	24/08/2002	*	
082710031	082810121	P.U. C/VIELLA, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2002.	16/02/2001	24/08/2002	*	
082710032	082810122	P.U. UNID. E.JEC. ADE-4/2002.	07/11/2001	06/09/2002	*	
082710033	082656	P.U. C/BURRIANA, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES/2002.	25/02/2002	01/10/2002	*	
082710034	082810125	P.U. SUELO URBANO EXTENSIVO, PDA. SENIOLES-COLOMER/2002.	30/03/2002	03/10/2002	*	
082710035	082810126	P.U. UNID. E.JEC. AC-34, PDA. CANSALADES/2002.	25/07/2002	19/10/2002	*	
082710036	082810128	P.U. UNID. E.JEC. MONTGO-BARRANQUERES 12-A/2002.	25/05/2000	19/10/2002	*	
082710037	082100	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-CAP MARTI 30/2002.	20/06/2002	26/10/2002	*	
082710038	082810131	P.U. UNID. ACT. AR-24/2002.	30/12/1997	11/11/2002	*	
082710039	082810130	P.U. C/CADIZ, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2002.	02/07/2002	12/12/2002	*	
082710040	082810135	P.U. UNID. E.JEC. MAR AZUL 5/2002.	21/12/2001	13/12/2002	*	
082710041	082810137	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA-RAFALET 4/2002.	26/07/2002	28/12/2002	*	

			15/12/2009		Página 90 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082710042	082810139	P.U. UNID. E.JEC. CAP-1 9/2003.	22/02/2001	13/02/2003	*	
082710043	082810141	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA 5.	05/11/1999	04/03/2003	*	
082710044	082810144	P.U. UNID. E.JEC. CSA-3/2003.	21/12/2001	07/03/2003	*	
082710045	082810147	P.U. ADSUBIA-CANSALADES, UNID. E.JEC. AC-9/2003.	26/09/2002	02/04/2003	*	
082710046	082810149	P.U. SUELO URBANO, ZONA ROIG ROQUETES, C/TIRANT LO BLANCH/2003.	23/12/2003	13/06/2003	*	
082710047	082810052	MPU. UNID. ACT. PLA-1, SUELO INDUSTRIAL/2003.	17/07/2003	14/08/2003	*	
082710048	08210065	P.U. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 33/2003.	26/06/2003	14/08/2003	*	
082710049	082810151	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-CANSALADES 30/2003.	28/12/2000	02/09/2003	*	
082710050	082614	P.U. UNID. E.JEC. THIVIERS 1.8/2003.	15/05/2003	03/10/2003	*	
082710051	082669	P.U. CAL' ORENGA, UNID. ACT. ADSUBIA-CAP MARTI/2003.	28/08/2003	14/10/2003	*	
082710052	082810154	P.U. UNID. E.JEC. AR-23/2003.	10/09/2003	08/11/2003	*	
082710053	082100	P.U. CUESTA DE SAN ANTONIO/2004.	16/07/2003	16/02/2004	*	
082710054	082810155	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA 3/2003.	26/09/2002	12/07/2003	*	
082710055	082810157	P.U. UNID. E.JEC. AR-13/2004.	30/10/2003	18/02/2004	*	
082710056	08210039	P.U. UNID. ACT. MAR AZUL 1/2004.	15/12/2003	26/02/2004	*	
082710057	082810003	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 15/2004.	26/02/2004	19/07/2004	*	
082710058	082810163	P.U. UNID. ACT. AJC-3/2004.	14/04/2004	21/08/2004	*	
082710059	082810165	P.U. SALADAR, UNID. E.JEC. SAL-3 1/2004.	31/07/2003	13/08/2004	*	
082710060	082810145	P.U. UNID. E.JEC. MAR AZUL 2/2004.	12/07/2004	04/11/2004	*	
082710061	082810170	P.U. UNID. ACT. ARENAL 5, RESTO/2005.	31/07/2002	09/06/2005	*	
082710062	082810171	P.U. S.U.E. PUJOLS, C/PUIGMOLINS/2005.	29/10/2004	09/06/2005	*	
082710063	082810172	P.U. UNID. E.JEC. LLUCA-RAFALET 9/2005.	31/03/2005	10/09/2005	*	
082710064	082810174	P.U. UNID. E.JEC. CALABLANCA 5/2006.	28/02/2005	03/02/2006	*	
082710065	08210005	P.U. UNID. ACT. ADE-6/2006.	23/01/2006	04/03/2006	*	
082710066	082810176	P.U. MONTGO-ERMITA, UNID. E.JEC. ME-3/2006.	29/07/2004	13/03/2006	*	
082710067	082100	P.U. UNID. ACT. ADSUBIA-CAP MARTI 10/2006.	30/01/2006	13/03/2006	*	
082710068	082100	P.U. UNID. ACT. THIVIERS 2/2006.	23/01/2006	31/03/2006	*	
082710069	082100	P.U. MESQUIDES, UNID. E.JEC. MES-2/2006.	18/07/2005	24/04/2006	*	
082710070	082100	P.U. MESQUIDES, UNID. E.JEC. MES-3/2006.	18/07/2005	24/04/2006	*	
082710071	082810181	P.U. SUELO URBANO EXTENSIVO PORTIXOL 1-SUD, C/CORRETJOLA/2006.	30/05/2005	24/04/2006	*	
082710072	082810168	P.U. CIUDAD LAGUARDIA, UNID. ACT. BALCON AL MAR 1, 2, 4, 5, 13 y 14/2006.	23/11/2004	24/04/2006	*	
082710073	082810182	P.U. UNID. E.JEC. ARENAL 1.C/2006.	23/05/2005	09/05/2006	*	
082710074	082810184	P.U. UNID. E.JEC. PORTIXOL 1.6 SUR/2006.	01/08/2005	10/06/2006	*	
082710075	082810185	P.U. C/TARANCON, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS, PDA. CARRASQUETES/2006.	01/08/2005	16/06/2006	*	
082710076	082810186	P.U. UNID. E.JEC. MONTGO 1 y MONTGO 2/2006.	22/12/2005	13/07/2006	*	
082710077	082810187	P.U. C/VIGO, PDA. SAN JUAN, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMER/2006.	22/12/2005	13/07/2006	*	
082710078	082810188	P.U. C/FENIX 31, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-ERMITA/2006.	15/05/2006	08/08/2006	*	
082710079	082810112	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 12/2006.	28/02/2005	18/11/2006	*	
082710080	082810189	P.U. UNID. E.JEC. MAR AZUL 4/2007.	22/12/2005	01/03/2007	*	
082710081	082810191	P.U. UNID. ACT. SOBERANA 3/2007.	10/03/2006	13/04/2007	*	
082710082	08210067	P.U. UNID. E.JEC. CATARROJA 3/2007.	07/02/2007	19/08/2007	*	
082710083	082810194	P.U. UNID. E.JEC. ACM 41 BIS RESTO/2007.	07/06/2006	13/08/2007	*	
082710084	082100	P.U. UNID. E.JEC. CANSALADES-1 COLINA-2/2007.	12/07/2007	18/09/2007	*	
082710085	082810195	P.U. UNID. E.JEC. ADSUBIA-REBALDI 3/2007.	30/11/2006	18/09/2007	*	
082710086	08210035	P.U. UNID. ACT. RONDA SUR 1/2007.	30/07/2007	28/09/2007	*	
082710087	08210063	P.U. UNID. E.JEC. ADE-11/2007.	20/07/2007	30/10/2007	*	
082710088	082810197	P.U. UNID. E.JEC. ROIG ROQUETES 1/2008.	30/11/2006	08/01/2008	*	
082710089	082810199	P.U. UNID. E.JEC. ARENAL 1.B-II/2008.	16/11/2007	05/02/2008	*	

			15/12/2009	Página 91 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082710090	082810201	PU. UNID. EJEC. ADSUBIA-CAP MARTI 6 y 11, ACM-6 y 11/2008.	25/10/2007	25/02/2008	*	
082710091	082810202	PU. UNID. EJEC. ADSUBIA-CAP MARTI 19, ACM-19/2008.	29/11/2007	05/05/2008	*	
082710092	082810203	PU. UNID. EJEC. MONTGO-CASTELLANS 11-A/2008.	11/02/2008	27/05/2008	*	
082710093	082810205	PU. UNID. EJEC. ARENAL 2.A/2008.	31/01/2008	04/12/2008	*	
082740101	082401	PU. FASE C, UNID. EJEC. 1.A, P.P. MONTES DE JAVEA/2001	28/02/2001	23/04/2001	*	
082740102	082840102	PU. UNID. EJEC. 3, SECTOR LA GUARDIA 1, P.P. MONTES DE JAVEA/2008.	23/05/2005	14/10/2006	*	
082740301	082840301	PU. UNID. EJEC. 1/2003.	25/07/2002	13/02/2003	*	
082740801	082408	PU. UNID. EJEC. 1 y 2, P.P. ERMITA II, SECTOR MONTGO-2/2003.	25/07/2002	20/05/2003	*	
082741001	082841002	PU. UNID. EJEC. 1, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/2002.	21/12/2001	20/11/2002	*	
082741002	082841003	PU. UNID. EJEC. 3, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/2002.	22/02/2002	13/12/2002	*	
082741301	082841302	PU. UNID. EJEC. POLIGONO 2, P.P. POU DEL MORO-1/2002.	20/06/2002	11/11/2002	*	
082741302	082841303	PU. UNID. EJEC. POLIGONO 1, P.P. POU DEL MORO-1/2006.	27/01/2006	01/09/2006	*	
082741401	082841401	PU. UNID. EJEC. 1, P.P. SECTOR CANSALADES-UMBRIA 11/2003.	08/02/2002	13/02/2003	*	
082741501	082415	PU. SECTOR CANSALA-TOSALET 5/2003	28/03/2003	08/11/2003	*	
082741601	082416	PU. CANSALADES-UMBRIA, SECTOR A, SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO/2004	31/05/2001	16/01/2004	*	
082741701	082417	PU. SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2004.	09/08/2004	16/10/2004	*	
082750301	082850301	PU. UNID. EJEC. ACM-32, ACM-34, ACM-35, ACM-44, ACM-45 y ACM-46/2007.	21/06/2006	08/02/2007	*	
0827602	082602	PU. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 5/2004.	09/08/2004	11/10/2004	*	
0827623	082623	PU. UNID. ACT. CATARROJA 1/2007.	13/02/2007	29/03/2007	*	
0827644	0828644	PU. UNID. EJEC. ADN-1/2004.	16/07/2003	16/02/2004	*	
082790501	08290510	PU. UNID. EJEC. A, SECTOR PINOMAR/2008.	26/06/2008	06/08/2008	*	
082810001	082100	PR. UNID. ACT. MC-10/1991.	26/01/1991	13/03/1991	NP	
082810002	082100	PC. UNID. ACT. CVM-3/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP	
082810003	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 15/2004.	26/02/2004	19/07/2004	*	
082810004	082100	PR. PDA. CALABLANCA NORTE/1991.	26/09/1991	14/10/1991	NP	
082810005	082100	PR. UNID. ACT. ACM-16/1992.	26/01/1991	03/02/1992	NP	
082810006	082100	D. Y P. REPARCELACION "MONTGO-ERMITA, UNID. ACT. ME-19/1991-1992	28/11/1991	16/01/1992	NP	
082810007	082100	PC. UNID. ACT. ACM-21/1991.	29/08/1991	24/09/1991	NP	
082810008	08210010	PC. UNID. ACT. TS-6/1992.	05/01/1992	20/02/1992	NP	
082810009	08210011	PR. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 6/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP	
082810010	08210012	PC. UNID. ACT. MAR AZUL 3/1992.	05/01/1992	20/02/1992	NP	
082810011	08210005	PR. UNID. ACT. ADE-8/1992	27/08/1992	30/09/1992	NP	
082810012	082100	PR. LA FINCA, UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 31/1992.	24/08/1992	15/10/1992	NP	
082810013	082100	PR. UNID. ACT. ADE-2/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP	
082810014	08210006	PR. UNID. ACT. ML-7.1/1992.	25/06/1992	21/07/1992	NP	
082810015	08210022	PR. UNID. ACT. ARENAL 7/1994.	29/07/1994	29/09/1994	NP	
082810016	08210033	PR. UNID. ACT. THIVIERS 1.8/1994.	24/02/1994	09/05/1994	NP	
082810017	08210027	PNF. UNID. ACT. TH-7/1994.	24/02/1994	09/05/1994	NP	
082810018	08210029	PR. UNID. ACT. MB-12 B/1993.	29/07/1993	15/09/1993	NP	
082810019	08210018	PR. UNID. ACT. MONTAÑAR II-2/1994.	24/02/1994	09/05/1994	NP	
082810020	082100	PR. UNID. ACT. CV-11/1994.	29/09/1994	26/11/1994	NP	
082810021	082100	PR. UNID. ACT. EN SUELO URBANO EXTENSIVO PUCHOL/1994.	30/03/1994	19/05/1994	NP	
082810022	082100	PR. UNID. ACT. ADE-9/1993.	28/08/1993	28/10/1993	NP	
082810023	082100	PR. MONTGO-ERMITA, UNID. ACT. ME-14/1993.	29/07/1993	15/09/1993	NP	
082810024	082100	PR. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 11/1994.	25/08/1994	29/09/1994	NP	
082810025	082100	PR. PARCELA CABO SAN MARTIN/1994.	25/11/1993	02/02/1994	NP	
082810026	08210052	PR. MONTGO-ERMITA, UNID. ACT. ME-13/1994.	30/12/1993	17/02/1994	NP	
082810027	08210037	PR. UNID. ACT. TH-11/1994.	24/02/1994	09/05/1994	NP	
082810028	082100	PC. UNID. ACT. ACM-4/1995.	26/01/1995	04/05/1995	NP	

			15/12/2009	Página 92 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082810029	082100	PR. TOSALANS, UNID. ACT. AC-6/1994.	30/06/1994	05/09/1994	NP	
082810030	082100	PR. UNID. EJEC. BAM-3/1995.	30/03/1995	06/06/1995	NP	
082810031	08210071	PC. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 7 y 8/1995.	23/02/1995	19/10/1995	NP	
082810032	08210065	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 33/1995.	29/09/1995	19/12/1995	NP	
082810033	08210016	PR. UNID. EJEC. ADE-8/1995.	29/09/1995	01/12/1995	NP	
082810034	08210032	PC. UNID. ACT. MAR AZUL 6/1996.	29/09/1995	08/01/1996	NP	
082810035	082100	PR. UNID. EJEC. MAR AZUL 7/1996.	27/10/1995	20/01/1996	NP	
082810036	082100	PR. UNID. EJEC. ARENAL 6/1996.	22/12/1994	26/11/1996	NP	
082810037	082100	PC. UNID. EJEC. M-2 A/1995.	14/08/1995	25/10/1995	NP	
082810038	08210049	PC. UNID. ACT. ACM-1/1995.	26/01/1995	04/05/1995	NP	
082810039	082100	PR. UNID. EJEC. AC-44/1995.	22/12/1994	31/01/1995	NP	
082810040	08210040	PC. UNID. EJEC. MC-8 B/1996.	29/09/1995	30/04/1996	NP	
082810041	08210046	PR. UNID. EJEC. ROIG ROQUETES 5/1996.	23/02/1996	17/05/1996	NP	
082810042	08210062	PR. MONTGO-ERMITA, UNID. EJEC. ME-2/1995.	29/09/1995	14/11/1995	NP	
082810043	082100	PR. UNID. EJEC. MONT-1/1995.	30/03/1995	27/06/1995	NP	
082810044	08210069	PR. UNID. EJEC. ACM-23/1997.	27/03/1997	14/05/1997	NP	
082810045	082100	PC. UNID. EJEC. CA-1.2/1996.	28/06/1996	16/10/1996	NP	
082810046	082100	PR. UNID. ACT. ACM-39/1997.	25/10/1996	13/01/1997	NP	
082810047	082100	PR. UNID. EJEC. TH-6/1997.	29/11/1996	11/03/1997	NP	
082810048	082100	PR. UNID. ACT. AD-CAN-33/1997.	20/12/1996	23/04/1997	NP	
082810049	082629	PR. UNID. EJEC. TH-2/1997.	25/07/1997	03/11/1997	NP	
082810050	082100	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 21/1998.	27/03/1998	08/06/1998	NP	
082810051	082100	PR. UNID. EJEC. CAP-2.1/1998.	27/06/1997	18/02/1998	*	
082810052	082100	PR. UNID. ACT. PLA-1/1998.	31/07/1998	19/11/1998	*	
082810053	08210045	PR. UNID. EJEC. TH-9/1998.	28/11/1997	03/02/1998	*	
082810054	082100	PR. UNID. ACT. LLUCA-RAFALET 6/1997.	26/09/1997	11/12/1997	*	
082810055	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 29/2001.	28/12/2000	19/06/2001	*	
082810056	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. EJEC. BAM-6/1999.	31/07/1998	13/02/1999	*	
082810057	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. ACT. ACM-41/1999.	28/08/1998	02/02/1999	*	
082810058	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. ACT. TCM-9/1999.	27/03/1998	04/01/1999	*	
082810059	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "MONTGO, POLIGONO 1, PARCELAS 660 y 663/1999.	28/08/1998	04/01/1999	*	
082810060	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "SUELO URBANO EXTENSIVO M-E/1999.	19/10/1998	11/01/1999	*	
082810061	082100	PR. UNID. ACT. ARENAL 1/1999.	18/05/1999	22/05/1999	*	
082810062	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. EJEC. MC-15/1999.	27/11/1998	15/03/1999	*	
082810063	082100	PR. UNID. EJEC. BAM-8/1999.	24/08/1995	08/04/1999	*	
082810064	082618	PR. UNID. ACT. BAM-8.1 y BAM-9/1998.	27/03/1998	08/06/1998	*	
082810065	082100	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 9/2001.	21/09/2001	17/11/2001	*	
082810066	082100	PR. UNID. ACT. CA 1.8/1998.	17/12/1997	05/09/1998	*	
082810067	082810074	PR. UNID. EJEC. MONTANER 2/2001.	07/11/2001	12/12/2001	*	
082810068	082100	PR. UNID. ACT. AC-36/1998.	26/10/1997	03/06/1998	NP	
082810069	082100	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. EJEC. ROIG-ROQUETES 47/1998.	31/10/1997	04/11/1998	*	
082810070	082100	PR. UNID. EJEC. CAPSADES 10/1998.	31/07/1998	25/09/1998	*	
082810071	082100	PC. SALADAR, UNID. ACT. SAL-5/1991.	25/01/1991	07/03/1991	*	
082810072	08210034	PR. UNID. ACT. MB-14/1997.	20/12/1996	26/03/1997	*	
082810073	082100	PR. SUELO URBANO EXTENSIVO AC (ADSUBIA-CANSALADES)/1996.	26/04/1996	28/09/1996	*	
082810074	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTANER 2/2001.	07/11/2001	12/12/2001	*	
082810075	082100	PR. SALADAR, UNID. EJEC. SAL-1/1999.	27/05/1999	05/11/1999	*	
082810076	082100	PR. UNID. ACT. TOSALET 3/2000.	29/10/1999	26/05/2000	*	
082810077	082100	PR. UNID. EJEC. CALA BLANCA 4 y 6/2000.	05/04/2000	19/07/2000	*	
082810078	082100	PR. UNID. EJEC. SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMER/2000.	24/02/2000	02/12/2000	NP	

			15/12/2009	Página 93 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082810079	082100	PR. UNID. ACT. ACM-27/2001.	14/02/2000	24/02/2001	P	
082810080	08210077	PC. UNID. ACT. TRENCALL 2/2001.	06/04/2000	08/05/2001	P	
082810081	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTGO BARRANQUERES 6/2001.	30/03/2000	08/05/2001	*	
082810082	082810081	PR. UNID. EJEC. MONTGO BARRANQUERES 6/2001.	30/03/2000	08/05/2001	P	
082810083	082100	PAA. SUELO URBANO EXTENSIVO ADSUBIA-CANSALADES, CAMI VELL DE LA GRANADELLA/2001.	06/10/2000	16/05/2001	*	
082810084	082100	PAA. UNID. ACT. AR-20/2001.	25/05/2000	06/06/2001	*	
082810085	082810084	PR. UNID. ACT. AR-20/2001.	25/05/2000	06/06/2001	*	
082810086	082810055	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 29/2001.	28/12/2000	19/06/2001	*	
082810087	082100	PAA. SUELO URBANO EXTENSIVO ADSUBIA-CAP MARTI, C/NADALETA/2001.	30/03/2000	09/07/2001	*	
082810088	082810087	PR. SUELO URBANO EXTENSIVO ADSUBIA-CAP MARTI, C/NADALETA/2001.	06/10/2000	09/07/2001	P	
082810089	082100	PAI. UNID. ACT. ARENAL 2.B/2001.	25/05/2000	25/07/2001	*	
082810090	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-CAP MARTI 24/2001.	14/02/2000	25/07/2001	*	
082810091	082810090	PR. UNIDAD DE EJECUCION ACM-24.	14/02/2000	25/07/2001	P	
082810092	082810089	PR. UNID. ACT. ARENAL 2.B/2001.	25/05/2000	25/07/2001	*	
082810093	082100	PAA. C/ASTRES, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2001.	26/06/2000	10/08/2001	*	
082810094	082810093	PR. C/ASTRES, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2001.	26/06/2000	10/08/2001	*	
082810095	082100	PAA. PARCELAS I y II, MONTAÑAR II, LINDANTES CON C/ATENAS/2001.	10/10/2000	10/08/2001	*	
082810096	082100	PNF. MANZANA COMPREDIDA ENTRE TRAMOS DE C/ARQUITECTO URTEAGA, JUAN RAMON JIMENEZ, ALAMEDA Y JUAN GIL ALBERT/2001.	20/07/2001	06/10/2001	*	
082810097	082100	PAI. SUELO URBANO INTENSIVO MONTAÑAR II, C/ ATENAS/2001.	30/03/2000	07/11/2001	*	
082810098	082100	PAI. UNID. EJEC. CANSALADES 1.7/2001.	30/03/2000	17/12/2001	*	
082810099	082810098	PR. UNID. EJEC. CANSALADES 1.7/2001.	30/03/2000	17/12/2001	*	
082810100	082100	PAI. UNID. EJEC. AR-32/2001.	31/05/2001	28/12/2001	*	
082810101	082810100	PR. UNID. EJEC. AR-32/2001.	31/05/2001	28/12/2001	*	
082810102	082100	PAI. UNID. EJEC. AC-38/2002.	29/03/2001	02/02/2002	*	
082810103	082810102	PR. UNID. EJEC. AC-38/2002.	29/03/2001	02/02/2002	*	
082810104	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTGO BARRANQUERES 8/2002.	28/06/2001	13/02/2002	*	
082810105	082810104	PR. UNID. EJEC. MONTGO BARRANQUERES 8/2002.	28/06/2001	13/02/2002	*	
082810106	082100	PAI. UNID. EJEC. PORTIXOL 1.5/2002.	28/06/2001	08/03/2002	*	
082810107	082810106	PR. UNID. EJEC. PORTIXOL 1.5/2002.	28/06/2001	08/03/2002	*	
082810108	082100	PAI. UNID. EJEC. ARENAL 1.A/2002.	21/12/2001	08/03/2002	*	
082810109	082100	PAI. UNID. EJEC. TOSALET 7/2002.	22/02/2001	08/03/2002	*	
082810110	082810109	PR. UNID. EJEC. TOSALET 7/2002.	22/02/2001	08/03/2002	*	
082810111	082100	PAI. UNID. EJEC. ADN-4/2002.	06/07/2000	26/03/2002	*	
082810112	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 12/2002.	28/12/2000	26/03/2002	*	
082810113	082810114	PR. UNID. EJEC. ADE-3.B/2002.	21/03/2002	10/05/2002	*	
082810114	08210015	PAI. UNID. EJEC. ADE-3.B/2002.	22/02/2001	10/05/2002	*	
082810115	082810108	PR. UNID. EJEC. ARENAL 1.A/2002.	02/04/2002	04/06/2002	*	
082810116	082100	PR. UNID. EJEC. COVATELLES 5/2002.	05/08/2002	05/08/2002	*	
082810117	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-CANSALADES 11/2002.	25/04/2002	20/08/2002	*	
082810118	082810117	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-CANSALADES 11/2002.	25/04/2002	20/08/2002	*	
082810119	082100	PAI. UNID. EJEC. COSTA NOVA 9/2002.	21/12/2001	24/08/2002	*	
082810120	082810119	PR. UNID. EJEC. COSTA NOVA 9/2002.	21/12/2001	24/08/2002	*	
082810121	082100	PAA. C/VIELLA, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2002.	16/02/2001	24/08/2002	*	
082810122	082100	PAI. UNID. EJEC. ADE-4/2002.	07/11/2001	06/09/2002	*	
082810123	082810122	PR. UNID. EJEC. ADE-4/2002.	15/03/2002	06/09/2002	NP	

			15/12/2009	Página 94 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
082810124	082656	PAA. C/BURRIANA, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES/2002.	25/02/2002	01/10/2002	*	
082810125	082100	PAA. SUELO URBANO EXTENSIVO, PDA. SENIOLES-COLOMER/2002.	30/03/2002	03/10/2002	*	
082810126	082100	PAI. UNID. EJEC. AC-34, PDA. CANSALADES/2002.	25/07/2002	19/10/2002	*	
082810127	082810126	PR. UNID. EJEC. AC-34, PDA. CANSALADES/2002.	25/07/2002	19/10/2002	NP	
082810128	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTGO-BARRANQUERES 12-A/2002.	25/05/2000	19/10/2002	*	
082810129	082810128	PR. UNID. EJEC. MONTGO-BARRANQUERES 12-A/2002.	25/05/2000	19/10/2002	*	
082810130	082100	PAA. C/CADIZ, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2002.	25/05/2000	11/11/2002	*	
082810131	082100	PAI. UNID. ACT. AR-24/2002.	30/12/1997	11/11/2002	*	
082810132	082810131	PR. UNID. ACT. AR-24/2002.	30/12/1997	11/11/2002	*	
082810133	082810135	PR. UNID. EJEC. MAR AZUL 5/2002.	31/07/2002	12/12/2002	NP	
082810134	082100	PNF. PASAJE CAGLIARI, MONTAÑAR I/2002.	14/11/2002	13/12/2002	*	
082810135	082100	PAI. UNID. EJEC. MAR AZUL 5/2002.	21/12/2001	13/12/2002	*	
082810136	082100	PEX. SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES, COSTA NOVA AMBOLO, PARCELAS A-13, A-14 y A-15/2002.	29/10/2002	24/12/2002	*	
082810137	082100	PAI. UNID. EJEC. LLUCA-RAFALET 4/2002.	25/07/2002	28/12/2002	*	
082810138	082810137	PR. UNID. EJEC. LLUCA-RAFALET 4/2002.	25/07/2002	28/12/2002	*	
082810139	082100	PAI. UNID. EJEC. CAP-1.9/2003.	22/02/2001	13/02/2003	*	
082810140	082810139	PR. UNID. EJEC. CAP-1.9/2003.	22/02/2001	13/02/2003	NP	
082810141	082100	PAI. UNID. EJEC. LLUCA 5.	05/11/1999	04/03/2003	*	
082810142	082100	PAI. UNID. EJEC. COVATELLES 1/2003.	04/12/2000	07/03/2003	*	
082810143	082810142	PR. UNID. EJEC. COVATELLES 1/2003.	10/12/2002	07/03/2003	NP	
082810144	08210068	PAI. UNID. EJEC. CSA-3/2003.	21/12/2001	07/03/2003	*	
082810145	08210019	PAI. UNID. EJEC. MAR AZUL 2/2003.	08/02/2002	07/03/2003	*	
082810146	082810145	PR. UNID. EJEC. MAR AZUL 2/2003.	08/02/2002	07/03/2003	*	
082810147	082100	PAI. ADSUBIA-CANSALADES, UNID. EJEC. AC-9/2003.	26/09/2002	02/04/2003	*	
082810148	082810147	PR. ADSUBIA-CANSALADES, UNID. EJEC. AC-9/2003.	26/09/2002	02/04/2003	*	
082810149	082100	PAA. SUELO URBANO, ZONA ROIG ROQUETES, C/TIRANT LO BLANCH/2003.	23/12/2002	13/06/2003	*	
082810150	082810149	PR. SUELO URBANO, ZONA ROIG ROQUETES, C/TIRANT LO BLANCH/2003.	23/12/2002	13/06/2003	*	
082810151	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-CANSALADES 30/2003.	28/12/2000	02/09/2003	*	
082810152	082810151	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-CANSALADES 30/2003.	28/12/2000	02/09/2003	*	
082810153	082100	PAI. SECTOR CANSALA-TOSALET 9/2003.	28/03/2003	08/11/2003	*	
082810154	082100	PAA. UNID. EJEC. AR-23/2003.	10/09/2003	08/11/2003	*	
082810155	082100	PAI. UNID. EJEC. LLUCA 3/2003.	26/09/2002	12/07/2003	*	
082810156	082810155	PR. UNID. EJEC. LLUCA 3/2003.	04/12/2003	16/02/2004	*	
082810157	082100	PAI. UNID. EJEC. AR-13/2004.	30/10/2003	18/02/2004	*	
082810158	082810157	PR. UNID. EJEC. AR-13/2004.	30/10/2003	18/02/2004	NP	
082810159	082100	PAA. PARCELA 31-A, C/CASTELL DE GUADALEST, PDA. MEZQUIDA/2004.	30/10/2003	16/04/2004	*	
082810160	082810159	PR. PARCELA 31-A, C/CASTELL DE GUADALEST, PDA. MEZQUIDA/2004.	30/10/2003	16/04/2004	*	
082810161	082810003	PR. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 15/2004.	26/02/2004	19/07/2004	NP	
082810162	08210067	PAI. UNID. EJEC. CATARROJA 3/2004.	28/06/2001	03/12/2004	*	
082810163	082100	PAI. UNID. ACT. AJC-3/2004.	14/04/2004	21/08/2004	*	
082810164	082810163	PR. UNID. ACT. AJC-3/2004.	14/04/2004	21/08/2004	NP	
082810165	08210008	PAI. SALADAR, UNID. EJEC. SAL-3.1/2004.	31/07/2003	13/08/2004	*	
082810166	08210038	PR. UNID. ACT. ROIG ROQUETES 6.A/2004.	14/07/2004	21/08/2004	*	
082810167	082100	PAI. TOSCAL CAP-MARTI, SUELO URBANO RESIDENCIAL, UNID. EJEC. TCM-1/2004.	26/02/2004	15/10/2004	*	
082810168	082100	PAI. CIUDAD LAGUARDIA, UNID. ACT. BALCON AL MAR 1, 2, 4, 5, 13 y 14/2004.	27/11/2003	29/12/2004	*	
082810169	082810141	PR. UNID. EJEC. LLUCA 5/2005.	31/01/2005	10/03/2005	*	

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JAVEA					
082810170	082634	PAA. UNID. ACT. ARENAL 5, RESTO/2005.	31/07/2002	09/06/2005	*
082810171	082100	PAA, S.U.E. PUJOLS, C/PUJOLINS/2005.	29/10/2004	09/06/2005	*
082810172	082100	PAI. UNID. EJEC. LLUCA-RAFALET 9/2005.	31/03/2005	10/09/2005	*
082810173	082810172	PR. UNID. EJEC. LLUCA-RAFALET 9/2005.	09/05/2005	10/09/2005	NP
082810174	082100	PAI. UNID. EJEC. CALABLANCA 5/2006.	24/02/2005	03/02/2006	*
082810175	082810174	PR. UNID. EJEC. CALABLANCA 5/2006.	09/05/2005	03/02/2006	*
082810176	082100	PAI. MONTGO-ERMITA, UNID. EJEC. ME-3/2006.	29/07/2004	13/03/2006	*
082810177	082810176	PR. MONTGO-ERMITA, UNID. EJEC. ME-3/2006.	29/07/2004	13/03/2006	*
082810178	082810165	PR. SALADAR, UNID. EJEC. SAL-3, 1/2006.	21/11/2005	21/03/2006	*
082810179	082100	PR. MESQUIDES, UNID. EJEC. MES-2/2006.	22/09/2005	24/04/2006	NP
082810180	082100	PR. MESQUIDES, UNID. EJEC. MES-3/2006.	22/09/2005	24/04/2006	NP
082810181	082100	PAI. SUELO URBANO EXTENSIVO PORTIXOL 1-SUD, C/CORRETJOLA/2006.	30/05/2005	24/06/2006	*
082810182	082100	PAI. UNID. EJEC. ARENAL 1, C/2006.	28/04/2005	09/05/2006	*
082810183	082810182	PR. UNID. EJEC. ARENAL 1, C/2006.	05/07/2005	09/05/2006	*
082810184	082100	PAI. UNID. EJEC. PORTIXOL 1, 6 SUR/2006.	28/07/2005	10/06/2006	*
082810185	082100	PAI. CITRANCÓN, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS, PDA. CARRASQUETES/2006.	28/07/2005	16/06/2006	*
082810186	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTGO 1 y MONTGO 2/2006.	22/12/2005	13/07/2006	*
082810187	082100	PAI. C/VIGO, PDA. SAN JUAN, SUELO URBANO EXTENSIVO SENIOLES-COLOMER/2006.	22/12/2005	13/07/2006	*
082810188	082100	PAI. C/FENIX 31, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-ERMITA/2006.	15/05/2006	08/08/2006	*
082810189	082100	PAI. UNID. EJEC. MAR AZUL 4/2007.	22/12/2005	01/03/2007	*
082810190	082810189	PR. UNID. EJEC. MAR AZUL 4/2007.	16/10/2006	01/03/2007	*
082810191	08210074	PAI. UNID. ACT. SOBERANA 3/2007.	26/01/2006	13/04/2007	*
082810192	082810191	PR. UNID. ACT. SOBERANA 3/2007.	29/11/2006	13/04/2007	*
082810193	082810168	PR. CIUDAD LAGUARDIA, UNID. ACT. BALCON AL MAR 1, 2, 4, 5, 6, 13 y 14/2007.	10/05/2007	19/06/2007	NP
082810194	08210078	PAA. UNID. EJEC. ACM 41 BIS RESTO/2007.	07/06/2006	13/08/2007	*
082810195	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-REBALDI 3/2007.	30/11/2006	18/09/2007	*
082810196	082810184	PR. UNID. EJEC. PORTIXOL 1, 6 SUR/2007.	22/10/2007	22/11/2007	*
082810197	082100	PAI. UNID. EJEC. ROIG ROQUETES 1/2008.	30/11/2006	08/01/2008	*
082810198	082810197	PR. UNID. EJEC. ROIG ROQUETES 1/2008.	03/10/2007	08/01/2008	NP
082810199	08210082	PAI. UNID. EJEC. ARENAL 1, B-II/2008.	24/02/2005	06/02/2008	*
082810200	082810199	PR. UNID. EJEC. ARENAL 1, B-II/2008.	16/11/2007	06/02/2008	NP
082810201	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA CAP MARTI 6 y 11, ACM-6 y 11/2008.	25/10/2007	25/02/2008	*
082810202	082100	PAI. UNID. EJEC. ADSUBIA-CAP MARTI 19, ACM-19/2008.	29/11/2007	05/05/2008	*
082810203	082100	PAI. UNID. EJEC. MONTGO-CASTELLANS 11-A/2008.	11/02/2008	27/05/2008	*
082810204	082810203	PR. UNID. EJEC. MONTGO-CASTELLANS 11-A/2008.	01/08/2008	03/09/2008	*
082810205	082100	PAI. UNID. EJEC. ARENAL 2, A/2008.	31/01/2008	04/12/2008	*
082810206	082810205	PR. UNID. EJEC. ARENAL 2, A/2008.	31/01/2008	04/12/2008	*
082840101	082401	PR. UNID. EJEC. 1, A, P.P. MONTES DE JAVEA/1999.	18/05/1999	06/10/1999	*
082840102	082401	PAI. UNID. EJEC. 3, SECTOR LA GUARDIA 1, P.P. MONTES DE JAVEA/2006.	28/04/2005	14/10/2006	*
082840103	082840102	PR. UNID. EJEC. 3, SECTOR LA GUARDIA 1, P.P. MONTES DE JAVEA/2006.	02/08/2005	14/10/2006	NP
0828402	082402	PAI. Y P. REPARCELACION "P.P. LA CALA"/1999.	30/10/1998	26/01/1999	*
082840301	082403	PAI. UNID. EJEC. 1, P.P. LAS LADERAS/2003.	25/07/2002	13/02/2003	*
082840302	082840301	PR. UNID. EJEC. 1, P.P. LAS LADERAS/2003.	25/10/2002	13/02/2003	NP
0828407	082407	PC. DEL P.P. LA MAQUETONA/1995.	30/03/1995	20/06/1995	NP
082840801	082408	PAI. UNID. EJEC. 1 y 2, P.P. ERMITA II, SECTOR MONTGO-2/2003.	25/07/2002	20/06/2003	*
082840802	082408	PR. DEL P.P. ERMITA II, SECTOR MONTGO-2/2005.	02/12/2004	03/03/2005	*
082841001	082410	PR. UNID. EJEC. 2, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/1999.	04/05/1999	09/09/1999	*

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
JAVEA					
082841002	082410	PAI. UNID. EJEC. 1, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/2002.	21/12/2001	20/11/2002	*
082841003	082410	PAI. UNID. EJEC. 3, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/2002.	22/02/2002	13/12/2002	*
082841004	082841003	PR. UNID. EJEC. 3, P.P. LA GUARDIA, SECTOR 3/2004.	12/07/2004	14/12/2004	*
082841101	082411	PR. UNID. EJEC. 1/1999.	05/11/1999	23/12/1999	NP
082841201	082412	PR. UNID. EJEC. 1/1999.	28/08/1998	15/06/1999	*
082841202	082412	PR. UNID. EJEC. 2/1999.	28/08/1998	15/06/1999	NP
082841301	082841302	PR. UNID. EJEC. POLIGONO 2, P.P. POLI DEL MORO-1/2001.	05/07/2001	23/11/2001	P
082841302	082413	PAI. UNID. EJEC. POLIGONO 2, P.P. POLI DEL MORO-1/2001.	28/12/2000	24/11/2001	*
082841303	082413	PAI. UNID. EJEC. POLIGONO 1, P.P. POLI DEL MORO-1/2004.	30/05/2002	24/03/2004	*
082841401	082414	PAI. UNID. EJEC. 1, P.P. SECTOR CANSALADES-UMBRIA 11/2003.	08/02/2002	13/02/2003	*
082841402	082841401	PR. UNID. EJEC. 1, P.P. SECTOR CANSALADES-UMBRIA 11/2003.	01/08/2003	16/08/2003	NP
082841501	082415	PR. SECTOR CANSALA-TOSALET 5/2003.	28/04/2004	12/05/2004	*
082841601	082416	PAI. CANSALADES-UMBRIA, SECTOR A, SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO/2004.	31/05/2001	16/01/2004	*
082841602	082416	PR. CANSALADES-UMBRIA, SECTOR A, SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO/2004.	27/07/2004	24/09/2004	*
082841701	082417	PR. SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2004.	04/08/2004	25/09/2004	*
082841702	082417	PAI. SECTOR ADUANES-1 (ADU-1)/2004.	29/07/2004	16/10/2004	*
082850201	082502	PR. UNID. EJEC. ARENAL 3/2005.	08/07/2005	10/09/2005	*
082850202	082502	PR. UNID. EJEC. ARENAL 3 A/2005.	08/07/2005	10/09/2005	NP
082850301	082503	PAI. UNID. EJEC. ACM-32, ACM-34, ACM-35, ACM-44, ACM-45 y ACM-46/2007.	27/04/2006	08/02/2007	*
082850302	082503	PR. UNID. EJEC. ACM-32, ACM-34, ACM-35, ACM-44, ACM-45 y ACM-46/2008.	21/10/2008	04/11/2008	*
08285052	082502	PC. UNID. ACT. ADSUBIA-REBALDI 5 y 6/1991.	26/04/1991	02/07/1991	NP
0828503	082503	PC. UNID. ACT. ADE-1/1990.	26/10/1990	03/12/1990	NP
0828506	082506	PR. UNID. ACT. TH-5/1995.	26/01/1995	30/04/1995	NP
082850701	08250701	PR. UNID. EJEC. ADN-3 A/1999.	30/10/1998	11/05/1999	*
0828511	082611	PR. UNID. ACT. MAR AZUL 9/1994.	25/11/1993	02/02/1994	NP
0828512	082611	PR. UNID. ACT. MAR AZUL 9/1997.	25/10/1996	04/01/1997	*
0828522	082622	PR. UNID. EJEC. NUEVA RONDA SUR 1/1995.	30/03/1995	30/05/1995	NP
0828523	082623	PR. UNID. ACT. CATTARROJA 1/1995.	14/08/1995	25/10/1995	NP
0828527	082627	PR. UNID. ACT. SENIOLES-COLOMER 1/1997.	20/12/1996	27/02/1997	NP
0828535	082635	PR. UNID. ACT. EL TRENCALL 1/2001.	14/07/2000	24/02/2001	NP
0828536	082636	PR. UNID. ACT. LLUCA-RAFALET 6/1997.	26/08/1997	11/12/1997	*
0828544	082544	PAI. Y P. REPARCELACION "UNID. EJEC. ADN-17/1999.	25/09/1998	22/03/1999	NP
0828592	082592	PR. ENTRE CIUCUENCA Y C/BURGOS, SUELO URBANO EXTENSIVO MONTGO-CASTELLANS/2008.	25/09/2008	20/10/2008	NP
082901	082100	PP. PDA. CANSALAES/1976.			NP
082902	082100	PP. EL RAFALET/1976.			NP
082903	082100	PP. SOL DEL ESTE-CANSALAES/1978.			NP
082904	082100	PP. LA CORONA/1978.			NP
082905	082100	PP. PINOMAR/1978.			NP
08290501	082905	D. Y PARCELACION "POLIG. ACT. 1/1985.	31/05/1985	26/11/1985	NP
08290502	082905	D. Y PARCELACION "POLIG. ACT. 2/1987.	28/10/1987	07/12/1987	*
08290503	082905	D. Y PARCELACION "POLIG. ACT. 3/1987.	29/10/1987	04/12/1987	*
08290504	082905	D. Y PARCELACION "POLIG. ACT. 4/1988.	26/03/1988	05/05/1988	NP
0829050401	08290504	MD. SUBDIVISION POLIG. ACT. 4/1993.	29/07/1993	15/09/1993	NP
08290505	082905	PC. Y PARCELACION "POLIG. ACT. 9/1991.	31/10/1991	15/11/1991	NP
08290506	08290502	MPP. PARCELACION P-577 y 577-BIS y USO P-577/1992.	16/10/1992	13/11/1992	NP
08290507	082905	D. POLIG. ACT. 15/1992.	27/08/1992	30/09/1992	NP
08290508	0829050401	PR. POLIG. ACT. 4-A/1994.	27/01/1994	02/03/1994	N
08290509	082905	D. POLIG. 11, 12, 13 y 14/1990.	23/02/1990	26/03/1990	*

15/12/2009						Página 97 de 166
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
JAVEA						
08290510	082905	PAI UNID. EJEC. A, SECTOR PINOMAR/2003.	07/11/2001	23/04/2003	*	
082906	082100	PP. TOSALET-TERCERA FASE/1982.			NP	
082907	082100	PP. COSTA NOVA/1979.	20/10/1978	12/01/1979	NP	
08290701	082907	MPP. PARCELAS 126, 125-A, 633, 534 y 535/1987.			NP	
08290702	082907	MPP. CAMBIO DE USO, PARCELA PL-119/1990.	29/11/1989	02/01/1990	NP	
08290703	082907	MPP. CAMBIO DE USO, AMBOLO II, PARCELA 599/1991.	07/03/1991	08/05/1991	NP	
08290704	082907	MPP. CAMBIO DE USO, AMBOLO II, PARCELA 416/1993.	02/04/1993	14/05/1993	NP	
082908	082100	PP. MAR AZUL/1981.			NP	
082909	082100	PP. MONTAÑAR I/1982.			NP	
08290901	082909	PR. POLIGONO A/1986.	26/09/1986	29/10/1986	P	
0829090101	08290901	D. UNID. ACT. A.1/1991.	22/02/1991	21/03/1991	NP	
0829090102	0829090101	PR. UNID. ACT. A.1/1998.	27/02/1992	11/03/1998	*	
08290902	082909	PR. POLIGONO L/1986.	30/10/1986	26/11/1986	NP	
08290903	082909	PR. POLIGONO K/1987.	29/10/1987	07/12/1987	NP	
08290904	082909	PR. POLIGONO B/1988.	29/07/1988	29/08/1988	NP	
08290905	082909	PR. POLIGONO C/1990.	27/04/1990	09/06/1990	NP	
08290906	082909	ED. POLIGONO G-2/1989.	11/10/1989	28/11/1989	NP	
08290907	082909	PR. POLIGONO M/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP	
08290908	082909	PR. POLIGONO I/1990.	31/08/1990	19/10/1990	NP	
08290909	082909	PR. POLIGONO E/1991.	26/09/1991	14/10/1991	NP	
08290910	082909	D. POLIGONO G-1/1991.	31/10/1991	15/11/1991	NP	
08290911	082909	PR. POLIGONO J/1991.	29/08/1991	28/09/1991	NP	
08290912	082909	PR. POLIGONO P/1992.	30/04/1992	19/05/1992	NP	
08290913	08290910	PR. POLIGONO G-1/1998.	15/05/1998	19/08/1998	NP	
08290914	082909	PR. POLIGONO F/2001.	25/05/2000	10/02/2001	*	
08290915	08290910	PU. POLIGONO G-1, P.P. MONTAÑAR I/2001.	25/05/1999	08/05/2001	*	
08290916	082909	PU. FASE 1, SECTOR MONTAÑAR I/2003.	26/12/2002	04/02/2003	*	
08290917	082909	PU. FASE 4, POLIGONO J (NORTE), Ky L (SUR), P.P. MONTAÑAR I/2003.	21/05/2003	07/08/2003	*	
08290918	082909	ED. PARCELA NUMERO 2 y 3, POLIGONO P, P.P. MONTAÑAR I/2003.	30/10/2003	23/12/2003	*	
08290919	082909	PU. POLIGONO P, P.P. MONTAÑAR I/2004.	10/05/2004	21/07/2004	*	
08290920	082909	PU. FASE 6 B, P.P. MONTAÑAR I/2006.	18/07/2005	07/02/2006	*	
08290921	082909	ED. CALLE MILAN, PARCELAS 4 y 5 DEL POLIGONO P, P.P. MONTAÑAR I/2007.	30/08/2007	22/11/2007	NP	
082910	082100	PP. LA GUARDIA/1986.	30/07/1986	10/09/1986	NP	
082911	082100	PP. EL RODAT/1986.	28/10/1983	20/01/1984	NP	
08291101	082911	PC. DEL P.P. EL RODAT/1991.	26/09/1991	14/10/1991	*	
082912	082100	PE. CASCO HISTORICO/1974.			NP	
082913	082100	ED. URBATENIS/1987.	28/08/1987	02/10/1987	NP	
082914	08210030	ED. MONTAÑAR II/1980.	25/04/1980	17/05/1980	NP	
JIJONA						
083100	-	PG. DE JUJONA/1986.	24/04/1986	16/05/1986	NP	
08310001	083100	ED. POLIG. ACT. 3/1987.	02/01/1987	20/01/1987	NP	
08310002	083100	MPG. SECTOR 15/1988.	26/10/1988	14/11/1988	NP	
08310003	083100	MPG. EQUIPAMIENTO ESCOLAR, BARRIO ALMARCH/1989.	25/10/1989	28/11/1989	NP	
08310004	083100	MPG. NORMAS URBANISTICAS ARTICULOS 2.4-19, 4.2-5, 4.2-7 y 4.2-16/1990.	26/09/1990	31/10/1990	N	
08310005	083100	MPG. POLIG. ACT. 1, LIMITES Y VIALES/1991.	13/11/1990	19/01/1991	NP	
08310006	083100	MPG. CASCO ANTIGUO/1991.	14/12/1990	19/01/1991	NP	
0831000601	08310006	CERRORES. ALTURAS/1991.	10/04/1991	25/05/1991	NP	
08310007	083100	MPG. NUCLEO URBANO INDUSTRIAL EL ESPARTAL/1991.	17/06/1991	02/08/1991	NP	
08310008	08310005	MPG. POLIG. ACT. 1, SITUACION ZONA VERDE/1991.	15/10/1991	22/10/1991	NP	
15/12/2009						
Página 145 de 166						
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
SAX						
12320004	123200	MNS. PUNTUAL NUMERO 4, INCLUSION DE LA CASA ALBERT SOLS EN EL CATALOGO DE BIENES PROTEGIDOS/2006.	03/05/2006	11/08/2006	*N	
12320005	123200	MNS. PUNTUAL NUMERO 2, ARTICULO 2.12, SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES/2006.	08/03/2006	11/08/2006	*N	
12320006	123200	MNS. PUNTUAL NUMERO 3, USO APARCAMIENTO EN SUBSUELO DEL SISTEMA VIARIO Y ZONAS VERDES/2006.	03/05/2006	11/08/2006	*N	
123400	12320002	PP. LOMAS DEL SOMBRERO, SUELO APTO PARA URBANIZAR NUMERO 4/2001.	24/01/2001	18/12/2001	*N	
123500	123200	PE. DELIMITACION DE RESERVA DE TERRENOS PARA LA CONSTITUCION DE PATRIMONIO PUBLICO DE SUELO INDUSTRIAL, PDA. LOMICA DEL SOMBRERO/2002.	05/02/2002	17/04/2002	*	
123501	123200	PRIM. MANZANA CALLE CUBA, CALLE JUAN CARLOS I, AVENIDA DE LAS AMERICAS Y CALLE BATALLA DE OTUMBA/2006.	11/10/2006	01/12/2006	*N	
123502	123200	PRIM. UNID. EJEC. 6, CALLE SAN SEBASTIAN/2008.	31/10/2007	20/02/2008	*	
123503	123200	PE. PROTECCION Y DECLARACION DE PARAJE NATURAL MUNICIPAL LADERA DEL CASTILLO/2008.	11/04/2008	17/04/2008	NP	
123600	123820003	ED. UNID. EJEC. 6/2004.	16/03/2004	25/06/2004	NP	
123601	123820001	ED. UNID. EJEC. 1, CALLE DEL HOYO/2007.	20/09/2007	29/10/2007	*	
123720001	123820004	PU. UNID. EJEC. 7/2003.	25/02/2003	12/05/2003	*	
123820001	123200	PAI UNID. EJEC. 1, CALLE DEL HOYO/2003.	13/03/2003	10/05/2003	*	
123820002	123200	PAI UNID. EJEC. 2/2001.	08/03/2001	07/04/2001	*	
123820003	123200	PAI UNID. EJEC. 6/2004.	16/03/2004	03/07/2004	*	
123820004	123200	PR. UNID. EJEC. 7/2003.	25/02/2003	12/05/2003	*	
123820005	123200	PAI UNID. EJEC. 3, C/PINTOR MURILLO/2004.	15/01/2004	27/03/2004	*	
123820006	123820001	PR. UNID. EJEC. 1, CALLE DEL HOYO/2006.	25/04/2006	09/06/2006	*	
123900	123200	PP. EL CASTILLO/1993.	23/07/1993	24/08/1993	NP	
12390001	123900	PR. UNID. EJEC. A, P.P. EL CASTILLO/2002.	14/03/2002	02/05/2002	*	
SELLA						
124001	124200	SLICENC. PARCELACION, EDIFICACION, DEMOLICION Y ACUERDOS MUNICIPALES DE PROGRAMACION EN VARIOS AMBITOS Y ENCLAVES DEL TERMINO MUNICIPAL.	27/01/2003	12/02/2003	*	
124200	-	NS. DE SELLA/1994.	20/04/1994	03/10/1994	NP	
12420001	124200	MNS. ARTICULO 67.3, CONDICIONES ESTETICAS DE CARPINTERIA/1996.	10/05/1996	20/07/1996	N	
12420002	124200	MNS. ARTICULO 61, USOS EN ZONA INDUSTRIAL/2004.	28/09/2004	11/11/2004	N	
124400	124200	HyPP. SALERES, SECTOR PP-1/2005.	28/09/2004	15/02/2005	*N	
124740001	124840001	PU. SALERES, SECTOR PP-1/2007.	27/03/2007	13/04/2007	*	
124840001	124400	PAI. SALERES, SECTOR PP-1/2005.	23/07/2003	16/03/2005	*	
SENIJA						
125200	-	NS. DE SENIJA/1989.	31/05/1989	01/07/1989	NP	
12520001	125200	MNS. PUNTUAL NUMERO 1, RONDA CASCO URBANO, ANCHO DE VIAL Y TIPOLOGIA EDIFICATORIA/2004.	15/03/2004	06/05/2004	*N	
12520002	125200	D. UNID. ACT. 1, SUELO URBANO INDUSTRIAL/1991.	20/12/1990	30/01/1991	NP	
12520003	125200	MNS. PUNTUAL NUMERO 2, NORMA 32.4.3 OCUPACION EN ZONA INDUSTRIAL/2007.	11/09/2007	02/11/2007	*N	
125400	125200	PP. SECTOR 1/1990.	29/11/1989	02/01/1990	NP	
125720001	125820001	PU. UNID. EJEC. RONDA CASCO URBANO/2007.	11/04/2007	20/04/2007	*	
125820001	12520001	PAI UNID. EJEC. RONDA CASCO URBANO/2006.	29/12/2005	28/01/2006	*	
125820002	12520002	PR. UNID. ACT. 1, SUELO URBANO INDUSTRIAL/1997.	24/07/1997	22/08/1997	*	
ELS POBLETS						
126200	-	NS. DE ELS POBLETS/1989.	26/07/1989	25/09/1989	NP	
12620001	126200	MNS. NORMA 30.9/1996.	20/11/1995	08/01/1996	N	
12620002	126200	D. UNID. EJEC. UE-1/UA-15/1996.	10/06/1996	30/10/1996	NP	
12620003	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 4, MODIFICACION VIARIO/1998.	30/01/1998	07/05/1998	NP	

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
ELS POBLETS					
12620004	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 5, ESPACIOS LIBRES Y SISTEMA VIARIO/1999.	16/12/1998	15/02/1999	*
12620006	126200	D. UNID. EJE. UE-1/UA-17/1996.	17/05/1996	02/07/1996	*
12620006	126200	MNS. REORDENACION SISTEMA GENERAL VIARIO Y MANZANAS EN SUELO URBANO LITORAL 8, JUNTO CHAFLAN CAMINO REAL DE GANDIA Y CAMINO GUADIANA/2000.	14/03/2000	14/08/2000	N
12620007	126200	HMPNS. SECTORES 6 A Y 6 B/2001.	03/02/2000	13/01/2001	N
1262000701	12620007	CERRORES. SUPERFICIES DE LOS SECTORES 6-A Y 6-B/2004.	30/09/2003	24/02/2004	N
12620008	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 9, VIARIO/2001.	21/03/2001	22/05/2001	*
12620009	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 10, ALINEACIONES PLAZA DE GIRO AL FINAL DE LA C/I-E DE LA PDA. REVOLTES/2001.	21/03/2001	22/05/2001	*
12620010	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 8, MANTENIMIENTO DEL VIAL CON EL ANCHO EXISTENTE ENTRE LAS CALLES 9 Y 10 DE LA PLAYA DE LA ALMADRABA DEL SUELO URBANO, CON USO PEATONAL Y ACCESO LIMITADO A VEHICULOS Y REORDENACION DE LAS MANZANAS/2002.	16/11/2001	03/01/2002	N
12620011	126200	OMUNICIP. INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS RADIOELECTRICAS/2004.	03/05/2004	31/05/2004	N
12620012	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 11, ORDENACION PARTE DE LA MANZANA SITUADA EN TRAVESIA DE LA CV-730, EL CAMI REAL DE GANDIA Y LAS CALLES 1 y 3 DE LA PDA. SORTS DE LA MAR, SUELO URBANO LITORAL 8/2005.	03/02/2005	04/04/2005	N
12620013	126200	MNS. PUNTUAL NUMERO 12, PARCELA DESTINADA A EQUIPAMIENTO PRIVADO Y NORMA 35/2005.	11/04/2006	07/06/2006	N
12620014	126200	OMUNICIP. VERTIDOS A LA RED MUNICIPAL DE ALCANTARILLADO/2007.	02/03/2007	16/03/2007	N
12620015	126200	HMPNS. UNID. EJE. UA-5/2007.	06/09/2007	03/12/2007	N
126400	126200	PP. SECTOR 3/1990.	02/03/1990	17/03/1990	NP
12640001	126400	MPP. PUNTUAL NUMERO 1, PP SECTOR 3/1994.	28/10/1994	28/10/1994	NP
12640002	126400	MPP. PUNTUAL NUMERO 2, PP SECTOR 3/1997.	03/03/1997	11/08/1997	*
12640003	126400	MPP. PUNTUAL NUMERO 3, PP SECTOR 3/2005.	03/11/2005	26/12/2005	N
12640004	126400	MPP. PUNTUAL NUMERO 4, PP SECTOR 3/2007.	09/07/2007	19/07/2007	*
126401	126200	PP. SECTOR 4/1990.	15/06/1990	15/07/1990	NP
126402	126200	HyPP. BARRANQUETS, SECTOR 5/1999.	08/06/1998	16/12/1998	N
126403	12620007	PP. FLOTES, SECTOR 6-A/2001.	03/02/2000	13/01/2001	N
126404	12620007	PP. SECTOR 6-B/2004.	03/05/2004	18/06/2004	N
126405	126200	HMYP. SECTOR 7/2006.	28/09/2006	01/02/2006	N
126500	12620015	PR. UNID. EJE. UA-5/2007.	06/09/2007	03/12/2007	N
126600	126200	EDAYR. SOLAR JUNTO RIO GIRONA/1991.	03/12/1990	18/01/1991	NP
126601	126200	EDAYR. AREA DE LA BOTIJA Y VIAL DEL P.P. SECTOR 2/1996.	26/01/1996	11/03/1996	NP
126602	126900	EDA. ISLAS DE CASAS, M-23, M-24 y M-25, P.P. SECTOR 1/1990.	03/10/1990	01/12/1990	*
126603	126200	ED. ENTRE AVENIDA JAIME I Y PROLONGACION CALLE JUAN MARTORELL/2006.	06/11/2006	18/11/2006	*
126720001	126820010	PJ. UNID. EJE. UA-5/2002.	02/09/2002	05/10/2002	*
126720002	126200	PJ. URBANIZACION PDA. BARRANQUETS, CALLES 10 y 29 A/2004.	18/02/2004	16/03/2004	*
126720003	126200	PJ. CALLE 9, PDA. PLATJA ALMADRABA/2004.	02/03/2004	30/03/2004	*
126720004	126200	PJ. URBANIZACION PDA. BARRANQUETS PARCIAL, CALLE 1/2004.	04/05/2004	31/05/2004	*
12672000401	126720004	PJ. TERMINACION CALLE 1, PDA. BARRANQUETS/2004.	04/05/2004	04/08/2004	*
126720005	126200	PJ. TERMINACION DE LAS CALLES 7, 7A, 7B y 8, PDA. BARRANQUETS/2004.	28/09/2004	21/10/2004	*
126720006	126200	PJ. CAMI A LA MAR, PDA. SORTS LA MAR/2004.	14/10/2004	08/11/2004	*
126720007	126200	PJ. TERMINACION DE LAS CALLES 6, 4A, 4B, PDA. BARRANQUETS/2008.	23/01/2008	08/02/2008	*
126740401	126840401	PJ. UNID. EJE. SECTOR 6-B/2005.	03/08/2005	07/10/2005	*
126820001	126200	PR. UNID. ACT. 4, SUELO URBANO LITORAL/1990.	22/02/1990	16/03/1990	*
126820002	126200	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 8-1, SUELO URBANO LITORAL/1991.	03/12/1990	18/01/1991	*

Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
ELS POBLETS					
126820003	126200	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 12.1, SUELO URBANO BARRANQUETS-NORTE 2/1991.	03/12/1990	18/01/1991	*
126820004	126200	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 13.1, SUELO URBANO BARRANQUETS-NORTE 3/1991.	21/12/1990	23/01/1991	*
126820005	126200	PR. UNID. EJE. UA-16-A, SECANETS/2000.	21/02/2000	17/03/2000	*
126820006	12620005	PR. UNID. EJE. UA-17/2000.	04/09/2000	22/09/2000	*
12682000601	126820006	MPR. UNID. EJE. 17/2001.	09/04/2001	30/04/2001	*
126820007	126200	D. Y P. REPARCELACION UNID. EJE. PDA. BARRANQUETS, ENTRE C/32 Y C/30/2001.	12/11/2001	28/11/2001	*
126820008	126200	D. UNID. EJE. PDA. BARRANQUETS-CARRERES/2002.	26/08/2002	17/09/2002	NP
126820009	126820008	PR. UNID. EJE. PDA. BARRANQUETS-CARRERES/2002.	26/08/2002	17/09/2002	NP
126820010	12620015	PAI. UNID. EJE. UA-5/2002.	02/09/2002	05/10/2002	*
126820011	126820010	PR. UNID. EJE. UA-5/2002.	02/09/2002	05/10/2002	*
126840001	126400	PR. UNID. EJE. 2/1996.	06/03/1996	18/04/1996	NP
126840002	126400	PR. UNID. EJE. 3/2000.	11/10/2000	20/11/2000	*
126840201	126402	PR. UNID. EJE. C. P.P. BARRANQUETS, SECTOR 5/2001.	18/04/2001	01/06/2001	*
126840401	126404	PAI. SECTOR 6-B/2005.	03/08/2005	07/10/2005	*
126840402	126840401	PR. UNID. EJE. SECTOR 6-B/2005.	16/11/2005	16/12/2005	*
12684040201	126840401	MPR. UNID. EJE. SECTOR 6-B/2008.	11/08/2008	29/08/2008	*
126900	126200	PP. SECTOR 1/1987.	04/05/1987	25/07/1987	NP
12690001	126900	MPP. PRIMERA "P.P. SECTOR 1/1990.	04/05/1990	30/05/1990	NP
12690002	126900	MPP. SEGUNDA "P.P. SECTOR 1/1991.	15/10/1991	14/01/1992	NP
12690003	126900	D. Y P. REPARCELACION UNID. EJE. 1-1, POLIGONO 4/1995.	02/10/1995	03/11/1995	NP
12690004	126900	PR. UNID. ACT. 3, POLIGONO 3, P.P. SECTOR 1/1989.	16/11/1989	11/12/1989	*
12690005	126900	PR. UNID. ACT. 1, POLIGONO 4, P.P. SECTOR 1/1990.	22/02/1990	16/03/1990	*
12690006	126900	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 2, POLIGONO 2, P.P. SECTOR 1/1991.	03/12/1990	18/01/1991	*
12690007	126900	PJ. CAMI SECANETS, P.P. SECTOR 1/2001.	10/12/2001	18/12/2001	*
12690008	126900	PR. UNID. EJE. 2, POLIGONO 4, PLAN PARCIAL SECTOR 1/2002.	02/01/2002	23/01/2002	*
1269000801	12690008	MPR. UNID. EJE. 2, POLIGONO 4, PLAN PARCIAL SECTOR 1/2004.	20/10/2004	16/11/2004	*
12690009	126900	PJ. UNID. EJE. 2, POLIGONO 4, PLAN PARCIAL SECTOR 1/2002.	02/01/2002	23/01/2002	*
126901	126200	PP. SECTOR 2/1987.	04/05/1987	25/07/1987	NP
12690101	126901	MPP. SEGUNDA "P.P. SECTOR 2/1990.	04/05/1990	30/05/1990	NP
12690102	126901	MPP. PRIMERA "P.P. SECTOR 2/1990.	30/07/1991	30/08/1991	NP
12690103	126901	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 1 DEL POLIGONO 2, P.P. SECTOR 2/1998.	02/03/1998	03/04/1998	NP
12690104	126901	PR. UNID. ACT. 1, POLIGONO 3, P.P. SECTOR 2/1989.	16/11/1989	01/12/1989	*
12690105	126901	PR. POLIGONO 4, P.P. SECTOR 2/1990.	01/02/1990	22/03/1990	*
12690106	126901	PR. UNID. ACT. 2, POLIGONO 3, P.P. SECTOR 2/1990.	22/02/1990	16/03/1990	*
12690107	126901	PR. UNID. ACT. 2, POLIGONO 4, P.P. SECTOR 2/1992.	14/08/1992	10/09/1992	*
12690108	126901	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 2, P.P. SECTOR 2/1990.	25/04/1990	31/05/1990	*
12690109	126901	D. Y P. REPARCELACION UNID. ACT. 1, POLIGONO 6, P.P. SECTOR 2/1990.	25/04/1990	31/05/1990	*
12690110	126901	MPP. NUMERO 1 DE LOS POLIGONOS DE ACTUACION, P.P. SECTOR 2/1990.	18/12/1989	18/01/1990	*
12690111	126901	MPP. NUMERO 2 DE LOS POLIGONOS DE ACTUACION, P.P. SECTOR 2/1990.	13/05/1990	10/08/1990	*
12690112	126901	D. Y P. REPARCELACION UNID. EJE. 1-3, POLIGONO 3, P.P. SECTOR 2/1995.	17/11/1994	18/01/1995	*
12690113	126901	PR. POLIGONO 8, P.P. SECTOR 2/1999.	29/03/1999	26/04/1999	*
12690114	126901	PR. UNID. EJE. 3, P.P. SECTOR 2/2001.	09/05/2001	06/06/2001	*
12690115	126901	PJ. UNID. EJE. 3, P.P. SECTOR 2/2001.	09/05/2001	06/06/2001	*
12690116	126901	PJ. CAMI SECANETS, P.P. SECTOR 2/2001.	10/12/2001	18/12/2001	*

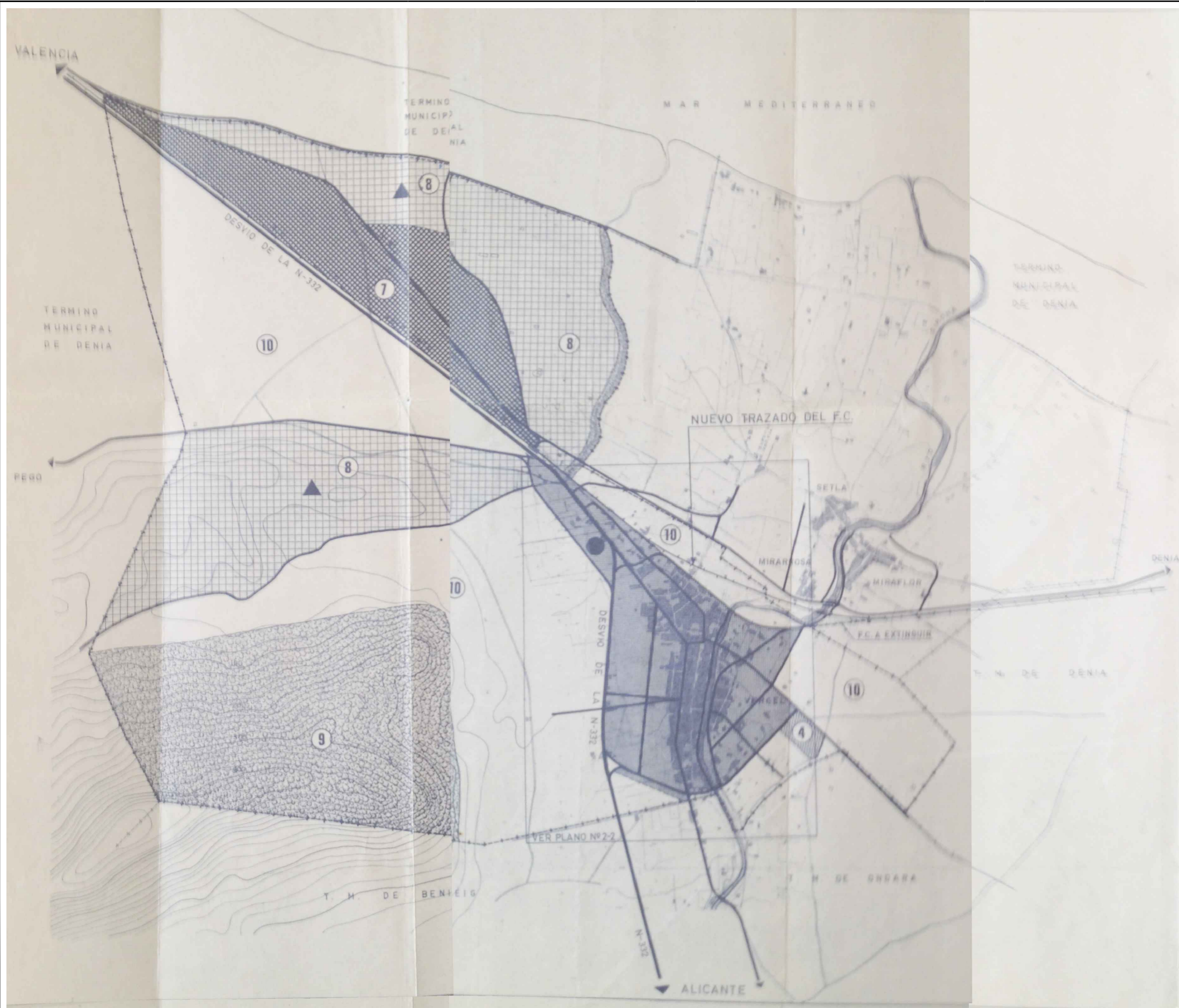
			15/12/2009	Página 148 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
TARBENA						
127200	-	NS. DE TARBENA/1992.	15/04/1992	23/05/1992	NP	
12720001	127200	MNS. PUNTUAL NUMERO 1, CAMBIO DE CLASIFICACION DE UNA PARCELA DE SUELO APTO PARA URBANIZAR A NO URBANIZABLE/1999.	15/02/1999	12/05/1999	*	
12720002	127200	MNS. PUNTUAL NUMERO 2, CAMBIO DE CALIFICACION DE TERRENOS DE USO RESIDENCIAL A DOTACIONAL Y SUPRESION DE VIAL/1999.	16/11/1998	12/05/1999	*	
TEULADA						
128100	-	PG. DE TEULADA/2005.	21/12/2004	21/01/2005	NP	
12810001	128100	OMUNICIP. PROTECCION DEL ARBOLADO/2002.	03/10/2002	19/10/2002	N	
12810002	128100	OMUNICIP. INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS PARA OFRECER SERVICIOS DE TELEFONIA MOVIL/2002.		28/10/2002	N	
12810003	128100	OMUNICIP. CAUCIONES Y FIANZAS URBANISTICAS/2004.	15/01/2004	26/04/2004	N	
12810004	128100	OMUNICIP. PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LICENCIAS URBANISTICAS/2004.	04/03/2004	08/07/2004	N	
1281000401	12810004	OMUNICIP. INTRODUCCION DE UNA DISPOSICION FINAL UNICA EN LA ORDENANZA REGULADORA DEL PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LICENCIAS URBANISTICAS/2005.	05/07/2005	27/07/2005	N	
12810005	128100	OMUNICIP. REDACCION DE PROYECTOS DE URBANIZACION Y RECOMENDACIONES DE LA CALIDAD DE LOS MATERIALES/2005.	19/01/2005	07/02/2005	N	
12810006	128100	OMUNICIP. REGLAMENTO PARA ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE/2002.	20/08/2002	11/09/2002	N	
12810007	128100	OMUNICIP. PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS PARA LA EJECUCION DE OBRAS DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE/2004.	25/11/2004	22/12/2004	N	
12810008	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 2/2006.	15/12/2005	01/02/2006	NP	
12810009	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 3/2007.	09/11/2006	09/01/2007	NP	
12810010	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 4/2007.	13/11/2006	10/01/2007	NP	
12810011	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 5/2007.	05/04/2007	24/04/2007	*N	
12810012	128100	OMUNICIP. POLICIA DE USOS, PARCELACION Y EDIFICACION/2006.	11/05/2006	21/07/2006	N	
1281001201	12810012	OMUNICIP. MODIFICACION ARTICULOS 71b3 y 77b3 DE LA ORDENANZA DE POLICIA DE USOS, PARCELACION Y EDIFICACION/2007.	09/11/2006	09/01/2007	N	
1281001202	12810012	OMUNICIP. MODIFICACION ARTICULO 65 b DE LA ORDENANZA DE POLICIA DE USOS, PARCELACION Y EDIFICACION/2007.	26/07/2007	10/08/2007	N	
1281001203	12810012	OMUNICIP. MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE POLICIA DE USOS, PARCELACION Y EDIFICACION/2008.	12/03/2008	28/03/2008	N	
12810013	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 1/2007.	20/11/2006	25/07/2007	NP	
12810014	128100	OMUNICIP. PROTECCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA/2007.	26/07/2007	08/08/2007	N	
12810015	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 8/2007.	26/07/2007	10/08/2007	*	
12810016	128100	OMUNICIP. CUANTIFICACION DEL INCREMENTO DE MAYOR INTENSIDAD DE USO EN LA ZONA AIS-1/2007.	15/11/2007	03/12/2007	N	
12810017	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 7/2007.	15/11/2007	26/12/2007	*N	
12810018	128100	DECLARAC. BIEN DE INTERES CULTURAL. CONJUNTO HISTORICO DEL AREA "TEULADA GOTICA AMURALLADA"/2007.	07/12/2007	11/12/2007	N	
12810019	128100	MPG. PUNTUAL NUMERO 8/2008.	12/03/2008	28/03/2008	*	
128400	128100	PP. SECTOR UZO-3/2007.	09/11/2006	02/10/2007	*N	
128601	128100	ED. POLIGONO A, AREA DEL BARRANCO CASCO URBANO MORAIRA/2005.	02/06/2005	15/07/2005	P	
128710001	128810001	PU. UNID. E.JEC. UBA-3. JASMILER/2006.	02/05/2006	29/11/2006	*	
128810001	128100	PAI. UNID. E.JEC. UBA-3. JASMILER/2006.	15/12/2005	10/11/2006	*	
128810002	128810001	PR. UNID. E.JEC. UBA-3. JASMILER/2007.	10/07/2007	22/11/2007	*	
128810003	128100	PAA. PARTIDA PORT. C/PUERTO DE BEJAR 3A/2008.	13/12/2007	12/02/2008	*	
128900	128100	PAI. C/IBIZA Y TRAMO C/TENERIFE, UBE-1/2003.	10/01/2002	04/01/2003	*	
12890001	128900	PR. C/IBIZA Y TRAMO C/TENERIFE, UBE-1, PRIMERA FASE/2003.	29/07/2003	15/11/2003	NP	
12890002	128900	PR. C/IBIZA Y TRAMO C/TENERIFE, UBE-1, SEGUNDA FASE/2004.	27/04/2004	21/06/2004	NP	

			15/12/2009	Página 149 de 166		
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.	
TEULADA						
12890003	128900	PU. C/IBIZA Y TRAMO C/TENERIFE, UBE-1/2003.	10/01/2002	04/01/2003	*	
128901	128100	PR. UNID. ACT. 1, PARAJE ELS CASTELLONS, UBE-2/2005.	14/04/2005	02/08/2005	*	
12890101	128901	PAI. UNID. ACT. 1, PARAJE ELS CASTELLONS, UBE-2/2005.	14/04/2005	02/08/2005	*	
128902	128100	NADA. UBE-3		-	-	
12890301	128100	PAI. PDA. ARNELLA, UBE-4/2003.	15/11/2001	04/03/2003	*	
12890302	128903	ED. PDA. ARNELLA, UBE-4/2003.	15/11/2001	04/03/2003	*	
12890303	128903	PR. PDA. ARNELLA, UBE-4/2003.	15/11/2001	04/03/2003	*	
128904	128100	PAI. UNID. E.JEC. S-13.4. UBE-6/2003.	06/03/2003	11/12/2003	*	
12890401	128904	PR. UNID. E.JEC. S-13.4. UBE-6/2004.	07/09/2004	04/12/2004	NP	
12890402	128904	PU. UNID. E.JEC. S-13.4. UBE-6/2003.	06/03/2003	11/12/2003	*	
128905	128100	PAI. C/PUERTO SOLLER, UBE-8/2001.	05/07/2001	03/10/2001	*	
12890501	128905	PU. C/PUERTO SOLLER, UBE-8/2001.	05/07/2001	03/10/2001	*	
128906	128100	PAI. PDA. BENIMEIT, C/BENIGANIM, BENIFALLET, BENIMANTELL Y BENIMAMET, UBE-10/2003.	10/01/2002	11/07/2003	*	
12890601	128906	ED. PDA. BENIMEIT, C/BENIGANIM, BENIFALLET, BENIMANTELL Y BENIMAMET, UBE-10/2003.	10/01/2002	11/07/2003	*	
12890602	128906	PR. PDA. BENIMEIT, C/BENIGANIM, BENIFALLET, BENIMANTELL Y BENIMAMET, UBE-10/2003.	10/01/2002	11/07/2003	*	
12890603	128906	PU. PDA. BENIMEIT, C/BENIGANIM, BENIFALLET, BENIMANTELL Y BENIMAMET, UBE-10/2003.	10/01/2002	11/07/2003	*	
128907	128100	PR. UNID. E.JEC. UA-S.11.1 TOSSAL DELS AVENCs, UBE-11/2005.	21/12/2004	12/05/2005	*	
12890701	128907	PR. UNID. E.JEC. UA-S.11.1 TOSSAL DELS AVENCs, UBE-11/2001.	21/08/2001	08/11/2001	*	
128908	128100	PAI. C/MAGNOLIA Y TRAMO C/ENCINA, UBE-13/2005.	04/07/2002	14/04/2005	*	
12890801	128908	ED. C/MAGNOLIA Y TRAMO C/ENCINA, UBE-13/2005.	04/07/2002	14/04/2005	NP	
12890802	128908	PR. C/MAGNOLIA Y TRAMO C/ENCINA, UBE-13/2004.	20/01/2004	30/03/2004	*	
12890803	128908	PU. C/MAGNOLIA Y TRAMO C/ENCINA, UBE-13/2005.	04/07/2002	14/04/2005	*	
128909	128100	NADA. UBE-16		-	-	
12890901	128100	PU. C/DAMASCO, UBE-16/2005.	04/10/2005	28/12/2005	*	
12890902	128100	PU. C/SAIDA, UBE-16/2005.	04/10/2005	28/12/2005	*	
128910	128100	NADA. UBE-17		-	-	
128911	128100	PAI. SUELO URBANO, C/PEÑAGOLosa, UBE-19/2003.	07/11/2002	30/06/2003	*	
12891101	128911	PR. SUELO URBANO, C/PEÑAGOLosa, UBE-19/2003.	07/11/2002	30/06/2003	*	
128912	128100	NADA. UBE-17		-	-	
128913	128100	PAI. SUELO URBANO, MORAIRA-TEULADA, UNID. ACT. M-3, UBE-21/2003.	07/11/2002	15/11/2003	*	
12891301	128913	PR. SUELO URBANO, MORAIRA-TEULADA, UNID. ACT. M-3, UBE-21/2004.	04/11/2003	03/03/2004	NP	
12891302	128913	PU. SUELO URBANO, MORAIRA-TEULADA, UNID. ACT. M-3, UBE-21/2003.	07/11/2002	15/11/2003	*	
128914	128100	PP. PARAJE CASTELLONS, SECTOR PC-1 y PC-2, UZE-1/2005.	14/04/2005	02/08/2005	*	
12891401	128914	PAI. PARAJE CASTELLONS, SECTOR PC-1 y PC-2, UZE-1/2005.	14/04/2005	02/08/2005	*	
128915	128100	PP. SECTOR NP-26, UZE-2/2005.	14/04/2005	21/07/2005	*	
12891501	128915	PAI. SECTOR NP-26, UZE-2/2005.	14/04/2005	21/07/2005	*	
12891502	12891501	PU. SECTOR NP-26, UZE-2/2005.	14/04/2005	21/07/2005	*	
12891503	128915	PR. SECTOR NP-26, UZE-2/2005.	20/03/2007	17/08/2007	*	
128916	128100	PP. SECTOR P-5, UNID. EJECUCION 1, UZE-3/2001.	05/10/1998	20/03/2001	NP	
12891601	128916	PR. UNID. E.JEC. 1 SECTOR P-5, UZE-3/2001.	17/07/2001	23/08/2001	*	
128917	128100	PP. VISTA DEL VALLE, SECTOR P-7, UZE-4/2005.	04/07/2002	21/10/2005	*	
12891701	128917	PAI. VISTA DEL VALLE, SECTOR P-7, UZE-4/2005.	04/07/2002	21/10/2005	*	
12891702	12891701	PR. VISTA DEL VALLE, SECTOR P-7, UZE-4/2005.	24/04/2005	08/06/2005	*	
12891703	12891701	PU. VISTA DEL VALLE, SECTOR P-7, UZE-4/2005.	04/07/2002	21/10/2005	*	
128918	128100	PP. POZO BLANCO, SECTOR P-4, UZE-5/2004.	25/07/2002	16/03/2004	NP	
12891801	128918	PAI. POZO BLANCO, SECTOR P-4, UZE-5/2004.	25/07/2002	16/03/2004	*	

		15/12/2009		Página 150 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
TEULADA					
12891802	12891801	PR. POZO BLANCO, SECTOR P-4, UZE-6/2004.	16/03/2004	13/08/2004	NP
12891803	12891801	PJ. POZO BLANCO, SECTOR P-4, UZE-6/2004.	25/07/2002	16/03/2004	*
128919	128100	PP. SECTOR P-3, UZE-6/2006.	28/07/2005	29/11/2005	*N
12891901	128919	PAI. SECTOR P-3, UZE-6/2006.	28/07/2005	29/11/2006	*
12891902	12891901	PJ. SECTOR P-3, UZE-6/2006.	28/07/2005	29/11/2006	*
128920	128100	HyPP. COMA DE LOS FRAILES, SECTOR NP-12, UZE-7 y UZI-4/2000.	12/06/2000	02/12/2000	NP
12892001	128920	PR. UNID. E.JEC. 1, P.P. COMA DE LOS FRAILES, SECTOR NP-12, UZE-7/2001.	23/01/2001	26/03/2001	NP
128921	128100	CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS/2003.	04/02/2003	31/03/2003	*
12892101	128921	MCATALOGO CORRECCION DE ERROR EN LA FICHA A-45 DEL CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS/2006.	17/11/2006	13/02/2006	N
TIBI					
129001	129200	S.LICENC. NUEVOS DESARROLLOS EN SUELO APTO PARA URBANIZAR, CON MOTIVO DEL ESTABLECIMIENTO DEL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN GENERAL.	26/11/2003	26/01/2004	*
129200	-	NS. DE TIBI/1983.	28/02/1983	21/03/1983	NP
12920001	129200	MNS. PUNTUALES/1987.	01/07/1987	25/07/1987	NP
12920002	12920001	MNS. REFUNDICION/1991.	20/07/1991	06/11/1991	NP
12920003	129200	D. UNID. ACT. 3/1991.	01/08/1991	23/08/1991	*
12920004	129200	MNS. USO URBANISTICO ESPACIOS LIBRES EN CIA), B) Y EL MERCAT/1993.	08/02/1993	18/02/1993	*
12920005	129200	D. UNID. ACT. POLIGONO INDUSTRIAL/1991.	26/09/1991	16/11/1991	*
12920006	129200	MNS. PUNTUAL NUMERO 2, CANTERA SOFIA, RECALIFICACION SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL A COMULN, ARTICULO 60 NORMAS URBANISTICAS/2001.	29/03/2001	26/07/2001	*N
12920007	129200	MNS. Y HOMOLOGACION MODIFICATIVA, PUNTUAL NUMERO 3, AMBITO DEL P.P. FINCA TEROL/2002.	06/05/2002	02/07/2002	NP
12920008	129200	OMUNICIP. REGULADORA DEL CANON DE URBANIZACION/2006.	20/09/2006	10/10/2006	N
12920009	129200	MNS. PUNTUAL NUMERO 4, ARTICULOS 17, 18, 21 a 26, 28, 29, 30, 32, 33 y 38 DE LAS NORMAS URBANISTICAS/2005.	03/02/2006	17/03/2006	*N
129400	129200	HMYPPI POLIGONO INDUSTRIAL MAIGMO/2000.	31/05/1999	04/02/2000	NP
12940001	129400	MPP1. POLIGONO INDUSTRIAL MAIGMO/2008.	08/02/2008	04/04/2008	*N
129401	12920007	PP. FINCA TEROL, SECTORES 1, 2 y 3/2003.	24/12/2002	18/02/2003	NP
129400	129400	PE. DELIMITACION DE TERRENOS PARA LA CONSTITUCION DE PATRIMONIO PUBLICO DE SUELO. PDA DE TORRESELLA/2001.	12/05/2001	30/08/2001	*
12940001	12940001	PJ. POLIGONO INDUSTRIAL MAIGMO/2005.	26/10/2004	12/01/2005	*
12940101	12940101	PJ. UNID. E.JEC. SECTOR 3, SUELO URBANIZABLE TEROL/2004.	19/06/2004	31/08/2004	*
12940001	129400	PAI. POLIGONO INDUSTRIAL MAIGMO/2005.	26/10/2004	12/01/2005	*
12940101	129401	PAI. UNID. E.JEC. SECTOR 3, SUELO URBANIZABLE TEROL/2003.	24/12/2002	19/02/2003	*
12940102	12940101	PR. UNID. E.JEC. SECTOR 3, SUELO URBANIZABLE TEROL/2004.	19/06/2004	19/08/2004	NP
129901	129200	PP. PINARES DEL MECLI/1975.	28/11/1975		NP
12990101	129901	MPP. PRIMERA "P.P. PINARES DE MECLI/1978.	20/10/1978		NP
12990102	129901	MPP. SEGUNDA "P.P. PINARES DE MECLI/1978.			NP
129902	129200	PP. PINARES DE TIBI/1976.	27/02/1976		NP
129903	129200	PP. MAIGMO/1969.			NP
129904	129200	PP. LA CRUZ DEL MAIGMO/1976.	23/01/1976	11/02/1976	NP
129905	129200	PP. BON AIRE/1976.			NP
TOLLOS					
130300	-	DSU. DE TOLLOS/1989.	26/07/1989	10/08/1989	NP
TORMOS					
131100	-	PG. DE TORMOS.	05/02/2004	29/09/2004	NP
13110001	131100	CERREROS, GRAFIADO VIA PEGUARIA EN EL PLANO CC-2, ZONAS DE ORDENANZA/2007.	18/12/2006	13/02/2007	*
131710001	131810001	PJ. SECTOR CU/2008.	16/04/2008	03/07/2008	*

		15/12/2009		Página 156 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
TORREVIEJA					
133925	133100	ED. CONVENIO NUMERO 10, LOMAS DEL MAR II/1984.	02/03/1984	24/03/1984	NP
133926	133100	MPG. PUNTUAL. CONVENIO NUMERO 3, LOMAS DEL MAR II/1983.	11/11/1983		NP
133927	133100	PC. CONVENIO NUMERO 7, TORREJON II/1984.	11/05/1984		NP
133928	133100	PC. CONVENIO NUMERO 4, CALA DORADA/1984.			NP
133929	133100	ED. AREA EL PALMERAL, ZONA TORREJON/1984.	26/07/1984	25/08/1984	NP
13392901	133929	MED. MANZANAS G y H/1985.	26/01/1985	17/07/1985	NP
13392902	133929	MED. EL PALMERAL/1989.	19/04/1999	07/05/1999	*
133930	133100	ED. LA ROSALEDA/1985.	21/08/1986	17/07/1986	NP
VALL D'ALCALA					
134300	-	DSU. DE VALL DE ALCALA/1989.	21/06/1989	22/07/1989	NP
13430001	134300	MDSU. ALINEACIONES C/ LA TORRE/1995.	01/12/1994	17/01/1995	NP
13430002	134300	MDSU. AMPLIACION NUCLEO ALCALA DE LA JOVADA/2000.	04/11/1999	07/02/2000	*N
VALL D'EBO					
135100	-	PG. DE VALL D'EBO/2002.	25/07/2002	08/11/2002	NP
13510001	135100	CERREROS. SECTOR PLA DE LA CORONA/2006.	28/09/2005	23/01/2006	N
135810001	135100	PAI. UNID. ACT. 1, 2, 3 y 4/2004.	12/12/2003	11/08/2004	*
135810002	135810001	PR. UNID. ACT. 1, 2, 3 y 4/2004.	12/12/2003	11/08/2004	*
135810003	13510001	PAI. SECTOR PLA DE LA CORONA/2006.	26/04/2006	26/10/2006	*
135810004	135810003	PR. SECTOR PLA DE LA CORONA/2006.	08/05/2008	03/06/2008	*
VALL GALLINERA					
136200	-	NS. DE VALL DE GALLINERA/1992.	31/10/1991	23/01/1992	NP
13620002	136200	MNS. DELIMITACION SUELO URBANO EN EL OESTE DEL NUCLEO DE AL PATRO/2000.	30/06/2000	18/10/2000	*
136500	136200	PE. RESERVA DE SUELO ESCOLAR EN BENISSIVA/2005.	12/04/2005	24/06/2005	NP
136501	136200	PE. RESERVA DE SUELO ASISTENCIAL EN ALPATRO/2005.	03/02/2005	13/04/2005	NP
136720001	136820002	PJ. NUCLEO DE ALPATRO, ZONA ENSANCHE, AMBITOS 19 y 20/2004.	28/10/2004	18/11/2004	*
136820001	136200	PR. ZONA INDUSTRIAL, AMBITO 4, BENISSIVA/1992.	19/08/1992	09/09/1992	NP
136820002	13620002	PAI. NUCLEO DE ALPATRO, ZONA ENSANCHE, AMBITOS 19 y 20/2004.	09/12/2003	29/09/2004	*
136820003	136820002	PR. NUCLEO DE ALPATRO, ZONA ENSANCHE, UNID. ACT. 19 y 20/2004.	09/12/2003	29/09/2004	NP
VALL LAGUART					
137100	-	PG. DE LA VALL DE LAGUART/1997.	28/07/1997	18/09/1997	NP
137400	137100	PPM. POLIDEPORTIVO, SECTOR 2/2002.	25/07/2002	18/10/2002	*N
137710001	137810002	PJ. DE FLEX/2005.	17/08/2005	19/11/2005	*
137810001	137100	PR. SUELO URBANO DE BENIMAURELL/2003.	30/07/2003	29/08/2003	NP
137810002	137100	PR. FLEX/2003.	15/05/2001	13/11/2003	*
EL VERGER					
138200	-	NS. DE EL VERGEL/1993.	18/02/1993	26/04/1993	NP
13820001	138200	D. UNID. E.JEC. 3/1993.	30/11/1993	28/12/1993	NP
13820002	138200	HPNS. SECTOR D/2002.	13/11/2000	30/05/2002	*N
13820003	138200	OMUNICIP. INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS DE TELECOMUNICACION/2003.	19/11/2002	20/02/2003	N
13820004	138900	MNS. UNID. E.JEC. 4 DEL PLAN PARCIAL RESIDENCIAL/2006.	31/01/2006	22/03/2006	*
13820005	138200	CATALOGO DELIMITACION DEL ENTORNO DE PROTECCION DE LA TORRE BLANC DE MORELL/2008.	21/12/2007	26/02/2008	N
138400	138200	HyPPI. SECTOR E, ZONA INDUSTRIAL/1998.	28/07/1997	14/11/1997	*
138401	13820002	PPR. EL BOTICARI II, SECTOR D-1/2002.	13/11/2000	30/05/2002	*N
138402	13820002	PPR. PDA. BASOT, SECTOR D-5/2004.	15/03/2004	15/12/2004	*N
138403	138820004	PP. BOTICARI IV, SECTOR D-2/2005.	26/04/2004	04/05/2006	*N
138404	138200	HMYPPI. PARTIDA BARRANQUET, SECTOR C/2006.	03/05/2006	03/10/2006	*N
138405	138820002	PP. SECTOR D-4/2004.	12/11/2003	15/05/2004	*
138600	138890003	PR. UNID. E.JEC. 4, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-4 PPZR)/2006.	05/07/2006	26/10/2006	*

		15/12/2009		Página 157 de 166	
Norma	Norma Superior	Texto	Fecha Aprobación	Fecha Publicación	Docu.
EL VERGER					
138501	138200	DECLARAC. DELIMITACION DEL ENTORNO Y NORMATIVA DE PROTECCION DE LA TORRE BLANC DE MORELL/2008.	21/12/2007	26/02/2008	NP
138720001	138200	P.U. UNID. E.JEC. 1, SUELO URBANO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD/2004.	28/10/2004	10/12/2004	*
138720002	138200	P.U. UNID. E.JEC. 2, SUELO URBANO/2008.	20/07/2006	03/11/2006	*
138740301	138820004	P.U. BOTICARI IV, SECTOR D-2/2005.	26/04/2004	04/05/2005	*
138790001	138890001	P.U. UNID. E.JEC. 3, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-3 PP2R)/2005.	20/07/2004	30/03/2005	*
138790002	138890003	P.U. UNID. E.JEC. 4, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-4 PP2R)/2005.	05/07/2006	26/10/2006	*
138820001	13820001	PR. UNID. E.JEC. 3, C/XABIA/2001.	06/03/2001	09/04/2001	*
138820002	13820002	PAI. SECTOR D-4/2004.	12/11/2003	12/06/2004	*
138820003	138820002	PR. SECTOR D-4/2005.	28/10/2004	18/03/2005	*
138820004	13820002	PAI. BOTICARI IV, SECTOR D-2/2005.	26/04/2004	04/05/2005	*
138820005	138200	PR. UNID. E.JEC. 1, SUELO URBANO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD/2008.	20/07/2006	28/08/2006	*
138820006	138200	PR. UNID. E.JEC. 2, SUELO URBANO/2007.	14/03/2006	16/06/2006	*
138820007	138200	PR. MANZANA CALLES ELS POBETS, HUERTAS DEL MOLINO, LIMITE UE-1/SU Y AVENIDA LA VIA/2007.	19/04/2007	29/06/2007	*
138840301	138820004	PR. BOTICARI IV, SECTOR D-2/2005.	18/03/2005	28/04/2005	*
138840401	138404	PR. PARTIDA BARRANQUET, SECTOR C/2007.	19/04/2007	07/08/2007	*
138890001	138900	PAI. UNID. E.JEC. 3, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-3 PP2R)/2005.	20/07/2004	30/03/2005	*
138890002	138890001	PR. UNID. E.JEC. 3, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-3 PP2R)/2005.	20/07/2004	30/03/2005	*
138890003	13820004	PAI. UNID. E.JEC. 4, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-4 PP2R)/2006.	06/07/2006	26/10/2006	*
138890004	138890003	PR. UNID. E.JEC. 4, P.P. RESIDENCIAL NORTE (UE-4 PP2R)/2007.	25/05/2007	18/06/2007	*
138900	138200	PP. RESIDENCIAL NORTE/1987.	04/06/1987	25/07/1987	NP
138901	138200	PP. EL BOTICARI/1990.	31/07/1989	09/01/1990	*
VILLAJOYOSA					
139100	-	PG. DE VILLAJOSYA/1999.	07/04/1999	30/07/1999	NP
13910001	139100	D. UNID. E.JEC. 1, MANZANA NUMERO 7, FINCA LA BARBERA, SECTOR PP-14 PLATJA PORT/2000.	02/12/1999	22/11/2000	*
13910002	139100	OMUNICIP. PRESENTACION DE PROYECTOS DE OBRA DE EDIFICACION Y EXPEDIENTES DE URBANISMO Y SU INCIDENCIA EN LA TRAMITACION DE EXPEDIENTES/2002.		20/11/2002	N
13910003	139100	OMUNICIP. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE ATMOSFERICO/2002.	07/11/2002	26/12/2002	N
1391000301	13310003	OMUNICIP. MODIFICACION ART. 49, 50, 51 Y 52 DE LA ORDENANZA DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE ATMOSFERICO/2007.	08/07/2007	23/07/2007	N
13910004	139100	OMUNICIP. PROTECCION DE ZONAS VERDES/2002.	07/11/2002	26/12/2002	N
13910005	139100	OMUNICIP. CONTAMINACION DE LAS AGUAS/2002.	07/11/2002	26/12/2002	N
13910006	139100	OMUNICIP. PROTECCION CONTRA RUIDOS Y VIBRACIONES/2002.	07/11/2002	26/12/2002	N
13910007	139100	CRITINTER. ALTURA LIBRE DE CONSTRUCCIONES INDUSTRIALES/2003.	03/04/2003	12/06/2003	N
13910008	139100	MPG. DETERMINACIONES DE LAS FICHAS Y CRITERIOS INTERPRETATIVOS DEL PLAN GENERAL EN RELACION CON EL ARTICULO 2 DEL ANEXO AL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO/2004.	11/12/2003	16/02/2004	N
13910009	139100	MPG. ART. 34 DE LA NORMATIVA URBANISTICA. PREVISION DE APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS DOTACIONALES/2004.	05/02/2004	03/04/2004	N
13910010	139100	MPG. PUNTUAL NUMERO 1, ZONA INDUSTRIAL, SECTORES PP-18, PP-36 Y AL-1, Y CLASIFICACION DE SUELO NO URBANIZABLE COMO EQUIPAMIENTO INFRAESTRUCTURAL CON DESTINO A PARQUE LOGISTICO MUNICIPAL/2004.	14/06/2003	17/05/2004	NP
13910011	13910009	CRITINTER. APLICACION DEL ART. 34 DE LA NORMATIVA URBANISTICA/2004.	20/05/2004	16/06/2004	N
13910012	139100	CRITINTER. APROVECHAMIENTO SUBJETIVO RECONOCIBLE A TITULARES DE SISTEMAS ESTRUCTURALES/2004.	20/05/2004	16/06/2004	N
1391001201	13910012	CERRORES. APROVECHAMIENTO SUBJETIVO RECONOCIBLE A TITULARES DE SISTEMAS ESTRUCTURALES, SUPERFICIES PQL-9 Y PQL-10/2004.	06/08/2004	24/09/2004	N



ZONIFICACION
 SUELO URBANO Y DE RESERVA URBANA
 (VER PLANO Nº 2-2)

- 1- CASCO ACTUAL
- 2- EXPANSION DEL CASCO
- 3- UNIFAMILIAR
- 4- SERVICIOS ESPECIALES
- 5- TOLERANCIA INDUSTRIAL
- 6- VERDE PUBLICO

SUELO RUSTICO

- 7- INDUSTRIAL
- 8- AREAS DE INTERES TURISTICO
- 9- FORESTAL
- 10- RUSTICO NORMAL

CIRCULACION

- RED VIARIA PRINCIPAL
- F.C. EXISTENTE Y DESVIO PREVISTO
- - - F.C. A EXTINGUIR

ORGANIZACION Y SERVICIOS

- CENTRO PRINCIPAL DE SERVICIOS
- ▲ CENTRO DE UNIDAD TURISTICA

LIMITES

- DE ZONAS
- ↔ DEL TERMINO DE VERGEL
- ↔ OTROS TERMINOS

0 200 400 600 800 1000 MTS

VERGEL

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL TERMINO MUNICIPAL

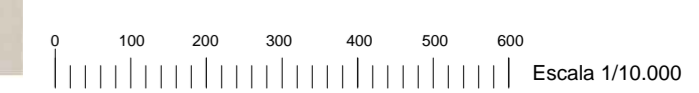
ESTRUCTURA URBANISTICA PROPUESTA

EQUIPO TECNICO:
 GABRIEL RIESCO FERNANDEZ - ARQUITECTO JEFE
 PEDRO A. MORALES DOMINGUEZ - URBANISTA S.I.U.A.

PLANO Nº 2-1
 ESCALA
 FECHA: OCTUBRE '73
 2ª Ed. 1974

Gabriel Riesco

ANEXO 5
 5.5.1 El Vergel

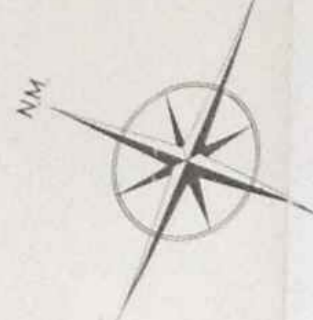




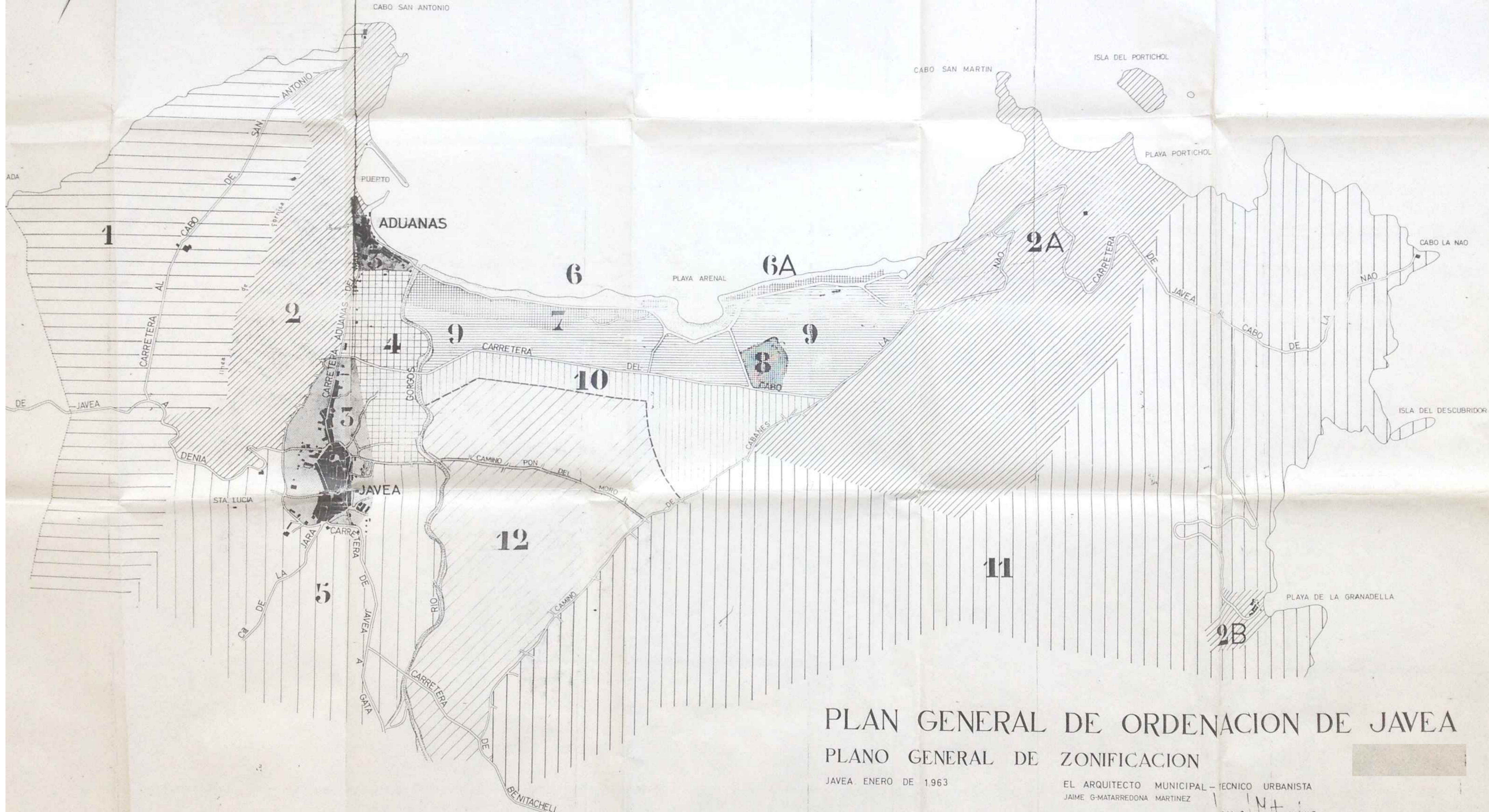
ANEXO 5
5.5.2 Els Poblets



ANEXO 5
5.5.3 Dénia



M A R M E D I T E R R A N E O



PLAN GENERAL DE ORDENACION DE JAVEA PLANO GENERAL DE ZONIFICACION

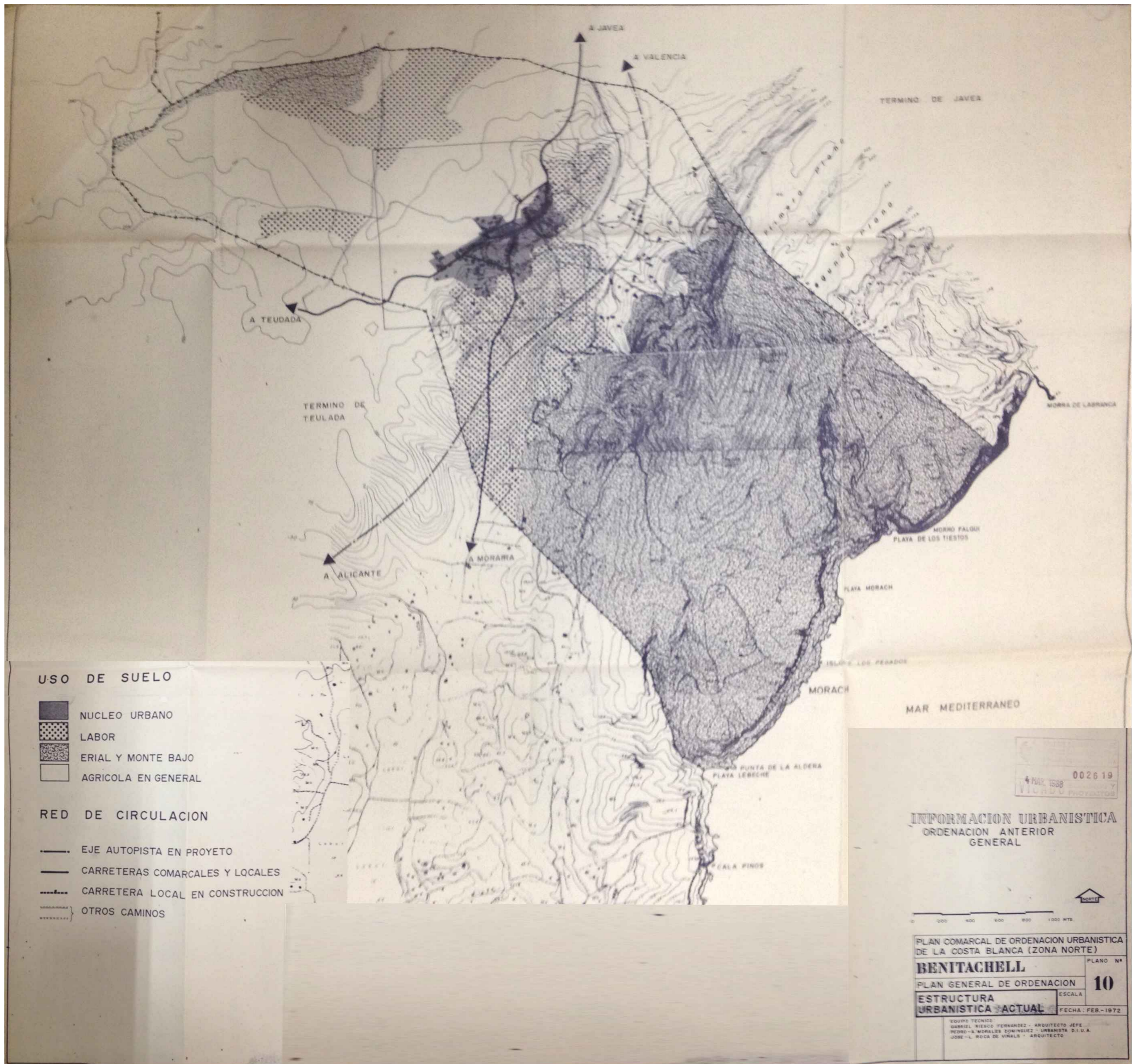
JAVEA. ENERO DE 1963

EL ARQUITECTO MUNICIPAL - TECNICO URBANISTA
JAIME G-MATARREDONA MARTINEZ

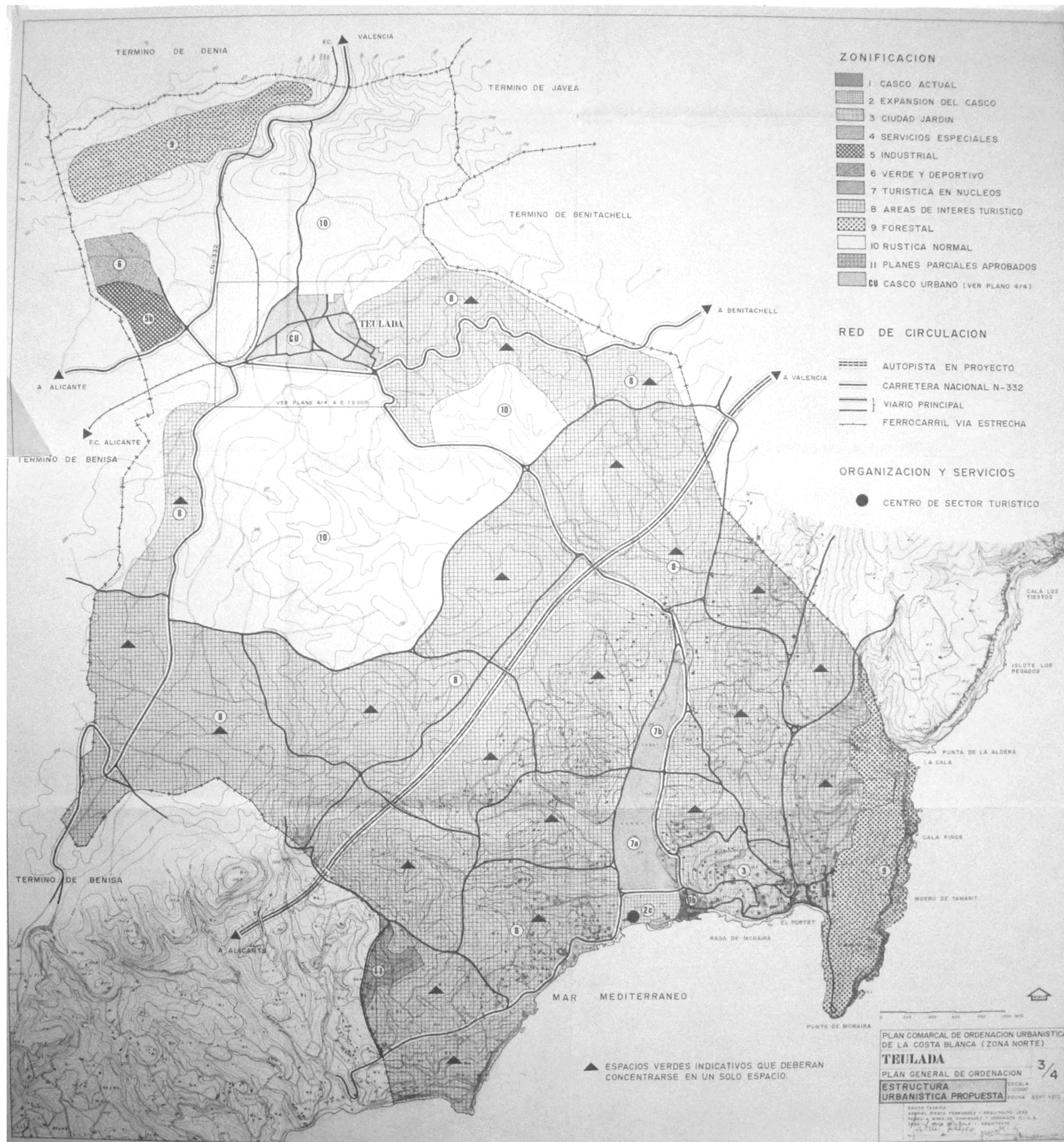
Jaime G. Matarredona

ANEXO 5
5.5.4 Jávea

0 500 1000
Escala 1/20.000



ANEXO 5
5.5.5 Planeamiento de Benitachell





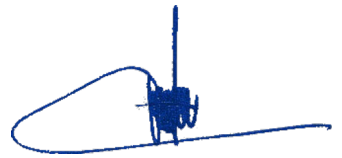
ANEXO 5
5.5.7 Planeamiento de Benisa





ANEXO 5
 5.5.8 Planeamiento Calpe

Firmado

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping loop on the left and a vertical stroke on the right, with a horizontal line extending to the right from the base of the vertical stroke.

Vicente Castelló Vallés