

Frentes marítimos urbanos; Caso de estudio: Xàbia

AUTOR: HICHAM EL HABTI BARROUHO

TUTOR: MÓNICA GARCÍA MARTÍNEZ | CARLOS SALAZAR FRAILE

Trabajo **F**inal de **G**rado
en Fundamentos de la Arquitectura.
Curso 2019/2020



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

TÍTULO: “Frentes marítimo urbanos. Caso de estudio: Xàbia”

RESUMEN:

El desarrollo del litoral javiense en las últimas dos décadas ha sucumbido a la vorágine del turismo de sol y playa concentrado en época estival. La aglomeración de personas provoca el colapso de la costa que hace peligrar el equilibrio medioambiental de la zona. Esta se ha visto agravada además, con la proliferación de construcciones que aumentan la presión sobre el frente marítimo desconfigurando el paisaje y la idiosincrasia del lugar.

En consecuencia, se pretende analizar qué aspectos y factores de la franja, concretamente en la mitad norte, entre el Cabo de San Antonio y la punta del Arenal, habría que poner en valor y proteger, y por otro lado, aquellos que sin ninguna duda habría que limitar y regular con el fin de definir unas estrategias de actuación en la zona. Se plantean directrices de carácter utópico, como las propuestas por MVRDV (Costa Iberica: MVRDV, 2000), y otras más renovadoras como los "procesos de intensificación" a los que alude Izaskun Chinchilla, que se deberían llevar a cabo para la mejora de los servicios, la regeneración del paisaje en peligro, el mantenimiento de dichas intervenciones en Jávea; y en definitiva, una transición hacia nuevos modelos de organización litoral.

Palabras clave: regeneración, frente marítimo, paisaje, desarrollo urbanístico, costa alicantina.

TITLE: “Urban sea fronts: Study Case: Xàbia”

ABSTRACT:

The development of the Javean coast in the last two decades has succumbed to the vortex of sun and beach tourism concentrated in summer. The agglomeration of people causes the collapse of the coast that endangers the environmental balance of the area. This has also been aggravated, with the proliferation of buildings that increase the pressure on the sea front, deconfiguring the landscape and the idiosyncrasy of the place.

Consequently, it is intended to analyze what aspects and factors of the strip, specifically in the northern half, between the Cabo de San Antonio and Punta del Arenal, should be put in value and protect, and on the other hand, those without any doubt it would have to be limited and regulated in order to define action strategies in the area. Utopian guidelines are proposed, such as those proposed by MVRDV (Costa Iberica: MVRDV, 2000), and other more renovating such as the "intensification processes" referred to by Izaskun Chinchilla, which should be carried out for the improvement of services, the regeneration of the landscape in danger, the maintenance of said interventions in Jávea; and in short, a transition towards new models of coastal organization.

Keywords: regeneration, sea front, landscape, urban development, Alicante coast.

TÍTOL: “Fronts marítims urbans; Cas d’estudi: Xàbia”

RESUM:

El desenvolupament del litoral xabienc en les últimes dues dècades ha sucumbit a la voràgine del turisme de sol i platja concentrat en època estival. L'aglomeració de persones provoca el col·lapse de la costa que fa perillar l'equilibri mediambiental de la zona. Aquesta s'ha vist agreujada a més, amb la proliferació de construccions que augmenten la pressió sobre el front marítim desconfigurant el paisatge i la idiosincràsia del lloc. En conseqüència, es pretén analitzar quins aspectes i factors de la franja, concretament a la meitat nord, entre el Cap de Sant Antoni i la punta de l'Arenal, caldria posar en valor i protegir, i d'altra banda, aquells que sense cap dubte caldria limitar i regular per tal de definir unes estratègies d'actuació a la zona. Es plantegen directrius de caràcter utòpic, com les propostes per MVRDV (Costa Iberica: MVRDV, 2000), i altres més renovadores com els "processos d'intensificació" als quals al·ludeix Izaskun Chinchilla, que s'haurien de portar a terme per a la millora dels serveis, la regeneració del paisatge en perill, el manteniment d'aquestes intervencions a Xàbia; i en definitiva, una transició cap a nous models d'organització litoral.

Paraules clau: regeneració, front marítim, paisatge, desenvolupament urbanístic, costa alacantina.

“Siempre he afirmado que los lugares son más fuertes que las personas, el escenario más que el acontecimiento. Esa posibilidad de permanencia es lo único que hace al paisaje o a las cosas construidas superiores a las personas.”

Aldo Rossi

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	12
1.1.ANTECEDENTES	12
1.2.MOTIVACIONES	14
1.3.OBJETIVOS	15
1.4.METODOLOGÍA	15
2. PRINCIPALES MUNICIPIOS COSTEROS (1956-2018)	17
2.1.CASTELLÓ	17
2.2.VALÈNCIA	19
2.3.ALICANTE	21
3. FACTORES IMPLICADOS EN EL DESARROLLO URBANO	24
3.1.CAMBIO DEL MODELO PRODUCTIVO	24
3.2.ÉXODO RURAL	26
3.3.TURISMO	27
4. ACTUACIONES EN FRENTE MARÍTIMOS	29
4.1.WEST 8 - PLAYA DE PALMA	30
4.2.CARME PINÓS - PASEO MARÍTIMO DE TORREVIEJA	33
4.3.MVRDV - CIUDAD DE BENIDORM	35
4.4.IZAKUN CHINCHILLA - SANLÚCAR DE BARRAMEDA	40
5. CASO DE ESTUDIO: XÀBIA	42
5.1.DEFINICIÓN DEL ÁMBITO	42
5.2.CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	43
5.3.EXPANSIÓN URBANA DESDE LOS AÑOS 50 A LA ACTUALIDAD	44
5.3.1.NÚCLEOS URBANOS	44
5.3.2.RED VIARIA	47
5.3.3.EQUIPAMIENTOS	48
5.4.EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA LOCAL ENTRE 1950 Y EL PRESENTE	51
5.4.1.AGRICULTURA Y PESCA	51
5.4.2.EL TURISMO	52
5.5.ANÁLISIS DEL FRENTE MARÍTIMO URBANO	55
5.6.POSIBLES ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN	65
6. CONCLUSIONES	67
7. BIBLIOGRAFÍA	69

1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo del paisaje costero no siempre ha estado regulado por unas leyes tan restrictivas y definidas como las que se rigen en la actualidad, pero que aún así permiten en algunas ocasiones barbaridades como las presentes en el litoral español. Éstas debidas a Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) del pasado que nada tienen que ver con la presente concienciación medioambiental adquirida por los ciudadanos.

Según Suárez de Vivero (2005:13) la costa la define como...“*franja de tierra que bordea el mar o la zona de contacto entre el medio marino y el medio terrestre*”. *La terminología para referirse es cuanto menos extensa: frente marítimo, zona litoral, franja litoral, etc.*”

En este caso, se estudiará los frentes marítimos de carácter urbano debido a que de alguna manera son los más propensos a generar desequilibrios en la naturaleza y en el paisaje. Además, el caso español tiene la particularidad de que debido al auge del turismo de sol y playa a partir del leve aperturismo por parte de las autoridades franquistas en la segunda parte de la dictadura, este se incrementa de forma exponencial con la aplicación de la Ley del Suelo¹ de 1998 en la que se simplifica la clasificación del suelo.

1.1. ANTECEDENTES

La preocupación por el crecimiento de los núcleos urbanos, particularmente los de la franja marítima no es una novedad, y tampoco es una particularidad de la costa española. Los casos donde se ha producido una evolución del urbanismo no sostenible afecta a la mayoría de los países mediterráneos, como es el caso de Italia, en la cual hay diversos estudios como “*The urban transformation of Italy's Adriatic coastal strip: Fifty years of unsustainability*”² en cuya extensión se aborda el análisis, desde el periodo de postguerra de la Segunda Guerra Mundial hasta la primera década del siglo XXI, sobre las transformaciones en poblaciones costeras del mar Adriático gracias a una serie de factores similares a los empleados en la franja levantina.

Por otra parte, tras el análisis se hace indispensable una crítica del modelo urbanístico desarrollado en estas zonas tan sensibles y que repercuten directamente en el paisaje y en nuestra forma de vida cotidiana. En ello apunta MVRDV en su libro “Costa Ibérica”³ en la que repasa el urbanismo de la costa catalana hasta llegar a Benidorm, en la que realiza un exhaustivo repaso de las condiciones particulares que allí se dan y posibles estrategias de actuación que se detallarán más adelante.

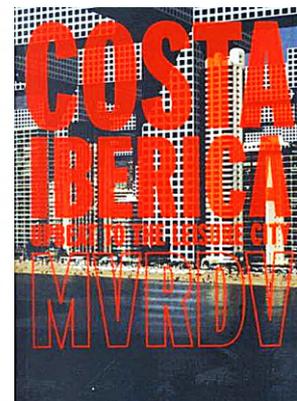


Ilustración 1: Portada libro
MVRDV

¹ JEFATURA DEL ESTADO (1998) «BOE» núm. 89, de 14 de abril de 1998, páginas 12296 a 12304 (9 págs.) - <https://www.boe.es/eli/es/l/1998/04/13/6>

² BERNARDINO Romano, Zullo (2014) *The Urban Transformation of Italy's Adriatic Coastal Strip: Fifty Years of Unsustainability*, Land Use Policy, Elsevier Ltd.

³ MVRDV (2000) *Costa ibérica: [hacia la ciudad del ocio]*, Actar: Barcelona.

Este interés por el paisaje a lo largo del último siglo queda reflejado en la recopilación de ensayos en diversos libros escritos por John Brinckerhoff Jackson, fundador de la prestigiosa revista "Landscape"⁴. Entre ellos "Discovering the vernacular Landscape"⁵ en los que teoriza sobre el concepto y la dimensión del paisaje, concretamente el americano, fijándose con un detalle exhaustivo en la características principales, y el cual llega a definir como:

*"Espacio sintético, un sistema, hecho por el hombre, de espacios superpuestos sobre la faz del terreno, que no funciona y evoluciona de acuerdo con leyes naturales"*⁶

Una definición que enfatiza el factor humano a lo largo del tiempo y que es clave para entender, que de cierto modo, se ha alterado el ritmo y curso de la naturaleza imponiendo el del ser humano.

Asimismo, Jackson explora en su obra "Las carreteras forman parte del paisaje"⁷ la capacidad de las redes de comunicación terrestre como "germen" generador de actividad a su alrededor, ya que según él, "las carreteras son lugares" por si solas pero también supone el nexo de unión entre distintas urbes, dando sentido a una inmensa variedad de proyectos situados en la franja costera.

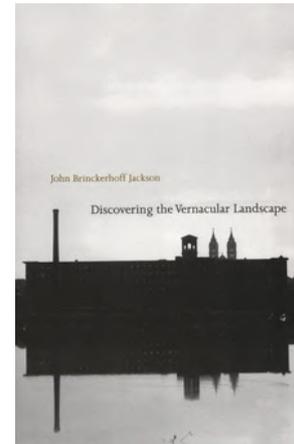


Ilustración 2: Portada libro
J. B. Jackson



Ilustración 3: Portada libro
J. B. Jackson

⁴ The Cultural Landscape Foundation <https://tclf.org/pioneer/john-brinckerhoff-jackson>

⁵ Jackson, J.B. (1984) Discovering the Vernacular Landscape, Yale University Press: New Haven.

⁶ Jackson, J.B. (1984) Discovering the Vernacular Landscape, Yale University Press: New Haven. "Descubriendo el paisaje autóctono". 2010. Pág. 38.

⁷ Jackson, J.B. (2011) Las carreteras forman parte del paisaje, Gustavo Gili: Barcelona.

1.2. MOTIVACIONES

La elección del tema “Frente marítimos urbanos; caso de estudio: Xàbia” surge a partir del malestar provocado por la toma de conciencia del desarrollo descontrolado del urbanismo, sobre todo en las dos últimas décadas, en mi pueblo natal. Además, suceden una serie de motivaciones que aumentan el interés en establecer un análisis, para obtener posteriormente unas conclusiones que mejoren el estado del lugar. Entre ellas se encuentra el impulso de un concurso de ideas por parte del *Ajuntament de Xàbia*, en colaboración con el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana (COACV), para la creación de una senda litoral que una dos de los núcleos de la población que se detallarán más adelante.



Chulvi anuncia un concurso de ideas para el paseo del Montañar

23 Junio, 2016 Por: Carlos López

Las cosas que funcionan hay que copiarlas. Eso habrán pensado en el Ayuntamiento de Xàbia, después de ver el éxito del concurso de ideas convocado por el Ayuntamiento de Benitatchell para su nuevo edificio municipal. El equipo que lidera José Chulvi quiere hacer lo mismo pero con la senda del primer Montañar.

El concurso lo ha anunciado el alcalde en un comunicado tras una visita del candidato del PSPV al congreso por la provincia de Alicante, Herick Campos, a la que este medio no ha sido convocado.

Campos, cuyas últimas declaraciones sobre Xàbia, cayeron muy mal al reclamar públicamente actuaciones sin haberlas consultado con la ejecutiva local que dirigía José Chulvi (y que fue objeto de un editorial), ha venido hoy a Xàbia para comprometerse a que “si el gobierno del cambio recibe un sí el próximo 26, esta obra emblemática y prioritaria se convertirá en realidad”.

El diputado, apuntó que se trata de un proyecto “que encaja perfectamente en la filosofía del PSOE, porque será sostenible, respetuoso con el medio ambiente e integrado con el paisaje. Hemos de devolver la primera línea de costa a la gente y hacer que deje de estar en manos de unos pocos”.

EL PP de Xàbia apuesta por rescatar el proyecto del Paseo del Montañar que conecta Aduanas y el Arenal

Jávea presenta a Costas un proyecto para construir un paseo en el Primer Montañar

Playas Sociedad Turismo Urbanismo 19 septiembre 2013 - 00:00

Ilustración 4: Artículos periodísticos relacionados con el tema en los últimos años de los diarios digitales xabiaaldia.com, jávea.com o lamarinaplaza.com

Del mismo modo, ser testigo directo de la demolición de las casas de los primeros terratenientes de la zona y turistas con una arquitectura de arcos típica de la zona, para su posterior promoción urbanística, con una estética que nada tiene que ver con la tradición y la idiosincrasia del lugar, consciente de la flagrante desprotección al no estar catalogados en el PGOU como edificios protegidos.

1.3. OBJETIVOS

La finalidad primordial de este Trabajo de Fin de Grado es definir unas estrategias de actuación para la revitalización y conservación del frente marítimo javiense, que permita la aplicación en zonas similares, que estén en peligro o en las cuales se atisbe síntomas de degradación urbana, mediante en el análisis crítico previo.

Los objetivos secundarios de este trabajo son la intención de engendrar un pensamiento ciudadano crítico, sobre el urbanismo sostenible de un pueblo o ciudad, que repercuta directamente en la mejora de los espacios públicos. Además, proporcionar una visión detallada de los proyectos que se están llevando acabo actualmente con estas inquietudes.

1.4. METODOLOGÍA

La metodología empleada responde en primer lugar a la justificación de que la causa principal para que haya un proceso de desarrollo urbanístico es el crecimiento económico e intrínsecamente el incremento poblacional. Por ello se comienza con un estudio visual de municipios costeros del litoral valenciano, a modo comparativo y distribuido en provincias, para reflejar la evolución real del urbanismo, ya que aunque la mayoría de poblaciones se han desarrollado gracias al sector de la construcción, las tipologías de edificación varían levemente.

En segundo lugar, se ha efectuado un estudio de los principales motivos que han transformado la fisionomía de las poblaciones costeras, acotándolo al cambio de modelo productivo, el éxodo rural y el turismo, para adaptarse a las nuevas necesidades.

Seguidamente, se analizarán varias intervenciones proyectadas en distintos frentes marítimos, localizando los puntos fuertes de éstas. Entre ellas la de West 8 en Palma de Mallorca o la propuesta teórica esbozada por MVRDV para la ciudad de Benidorm.

Por último, se expone el caso determinado de Xàbia, realizando un repaso de su evolución urbana desde los años 50 hasta la actualidad, considerando el factor económico y haciendo hincapié en las particularidades del caso como la problemática surgida a partir del turismo y finalmente presentar una conclusión de los pasos a llevar a cabo mediante esquemas resumen y diagramas.

2. PRINCIPALES MUNICIPIOS COSTEROS (1956-2018)

2.1. CASTELLÓ

· Vinaròs



P: 9.631 hab A: 95,46 km² D: 100,9 hab/km²

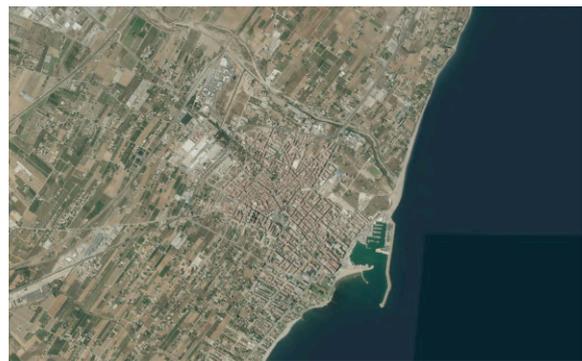


P: 28.438 hab A: 95,46 km² D: 297,9 hab/km²

· Benicarló



P: 9.385 hab A: 47,9 km² D: 195,9 hab/km²

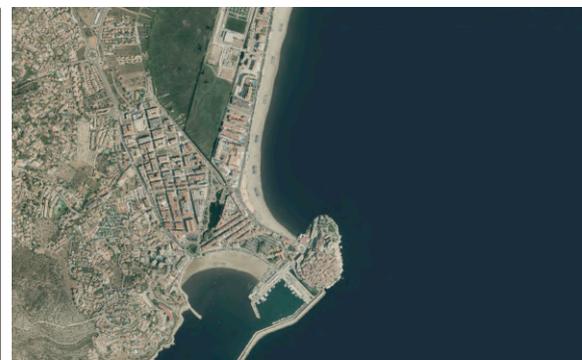


P: 26.744 hab A: 47,9 km² D: 558,3 hab/km²

· Penyíscola



P: 2.737 hab A: 78,97 km² D: 34,7 hab/km²



P: 7.447 hab A: 78,97 km² D: 94,3 hab/km²

• Oropesa del Mar



P: 1.189 hab A: 26,4 km² D: 45 hab/km²

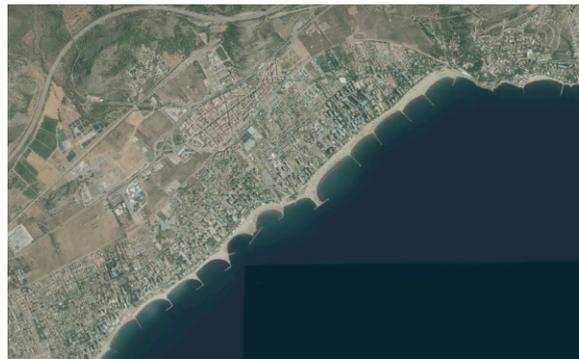


P: 8.830 hab A: 26,4 km² D: 334,4 hab/km²

• Benicàssim



P: 1.995 hab A: 36,1 km² D: 55,3 hab/km²



P: 18.055 hab A: 36,1 km² D: 500,1 hab/km²

• Borriana



P: 17.697 hab A: 47 km² D: 376,5 hab/km²



P: 34.544 hab A: 47 km² D: 735 hab/km²

2.2. VALÈNCIA

· Canet d'en Berenguer



P: 1.152 hab A: 3,84 km² D: 300 hab/km²

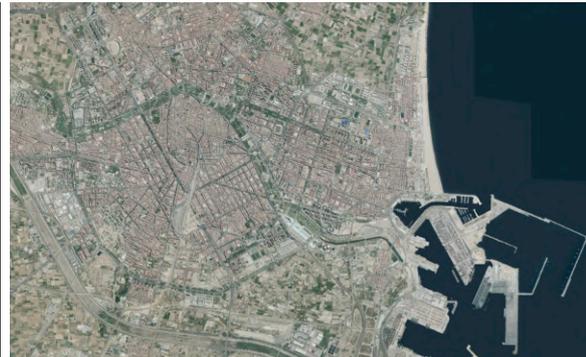


P: 6.575 hab A: 3,84 km² D: 1.712,4 hab/km²

· València



P: 509.075 hab A: 134.65 km² D: 3.780.7 hab/km²

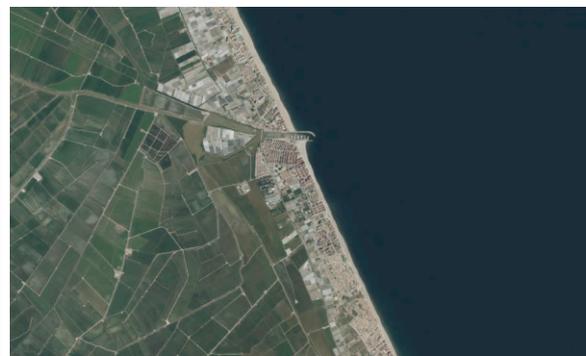


P: 791.414 hab A: 134.65 km² D: 5.877.6 hab/km²

· El Perelló



P: 749 hab A: 16,4 km² D: 45,7 hab/km²



P: 1.854 hab A: 16,4 km² D: 113,1 hab/km²

• Cullera



P: 14.831 hab A: 53.8 km² D: 275.7 hab/km²

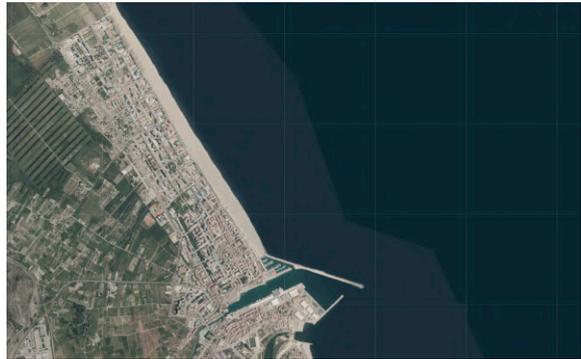


P: 21.918 hab A: 53.8 km² D: 407.4 hab/km²

• Gandia



P: 20.100 hab A: 60.8 km² D: 330.6 hab/km²

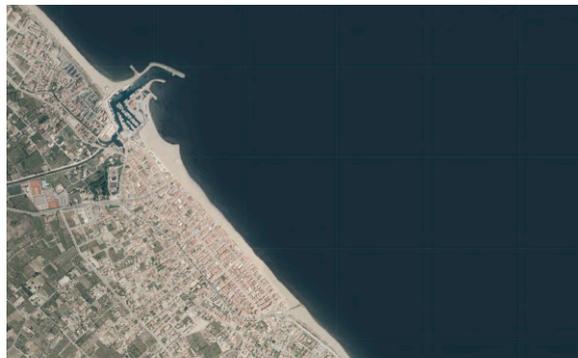


P: 73.829 hab A: 60.8 km² D: 1.214,3 hab/km²

• Oliva



P: 13.343 hab A: 59.93 km² D: 222.6 hab/km²



P: 25.199 hab A: 59.93 km² D: 420.5 hab/km²

2.3. ALICANTE

• Dénia



P: 12,185 hab. A: 66,18 km² D: 184,1 hab/km²



P: 41.733 hab. A: 66,18 km² D: 630,6 hab/km²

• Xàbia



P: 5.941 hab. A: 68.59 km² D: 86.6 hab/km²

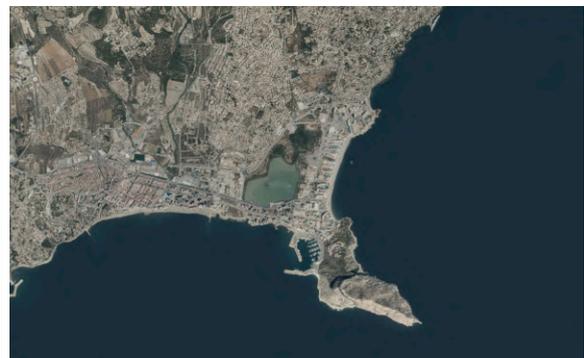


P: 27.224 hab. A: 68.59 km² D: 396.9 hab/km²

• Calp



P: 1970 hab. A: 23.51 km² D: 83.8 hab/km²



P: 21.633 hab. A: 23.51 km² D: 920.2 hab/km²

· Altea

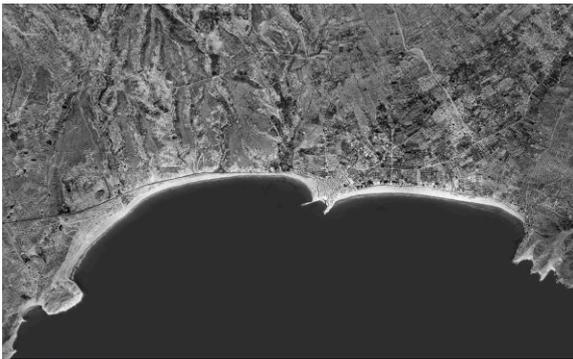


P: 5.738 hab. A: 34,43 km² D: 166,7 hab/km²



P: 21,995 hab. A: 34,43 km² D: 638,9 hab/km²

· Benidorm

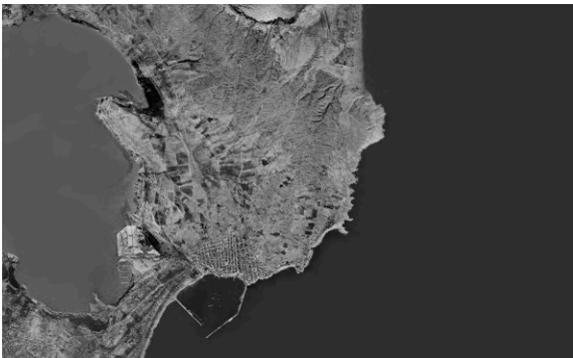


P: 2.726 hab. A: 38,51 km² D: 70,8 hab/km²



P: 67.558 hab. A: 38,51 km² D: 1.754,3 hab/km²

· Torrevella



P: 8.935 hab. A: 71,44 km² D: 125,1 hab/km²



P: 82.599 hab. A: 71,44 km² D: 1.156,2 hab/km²

Se han elegido los anteriores municipios de las tres provincias que conforman la Comunidad Valenciana, ya que son fieles representantes del modelo actual de turismo de sol y playa imperante, al recibir cantidades notables de visitantes durante los principales periodos vacacionales como Semana Santa o el periodo estival.

Como es perceptible a simple vista a través de las ortofotografías⁸, queda plasmada la evolución de las localidades de la costa valenciana entre 1956 y 2018. Éstas que en un principio eran núcleos compactos, reducidos, y en su mayoría retraídos de la costa debido a los ataques piratas, reflejado por las torres vigía que proliferan por el litoral⁹, han devenido en una colonización progresiva del suelo situado en la franja marítima. La tipología de las construcciones va desde el modelo vertical de Benidorm, en la cual la ocupación del territorio es menor al haber una densificación de la habitabilidad, al modelo residencial caracterizado por viviendas unifamiliares aisladas y diseminadas por los términos municipales, pasando por residenciales de apartamentos.

Por otra parte, a partir de la comparación de datos de población y densidad se extraen varias conclusiones. La primera es el crecimiento de ambos datos ya que en este caso, la densidad es directamente proporcional a la población, así que cuanto más población, mayor densidad. La segunda es que la densidad media en las localidades costeras de Castellón y València se multiplican por 4,5 y 3 veces respectivamente en el periodo 1950-2018, mientras que las de Alicante lo hacen por 10, teniendo a Benidorm como referente debido a que su densidad se ve incrementada 25 veces, denotando así que el proceso demográfico ha sido mayor en esta provincia, debido entre otras cosas a sus recursos naturales.

Pero cuales han sido las causas que han propiciado este cambio tan drástico en el último medio siglo. En el próximo apartado se expondrán las principales motivos; el cambio de modelo productivo progresivo, un éxodo rural y el incipiente turismo estimularon la economía y por consiguiente, la demografía de la zona.

⁸ | Terrasit (2019) Capturas tomadas de los mapas de 1956 y 2018.

⁹ | Seijo Alonso, F.G. (1978) Torres de vigía y defensa contra los piratas berberiscos en la costa del Reino de Valencia, Seijo: Alicante.

3. FACTORES IMPLICADOS EN EL DESAROLLO URBANO

Tal y como se expuso al final del pasado punto, ahora se expondrá que causas principales favorecido el incremento de la población y en definitiva, de la superficie ocupada por edificaciones en los municipios costeros. Todos ellos relacionados entre sí.

Se decide escoger el cambio de modelo productivo ya que la necesidad de sustento para la vida produce movimientos poblacionales importantes como queda reflejado por López de Lucio: *“En la década de los 50 y sobre todo en los 60 se perfilan sus características esenciales, que no han hecho más que acentuarse en los siguientes decenios. La ciudad se configura definitivamente como el centro de la actividad económica, ante la pérdida acelerada en importancia de la producción y la población de carácter rural. La industrialización se expande a la vez que se producen los primeros síntomas de «terciarización» de la sociedad”*. La consecuencia palpable de este cambio es el éxodo rural que también se analizará y también, la “terciarización” en el caso de la costa valenciana con el turismo residencial como el tercer factor que plasma la huella urbanística actual.

3.1. CAMBIO DEL MODELO PRODUCTIVO

El modelo productivo de principios de los 60 comenzaba a dejar atrás el modelo autárquico escogido por las autoridades franquistas al final de la Guerra Civil Española, que se basaban en el intervencionismo y el proteccionismo, sobre todo en la agricultura, mediante la imposición de aranceles a las importaciones. Este cambio marca la apuesta por la industrialización del país gracias a la búsqueda de préstamos de organismos oficiales internacionales, tales como el FMI o la OCDE, con el compromiso previo de la aplicación de un menor intervencionismo, la reducción del déficit público y la supresión de aranceles a las mercancías provenientes del exterior.

Tras la aplicación de estas mejoras el sistema, el crecimiento de la producción industria y el consumo, parte de los beneficios del proceso se utilizan para su inversión en mejoras de los sistemas de producción y distribución, dando lugar a una mayor productividad por parte de las empresas y por tanto, en una competitividad superior a los países del entorno, que supuso una subida de las exportaciones considerable. Con todo ello, los beneficios generados también ayudaron a la subida de los salarios y por ende, al aumento del consumo por parte de la sociedad que demandaba nuevos servicios tales como el del automóvil o tecnología del hogar.

Pero el cambio definitivo viene propiciado por la entrada de turismo exterior en un primer momento, seguido del interior copado por las clases pudientes. El conocido como “boom” turístico propicia el desarrollo urbanístico, que ya había empezado a producirse en las ciudades y en los nuevos focos industriales tales como, Valencia, Sevilla o Vigo. La puesta por este modelo se ve reflejado en la ley de Zonas de Interés Turístico Nacional¹⁰, que explotó las zonas de atracción por sus recursos naturales y paisajes, y su intención intrínseca era la retención de esos primeros visitantes. Pero tuvo su parte negativa, la falta de concienciación medioambiental de la época, provocó un desarrollo no sostenible y alocado que queda patente en el entorno.

Con el transcurso de los años, España, tras el final de la dictadura y el inicio de la transición democrática, consigue el ingreso en la Comunidad Económica Europea (CEE), aceptando una apertura de la economía y una serie de requerimientos como una progresiva privatización de sectores clave: eléctrico, carburantes, telefónico, etc. Además, la vigorosa irrupción de capital exterior, impulsó la construcción de nuevas infraestructuras, mayoritariamente de medios de transporte para facilitar la distribución de mercancías. El desarrollo continuó, con varias crisis que caracterizan el sistema capitalista, tales como la de 1993, propiciada por el estallido de la burbuja inmobiliaria en Japón y por las tensiones en el precio del petróleo por la Guerra del Golfo, o la más reciente y profunda de 2008, ocasionada por la caída de Lehman Brothers y en España agravada por el estallido del sector inmobiliario.

El conjunto de estos cambios queda reflejado en la distribución porcentual de los sectores productivos españoles y en el porcentaje de población activa que engloba cada uno de ellos a lo largo de los últimos 50 años¹¹.

	Agricultura y pesca	Industria energía	Construcción	Servicios		Agricultura y pesca	Industria energía	Construcción	Servicios
1970	11,0%	34,0%	8,8%	46,2%	1970	29,3%	25,3%	8,9%	36,5%
1980	7,0%	28,6%	7,9%	56,5%	1980	18,6%	27,2%	9,3%	44,9%
1990	5,5%	25,1%	8,8%	60,6%	1990	11,5%	23,7%	9,8%	55,0%
2000	4,1%	20,6%	10,1%	65,2%	2000	6,8%	18,8%	12,0%	62,4%
2005	3,0%	18,8%	11,6%	66,6%	2005	5,3%	16,2%	13,8%	64,7%
2010	2,6%	17,2%	8,8%	71,4%	2010	4,6%	13,8%	9,3%	72,3%
2012	2,5%	17,2%	6,3%	74,0%	2012	4,7%	13,5%	6,8%	75,0%
2013	2,8%	17,1%	5,6%	74,5%	2013	4,8%	13,4%	6,1%	75,8%
2014	2,5%	17,1%	5,4%	75,0%	2014	4,6%	13,4%	5,9%	76,2%
2015	2,5%	17,1%	5,5%	74,9%	2015	4,3%	13,6%	5,8%	76,2%
2016	2,6%	17,8%	5,6%	74,1%	2016	4,4%	13,9%	5,8%	75,8%

Ilustración 5: Tabla de la estructura de la producción en la economía española

Ilustración 6: Tabla de la estructura del empleo en la economía española

¹⁰ | JEFATURA DEL ESTADO (1963) «BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 1963, páginas 18226 a 18230 (5 págs.) <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1963-22673>

¹¹ | Instituto Nacional de Estadística (2017) Información obtenida y ordenada en tablas.

De ser una economía donde predominaba el sector primario y secundario, con el empleo dividido casi a partes iguales entre agricultura y pesca, industria y servicios, deviene en un modelo productivo copado por el sector servicios o terciario, en el que se incluye el empleo generado por el impacto turístico, y que es patente en los sucesivos datos de empleo durante periodos vacacionales, con bajadas del paro significativas en los meses de estivales y un posterior repunte tras este lapso.

3.2. ÉXODO RURAL

Paralelamente al proceso de cambio de modelo productivo, se produce un movimiento de población denominado éxodo rural. Este desplazamiento está compuesto mayoritariamente por gente joven del medio rural que ante la falta de oportunidades laborales y junto a la dureza del trabajo en el campo, decide emigrar a los nuevos polos industriales creados en busca de mejores condiciones.

Madrid, Barcelona, Vizcaya o Valencia se convierten en los destinos más necesitados de mano de obra, y por lo tanto, son las ciudades que más población del interior reciben y donde la construcción de vivienda pública y privada crece para dar cabida a la demanda a través de nuevos planteamientos y desarrollos urbanísticos reflejados en los Planes Generales de las ciudades. El flujo poblacional también se produce hacia países europeos, que con un mayor desarrollo industrial y de las condiciones tanto laborales como del bienestar, favorecen el efecto llamada. Alemania, Francia, Bélgica o Suiza acogen a comunidades importantes de españoles inmigrantes. Además, Latinoamérica acoge una gran cantidad de inmigrantes españoles, que escogen sobre todo Argentina y Cuba como destinos principales.

De vuelta a España, las zonas donde se concentra la industria no es el único destino de los emigrantes, debido al fuerte empuje del turismo de sol y playa, las zonas costeras comienzan un proceso de absorción poblacional que implica la urgencia de una transformación urbanística para dar cobijo. Según un estudio de Greenpeace¹², casi la mitad de la población española vive en la costa con la presión sobre los recursos naturales que ello conlleva.



Ilustración 7: Trabajadores hacia Bélgica desde Madrid (1957). Fuente: Manuel Iglesias/EFE

¹² | Greenpeace (2017) A TODA COSTA.

Las necesidades de este éxodo se traducen en la carencia de infraestructura: garantizar el acceso a servicios básicos como la educación y la sanidad se convierte en un reto, ya que es indispensable la construcción de nuevos equipamientos: hospitales, colegios e institutos, zonas deportivas y de ocio. La red de carreteras, el abastecimiento de agua, las redes de saneamiento se toman insuficientes ante la presión de esta nueva masa poblacional.

3.3. TURISMO

El turismo es el factor esencial en el proceso de desarrollo de los frentes marítimos urbanos de la costa española. La llegada de turistas constante crea un sector productivo que deja en el país un gasto aproximado de 90.000 millones de euros. España recibió a lo largo del último año la cifra récord de 82'6 millones de visitantes, según los datos del Ministerio Industria, Comercio y Turismo. Esta inmensidad de visitantes implica la necesidad de ofrecer unos servicios básicos con los que sustentar la demanda y facilitar la captación de nuevos viajeros potenciales.

Queda patente la importancia del sector turístico y más concretamente, en la Comunidad Valenciana, donde en sus costas ocupan un extensión aproximada de 518 kilómetros, de los que 237 son playas, disponiendo así de un recurso natural privilegiado que combinado con la presencia de 320 días de sol al año, otorgan este gran reclamo turístico. Además, como se ha mostrado anteriormente, concentrado en varias localidades de la Costa Blanca, sur de Valencia y Costa de Azahar, como son Calp, Dénia o Xàbia que en verano crece su población 706%, 431% y 331%¹³ respectivamente reflejando rotundamente el problema del turismo de masas concentrado en temporada estival.

Asimismo, la oferta de alojamiento turístico conforme a los datos de la Agencia Valenciana de Turismo en el anuario *Oferta Turística Municipal y Comarcal de la Comunitat Valenciana 2017* estima que era de 528.025 plazas disponibles distribuida de la siguiente manera:

· Plazas en establecimientos hoteleros.....	138.639
· Plazas de apartamentos y viviendas en alquiler.....	305.614
· Plazas en campings.....	72.498
· Plazas en alojamiento rural.....	11.274

¹³ | *Observatori Marina Alta* (2017) Población estacional máxima.

Vistos los datos, las preferencias de los turistas refleja el tipo de turismo que ha primado. El familiar que prioriza una estancia conjunta en un mismo apartamento y que por tanto para suplir la demanda, requiere mayores usos del suelo, es decir, se extiende en el territorio como en el caso de Torrevieja. El segundo, un turismo ocasional o puntual que suele emplear las plazas hoteleras que conllevan una mayor concentración de los usos y menor densidad de ocupación territorial como se produce en Benidorm.

Por lo que se refiere al lugar de origen de los visitantes, se pueden diferenciar claramente dos tipos de turistas. Por un lado, los de procedencia nacional, mayoritariamente desde el centro peninsular y grandes capitales de provincia como Valencia. Individuos provenientes de ciudades como Madrid escogen, dependiendo del nivel de poder adquisitivo, el arrendamiento de apartamentos y la reserva de habitaciones en hoteles, o la compra de un inmueble a modo de segunda residencia para el disfrute de un lugar vacacional fijo. Por otro lado se encuentra el turista extranjero, cuya procedencia predominante es Reino Unido, Francia y Alemania. Atraídos por el excelente clima, escogen conforme a la oferta cultural, lúdica y obviamente medioambiental y natural su destino final. Como los turistas españoles, suelen decantarse por el alquiler de un apartamento o reservar una habitación de hotel, y por el contrario descartan la compra de una segunda residencia debido a los gastos que conllevan, optando en última instancia por esta opción personas de avanzada edad que pasan a ser residentes durante la temporada templada y retornan a sus países de origen durante el verano.

La sensación al conocer estos datos y peculiaridades contrasta con un problema que, paradójicamente, viene dado de la principal baza atrayente de turismo, el clima. Desde principios de abril hasta finales de septiembre es donde queda concentrada la mayor parte de las visitas contabilizadas, generando una dualidad a lo largo del año. Esta es la parte negativa del turismo de sol y playa. El intento de "desestacionalizar", o lo que es lo mismo, procurar que la diferencia entre los visitantes llegados en la temporada alta y la temporada baja sea la menor posible mejorando así el impacto económico negativo que supone tener esta polaridad tan brusca. No obstante, en los últimos años esta circunstancia parece revertirse en la Comunidad Valenciana. Todo ello gracias a la internacionalización como destino turístico que mantienen y aumentan el número de visitantes durante el periodo no estival, empezando a eliminar una lacra que arrastraba desde un inicio.

4. ACTUACIONES EN FRENTE MARÍTIMOS

Esta presión demográfica contrastada sobre el territorio, sumada al interés económico tuvieron como consecuencia *“la «explosión» del espacio urbano; expansión rápida y progresivamente acelerada de sus límites y de la superficie afectada”*¹⁴ provocaron entre las décadas de los 50 y 80 desarrollos urbanísticos desproporcionados y no sostenibles que el territorio no era capaz de asumir y no tenían en cuenta la evolución al alza futura. Pero en ese momento, la voracidad en el consumo de suelo con un propósito residencial para obtener rentabilidades significativas y el consiguiente incremento de la superficie urbanizada en la costa respondía directamente a la turistificación de esta, eclipsando cualquier atisbo de concienciación medioambiental por parte de la población que lo considera positivo ya que les proveía de un puesto de trabajo. Este modelo continúa llevándose a cabo hasta los prácticamente la actualidad, pero ya en la década de los 80 emerge una corriente de concienciación que empieza a manifestarse cuando se crea la Comisión de Desarrollo y Medio Ambiente que concretamente, en 1987 publica el conocido como *“Informe Brundtland”* en el que se define el desarrollo sostenible de la siguiente manera.

“Está en manos de la humanidad asegurar que el desarrollo sea sostenible, es decir, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias”.

Por otra parte, este organismo es el que siembra la necesidad de preocupación por preservar el medio ambiente a las naciones, otorgándoles unas pautas a seguir para la información progresiva a la población. Así pues a partir la década de los 90 es innegable decir que se ha producido un cambio en el pensamiento con la primera Cumbre por la Tierra en Río de Janeiro y las sucesivas conferencias sobre cambio climático y desarrollo sostenible. Sin embargo, estas ideas no calan de la manera deseada y más bien son tomadas como recomendaciones y con cierto escepticismo traduciéndose en España con el *boom* del ladrillo desbocado. Es tal el impacto del humano en pos de la mejora de la economía que necesario mencionar a Engels que decía lo siguiente:

“No nos dejemos llevar del entusiasmo ante nuestras victorias sobre la naturaleza. Después de cada una de estas victorias, la naturaleza toma su venganza... Los hombres que en Mesopotamia, Grecia, Asia Menor y otras regiones talaban los bosques para obtener tierra de labor, ni siquiera podían imaginarse que, al eliminar con los bosques los centros de acumulación y las reservas de humedad, estaban sentando las bases de la actual aridez de estas tierras. Los italianos de los Alpes, que talaron en las laderas meridionales los bosques de pinos, conservados con tanto celo en las laderas septentrionales, no tenían idea de que con ello destruían las raíces de la industria lechera de su región; y mucho menos podía prever que, al proceder así, dejaban la mayor parte del año sin agua sus fuentes de montaña, con lo que les permitían, al llegar el período de las lluvias, vomitar con tanta mayor furia sus torrentes sobre la planicie.”

¹⁴ | López de Lucio, R. (1993) Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX.

¹⁵ | Engels, F. (1876) El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre

Esta reflexión sigue tan vigente como entonces, y es que a ocupación de zonas declaradas inundables o de alto valor ecológico en el presente pero de las cuales ya se era consciente. En consecuencia, en el siguiente apartado se plantean diversos proyectos sobre franjas marítimas que intentan dar respuesta a estas nuevas problemáticas mediante la renaturalización de los frentes marítimos, el estudio sobre las densidades adecuadas en estas zonas y los usos compatibles que potencian el entorno sin degradarlo.

4.1. WEST 8 - PLAYA DE PALMA

El primero es la propuesta ganadora del concurso que se produjo en el año 2008 por el Consorcio para la mejora y embellecimiento de la Playa de Palma. La finalidad de la convocatoria era establecer un plan director o *Master Plan* para la transformación de 1450 hectáreas de la zona turística de Palma de Mallorca. Diseñada por WEST 8, un estudio de arquitectura holandés especializado en diseño urbanístico y paisajístico, con sede en varias ciudades como Rotterdam o Nueva York, estima como objetivo prioritario, una vez analizada el área de actuación, concretar las diversas identidades del lugar y a partir de ahí, mostrar las distintas oportunidades que habían, para obtener como fruto la interrelación, interacción y coexistencia de los residentes con los turistas.

El ámbito de actuación del proyecto abarca desde el aeropuerto de Palma, situado a la izquierda del plano, hasta el puerto de “El Arenal” dispuesto en la parte derecha. Esto supone un recorrido de unos 6 kilómetros de longitud, que sería similar al de la playa de Copacabana en Río de Janeiro. Además, dispone de un gran eje viario circundado de zonas verdes, la Ma-19, que distribuye el tráfico y conecta los diferentes núcleos que conforman la fachada marítima que arrojarán las identidades anteriormente mencionadas otorgando una idiosincrasia única a cada zona, pero también una en conjunto.



Ilustración 8: Plano del plan director de la Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.

Según el director del Master Plan de reforma Adriaan Gueuze, en una entrevista reveladora, con esta intervención se pretende reinventar el turismo del siglo XXI, es decir, como transformar el sol y playa en beneficio económico, atendiendo a los principios de sostenibilidad y calidad, ya que el crecimiento del turismo de los años 60 y 70 se fundamentaba en el gasto de recursos necesarios como el agua y la electricidad, produciendo y sin tener en cuenta la contaminación y el derroche.

Por otro lado, la diferencia con otros planes directores es que la inspiración de la idea no proviene de la lógica arquitectónica, si no que se apoya en modelos propuestos e implementados en otros emplazamientos con características similares que ya funcionan.

Otro de los puntos importantes y en el que hacen hincapié es el impacto sobre la población local. Tanto que toman las 101 propuestas vecinales elaboradas antes de celebrarse el concurso con la intención de tenerlas en cuenta y la ambición de mantener un contacto continuo con los habitantes de la zona. Asimismo, la persecución por que el turista no se encierre en el complejo hotelero y se integre o como mínimo descubra los espacios públicos típicos y el estilo de vida mediterránea. También, debe prevalecer sobre la atracción turística la calidad histórica, como por ejemplo edificaciones, tramas urbanas, etc. No obstante, este objetivo no debe eclipsar a la comunidad local cuya estancia es continua a lo largo del año.

La primera impresión que tuvo Gueuze fue que había cierto parecido entre el frente de la playa de Palma y el de Benidorm o Platja d'Aro, salvando las distancias obvias. Por tanto, el desafío para el futuro era alcanzar la relación con la naturaleza. La desconexión con la naturaleza debido a una mala gestión turística que añadido a la banalización del lugar por parte del turismo de masas desencadenó una invasión radical y sin miramientos de costa que acarrió la destrucción del paisaje. Entonces la focalización por cautivar un turismo de calidad se convierte en esencia. Un turismo que viene concienciado sobre la huella ecológica que suponen las actividades durante la estancia vacacional.

La búsqueda de la diversidad y la especialización del frente y la fachada marítima con los barrios de Ca'n Pastilla, La Ribera, El Arenal, pero especialmente con ses Fontanilles, origina una especie de transición o cambio de atmósfera reforzando la identidad de la banda litoral concediendo un futuro mucho más enriquecedor tanto para el turista como para el residente.

Otra parte que caracteriza este plan es la importancia de las zonas verdes y las áreas pendientes de ocupar ya que no se ha dado un desarrollo de esta. En cuanto a las zonas verdes preexistentes como Canteres se emplean integrándolas en el concepto propuesto.



Ilustración 9: Corredor verde Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.

El transporte público es otro factor a tener en cuenta. Intentar reducir la contaminación intercambiando el uso del coche por otros medios más sostenibles para desplazarse como el tranvía, el autobús, la bicicleta o simplemente caminado.



Ilustración 10: Transporte público Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.

Los agentes climáticos son una circunstancia importante a considerar. El azote de episodios de lluvias torrenciales durante los meses otoñales, unidos a la presencia de un torrente en la zona impone la necesidad de prever el área inundable en la propuesta para planificar la evacuación y encauzamiento de las aguas que recoge.



Ilustración 11: Vista aérea Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.

Para acabar, remarcar la transición paulatina entre la misma orilla de la playa, pasando por el paseo marítimo compuesto por pavimentación dura, zonas ajardinadas con césped y arboladas con palmeras, un carril bici y otra zona dura donde se sitúan las edificaciones y comercios.



Ilustración 12: Fachada marítima Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.

4.2. CARME PINÓS - PASEO MARÍTIMO DE TORREVIEJA

La segunda actuación a analizar es el paseo marítimo de Torrevieja proyectado por Carme Pinós en 1996, con la colaboración de varios arquitectos como Juan Antonio Andreu o Patricia Juncosa. Cubre un área aproximada de 7000 metros cuadrados distribuidos a lo largo de 1'2 kilómetros. La carencia de espacio público en la zona más próxima al mar es la principal razón por parte del Ayuntamiento de Torrevieja para convocar el concurso de ideas.

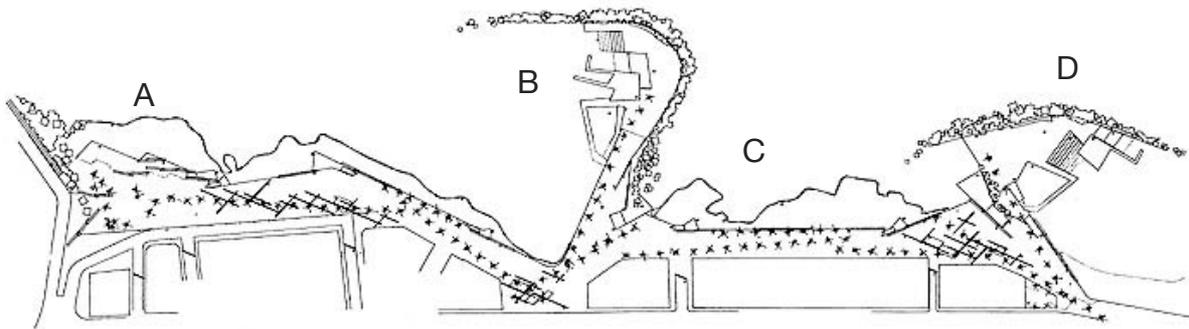


Ilustración 13: Propuesta del tramo Paseo Juan Aparicio (1996). Fuente: COACV.

El desmedido desarrollo urbanístico de la ciudad de Torrevieja, casi acariciando la línea de costa, crea numerosas problemáticas como una importante densidad de individuos en el frente marítimo escaseando el espacio de entretenimiento. La idea consta de dos intervenciones: una radica en la actualización del paseo Juan Aparicio, y por otra parte la adecuación de la costa. El fuerte oleaje junto a la composición por grandes rocas dificultan el acceso al baño. Para revertir esta situación se opta por la construcción de varios espigones, que además de ofrecer la protección frente a los temporales, genera nueva superficie para poder esponjar los usos, ya que los altos edificios exigían un espacio de mayor dimensión hacia el mar; y diluir la sensación de constreñimiento disminuyendo la densidad al haber más extensión disponible. No solamente esto, sino que también cobijan nuevas zonas de juegos y entarimados de madera dibujando una silueta nueva sobre el mar.

La intención por parte de la arquitecta es “convertir todo el frente marítimo en un lugar de juegos durante el día y de paseo y estancia contemplativa durante las noches”, una especie de “jardín marítimo”. Una de las decisiones tomadas para la consecución de este objetivo fue la supresión del tráfico rodado por todo el trayecto del paseo marítimo, a excepción del primer tramo, situado al sur, debido a la existencia de acceso de vehículos al recinto portuario. Con ello, obtenían una gran cantidad de espacio necesario para la colocación de nuevas funciones y el trasiego de peatones.



Ilustración 14: Paseo Juan Aparicio (1999). Fuente: COACV.



Ilustración 15: Vista aérea Paseo Juan Aparicio (1999). Fuente: COACV.

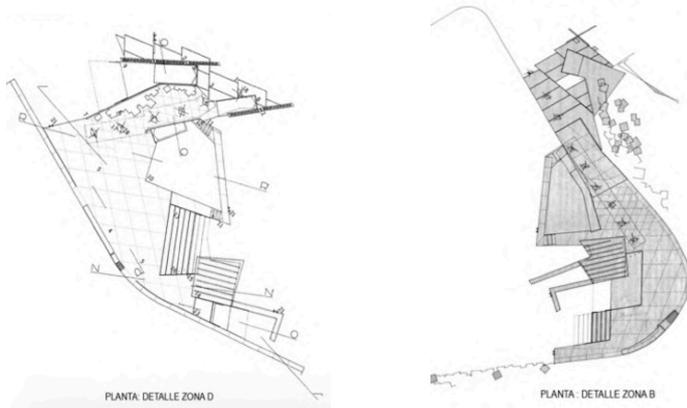


Ilustración 16: Detalles proyecto Paseo Juan Aparicio (1996). Fuente: COACV.

Con el propósito de que se convierta en un espacio para tomar la fresca, una cosa tan característica de los valencianos que tradicionalmente sacaban sus propias sillas de mimbre a la calle por la elevada temperatura en el interior de las casa, se incrementa el espacio arbolado y de vegetación, concretamente con la plantación de palmeras tan propias de la zona. Puesto que anteriormente, la culminación del frente marítimo era tan seco se dispone una hilera de palmeras que arriba casi al mar, dotando así a Torrevieja de una nueva visión.

En cuanto a la materialidad, se emplea en la casi la totalidad de la superficie materiales pétreos y duros con adoquinados, mientras que en las áreas sensible se opta por el entablado de madera, en consonancia con los bancos. Estos entarimados se convierten en corredores que penetran en el Mediterráneo y sirven como soporte de saltos y juegos.

Finalmente, los rompeolas redefinen y delimitan las nuevas áreas de baño que de alguna manera son más seguras para el público infantil al estar no estar expuestas al mar abierto de forma directa.

4.3. MVRDV - CIUDAD DE BENIDORM

La tercera propuesta a considerar es en realidad un conjunto de ideas utópicas realizadas en un *workshop* liderado por el despacho de arquitectura holandés MVRDV en el año 2000. Tras un exhaustivo análisis del comportamiento de la ciudad ante la llegada de turistas, ofrecen estas ideas a modo de introspección y reflexión sobre el modelo urbano que se debe escoger a la hora de desarrollar una economía basada en el turismo en vez de otros sectores.

Benidorm es el máximo exponente del turismo de masas relacionado con el sol y playa en España. Su eficiencia demostrada y contrastada gracias a la gestión logística óptima y al análisis de las conductas de los turistas han dado como resultado que la oferta corresponda casi en su totalidad con la demanda limitando así el derroche de recursos. El planteamiento urbanístico por el que se optó y el causante del éxito fue la gestión del territorio, ya que a la larga otorga mayores beneficios que la venta de bienes inmuebles. Así comenta MVRDV, que a diferencia de poblaciones cercanas, como Denia o Moraira, que prefirieron una planificación de la ocupación territorial extensiva, Benidorm densificó los usos construyendo en altura dotando a la ciudad de la densidad perfecta. Y es que, mientras en otras ciudades turísticas las calles puedan resultar desérticas en cierto momentos del día, Benidorm siempre cuenta con un trasiego continuo de transeúntes, pero sin dejar atrás el equilibrio conseguido. Este solamente se resquebraja cuando acuden a la ciudad aquellas personas, consideradas detractoras de este modelo de hacer turismo, que escogieron un turismo residencial basado en la tranquilidad y la armonía, pero al estar faltos de entretenimiento y actos lúdicos en las zonas donde se encuentran sus chalés se desplazan hacia las pletóricas avenidas y calles de la urb.

Gracias a esta característica, la playa deja de ser el único reclamo para amenizar a los turistas, y el callejear se adueña de parte considerable del tiempo libre, con el aumento del consumo y gasto por parte de los visitantes.



Ilustración 17: Skyline Playa de Levante. Fuente: VisitBenidorm.

La primera de las ideas propuestas que titulan como “El sueño californiano” en la que especulan con posibilidad de que España sea a Europa lo que California es a Estados Unidos. Un destino de trabajo pero también de placer. Para ello, aboga por focalizar los esfuerzos y transformarse en “un ejemplo sostenible y elaborado de la Ciudad del Ocio”. Con esta premisa sugieren la denominada la “Ley de Aristóteles”, que emplea los factores de población (P), área (A) y el resultado de la combinación de las dos anteriores, la densidad (D).

Pero, ¿cómo activar ese verosímil factor californiano?. Uno de los recursos utilizados es el proceso de “rascado”, que viene a ser la eliminación de construcciones de décadas pasadas que no tienen ningún valor histórico ni arquitectónico para obtener un nuevo espacio de oportunidad en la ciudad para desplegar otra serie de funciones.

En las siguientes recreaciones, se observa la evolución de esos procesos de densificación y de deconstrucción, utilizando la ciudad de Benidorm para el primero y la de Cambrils para el segundo. Mientras que en la ciudad valenciana proyectan una especie de torres en forma de cruz que llegan a unirse y expandirse para aumentar la densidad de habitantes por metro cuadrado, en Cambrils se opta por el rasgado de parcelas ocupadas, reemplazándolas por vegetación abundante. Ambas llevadas al extremo.

• Benidorm



Ilustración 18: Evolución de la densidad a través de la población. Fuente: Costa Ibérica (2000).

· Cambrils

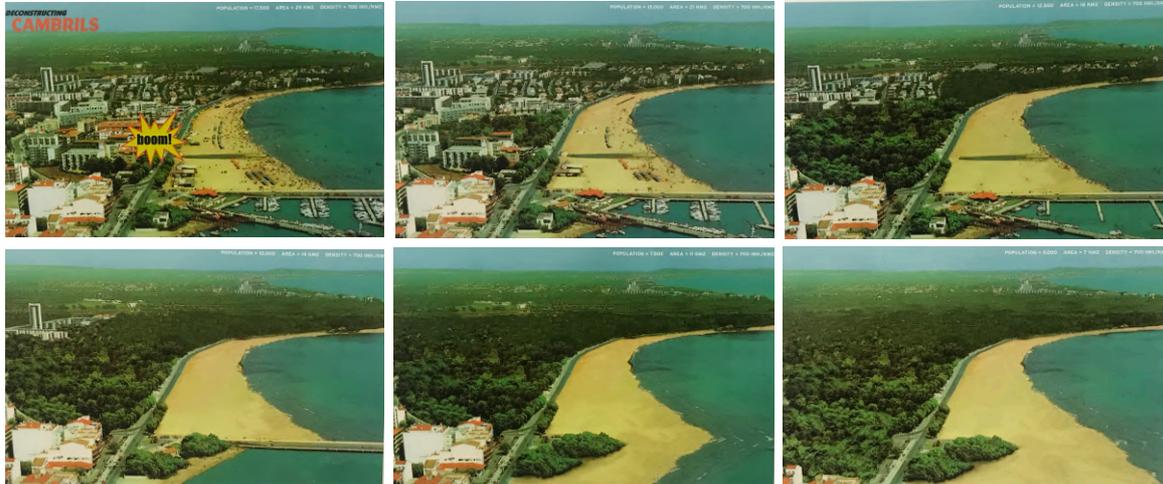


Ilustración 19: Evolución de la densidad a través de la población. Fuente: Costa Ibérica (2000).

Otra planteamiento es la denominada “Españaraña” que consistiría en la construcción de unas plataformas lineales al rededor de la costa española. Obviamente, Benidorm también tendría la suya propia. Además, aseguran que estas estructuras serían invisibles “en condiciones atmosféricas normales en un 80% de la costa”



Ilustración 20: Plataformas en la costa.
Fuente: Costa Ibérica (2000).

En esta ocasión se propone la ciudad de arena, “Sand City”. Meditan sobre si la trama urbana de Benidorm debería estar protegida, o bien adecuarse para el disfrute de un gran número bañistas idealizando una serie de playas que discurren a modo casi de canales por el interior de la ciudad.



Ilustración 21: Playas interiores.
Fuente: Costa Ibérica (2000).

Para finalizar este punto, se considera la idea del “SUPEBENIDORM” con la propuesta “Más allá de São Paulo”, que engloba un total de seis maneras utópicas de llevarla a cabo.

- A | En esta Benidorm es reconvertida en la ciudad más poblada del mundo, con unos 34 millones de habitantes. Se produce la expansión de la ciudad de forma desorbitada y con la construcción de rascacielos independientemente de cualquier factor.

- B | Aquí la localidad se transforma en una especie de ciudad lineal con una densidad de viviendas parecida a la de Manhattan, que abarca una franja costera de tan solo 2,27 kilómetros. No obstante, esta ocupación supone unos 200 kilómetros continuos de litoral.

- C | Como denomina el autor, la población se transforma en una “archipiélago marítimo” compuesto por cientos de islas, con cierto parecido a Grecia. La distribución de estas se realiza en frente de la Costa Blanca y sin dejar atrás su alta saturación.

- D | En esta, se opta por una serie de “miradores estratégicos” distribuidos por las laderas de las montañas de la ciudad, irguiéndose a modo de “terrazas gigantes” con una visión al mar privilegiada para todos los habitantes.

- E | Ahora, mediante la creación de un gran canal que uno el golfo de Valencia con la costa de Benidorm, los proyectistas conciben esta idea como un “enorme Manhattan europeo”.

- F | Por último, la creación de marjales unidas entre si gracias a canales, convirtiéndolo así en un “Estocolmo soleado”, pero sin perder de vista su potencialidad como emplazamiento de ocio.

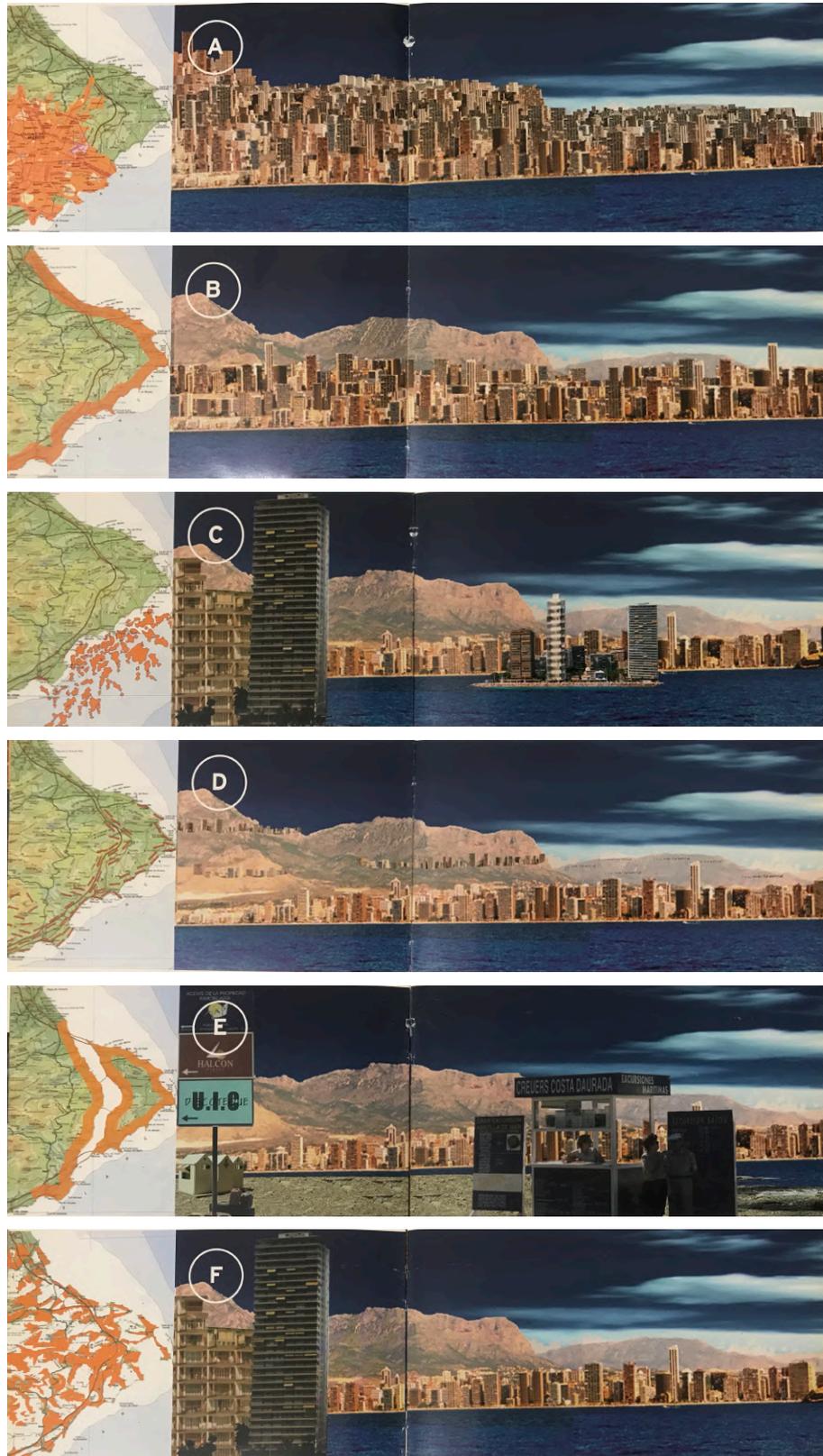


Ilustración 22: Recreaciones de “MÁS ALLÁ DE SÃO PAULO”. Fuente: Costa Ibérica (2000).

4.4. IZAKUN CHINCHILLA - SANLÚCAR DE BARRAMEDA

La cuarta y última es una de las propuestas para el concurso de ideas de revitalización de Barrio Alto y Barrio Bajo en 2008, realizada por el despacho de Izaskun Chinchilla, una arquitecta madrileña excepcional que ha desarrollado su trabajo alrededor de la sociología y la ecología, obteniendo resultados provechosos y innovadores para el avance de la arquitectura.

Aunque el ámbito de aplicación no sea la franja marítima propiamente dicha, la gran cercanía de estos barrios de Sanlúcar de Barrameda a su zona costera, sumado a las estrategias de gran interés que proponía, hacen que la inclusión del análisis de esta propuesta sea imprescindible.

Su forma de explicar esta intervención es a través de una serie de historias, o mejor dicho, cuentos, ya que gracias a ellos se consigue que los residentes y los colectivos sociales se involucren de manera activa. Con ellos desvela las estrategias de revitalización de un modo entretenido y más cercano.

El primer relato lo nombran “En bici desde la playa” en el que se trata el tema de la construcción de un circuito “multifuncional y verde”. El segundo es “La compra viene a casa”, en la que describen como calmaron la necesidad de desplazarse diariamente a grandes superficies comerciales con la introducción de comercio de proximidad que genera identidad de barrio. El tercer cuento “Turismo doméstico” trata el tema de la red de habitaciones de alquiler en sus propias viviendas, creada por señoras para la puesta en valor de la vida en el hogar andaluz. Y el cuarto, “Monumentos modernos” versa según la descripción de la arquitecta en que “una extraña Monarca extranjera, llamada Innovación, obliga a las autoridades a construir “monumentos digitales” que alfabetizan a los mayores en el uso de internet mientras ponen en valor la tradición y sensibilidad barroca del emplazamiento.”

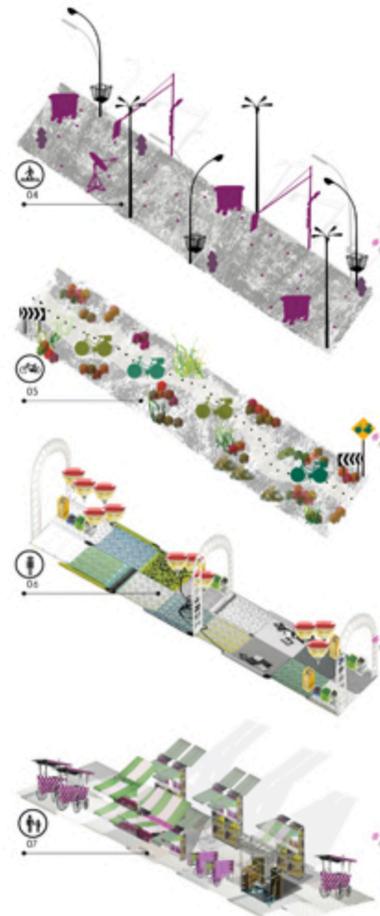


Ilustración 23: Propuestas de los nuevos recorridos.
Fuente: Izaskun Chinchilla Architects (2008).

Las siguientes son unas de las tantas ideas pensadas por el despacho de Izaskun Chinchilla para llevar a cabo lo descrito anteriormente:

- Creación de una red de terrazas interconectadas utilizando las azoteas de los edificios existentes y aumentando así el espacio público.
- Apertura de los patios más bellos e interesantes de la ciudad, estableciendo una ruta a cambio de ayudas o subvenciones.
- Ejecución de unos "carriles" tipo que van mezclándose dentro de las posibilidades que ofrece el pueblo.
- Rehabilitación de viviendas para su inclusión en el servicio "Turismo Doméstico" de habitaciones de alquiler.

El reflejo último de estas actuaciones urbanas sería la adecuación del Castillo de Santiago y su entorno más próximo en conformidad a las estrategias empleadas, irguiéndose como colmatador de la propuesta.

Su nuevo uso correspondería al museístico, renombrándolo como MICMAH, Museo Interactivo de la Cocina, el MAR y el Huerto. En el se hallarían espacios para la conexión a la red con la tecnología necesaria, pantallas publicitarias de los rincones escondidos del propio municipio, plazas intergeneracionales con la presencia de pequeños equipamientos como gimnasios y juegos para niños.



Ilustración 24: Vista conceptual del MICMAH.
Fuente: Izaskun Chinchilla Architects (2008).

5. CASO DE ESTUDIO: XÀBIA

Con la finalidad de poner en práctica el análisis previo realizado de estrategias de actuación hacia ciertas problemáticas generadas por el desarrollo económico, poblacional y urbanístico, se ha optado por escoger un caso de estudio en el cual detallar su evolución, abordando cuestiones similares a las dadas en los anteriores. Este caso a considerar es el de Xàbia, que en los siguiente apartados se procederá a explicar desde temas generales a particulares como las características del lugar, en que se basa su economía, o el crecimiento urbano, para finalmente dar una respuesta acorde a sus necesidades.

5.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO

El municipio de Xàbia se halla en la costa mediterránea de la Península Ibérica, concretamente al norte de la provincia de Alicante, en la comarca de la Marina Alta. Es también el punto más oriental de la costa alicantina, escenificado con el accidente geográfico del cabo de la Nao.

En cuanto a las poblaciones que limitan con el pueblo, se encuentra Dénia por la parte norte, siendo esta capital comarcal; el Pobre Nou de Benitatxell por el sur y Teulada por el oeste. Evidentemente hacia el este está el mar Mediterráneo, pero podría decirse que las islas pitiusas, Ibiza y Formentera, visibles durante jornadas con atmósfera clara, son las que limitan con Xàbia.

Por otra parte, su casco antiguo, representación de la ciudad primitiva, se retrae hasta 2 kilómetros de la costa debido a los incesantes ataques perpetrados por corsarios y berberiscos que obligó a mantener su recinto amurallado hasta 1877. No obstante, en la actualidad la población se ha expandido por varias zonas del término municipal como Aduanas del Mar, el Arenal o las urbanizaciones diseminadas que se detallarán más adelante.

En este caso, se procede a delimitar la zona a tratar ya que Xàbia posee una línea de costa de alrededor de 25 kilómetros entre la *Cova Tallada* al norte, y el *Barranc de la Branca* al sur. La franja seleccionada se extiende desde la zona portuaria, tanto industrial como de recreo, a los pies del cabo de San Antonio, hasta la punta del Arenal donde se encuentran los restos romanos de una factoría pesquera junto con el parador nacional. Comprende 3 kilómetros en línea recta de unos 500 metros de ancho aproximadamente desde la línea de costa hasta la avenida del Pla.

5.2. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

La orografía javiense cuenta con varias particularidades. El gran macizo del *Montgó*, perteneciente a las estribaciones montañosas de la cordillera Prebética, se alza hasta los 753 metros de altitud. Situado al norte de la localidad actúa como resguardo de las inclemencias climatológicas que provienen del norte, otorgando así un microclima excepcional declarado según un estudio en los 90, como segundo mejor del mundo. También se encuentra el llano del río Gorgos, una zona plana, dedicada a cultivos de huerta y frutales y que se extiende en su parte más ancha unos 2 kilómetros.

Por otra parte, la línea de costa está conformada por una serie de acantilados escarpados y bahías rocosas casi en su totalidad. Además, posee 4 cabos: el de San Antonio, el *Cap Prim* o de San Martín, el cabo Negro y el cabo de la Nao. En cuanto a las zonas de playa están formadas por una arenisca calcárea porosa llamada tradicionalmente *tosca*.

Se tiene la constancia que ha sido habitada desde los romanos, pero incluso antes en zonas más interiores como la *cova del Migdia*, se hallaron restos de hace 4000 años como pinturas rupestres asociadas a un yacimiento funerario. Todas las civilizaciones dejaron de alguna forma su impronta en la evolución del territorio.



Ilustración 25: Ortofoto del término municipal. Fuente: Terrasit (2018).

5.3. EXPANSIÓN URBANA DESDE LOS AÑOS 50 A LA ACTUALIDAD

Antes de enfocar el análisis exclusivamente en la franja a estudiar, se va a realizar un estudio del desarrollo urbanístico de la población, tanto la conformación de sus núcleos urbanos como de la red viaria interna que los une desde los años 50 antes del *boom* turístico, así como los equipamientos para satisfacer las necesidades de los residentes.

5.3.1. NÚCLEOS URBANOS

Xàbia aunque posee un término municipal bastante extenso en cuanto a la dispersión de su desarrollo urbano, hay concretamente tres puntos en los cuales concentran las edificaciones, los tres núcleos urbanos: el casco antiguo, Aduanas del Mar y el Arenal; que a continuación se analizarán.

- El casco antiguo

El núcleo primigenio del pueblo, como ya se ha comentado previamente se encuentra a dos kilómetros de la costa por las razones expuestas anteriormente. Se caracteriza por tener un centro con forma de “ataúd” que se corresponde el antiguo recinto amurallado y que en la actualidad son las rondas norte y sur. Además, se pueden apreciar sus estrechas calles y la iglesia rodeada de un gran espacio en comparación. A su alrededor se construyeron los ensanches cuando creció la población a principios de siglo XX gracias a la exportación de la pasa dando lugar casi a la huella actual. La zona que mayor desarrollo ha tenido es la sureste, el denominado barrio de *Thiviers*, situado debajo de las casas de indianos retornados de América, mientras que el resto se ha mantenido prácticamente igual.

En el se encuentran los principales edificios históricos de la ciudad como la Iglesia-fortaleza de San Bartolomé, declarada BIC y de estilo gótico isabelino, la Casa Primicias o el Palacio de los Sapena. No obstante, los edificios de este área son mayoritariamente residenciales; casas adosadas con fachadas blancas, portales de arco de medio punto, ventanales góticos y enrejados de forja, todos estos rematados con la piedra “tosca” tan singular del municipio y que da uniformidad al conjunto. También se haya el Ayuntamiento que ocupa un lugar privilegiado en la plaza de la Iglesia.



Ilustración 26: Huella del casco antiguo. Fuente: ICV.

o Aduanas del Mar

El barrio mariner del pueblo ya que se encuentra en la misma costa. En sus inicios estaba compuesto únicamente por las casas de los pescadores y varios riurais¹⁶. Tras la construcción del puerto en los años 50, se pasó de forma progresiva de la pesca tradicional a más intensiva, aumentando así el interés por establecerse en esta zona.

Como puede observarse en la ilustración la ocupación del territorio en 1950 es escasísima, aglutinada al margen izquierdo del río Gorgos, y las tierras están dedicadas en su mayoría a cultivo, concretamente de naranjos con sus correspondientes masías de los terratenientes desperdigadas por la fachada marítima. Después de la riada de 1957 se decidió modificar el trazado original del río, desplazándolo hacia el sur y así evitar futuras catástrofes.

La llegada de los primeros visitantes, junto con el auge económico, motivaron las nuevas promociones urbanísticas, con la construcción de la primera torre de tres que finalmente se construirían en todo el litoral en 1965.

Por otra parte, se edifica la Iglesia de Nuestra Señora del Loreto, diseñada por el arquitecto García Ordoñez junto a su socio Dexeus Beatty (GO.DB). Asimismo, algunas de las edificaciones de menor tamaño son derruidas para construir fincas de tres plantas o más. También proliferan las viviendas aisladas.

En la actualidad, se distingue la evolución hacia la parte interior con la marca de la antigua desembocadura y el eje que conduce al Arenal.



Ilustración 27: Vista aérea del barrio a principios de 1950.
Fuente: Xàbia Mervellosa.

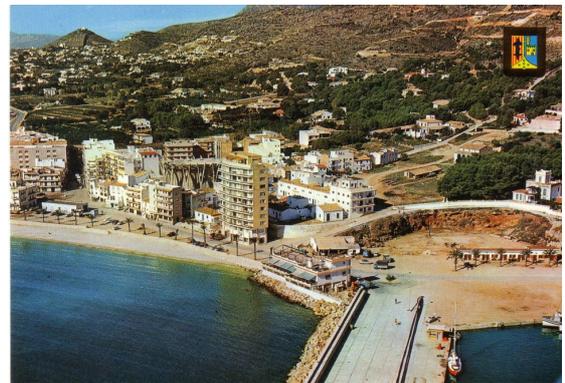


Ilustración 28: Postal del barrio a durante el 1970.
Fuente: Marcos Buigues.



Ilustración 29: Huella actual de Aduanas del Mar. Fuente: ICV.

¹⁶ | Riurau - Construcción típica del lugar para secar la pasa

- El Arenal

El tercer y último núcleo a estudiar es el del Arenal, que recibe este nombre por el sedimento que forma la playa.

Durante el comienzo de la década de los 50, prácticamente no existía ninguna edificación, a excepción de alguna masía y de las casas de aperos. Era un cordón dunar virgen de bajo relieve, en el cual desembocaba el desagüe natural de la Fontana.

Pero, a principios de los 60, con la construcción de el Parador Nacional y la fijación del ministro de Hacienda franquista Mariano Rubio Navarro, comienza a desarrollarse la zona con una velocidad considerable con la aparición de nuevos hoteles en la década de los 70, así como nuevos bloques de apartamentos con el estilo arquitectónico de la época y con retranqueos para aprovechar las vistas al mar.

El boom de la construcción de finales de los 90 y principios del 2000, sumado a la burbuja inmobiliaria, acarrea el impulso definitivo de la zona marcadamente enfocada al sector turístico, en la que se encuentran la mayoría de servicios lúdicos y de restauración de la localidad.

Por tanto, se ha considerado que de algún modo el primer nodo habitado y definido de esta zona fueron el origen del núcleo urbano que se conoce actualmente.



Ilustración 30: Fotografía del Arenal a principios de 1950.
Fuente: M.I. Ajuntament de Xàbia.



Ilustración 31: Vista aérea a principios de 1960.
Fuente: Mayro Rueda.



Ilustración 32: Vista aérea de 1977.
Fuente: Mayro Rueda.



Ilustración 33: Huella actual de Aduanas del Mar. Fuente: ICV

5.3.2. RED VIARIA

En cuanto a la red viaria interna del municipio, las principales conexiones entre los núcleos urbanos no ha variado. Así pues, la unión entre el casco antiguo y Aduanas del Mar continua produciéndose mayoritariamente por la avenida del Puerto, mientras que para desplazarse al Arenal utilizan la avenida del Pla. Asimismo, el enlace natural entre Aduanas y el Arenal sigue siendo la avenida del Mediterráneo.

Por otra parte, los accesos desde otras poblaciones como Dénia, Gata de Gorgos o el Poble Nou de Benitatxell, permanecen con el mismo trazado mismo modo que hace 50 años. Sin embargo, para eludir el paso por las rondas interiores y conducir el flujo hacia la zona costera se construye la avenida de Palmela. Lo mismo ocurre para evitar el paso por el centro de Aduanas se proyecta la avenida Lepanto.

Con la expansión de la franja marítima, entre la avenida del Mediterráneo y la del Pla, se dispone la avenida de la Vía Augusta, que funciona como eje distribuidor de toda el área residencial que allí se encuentra. Por último, la trama de calles secundarias se encargan de la interconexión entre estos ejes principales y dar acceso a las edificaciones.

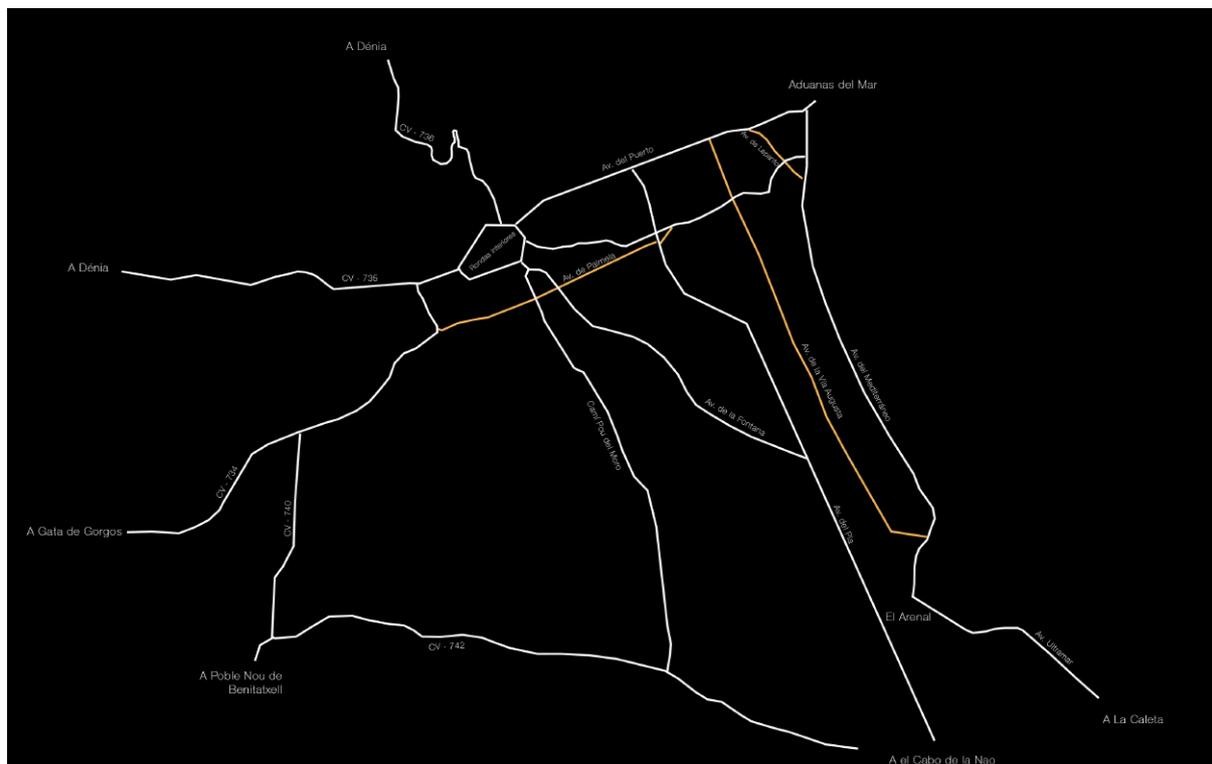


Ilustración 34: Red viaria principal.

5.3.3. EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos son un factor esencial en el desarrollo de comunidades, tanto como para fortalecer la vida colectiva como para cubrir las necesidades elementales de la población. Además deben estar pensados conforme a varios principios como su distribución en el territorio, su carácter público sin necesidad de obtener rendimiento económico y la flexibilidad en momentos de emergencia.

Xàbia ha evolucionado de manera evidente desde los 50 en las que contaba solamente con el Hospital de los Hermanos Cholbi, varias escuelas de tamaño reducido emplazadas en edificios religiosos y un campo de fútbol de tierra. Para ello se va a dividir el análisis en el uso del equipamiento.

- **Educativo:** en la década de los 60, se construye el primer colegio de la villa, el Vicente Tena, seguido del Graüll. En los 70, la necesidad de plazas en educación secundaria acaba con la construcción del primer instituto, el Antoni Llidó. Ambos estaban situados en el casco antiguo, así que a principios de los 80 la demanda de la población de Aduanas inducen a la edificación de dos nuevos centros educativos, el Trenc d'Alba y el Port de Xàbia. Por último, en la década de los 2000, el aumento poblacional junto con el desarrollo del núcleo urbano del Arenal desencadenan las construcciones del centro de educación secundaria IES Núm. 1 en la Vía Augusta, el conservatorio de música y el colegio del Arenal.
- **Deportivo:** prácticamente hasta la década de 1980, la dotación de equipamientos deportivos era nula. Entonces es cuando en 1985 se construye el campo municipal de fútbol en el Frechinal y diez después, en 1996 se inaugura el Pabellón Municipal de Deportes (PME por sus siglas en valenciano). El último equipamiento deportivo construido fue el *trinquet* abierto al público en 2007. En los próximos años se espera la construcción de la piscina municipal en Aduanas así como un nuevo polideportivo en junto al campo del Frechinal para dar cabida a la gran demanda.
- **Sanitario:** al igual que los equipamientos deportivos, su desarrollo comienza a finales de los 80, sin tener en cuenta el hospital Hermanos Cholbi concluido en 1915 que posteriormente modificó su uso a residencia de ancianos. El primer centro de salud se construyó en 1988 en la zona de "el buit" cerca del centro histórico, y no fue hasta casi dos décadas después cuando se edificó el segundo en la zona de Aduanas. El área del Arenal solo dispone de un ambulatorio durante el periodo estival y el centro hospitalario más cercano es el Hospital Comarcal de Dénia, al cual el municipio esta adscrito.

- **Cultural:** los equipamientos culturales de Xàbia actualmente es muy variada con salas de exposiciones, museos y bibliotecas, pero al igual que los anteriores comienzan a establecerse a partir de los 80. Así pues, la rehabilitación de la casa palacio de Antoni Banyuls para albergar en su interior el Museo Etnográfico Soler Blasco, y la modificación del uso de la farmacia de Tena en el *Centre d'Art Ca Lambert*. Además, en 1986 se procede a la apertura de la Biblioteca Municipal en el centro histórico. No sería hasta el año 2003 cuando se abrieran las sala de exposiciones Casa del Cable, en el antiguo edificio de telégrafos en el barrio marítimo y la nueva Casa de Cultura, situada en la renovada Casa del Mayorazgo en el casco antiguo. En 2007 ante las necesidades crecientes de espacios culturales en Aduanas se inaugura la segunda biblioteca del pueblo. También mencionar que en 2018 se procede a la construcción de un auditorio para suplir la carencia de espacios para la representación de obras, actos, etc, ya que ahora se suple mediante los dos edificios religiosos: la Iglesia de San Bartolomé y la *Mare de Déu del Loreto*.



Il·lustració 35: Red de equipamientos.

Se aprecia de forma notoria la concentración de equipamientos tanto en el casco antiguo como en el barrio de Aduanas, dando respuesta a las necesidades de los habitantes, mientras que la zona del Arenal, siendo la que mayor presión turística soporta durante los meses de temporada alta, se ve desangelada y copada en su totalidad por edificios residenciales y establecimientos dedicados a la hostelería y actividades lúdicas.

Por una parte, es posible que esta dualidad entre el norte y el sur de Xàbia alivie la presión ejercida durante la época estival, pero a cambio de que los residentes que permanecen todo el año carezcan de los mismos servicios que sus conciudadanos de los otros núcleos, con el agravio comparativo que ello supone.

5.4. EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA LOCAL ENTRE 1950 Y EL PRESENTE

El factor económico es inherente al crecimiento urbano, por ello se procede a describir los cambios socioeconómicos que han devenido en la presente situación en la que se encuentra Xàbia, centrándose en la agricultura, pesca y turismo.

5.4.1. AGRICULTURA Y PESCA

Durante la década de 1950, la agricultura es el principal sustento de la población mientras que la pesca ocupa una situación de menor relevancia practicada de forma rudimentaria y tradicional como quedó registrado en el documental "Pescadores de Xàbia" de Vicente Escrivà en 1959. El comercio de la "pansa" monopoliza el sector agrícola ya que tras superar la crisis de la filoxera vuelve a intensificarse el número de exportaciones hacia los antiguos destinos, pero el incremento de los costes de producción unido a la competencia de países con precios más competitivos, así como la apuesta y popularización del cultivo de naranjos acaban reduciendo su peso.

Desde de los 60 hasta el presente, la importancia tanto de la agricultura como de la pesca ha venido a menos y es que según datos del INE entre 1991 y 2011 el porcentaje de ocupados de la población ha decaído del 6 al 2 por cien. El cultivo predominante continúa siendo el naranjo, aunque también los almendros y los olivos junto con las hortalizas mantienen cierta presencia. Por último, la modernización de una flota pesquera conformada por 17 embarcaciones en 2019 suplen la demanda con productos de calidad como la gamba roja



Ilustración 36: Hombre pescando.

Fuente: Documental "Pescadores de Xàbia" (1959).



Ilustración 37: Labradores apilando cañizos con la uva en proceso de secado y un *riurau* de fondo.

Fuente: Mvsev Soler Blasco.

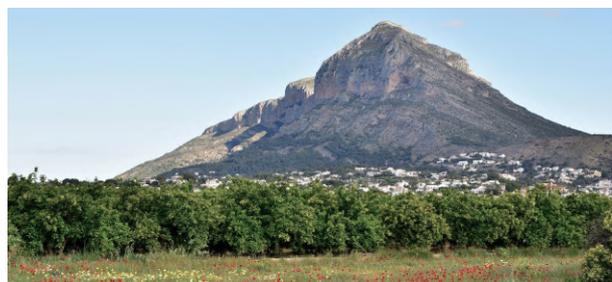


Ilustración 38: Huerto de naranjos (2018).

5.4.2. EL TURISMO

El turismo ha sido el verdadero germen y factor fundamental en el desarrollo de la economía y demografía local. Y es que, mientras que la Xàbia de 1950 se basaba prácticamente en la agricultura y la pesca como se ha descrito antes, a partir de 1960 el incipiente turismo es el tomador de protagonismo de manera paulatina. Primeramente de procedencia internacional atraída por el sol y la playa, pero también por la calidad paisajista y natural que son reclamos únicos. En esa época, ya se disponía del Parador Nacional y de algunos hoteles distribuidos en el *Primer Muntanyar*.

Con el transcurso de los años aparecen nuevos modelos turísticos en el panorama mundial, como el turismo rural, cultural, etc. Así pues, durante la década de los 80 emerge el turismo residencial, es decir, aquel en el cual el turista se inclina por la compra de una segunda residencia debido a la necesidad de beneficiarse de un lugar lejos de las aglomeraciones y ajetreos tan característicos de las ciudades. La definición de turismo residencial según Tomás Manuel Mazón et. al:

“Entendemos el turismo residencial como la actividad económica que se dedica a la urbanización, construcción y venta de viviendas turísticas residenciales que conforman el sector extrahotelero, formando, a su vez, por el conjunto de viviendas, generalmente, de propiedad individual, que son ofrecidas al mercado turístico, casi siempre fuera de los canales oficiales, y que están situadas, en su gran mayoría, en la zona del litoral.”¹⁷

Y en efecto, esto en el municipio se traduce en la edificación de urbanizaciones conformadas por chalés diseminados en las zonas con tranquilidad y buenas vistas a las cuales no aportan tanto a la economía local como tal. Entre los 90 y los 2000 la estrategia municipal es captar visitantes con alto poder adquisitivo que se mantendría así hasta la crisis de 2007. Tras la recuperación, a los visitantes con residencias habituales hay que añadirles aquellos que gracias a la irrupción de las redes sociales, sumado a las nuevas fórmulas como *Airbnb* u opciones más baratas que la tradicionales han aumentado la cantidad de turistas.

La presencia de turistas queda concentrada en periodos vacacionales, sobre todo el estival, así que durante el resto del año las segundas residencias permanecen cerradas generando un pueblo fantasma. Así que gran parte de la oferta turística cultural esta también concentrada en esta época del año, unido a las fiestas patronales de los dos núcleos urbanos, el casco antiguo y Aduanas, que también tienen lugar en ese momento, conduce a la conclusión de que la oferta gira entorno a la demanda exterior.

¹⁷ | Mazón, T. M (2005) Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas

Entorno al turismo, se desarrolla un sector servicios que representa un 80 por cien de la población residente ocupada según el INE, suponiendo la principal fuente de ingresos para las familias y las empresas. Sin embargo, la generación riqueza no se distribuye de manera equitativa. Un estudio llevado a cabo por el *Institut Valencià d'Estadística* en 2017 evidencia esta situación colocando a las tres comarcas eminentemente turísticas en las primeras posiciones del *ranking* en la tasa de riesgo de pobreza que lidera la Marina Alta con un 33,4%, en la que se encuentra Xàbia. Así se interpreta que el desarrollo urbanístico para dar respuesta a la demanda residencial de visitantes no puede excusarse en el factor económico real de los habitantes y debería ir en relación con el equilibrio medioambiental.

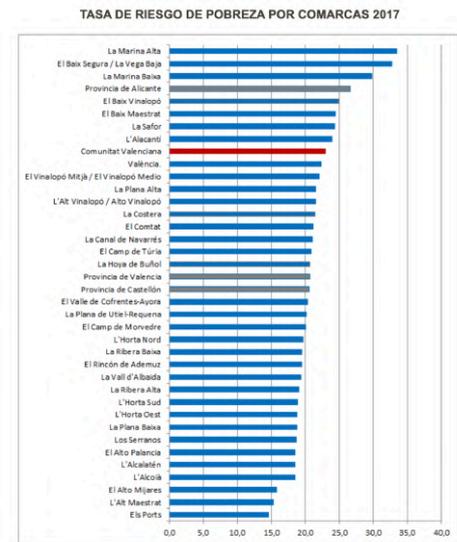


Ilustración 39: Tasa riesgo de pobreza (2017).
Fuente: Institut Valencià d'Estadística

Y es que, el potencial turístico de la villa reside en su recursos naturales, tanto paisajísticos con los imponentes acantilados repletos de infinidad de calas rocosas que se encuentran entre ellos, así como los naturales, con parques naturales y microreservas de la biosfera. En contraposición, la ausencia de una planificación del territorio en el pasado que tuviera en cuenta este potencial ha derivado el deterioro del paisaje y su ocupación extensiva. Entonces queda patente la necesidad de una programación que no menoscabe los mayores reclamos turísticos de la población si no que los protege y fortalezca. Por ello, en el próximo punto se procede a analizar la sección del frente escogida para posteriormente sugerir posibles estrategias de actuación para revertir esta situación.

5.5. ANÁLISIS DEL FRENTE MARÍTIMO URBANO

Antes de adentrarnos de pleno en el análisis de la franja propiamente dicha, se clarifica cuál es el proceso de desarrollo territorial de crecimiento urbano y qué elementos son los imprescindibles a tener en cuenta para un producto apropiado.

El espacio urbano es el resultado de la conversión del espacio rural, es decir, se produce el fenómeno de la urbanización. Ante la carencia de zonas para poder expandirse y dar respuesta a las necesidades exigidas por la coyuntura económica y social. Esta modificación de la naturaleza del territorio acaba gestando dos tipos de suelo: el de dominio público y el privado. Los espacios públicos, que por lo general abarcan zonas de mayor extensión y cuya gestión recae en la administración pública pero también en el usuario final como la red viaria, mientras que los privados suelen estar parcelados con una dimensión bastante menor como un solar y un uso residencial.

Por otra parte, estos espacios terminan agrupándose en núcleos y a su vez en formas de organización superiores (comarcas, regiones, etc.) con lo que se hacen indispensables tanto conexiones internas como externas , así como componentes que vinculen el núcleo al conjunto y otros que los singularicen.

Según Gómez Piñeiro, *"siempre que la relación entre lugar, situación y elementos geográficos del territorio se han valorado en la ordenación y crecimiento de la ciudad, el resultado es satisfactorio..."* siendo esta simbiosis determinante en el momento de planificación de un desarrollo urbanístico. Así pues, se procede primeramente a describir de manera general del ámbito de estudio, para en un segundo lugar, desgranar el espacio urbano, su morfología y su ocupación del suelo.

El frente marítimo de Xàbia es harto extenso, y por ello se ha procedido a delimitar la zona de estudio como se ha comentado en apartados previos. La franja litoral urbana escogida comprende alrededor de 3 kilómetros en línea recta de unos 500 metros de ancho aproximadamente desde la línea de costa hasta la avenida del Pla. Comienza en el área portuaria del municipio emplazado justo bajo el cabo de San Antonio. A continuación, se hallaría el barrio marinero de Aduanas del Mar que se extiende hasta la desembocadura del río Gorgos. Después de este punto se inicia la zona llamada *Primer Muntanyar* y se prolonga prácticamente hasta el final de la banda a estudiar, culminando en la *Punta de l'Arenal*.



Ilustración 40: Tramo de la franja a analizar. Fuente: Terrasit (2018).

Para abarcar de una manera estructurada el siguiente análisis, se decanta por dividir la franja en cuatro subzonas: el recinto portuario, Aduanas del Mar, *Primer Muntanyar* y *Punta de l'Arenal*. Asimismo, en primer lugar se define la subzona. A continuación se describe el espacio urbano. Después la morfología urbana del lugar para finalmente explicar la ocupación del suelo.



Ilustración 41: Subzonas.

- Recinto portuario

El área portuaria conserva un uso mixto, disponiendo la zona recreativa (puerto deportivo) en la parte norte y este con el Club náutico, y el espacio para las embarcaciones pesqueras en la sur y oeste de la ensenada. Posee dos escolleras diferenciadas por el color de los faros que se encuentran en ellas para advertir a las embarcaciones de su posición.

Por lo que respecta al espacio urbano formal, el puerto cuenta con dos lugares que acogen la función de plaza. Uno es frente al edificio de la lonja y también en su interior ya que durante la subasta de las capturas este permanece abierto al público y da pie a que se produzcan relaciones sociales. El otro cerca del club náutico, de donde parten las rutas de senderistas hacia el Cabo de San Antonio. En cuanto a las calles está la del Puerto de Jávea, que pertenece al sistema general del viario soportando una cantidad importante de tráfico, sobre todo en época estival; y la calle Caleta, que da acceso a los vecinos de las viviendas unifamiliares que allí se encuentran. El espacio urbano natural, al ser un espacio abierto y verde que vuelca al mar disfruta de una gran belleza natural y paisajística. Entre ellos están el parque natural del Montgó sobre él y los miradores de la calle Caleta.

La morfología urbana puede dividirse siguiendo la terminología de Spreiregen: entramado urbano, granulado y textura. El entramado urbano se refiere al tipo de manzanas. En el puerto solamente se aprecia un tipo de manzana irregular cuya forma responde a la orografía abrupta del medio y al uso adscrito. Compuesta por una parte de viviendas aisladas en parcelas generosas y por otra, equipamientos como la lonja, la cofradía de pescadores o el club náutico, obteniendo un granulado en la zona poco denso. Y la textura es casi uniforme ya que, exceptuando el C.N Jávea y el lonja que son edificaciones gruesas, el resto son finas y tienen el mismo uso residencial. Las alturas de los edificios en plantas está comprendida entre una y tres, siendo dos la más común, dando lugar así a una homogeneidad.

La ocupación del suelo es eminentemente industrial por la presencia del puerto en la zona, después estaría el residencial con 14 viviendas unifamiliares, y por tanto una densidad de habitantes baja con respecto al área total; y finalmente el hostelero compuesto por 3 restaurantes. Entre las viviendas aisladas esta Villa Consuelo, una construcción de principios del siglo XX, entre 1920 y 1930. Fue el primer chalé de turistas que querían tener un lugar fijo de vacaciones. Por ello esta, el Plan General recoge su protección individual general (P.I.G.) y la cataloga como patrimonio arquitectónico (PA-15).



Ilustración 42: Vista puerto deportivo de Xàbia.



Ilustración 43: Villa Consuelo.



Ilustración 44: Análisis recinto portuario. Fuente: Terrasit (2018).

- o Aduanas del Mar

La zona de Aduanas del Mar comprende desde el inicio de Playa de la Grava hasta la desembocadura del río Gorgos. En ella se distinguen varias áreas: el casco histórico compuesto por edificaciones de dos y tres alturas y situado en el entorno de la Iglesia y a lo largo del paseo Marina Española; el ensanche creado para dar cabida al aumento poblacional.

En cuanto al espacio urbano formal, esta subzona cuenta con la plaza del Almirante Bastarache, recientemente renombrada como del presidente Adolfo Suárez, en la cual se encuentran múltiples servicios y con el paseo marítimo que discurre paralelamente a la línea de costa hasta el puente, como lugar de esparcimiento. El primer tramo hasta la Avenida Jaume I pertenece al sistema general y depende de Costas al estar en dominio público marítimo-terrestre con zonas de socialización. Hay red viaria integrada en el sistema general formado por las calle Cristo del Mar y la avenida de Lepanto que sirven de enlace con el casco antiguo y el Arenal. A su vez, la red interna que conformada por un sinfín de calles de cortas pero con ancho suficiente para el tráfico rodado. Destacan, la avenida Jaume I, un bulevar amplio con zona verde, que termina en el paseo marítimo y que corresponde con el antiguo trazado del cauce del río Gorgos en su parte final; y su paralela la calle Andrés Lambert, parcialmente peatonal en la parte que esta en contacto con la plaza Adolfo Suárez. El espacio abierto se tienen los siguientes: la playa de la Grava, el paseo de Marina Española, el parque de la calle Pedro IV y la zona central de la avenida Jaume I.

En este área hay varias tipologías de manzanas. La zona del ensanche se caracteriza por manzanas cerradas con formas cuadrangulares y poligonales, achaflanadas en parte y compuesta por bloques plurifamiliares y equipamientos privados como el cine. El casco histórico del barrio marítimo también está formado por manzanas cerradas pero en este rectangulares, exceptuando la de la Iglesia *Nostra Senyora del Loreto* que es poligonal y formada por viviendas unifamiliares adosadas. Por último se encuentran varias manzanas abiertas que toleran espacios libres en su interior como aparcamientos o jardines. La textura es gruesa salvo la zona de dominio público. Las alturas en el ensanche son uniformes en la parte meridional con 5 plantas mientras que en la septentrional es de 3 para guardar relación con las del casco histórico que también son tres. Destaca en el perfil del barrio la torre de 10 alturas junto a la zona portuaria.

La ocupación del suelo en este caso es manifiestamente residencial con una alta densidad de habitantes. La siguiente sería el uso comercial localizado en las plantas bajas de los bloques de vivienda, y en último lugar la hotelera con 4 construcciones. Finalmente, esta subzona tiene la *Casa dels Cruanyes* catalogada P.I.G. (PA-16), la Duana (BY-12) y Duanes (BY-35) donde se han hallado restos arqueológicos romanos.



Ilustración 45: Vista paseo Marina Española.



Ilustración 46: Vista de la Playa de la Grava.



Ilustración 47: Análisis Aduanas del Mar. Fuente: Terrasit (2018)

◦ *Primer Muntanyar*

La banda del *Primer Muntanyar* abarca desde la desembocadura del río Gorgos hasta la calle Florencia, aunque técnicamente sería su final sería antes del Parador Nacional. Está distribuida en dos franjas cuasi paralelas entre la línea de costa y la avenida del Pla que sigue su trazado original primario.

El espacio urbano formal, destaca la no presencia de plazas en ninguno de sus tramos. Así pues, es el bulevar de la Vía Augusta el que realiza una función similar al extenderse a lo largo de toda la subzona. Esta contiene en su zona central una zona verde arbolada cercada mediante setos a modo de parque lineal. A su alrededor dispone de equipamientos de diversa índole tanto educativo el instituto IES Núm. 1, como de deportivo como el campo de les *Mesquides*, pasando por zonas comerciales como varios supermercado y varios comercios. La red viaria esta compuesta por dos viales adscritos al sistema general, que son la avenida del Mediterráneo que discurre por la línea que delimita el dominio público marítimo-terrestre y la avenida del Pla que delimita con la zona agraria, flanqueando los bordes laterales de la franja. Estas dos se soportan un tráfico importante durante el periodo estival al unir el Arenal con Aduanas y el casco antiguo respectivamente. La red viaria interna está formada por unos ramales que nacen de la Vía Augusta y se ramifican para dar servicio a los conjuntos residenciales. Recalcar la calle Génova, equidistante a la avenida del Mediterráneo, como vía de servicio interior. También las calles Bolonia, Venecia, Vicenza y Florencia que cruzan perpendicularmente de este a oeste toda la banda facilitando los accesos a la zona central. El espacio natural comprende el lugar donde se encuentran la franja costera, compuesta en primer lugar playas de cantos rodados aportados por el río; y en segundo lugar por tosca, con formaciones artificiales provenientes del uso anterior como cantera para la extracción de la piedra, y que en la actualidad se encuentra amenazado por su uso como “aparcamiento”.

La tipología de manzana predominante esa la abierta, aunque se encuentre vallada para el uso exclusivo de los residentes. Conformada mediante formas poligonales y con los bordes redondeados, en su interior se pueden encontrar distintos arquetipos de edificaciones: en la fachada marítima destaca en el perfil la torre de 8 alturas previa a las limitaciones en altura; viviendas unifamiliares aisladas caracterizadas por las “*naias*”, una especie de porche singular de la zona cercadas con arcos de tosca como “*El Campet*”, residencia de la familia Sorolla. La mayoría están atribuidas a vecinos de localidades próximas como Gata de Gorgos o Benissa que en un primer momento decidieron asentarse en esta zona de la costa javiense y que representan el contorno primigenio del litoral en sus inicios; y edificación abierta extensiva constituida por urbanizaciones residenciales construidas a partir de los 90, que disponen de espacios libres en su interior para el disfrute del habitante y que durante los últimos 15 años han sustituido a la unifamiliares que se encontraban en mal estado y desprotegidas por el PGOU, para sacar rendimiento económico del suelo y desconfigurando la silueta de la fachada marítima.

En cuanto a la ocupación del suelo, una vez más, el porcentaje del residencial es mayoritario formado por apartamentos de alta calidad que reflejan el turismo residencial de alto poder adquisitivo imperante y que durante el invierno permanecen cerrados. El segundo sería el comercial casi inexistente comparado con el total y distribuido en la zona costera de la franja con restaurantes que vuelcan o incluso están en la playa y los cuales provocan la necesidad del uso del automóvil llegando a aparcar en la propia playa. Esto denota una falta de mezcla de los usos.



Ilustración 48: Casa "El Campet".



Ilustración 49: Futura promoción de viviendas.



Ilustración 50: Coches aparcados en Dominio Público Marítimo Terrestre.



Ilustración 51: Análisis *Primer Muntanyar*. Fuente: Terrasit (2018).

- Punta de l'Arenal

Este último trozo de litoral realmente es la continuación del *Primer Muntanyar* que culmina en la *Punta de l'Arenal* pero se escoge diferenciarlo por la presencia de restos arqueológicos y porque se encuentra delimitado por el canal de la Fontana.

Por lo que respecta al espacio urbano formal, la "Punta" no dispone de ninguna plaza como tal, pero la zona costera es la desempeña esa función de reunión y esparcimiento al disponer de una planicie continua en la que durante el verano se ubican chiringuitos. No hay ningún límite estipulado siendo este todo el área marítima. En cuanto al callejero, como se ha dicho previamente la avenida del Mediterráneo, que pertenece al sistema general del viario, continua por el litoral hasta llegar al Arenal. Las calles Canal Norte, Pisa y Génova permiten acceder a los vecinos a sus viviendas y a la vía Augusta. Además puntualizar que la calle Génova no desemboca en la avenida del Mediterráneo en la actualidad como esta previsto así que, en estos momentos solo está la posibilidad de continuar caminando. El espacio urbano natural, está compuesto primeramente por el área que da al mar, que goza de una gran encanto natural y paisajístico con vistas a toda la bahía que conforman los cabos de San Antonio y Prim. Asimismo, en la parte trasera hay un gran solar de titularidad pública que funciona como zona verde aunque el PGOU lo clasifique para equipamiento administrativo y sociocultural.

En este fragmento del frente se caracteriza por tener una tipología de manzanas irregular. Esto es debido en primer lugar por la orografía del lugar que es más elevada que el resto y en segundo lugar por el parcelario y las construcciones que ya se hallaban ahí antes del planteamiento. Por lo que respecta a las tipologías de las edificaciones se diferencian dos: viviendas unifamiliares con una parcela generosa en la fachada marítima al igual que la subzona *Primer Muntanyar* y después edificación abierta estructurada en urbanizaciones privadas que disponen de zona verde con piscina y área de aparcamiento. Las alturas de las viviendas unifamiliares es de 2 plantas con alguna buhardilla mientras que ellas urbanizaciones son de 4 ya que siguen el límite impuesto por parte de la ordenanzas urbanísticas municipales.

La ocupación del suelo vuelve a destacar el residencial, pero en este caso la presencia del Parador Nacional, el hotel Sol y Mar en el frente costero y del canal de la Fontana en la parte interior con su uso como puerto deportivo equilibran de mejor manera los usos aunque estén enfocados al turismo, ya sea residencial fijo u ocasional. En la subzona también se hayan dos restos arqueológicos catalogados en el PGOU: "*La necrópolis del Muntanyar*" (BY-9) y "*La Punta de l'Arenal*" (BY-10) con restos romanos.



Ilustración 52: Chiringuito.



Ilustración 53: Parador Nacional.



Ilustración 54: Canal de la Fontana.



Ilustración 55: Análisis Punta de l'Arenal. Fuente: Terrasit (2018)

5.6. POSIBLES ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

Del pasado análisis se concluye que la franja está sometida a una gran presión urbanística compuesta en su mayoría por edificaciones que responden a la demanda del turismo residencial que predomina en la zona. Además, la apuesta por este turismo hace indispensable el uso del automóvil ya que la mayoría de servicios se encuentran bordeando la zona, exceptuando la de Aduanas. Además la concentración de los visitantes en ciertos periodos provoca que el planteamiento urbanístico desarrollado no sea capaz de asimilar esta coacción. Todo ello, sumado con la presencia de zonas protegidas, hacen indispensable establecer una forma de proceder en el supuesto de que se quisiera actuar sobre la zona, otorgando unas estrategias generales de actuación en concordancia con los casos analizados anteriormente y las que propone la Generalitat Valenciana, y que podrían ser las siguientes:

- APACIGUAMIENTO DEL TRÁFICO rodado en la fachada marítima, concretamente en la avenida del Mediterráneo.
- SUPRIMIR LA POSIBILIDAD DE APARCAMIENTO sobre el dominio público marítimo-terrestre, reubicándolo en una zona menos sensible.
- ADECUACIÓN de las antiguas canteras de piedra tosca como miradores con sus respectivos itinerarios, para el disfrute del paisaje .
- FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE mediante el uso del transporte público con la colocación de las respectivas paradas y aumento de frecuencias.
- EVITAR la consolidación de nuevas edificaciones continuas y realizar un “esponjamiento” de los existentes.
- PROTEGER LAS EDIFICACIONES históricas y típicas de la franja mediante su inclusión en el catálogo de bienes protegidos, facilitando la permeabilidad de las brisas marinas hacia el interior de la franja.
- USO DE MATERIALES con menor impacto medioambiental como la madera, gravas, etc, evitando así la artificialización en el tratamiento del espacio libre litoral.

- INTEGRACIÓN los paseos marítimos en la senda litoral reduciendo los tramos duros.
- CREACIÓN de espacios públicos abiertos sin edificación para dar la posibilidad de relacionarse en el interior de la franja marítima urbana.
- REEQUILIBRAR la presión turística sobre la zona mediante la diversificación de los usos del suelo, reducción del uso residencial y promoción de espacios dotacionales.
- PROMOVER EL USO SOSTENIBLE de las playas evitando su masificación.
- TRATAMIENTO DE LOS LÍMITES de la franja con las nuevas ideas de parques litorales y agrarios modificando la relación tangencial actual entre las zonas limítrofes por transversales, dando lugar a una transición más armónica.
- GESTAR UNA INTERRELACIÓN entre el espacio público y privado mejorando las visuales y accesos, y atrayendo al residente al espacio público.
- IMPULSAR EL USO de transporte no motorizado como las bicicletas mediante la creación de una red ciclista adecuada.
- DISEÑO DE LA RED VIARIA conforme a las necesidades reales y que reduzca las velocidades máximas.
- ESTABLECIMIENTO DE ZONAS VERDES para la interconexión de ellas y así evitar la fragmentación y pérdida de la continuidad.
- DENSIFICACIÓN DE LA FRANJA siempre y cuando esta no repercuta directamente sobre los habitantes habituales durante el año.

6. CONCLUSIONES

El desarrollo del territorio en el frente marítimo es una cuestión sensible debido a la confluencia de factores trascendentales, como el medioambiental o el económico, una franja estrecha que abarca pocos kilómetros de ancho de la costa, pero que se prolonga a lo de una parte sustancial del litoral. La manera de conformarlo escogida hasta la actualidad ha eludido ciertos de estos, atendiendo únicamente al beneficio económico obtenido a través del sector inmobiliario que origina el turismo y menoscabando los recursos del territorio.

Pero el modelo ha comenzado a replantearse rigurosamente, y es que la toma de conciencia por parte de la sociedad y de las autoridades competentes se está llevando acabo. Esta nueva concepción del desarrollo viene gestándose desde las primeras conferencias internacionales, a finales de los 80, que abogaban por un crecimiento sostenible, quedando patente que el proceso es lento pero continuo. Además, la evidencia científica de que el cambio climático es real, ha acentuado este sentimiento. Así se obtiene como resultado las nuevas propuestas de intervención que se han comentado en la presente investigación, en zonas de especial delicadeza, que tienen en cuenta factores como la mejora en la percepción del paisaje, la renaturalización del área, la densificación urbana, la intensificación de usos ya existentes, la protección del territorio, etc.

Por tanto, en primer lugar ha quedado patente que apremia la obligación de establecer mecanismos y estrategias de actuación, que sean asimilados por la legislación vigente y no queden meramente en una recopilación de recomendaciones o pautas a seguir. Con ello se conseguiría que las nuevas intervenciones tuvieran una sensibilización importante hacia el lugar en el que se produzca. Y en segundo lugar, queda justificado la concreción en tres factores de crecimiento demográfico en el sector costero, y por ello, existe la necesidad de dar cabida a las personas que cada vez en mayor medida deciden residir permanente en la franja costera por las oportunidades laborales que genera el turismo y los mejores equipamientos, asumiendo que la tendencia al alza es continua, y sin que el desarrollo urbanístico intrínseco en este proceso afecte negativamente.

En definitiva, las estrategias en el desarrollo del territorio son el germen del cual brotan los espacios urbanos actuales de calidad y cuando éstos están en consonancia con las sensibilidades vigentes de desarrollo sostenible urbanístico, la protección del paisaje, movilidad sostenible, etc, se obtiene un resultado satisfactorio. El caso de Xàbia es uno más de entre tantos en los que la planificación urbana no ha sido la deseada, incluso desmesurada, pero este no debe ser un impedimento para corregir los desaciertos del pasado y catalizarlos para cosechar como fruto un diseño apropiado.

7. BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- Jackson, J.B. (1984) *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale University Press: New Haven.
- Jackson, J.B. (2011) *Las carreteras forman parte del paisaje*, Gustavo Gili: Barcelona.
- MVRDV (2000) *Costa ibérica: [hacia la ciudad del ocio]*, Actar: Barcelona.
- Piñón, J.L., Pecourt, J., Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (1997) *La Valencia marítima del 2000: estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera*, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia: Valencia.
- Tarroja, A., Mata, R., Barcelona Diputació Xarxa de Municipis (2006) *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*, Diputació de Barcelona: Barcelona.
- López de Lucio, R., Universitat de València (1993) *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Universitat de València: Valencia.
- Mazón Martínez, T. M., Aledo Tur, A., Universitat d'Alacant (2005) *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*.

TEXTOS | ARTICULOS | REVISTAS

- Aldo Rossi. *Autobiografía científica*. Barcelona, GG, 1992. (1 de agosto de 2019)
- BERNARDINO Romano, Zullo (2014) *The Urban Transformation of Italy's Adriatic Coastal Strip: Fifty Years of Unsustainability*, Land Use Policy, Elsevier Ltd. [10 de agosto de 2019]
- Turismo residencial de noreuropeos en la Costa Blanca: su manifestación territorial y estudio de casos representativos <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-547.pdf> [13 de agosto de 2019]
- ANTONIO, A.T., GUADALUPE, O.N. and HUGO GARCÍA ANDREU, 2008. *Analysis of the residential tourist system structure in the Costa Blanca area*. *Investigaciones Geográficas*, (46), pp. 89-106.
- Asensio-Montesinos, F., Anfuso, G. & Corbí, H. *J Coast Conserv* (2019) 23: 185. <https://doi.org/10.1007/s11852-018-0651-8>
- Formato Harvard Martínez Mauri, Mònica y (2015), "Una mirada sobre la Turistificación de la Antropología del Desarrollo en el Estado Español." *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 13, núm.2. [14 de Agosto de 2019].

IMÁGENES

- Ilustración 1: Portada libro MVRDV - <https://www.mvrdv.com/shop/928/costa-iberica-upbeat-to-the-leisure-city>
- Ilustración 2: Portada libro J.B. Jackson <https://tclf.org/pioneer/john-brinckerhoff-jackson>
- Ilustración 3: Portada libro J.B. Jackson <https://ggili.com/las-carreteras-forman-parte-del-paisaje-libro.html>
- Ilustración 4: Artículos periodísticos relacionados con el tema en los últimos años de los diarios digitales xabiaaldia.com, jávea.com o lamarinaplaza.com
- Ilustración 5: Tabla de la estructura de la producción en la economía española. Fuente: INE
- Ilustración 6: Tabla de la estructura del empleo en la economía española. Fuente: INE
- Ilustración 7: Trabajadores hacia Bélgica desde Madrid (1957). Fuente: Manuel Iglesias/EFE
- Ilustración 8: Plano del plan director de la Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.
- Ilustración 9: Corredor verde Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.
- Ilustración 10: Transporte público Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.
- Ilustración 11: Vista aérea Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.
- Ilustración 12: Fachada marítima Playa de Palma (2008). Fuente: WEST 8.
- Ilustración 13: Propuesta del tramo Paseo Juan Aparicio (1996). Fuente: COACV.
- Ilustración 14: Paseo Juan Aparicio (1999). Fuente: COACV.
- Ilustración 15: Vista aérea Paseo Juan Aparicio (1999). Fuente: COACV.
- Ilustración 16: Detalles proyecto Paseo Juan Aparicio (1996). Fuente: COACV.
- Ilustración 17: Skyline Playa de Levante. Fuente: VisitBenidorm.
- Ilustración 18: Evolución de la densidad a través de la población. Fuente: Costa Ibérica (2000).
- Ilustración 19: Evolución de la densidad a través de la población. Fuente: Costa Ibérica (2000).
- Ilustración 20: Plataformas en la costa. Fuente: Costa Ibérica (2000).
- Ilustración 21: Playas interiores. Fuente: Costa Ibérica (2000).
- Ilustración 22: Recreaciones de "MÁS ALLÁ DE SÃO PAULO". Fuente: Costa Ibérica (2000).
- Ilustración 23: Propuestas de los nuevos recorridos. Fuente: Izaskun Chinchilla Architects (2008).
- Ilustración 24: Vista conceptual del MICMAH. Fuente: Izaskun Chinchilla Architects (2008).
- Ilustración 25: Ortofoto del término municipal. Fuente: Terrasit (2018).

- Ilustración 26: Huella del casco antiguo. Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 27: Vista aérea del barrio a principios de 1950. Fuente: Xàbia Mervellosa.
- Ilustración 28: Postal del barrio a durante el 1970. Fuente: Marcos Buigues.
- Ilustración 29: Huella actual de Aduanas del Mar. Fuente: ICV.
- Ilustración 30: Fotografía del Arenal a principios de 1950. Fuente: M.I. Ajuntament de Xàbia.
- Ilustración 31: Vista aérea a principios de 1960. Fuente: Mayro Rueda.
- Ilustración 32: Vista aérea de 1977. Fuente: Mayro Rueda.
- Ilustración 33: Huella actual de Aduanas del Mar. Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 34: Red viaria principal. Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 35: Red de equipamientos. Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 36: Hombre pescando. Fuente: Documental "Pescaodres de Xàbia"(1959) .
- Ilustración 37: Labradores apilando cañizos con la uva en proceso de secado y un riurau de fondo. Fuente: Mvsev Soler Blasco.
- Ilustración 38: Huerto de naranjos (2018). Elaboración propia.
- Ilustración 39: Tasa riesgo de pobreza (2017). Fuente: Institut Valencià d'Estadística
- Ilustración 40: Tramo de la franja a analizar. Elaboración propia. Plano base: Terrasit (2018).
- Ilustración 41: Subzonas. Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 42: Vista puerto deportivo de Xàbia. Elaboración propia.
- Ilustración 43: Villa Consuelo. Elaboración propia.
- Ilustración 44: Análisis recinto portuario. Fuente: Terrasit (2018). Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 45: Vista paseo Marina Española. Elaboración propia.
- Ilustración 46: Vista de la Playa de la Grava. Elaboración propia.
- Ilustración 47: Análisis Aduanas del Mar. Fuente: Terrasit (2018). Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 48: Casa "El Campet". Elaboración propia.
- Ilustración 49: Futura promoción de viviendas. Elaboración propia.
- Ilustración 50: Coches aparcados en Dominio Público Marítimo Terrestre. Elaboración propia.
- Ilustración 51: Análisis Primer Muntanyar. Fuente: Terrasit (2018). Elaboración propia. Plano base: ICV.
- Ilustración 52: Chiringuito. Elaboración propia.
- Ilustración 53: Parador Nacional. Elaboración propia.
- Ilustración 54: Canal de la Fontana. Elaboración propia.
- Ilustración 55: Análisis Punta de l'Arenal. Fuente: Terrasit (2018). Elaboración propia. Plano base: ICV.

ENLACES

- Autarquía y política exterior en el primer franquismo - Dialnet <https://dialnet.unirioja.es › descarga › articulo> [7 de Agosto de 2019].
- <https://economy.blogs.ie.edu/archives/2017/03/estructura-de-la-economia-espanola-por-sectores-economicos-y-empleo-2016/> [8 de Agosto de 2019].
- <https://www.europapress.es/turismo/nacional/noticia-espana-bate-record-2018-826-millones-turistas-extranjeros-09-31-mas-gasto-20190116130415.html> [8 de Agosto de 2019].
- <https://www.somosnombres.org/migraciones-fotograf%C3%ADa-y-m%C3%BAsica/nuestra-propia-historia/manuel-iglesias/> [9 de Agosto de 2019].
- https://www.camaravalencia.com/es-ES/informacion/economica/estadisticas_economicas/Documents/La_economia_de_la_CV_2011.pdf [9 de Agosto de 2019].
- https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254735572981 [7 de Agosto de 2019].
- http://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/anuario/oferta_turistica/oferta_turistica_municipal_comarcal.html [7 de Agosto de 2019].
- http://www.turisme.gva.es/turisme/es/files/pdf/estadistiquesdeturisme/anuarios/OTMC_2017c.pdf [7 de Agosto de 2019].
- <http://lahistoriayotroscuentos.es/el-franquismo-ii-anos-60-y-70/> [7 de Agosto de 2019].
- <http://www.argos.gva.es> [11 de Septiembre de 2019].
- http://www.west8.com/projects/playa_de_palma/ [29 de Agosto de 2019].
- https://www.via-arquitectura.net/02_prem/02p-058.htm [29 de Agosto de 2019].
- <https://www.visitbenidorm.es/ver/148/playa-levante-benidorm.html> [30 de Agosto de 2019].
- <http://izaskunchinchilla.es/sanlucar-de-barrameda/> [29 de Agosto de 2019].
- <http://www.castillodesantiago.com/el-castillo/la-arquitectura/> [29 de Agosto de 2019].
- <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=8357> [1 de Septiembre de 2019].
- <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur06/06gomezp/06gomezp.htm> [13 de Septiembre de 2019].
- <http://observatorimarinaalta.org/demografia-y-condiciones-de-vida-en-la-marina-alta/#1554892938065-e842e091-758a> [11 de Septiembre de 2019].
- <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/FIELD/Havana/pdf/Cap3.pdf> [16 de Septiembre de 2019].
- http://www.pegv.gva.es/es/noticias/-/asset_publisher/CWK0IEKbs79H/content/indicadores-de-pobreza-y-condiciones-de-vida-a-nivel-subregional-2017 [19 de Septiembre de 2019].
- <http://politicaterritorial.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496> [21 de Septiembre de 2019].
- <http://documentacion.diputacionalicante.es/index3.asp> [24 de Septiembre de 2019].

