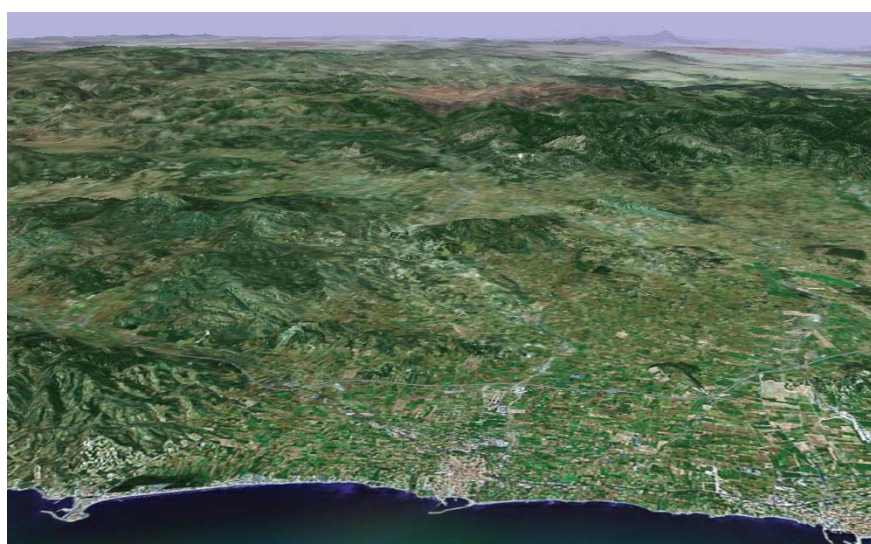
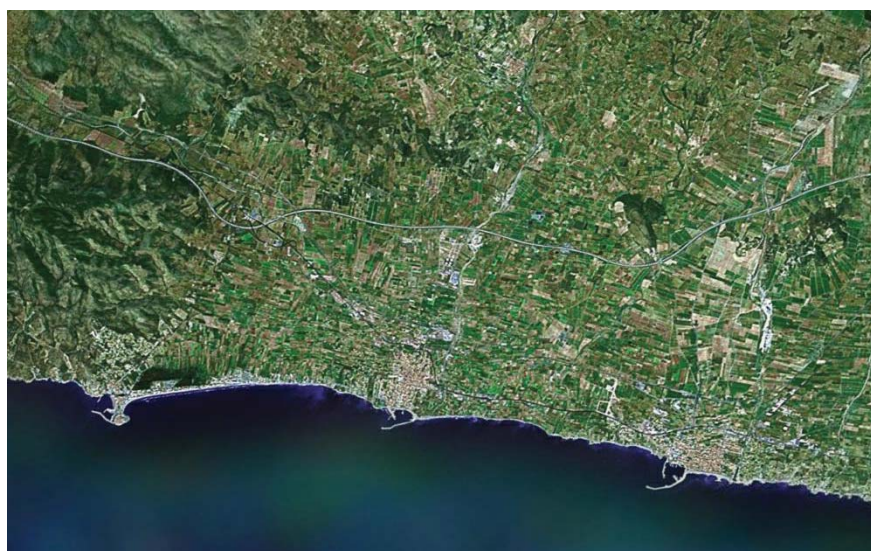
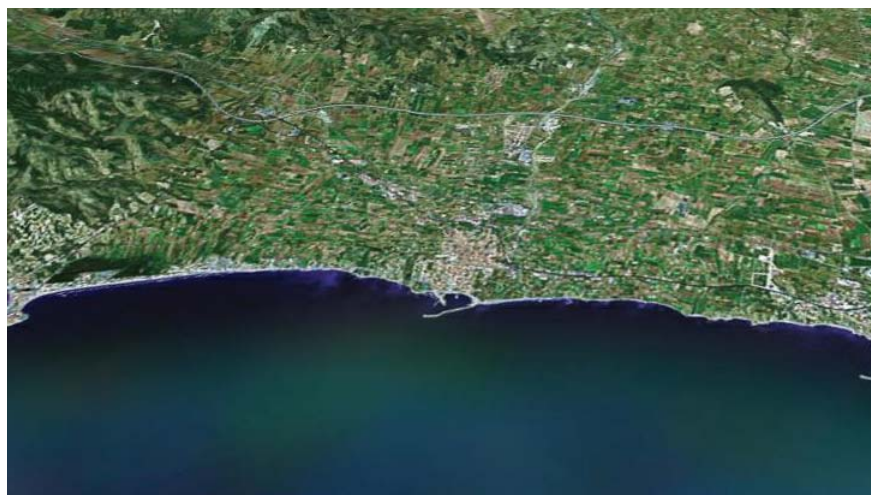


3. LA SITUACIÓN DE PARTIDA.

- 3.1. CONDICIONES GEOGRÁFICAS.: BENICARLÓ EN SU CONTEXTO TERRITORIAL.
- 3.2. CONDICIONES INSTITUCIONALES. SÍNTESIS DE LOS ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO GENERAL.



Vistas aéreas de Benicarló y su entorno.

3.1. CONDICIONES GEOGRÁFICAS.: BENICARLÓ EN SU CONTEXTO TERRITORIAL.

Compartiendo los rasgos básicos del litoral norte valenciano, esto es, lugar poco poblado, de paso, de transición cardinal y de frontera con Cataluña, Benicarló se singulariza por su posición comarcal céntrica y por ser cabecera comercial subcomarcal. En la actualidad, este municipio costero del Baix Maestrat, funcionalmente muy equilibrado entre agricultura, industria y servicios, especialmente comercio, presenta un gran dinamismo en su crecimiento socioeconómico.

Geografía física. Su término municipal, un cuadrilátero con perímetro romboidal, se caracteriza por su extensión reducida (48,3 Km²) adentrándose poco hacia el interior. El municipio arrastra históricamente (1848, 1896, 1926...) la controversia de sus límites con Peñíscola reivindicándose 1.920 hectáreas de éste último en su lado norte (CONSTANTE, 2002). Está situado entre los términos municipales vecinos de Vinaròs (N), Peñíscola (S) y Càlig (W). El mar Mediterráneo lo limita al E. con un frente litoral corto (5,8 Km), el menor de toda la comarca. La disposición de su superficie es muy uniforme caracterizándose por un ser un llano cuaternario que tímidamente asciende desde el mar hacia el W, a modo de piedemonte, y donde se encuentran las principales elevaciones, especialmente al SW: *tossal dels Navarros* (204 m) y *la Tossa* (169 m). En el entorno de este último, con interesantes pinares, aparecen restos de un poblado ibérico y de antiguas fundiciones. Se deberían considerar en mayor medida el tratamiento integral de los poblados íberos de Benicarló (inversión, accesibilidad, puesta en valor). En efecto, al NW aparece *El Puig de la Nau* (162 m), en parte de propiedad privada, en cuya cima encontramos las ruinas de uno de los poblados ibéricos más importantes del litoral valenciano y una ermita inconclusa dedicada a los *Sants de la Pedra*. Desde el Puig y hacia el NW, buscando el barranc de l'Aiguaoliva, se encuentra una interesante zona de hayas. El Puig y la *Basseta del Bovalar* son los únicos parajes declarados como SNUP en el planeamiento vigente.

- **Hidrología.** Por el extenso glacis sin apenas pendiente que es el término municipal, circulan hasta desembocar en el mar tres barrancos: al N, límite administrativo con Vinaròs, el *barranc de l'Aiguaoliva*, por el centro, la rambla de Cervera o el *Riu Sec*, límite norte del casco urbano, al S *El Barranquet* o *barranc de Polpís*, cerca del camí de la Ratlla de Peñíscola. Frente a la desembocadura del *Riu Sec*, sumergido, se encuentra un yacimiento arqueológico exponente de antiguas culturas

mediterráneas que tomaban los cauces como corredores por los que adentrarse tierras adentro. Por su parte, el *Barranquet*, mantiene una pequeña zona húmeda en su tramo final, lugar inundable en periodos de fuertes lluvias, y donde recientemente el ayuntamiento ha creado, entre el camí de Peñíscola y el de València, una explanada y un campo de petanca. También cerca de la desembocadura, mar adentro, se encuentra un "ulla" y un poco al N, a unos 200 m semisumergidas, las *Pedres de la Força*, unas rocas testigo de líneas de costa pretéritas; la misma naturaleza tienen *Les Pedres de la Barbada*, frente al *Riu Sec*.

Por otra parte, al SW se encuentra la *Basseta del Bovalar*, una pequeña laguna natural, hoy alimentada artificialmente cuando es necesario, que recoge las aguas del piedemonte inmediato, el más alto del término. En el entorno de esta, como es el *corral del Petiquillo*, aparece una pequeña urbanización espontánea.

La inexistencia de aguas superficiales permanentes se compensa con una gran cantidad de pozos privados que son lo que alimentan el regadío. La práctica totalidad de ellos arrastra problemas de salinización en sus aguas.

Al descenso general y observable de sentido W-E se asocia otro, menos perceptible, de N a S. Estas dos líneas de pendiente, se ponen de manifiesto en episodios de lluvias intensas que inundan la parte baja del *Barranquet* y el entorno de la ermita de *Sant Gregori*, en ambos casos facilitadas, además de por su cota baja, por el efecto barrera del trazado de vías de comunicación camineras y ferroviarias y por la ocupación de sus riberas de inundación por urbanizaciones.

- **La costa** presenta dos partes diferenciadas. Desde la desembocadura del *Riu Sec* hacia el N el perfil de la costa va ascendiendo hasta formar pequeños acantilados menores de cinco metros; son *les timbes*. La costa así es un tanto recortada, inestable y sobre todo regresiva debido al oleaje, a los temporales y a la propia acción antrópica. Entre los tres han desencadenado procesos y plataformas de abrasión que prácticamente han hecho desaparecer el camí del *Pebret* que circulaba por la misma ribera del mar como un verdadero camino de ronda litoral. Frente a esta regresión marina, los propietarios con viviendas, secundarias o principales, vecinas del mar han depositado grandes piedras a modo de muro de contención. En ese contexto, de norte a sur, las playas (*de la Mar Xica*, *del Fondalet*, *de la Roca Plana*), se resuelven en plataformas de piedras, cantos y gravas, y con poca presencia

de arena. Hacia el sur del Riu Sec, la línea de costa es más estable, menos escarpada y más regular y baja debido sobre todo a las actuaciones de transformación que supusieron la construcción del puerto y la llegada de la ciudad al mar. No obstante, si prescindimos de la arenosa y artificial playa urbana del Morrongo, el resto de playas hacia el mediodía hasta llegar a Peñíscola (*del Gurugú, de la Caracola*) presentan todavía pequeños perfiles de cierta altura o plataformas bajas de cantos y gravas, pero poca arena. En general, la costa, al no ser estructuralmente baja ni arenosa, no responde en principio a la geomorfología propicia para el desarrollo del residencialismo turístico apoyado en el "sol y playa", de presencia puntual, y por tanto ha sido campo de acción preferente para la expansión urbana y una potente agricultura de huerta y regadío.

Geografía humana. Durante muchos siglos la población vivió recluida dentro de sus murallas. Entre el siglo XVI y principios del siglo XVIII se mantuvo en cifras próximas a los 1200 habitantes, iniciando después un fuerte crecimiento propiciado por la expansión agrocomercial que la hizo llegar a 4072 almas en 1787 y a 6045 en 1845. En 1907, se llega a 7197 habitantes que fueron 10627 en 1960. En las décadas siguientes, el proceso de industrialización y su consolidación como ciudad comercial subcomarcal, todo ello impulsado por una primera etapa de migraciones del interior comarcal y castellano/aragonesas/andaluzas, ha hecho duplicar su censo: 18660 en 1991 y 22.063 en 2003. En lo que llevamos de siglo XXI ha experimentado un destacado crecimiento cercano al 11%, el más importante de las ciudades provinciales de más de 20.000 habitantes, excluida la capital. En estos años una segunda oleada migratoria ligada a extranjeros magrebíes, fundamenta el alza de población. Benicarló fue pionera, a principios de 1990, en la llegada de extranjeros africanos al País Valenciano litoral para trabajar en la agricultura (GOZALVEZ,V. ,OBIOL,E.,1993 y 1995).

- El **proceso de urbanización** de Benicarló sigue, en líneas generales, el modelo general de los municipios costeros valencianos caracterizado por asentamientos desdoblados interior/costa, representantes respectivos del núcleo tradicional/pesquero, después residencial-turístico. El impulso partió del núcleo medieval, situado a unos 900 metros al W del frente de mar, creciendo después en forma radial por los primeros arrabales siguiendo los principales caminos (*Sant Mateu, Ulldecona, Vinaròs, de la Mar, Peñíscola y Alcalá de Xivert*). El 1915 el armazón de estructura urbana en forma de "9" ya se apoya en el mar. En su expansión urbana hasta la actualidad, los caminos han seguido marcando el avance urbano y

posteriormente la densificación de sus interfases. Hoy la ciudad está delimitada por el trazado de la CN-340 (N y W), el puerto y la ribera del mar (E) y la Av. de les Corts Valencianes (S), formando dichos ejes el perímetro en forma de rectángulo que ya diseñó el Plan General de 1986.

Si en sus orígenes Benicarló era un pequeño núcleo no costero que concentraba población y poblamiento tierra adentro, en la actualidad el resultado es una ciudad marítima a todos los efectos. Básicamente por tres impulsos urbanos: uno, por la proliferación en diseminado de segundas residencias siguiendo toda la costa, proceso lento pero imparable desde 1970; dos, por la conversión por parte de Peñíscola de la antigua carretera costera CS-501 en un paseo marítimo que obligó a Benicarló a continuarlo en los años 1990, aquí bajo la fórmula de una avenida/boulevard (Av. Papa Luna); tres, por la remodelación del puerto marítimo y la renovación de la fachada urbana (2003) que todavía continua.

Este encuentro de Benicarló con el mar muestra un claro basculamiento sureste (SE). El encanto turístico-residencial de Peñíscola es tan dominante que hoy, sin solución de continuidad, forman una conurbación a caballo de dos municipios condenados a entenderse. Conurbación con tres partes y funcionalidades un tanto diferenciadas: al sur el pequeño núcleo histórico-artístico del tómbolo de Peñíscola, el gran escenario turístico; en la mitad el estrecho y largo corredor dirigido por el paseo marítimo y limitado por la marjal y las playas baja de arena, convertido en el eje de implantación residencial-turístico masivo; al norte la ciudad de Benicarló que provee de bienes y servicios comerciales a esta gran ciudad dual.

El proceso de urbanización residencial-turístico surgió desde los cascos urbanos, continuó, bifurcándose, por la costa, a partir de torres de apartamentos, y por el interior, siguiendo los caminos rurales, a partir de casas/chalets unifamiliares, en algunas ocasiones sobre la base de casas de campo. Hoy el proceso, de hecho, ha tendido a unir los dos núcleos ciudadanos de Peñíscola y Benicarló, subordinando ya un paisaje agrario, de huerta o citrícola, que hasta hace poco todavía era el gran resorte de las actividades socioeconómicas, y priorizando un frente de mar eje director de la conurbación. El resultado hoy es así una estructura urbana totalmente continua ceñida a la línea de costa, bicéfala y con funciones complementarias (turismo/comercio), que debe apostar por estrategias de "ir haciendo ciudad", y que se caracteriza por su gran intensidad de

crecimiento sectorialmente equilibrado, con lazos funcionales crecientes y complejos, y con flujos que progresivamente van adquiriendo mayor componente N-S/S-N, es decir a lo largo de la costa.

- La **comunicación viaria** por carreteras es urgente mejorarla en la CN-340, un verdadero punto negro, y tal vez abaratarla en la autopista AP-7. En general, y después de que la nueva circunvalación del Baix Maestrat litoral sea una realidad, estará relativamente bien comunicada por carreteras con la capital provincial y con Vinaròs, de las que depende en parte de servicios comerciales y administrativos (hospital, juzgados), si bien Benicarló ha conseguido centralizar por su parte algunos servicios comarcales (parque bomberos, gran centro comercial y de ocio "Costa del Azahar"). No puede decirse lo mismo del ferrocarril que simplemente discurre, como la autopista, respectivamente por las cercanías de la ciudad y del polígono industrial. Tampoco la CV-135, la gran puerta del Maestrat que comunica con Sant Mateu, y por tanto una vía estratégica para Benicarló, está a la altura de las circunstancias. La futura circunvalación de la CN-340, pegada a la AP-7 a ser posible, la conversión de la actual CN-340 en una avenida urbana, la mejora de los accesos viarios al casco urbano y la potenciación de la CV-135 como vial de acceso Peñíscola-Sant Mateu, son temas a observar por el planificador.

En líneas generales, en Benicarló se superponen dinámicas de ampliación e intensificación del radio de la región urbana de Castellón, paralelas a la modernización de las comunicaciones, y el propio crecimiento estrictamente endógeno, derivado del auge de la economía industrial comercial y de la residencial-turística.

El Benicarló actual tiene su *origen y evolución urbana* en una alquería árabe que fue repoblada tras la conquista cristiana en 1236 pasando a depender del castillo de Peñíscola. Tuvo una modesta planificación que todavía puede observarse en su casco antiguo de forma cuadrada o ligeramente romboidal dividido en cuatro cuarteles a partir de dos ejes perpendiculares (*Carrer Major/Sant Joan*). La parcelación original, muy escuálida, parece que se hizo sobre la unidad de base del pati (4 x 12 m) debido a la escasa capacidad de la cerca amurallada. Una ronda algo más ancha que se llamaba la Volta al Mur marca perfectamente el recinto incluso en la actualidad (*Calle Ferreres Bretó-Sant Francesc, Carme, Olivella-Sant Jaume y Soriano*). Es probable, a juzgar por los caminos, que la muralla levantada por la Orden

de Montesa, señora de Benicarló desde 1317, tuviera cuatro puertas, o al menos dos (E y W). Junto al camino de Càlig-Sant Mateu, extramuros, fue construido a finales del siglo XVI el *Convent de Sant Francesc* en un lugar situado el final de la rambla de Càlig, convertida mediante canalización en *carrer dels Pedrissos* hoy *Ferreres Bretó*. El convento albergará un museo comarcal.

El crecimiento en arrabales camineros dio un núcleo en forma de estrella siendo el apéndice más destacado el *camí de la Mar* que conectaba la villa con un pequeño embarcadero protegido por un baluarte, y en cuyo tramo final fueron levantándose casas de marineros y almacenes comerciales-portuarios (todavía se conserva un buen ejemplo del siglo XVIII) ligados al importante tráfico vinatero y que conformarían el *Grau*. A finales del siglo XVIII el Camino Real siguió los caminos de Alcalá y Vinaròs relegando el de Uldecona por donde discurría el trazado medieval. En 1867 la llegada del ferrocarril hizo nacer una nueva arteria urbana, el *Passeig de l'Estació*, que fue atrayendo edificación tanto residencial como industrial. Los espacios libres intermedios entre caminos radiales han ido llenándose desde principios del siglo XX, especialmente al NE, N (sobre la nueva CN-340) y alrededores de los ejes de comunicación con el puerto y la playa. Hasta bien entrado el siglo XX el plano seguía dibujando una especie de candelabro, con los caminos por brazos, apoyado en el casco antiguo y con el pie que terminaba en el mar.

Fue a partir de 1950 cuando comenzó a rellenarse el amplio espacio que quedaba libre entre Benicarló y la línea de costa. Hasta entonces la ciudad vivía de espaldas al mar. Ello fue posible a partir de dos nuevos ejes de expansión paralelos al viejo camino de la Mar, como fueron el *Passeig Marítim*, en cuyo final se construyó a principios de los años 1960 el Parador Nacional de Turismo "Costa del Azahar", y la calle Méndez Núñez. El desvío de la CN-340 por una variante que bordea Benicarló por el NW significó en los años 1960 el inicio de una nueva zona de expansión urbana que hizo de contrapeso a la anterior. El actual centro de la ciudad se corresponde con el casco antiguo y su vecina plaza de la Constitución, un gran espacio central ciudadano abierto en la década de los años 1980, después de la demolición de una parte del *raval de Peñíscola*. Eclesiásticamente sigue perteneciendo al obispado de Tortosa.

- La **estructura económica** de Benicarló sigue estando muy equilibrada intersectorialmente. Según el censo de 2001 el sector primario ocupa al 11,32%, el secundario al 37,8% (Industria 25,2% + Construcción 12,6%) y el terciario al 50,8%. Benicarló, así, ha conseguido armonizar desde el punto de vista de la generación de empleo y de las respectivas implantaciones en el territorio de las actividades productivas, unas correctas proporciones que son y deben seguir siendo un activo del municipio. Esta no especialización productiva es un buen seguro frente a altas dependencias unisectoriales. A pesar de estas nivelaciones, los sectores necesitan renovaciones puesto que ofrecen signos de madurez en relación a su funcionalidad socioeconómica y medioambiental. Las actividades primarias, agricultura y pesca, se encuentran no sólo sujetas a un proceso de descenso continuo de la competitividad, que parece irreversible, sino a ciertas presiones de la urbanización, sobre todo la primera. Con todo, y de modo comparativo, los usos del suelo en Benicarló no presentan demasiadas interferencias y presentan unos límites y zonificaciones bastante claros.

Benicarló es cabecera de una pequeña Área de **comercio** integrada por 9 municipios (Alcalá de Xivert, Benicarló, Càlig, Cervera del Maestrat, Peñíscola, La Salzedella, Sant Mateu, Santa Magdalena de Polpís y Tírig) cuya extensión ronda los 640 Km², aproximadamente el 10% de la provincia. Estos municipios gravitan en torno a Benicarló, desde el punto de vista de la dependencia comercial, generando flujos de evasión y sobre todo de atracción del gasto en la provisión de bienes y servicios (PATECO, 1998). La población del área comercial alcanza en el año 2003, 40.597 habitantes, el 7% provincial. El índice de primacía de Benicarló en su Área Comercial asciende al 56% de la población total (PACBE, 2001), siendo su Índice Comercial Local de 45, (ver Cuadro 1-1) el 3,6% del provincial (AEE, 2004). En el conjunto del Área, el comercio minorista, sobre todo el de bienes diarios, y la restauración, son las actividades más destacadas.

Cuadro 3-0. Benicarló. Datos económicos y comerciales. 2004

ACM	ACm	ACm TV	ACm 1)	ACm 2)	ACm 3)	ACm M2	Acm 1-1)	ACm 2-2)	ACm 3-3)	IC	ICM	ICm	IAE	CM	NE	CC
84	602	12,3	213	369	20	66734	13714	50049	2971	45	42	46	47	52	6	20028

Fuente: AEE, 2004. Elaboración propia

ACM: Nº Actividades Comerciales Mayoristas; **ACm:** Nº Actividades Comerciales minoristas; **Acm TV:** Nº Actividades Comerciales Minoristas, Tasa de Variación (%)1998-2003; **ACm1):** NºACm Alimentación; **ACm1-1)** m2 Alimentación; **Acm2)**Nº No alimentación; **Acm2-2):** m2 No Alimentación; **Acm3):** Nº Comercio mixto y otros; **Acm3-3):** m2 Comercio mixto y otros; **I.C.:** índice Comercial; **ICM:** Índice Comercial Mayorista; **ICm:** Índice Comercial minorista; **IAE:** Índice Actividad Económica; **CM:** Cuota de Mercado; **NE:** Nivel Económico; **CC:** Centros Comerciales Superficie en m2.

Benicarló concentra el 42% de todos los comercios minoristas de su Área Comercial, correspondiendo un 37% a alimentación y un 23% a los bienes de equipamiento del hogar. El peso destacado de ambos porcentajes confirma el crecimiento del municipio como área residencial-turística. Si el comercio minorista arrastra en general una grave crisis, en Benicarló, por el contrario, muestra una tendencia de crecimiento importante que entre 1998-2003 se cifra en un 13%. Así se registran aumentos sustanciales en las partidas de bienes diarios (23%) y equipamiento del hogar(19%) y personal(16%). Las actividades de ocio, hostelería y restauración también se han incrementado de forma significativa, aunque no tanto como las anteriores por la polarización del subsector en Peñíscola. Por su parte el comercio mayorista, muy ligado a las actividades agrarias, sí tiende a decrecer (10%).

Tres iniciativas recientes, hechas realidad desde el nuevo siglo XXI, han supuesto una importante modificación de la estructura comercial de Benicarló. La primera la puesta en marcha del "Centro Comercial y de Ocio Costa Azahar"-CCOCA- (57000 m²), equidistante entre Peñíscola y Benicarló, que ha reconvertido la antigua fábrica de muebles Palau hasta crear el complejo mayor y más completo de la provincia (70 tiendas; hipermercado, 11 multicines, 18 pistas de bolera, bingo, disco, restaurantes, moda, complementos de hogar, gasolinera multiservicios). El CCOCA presenta graves problemas de acceso, rodado y peatonal, y de conexión desde Benicarló.

La segunda, la consolidación de las instalaciones adyacentes (8000 m² de techo de ocio) del puerto deportivo "Marina Benicarló" (293 amarres). La tercera, el diseño de un "Centro Comercial Abierto" -CCA- por el que ha optado el centro histórico de la ciudad, definen un modelo de ciudad basado en la prestación de servicios comerciales y de ocio destinados a la venta. El CCA ha sido y es una importante herramienta de

planificación urbana y comercial que ha servido para poner en marcha numerosas actuaciones dinamizadoras y modernizadoras que han dado como resultado un nuevo "Centro Histórico Comercial". Además de acciones internas del sector comercial (formación, asesoramiento, promoción...), se han realizado actuaciones de renovación urbana (peatonalización, modernización del mercado municipal, imagen de marca...), que han ocasionado una revitalización en calidad y cantidad de establecimientos comerciales. Todo el proceso mereció el "Premio Nacional de Comercio Interior" (2001) otorgado por el Ministerio de Economía.

La estrategia parece clara. Sobre la base de un área comercial tradicional, ahora impulsada por la demanda residencial-turística de Peñíscola, y el propio y pujante peso de la ciudad cabecera, Benicarló quiere convertirse, sin renunciar a su tradicional equilibrio intersectorial productivo, en un centro poderoso para la prestación de servicios comerciales (compras, ocio ..). Para ello ha cambiado la función de tres espacios caducos (fábrica, casco viejo y puerto) que, previa planificación y estrategia, se han convertido en tres nuevos espacios urbanos, claramente diferenciados, que concentran visitantes, turistas y clientes, es decir rentas y consumidores.

3.2. CONDICIONES INSTITUCIONALES. SÍNTESIS DE LOS ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO GENERAL.

El Plan General de 1965

Transcurridos diez años desde la entrada en vigor de la LS-56, la corporación local decide acometer, con un marcado carácter urbano, la ordenación del término municipal a través del Plan General, documento que fue aprobado el 19 de mayo de 1965. La memoria justifica la propuesta de ordenación en la importancia que representa para la ciudad, las actividades agrícola, industrial y turística.

Este instrumento se centra al máximo en la zonificación del SU, donde destina 197Has. al uso urbano e industrial y 65Has. para el turístico-residencial. Respecto a la zonificación queda establecida como se puede apreciar en el Cuadro 3-1 por el casco antiguo, residencial intensiva, residencial semiintensiva, residencial extensiva, ciudad-jardín intensiva, ciudad jardín semiintensiva, ciudad-jardín extensiva y zona sureste con plan parcial aprobado.

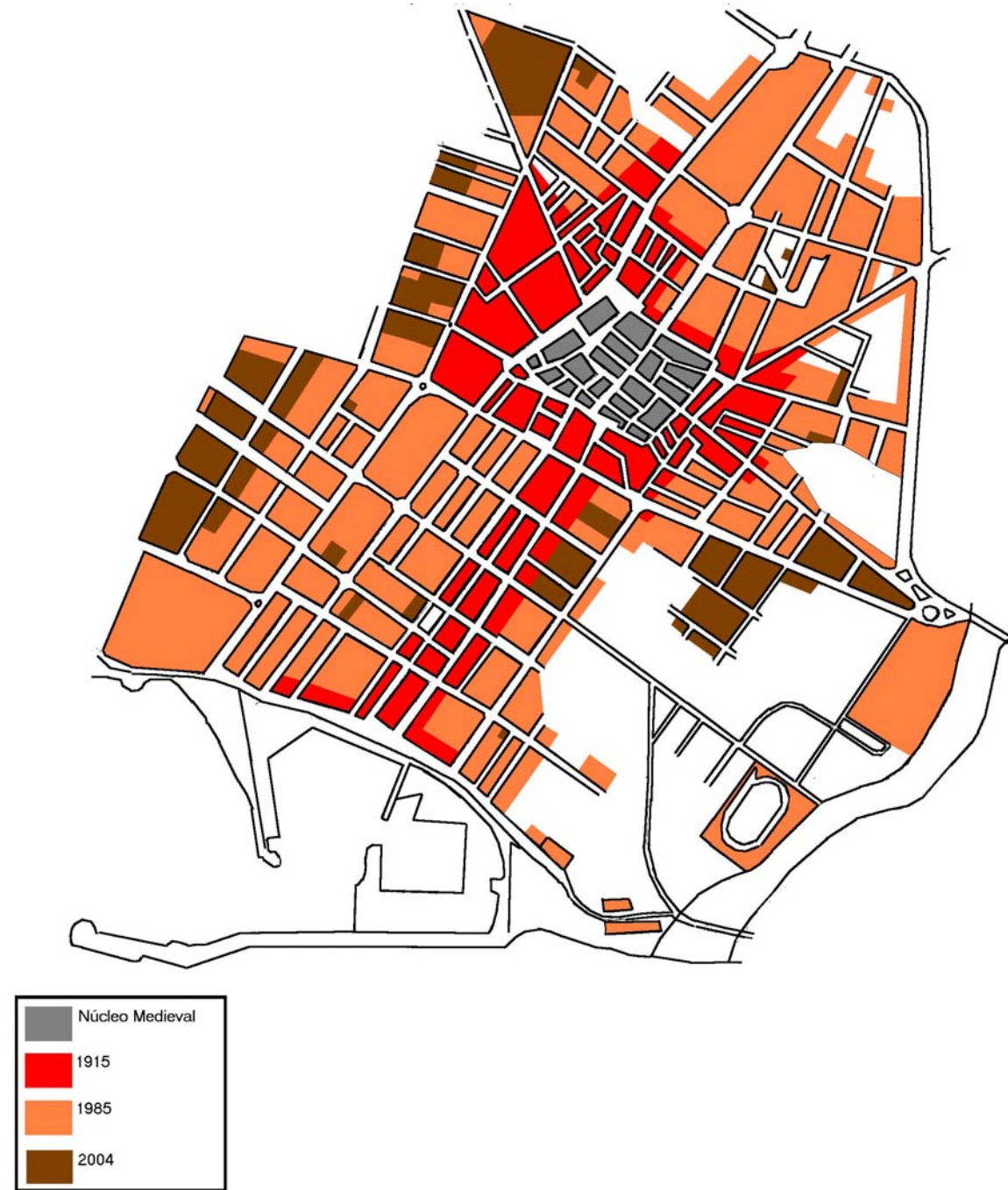
A partir de la zonificación el núcleo urbano queda enmarcado por la N-340, la rambla de Cervera, el frente marítimo y la Avenida de Les Corts Valencianes. En este espacio además del uso residencial incorpora un sector de uso industrial ubicado en las inmediaciones de la infraestructura portuaria. El uso industrial se completa con la clasificación de un área al este de la N-340 limitando con la rambla Cervera.

Atendiendo al futuro desarrollo urbanístico ligado a la actividad turístico-residencial, el suelo clasificado como urbano-turístico de la costa sur responde a un planteamiento teórico de ciudad-jardín, distinguiendo tres categorías que descienden en intensidad conforme nos alejamos del perímetro del núcleo urbano. Esta área queda circunscrita por el Camí Vell de Peñíscola, hasta el límite municipal; la línea de costa, donde las directrices prevén la ejecución de un paseo marítimo; y su conexión con la zona urbana a la altura del Parador de Turismo. Por su parte en la costa norte la ocupación turístico-residencial responde a una tipología edificatoria de ciudad jardín semiintensiva, hasta el límite con Vinaròs.

Por último, clasifica como reserva urbana el sector comprendido entre la Avda. de la Llibertat y la futura prolongación de la Avda. de les Corts Valencianes hasta su conexión con la calle Alcalà de Xivert.

Así, el conjunto urbano se diseña a partir del casco antiguo, quedando prevista la redacción de unas ordenanzas para su regulación. No obstante respecto a la altura reguladora máxima, permite notables excepciones según determinadas calles o bien si se trata de edificios singulares o de interés para la población, aspectos estos últimos de muy ambigua interpretación. Le sigue la zona residencial y la zona sureste con plan parcial aprobado, conformadas por la edificación en altura y la concentración de los mayores volúmenes, caso por ejemplo de la categoría intensiva, con 8m²/m² en manzana cerrada o la semiintensiva cuyo coeficiente alcanza los 8'1m²/m² en manzana abierta. Conforme se desprende de la memoria, es en esta área, y particularmente sobre la categoría extensiva y la zona sureste, donde el Plan proyecta el inmediato desarrollo urbano de Benicarló. La zona destinada a ciudad-jardín, se halla diseñada en el planeamiento para una tipología de edificación aislada, aunque permite acoger el uso hotelero y la construcción de viviendas colectivas.

Evolución del casco urbano de Benicarló



Cuadro 3-1: Características de la zonificación del suelo urbano. Benicarló. PGOU. 1965

Zonas	Tipo de edificación	Superficie mínima (m ²)	Ocupación de parcela (%)	C. edificabilidad (m ² /m ²)	Máximo de plantas
Casco Antiguo	Sin determinar	Según ordenanzas	100	Según ordenanzas	Según ordenanzas
Residencial Intensiva	Bloque cerrado	600	30	8	Según PP.
Residencia Semiintensiva	Bloque abierto	Según PP.	45	8'1	5
Residencial Extensiva	Aislada, lineal y bloque abierto	200	60	4'5	4
C.Jardín Intensiva	Aislada	200	30	2	-
C.Jardín Semiintensiva	Aislada	400	30	1'8	-
C.Jardín Extensiva	Aislada	600	20	1	-
Industrial y tolerancia industrial	-	800	20	1'2	-
Sureste con PP aprobado	-	-	100	-	5

Fuente: PGOU.(1965). y E.P.

Desde la aprobación del Plan hasta el 27 de julio de 1980, fecha en la cual la CPU aprueba el Avance de revisión del plan, la ordenación urbanística de Benicarló (Cuadro. 3-2) se caracterizó por la prácticamente inexistente normativa reguladora, al carecer el Plan General de ordenanzas generales. Esta deficiencia, entre otras, en la falta de protección del suelo rústico, dando lugar a la aparición de desarrollos urbanos aislados y desconexos; caso por ejemplo de los ubicados a ambos márgenes de la N-340, o en suelo rústico como fue la urbanización Vista-Mar cuyo Plan Especial, con una extensión superficial de 167.130m² y aprobado por la CPU el 29 de julio de 1976, comprende la zona "Corral de Petiquillo". Ubicado en la partida Bovalar, al oeste de la AP-7 y limitando con el término de Peñíscola, su emplazamiento se justificaba en relación a los valores ambientales y paisajísticos, al situarse a una altura entre 40 y 95m. y en la existencia de una masa forestal. En cuanto a la ordenación pormenorizada, destaca la Zona I, donde contempla 155 parcelas con superficie mínima de 400 m² destinadas a vivienda unifamiliar aislada en una o dos plantas, y la zona II, en cuyas 11 parcelas se permite la



Evolución urbana. Ensanche puerto. En primer plano viviendas originarias



Viviendas colectivas. Avda Marqués de Benicarló



Viviendas colectivas. Playa Morrongo. Avda Marqués de Benicarló

construcción de viviendas colectivas y el uso hotelero sobre parcela mínima de 1000 m² y edificación en dos plantas.

Durante el periodo de vigencia del Plan hasta 1986 y a partir del análisis de las licencias de obra se desprende una etapa de dinamismo edificatorio centrada en los primeros años de la década de los setenta, destacando 1974 con la concesión de licencias para la edificación de 286 viviendas, de las que 241 corresponden a la tipología de colectiva. Le sigue una corta etapa recesiva en los años 1975 y 1976, para volver a recuperarse durante hasta el final de la década, donde sobresalen los dos últimos años ya que con 370 y 323 viviendas respectivamente representan los dos máximos del periodo. Por el contrario desde 1980 a 1986 se constata un descenso de viviendas que culmina en 1983 y 1986 con la tramitación de 31 y 29 licencias que posibilitaron la edificación de 67 y 72 viviendas respectivamente.

Las características del poblamiento, vienen marcadas por un predominio de la tipología de vivienda colectiva sin excesivas alturas y por la elevación de plantas en las viviendas ubicadas en las áreas de mayor dinamismo del casco urbano (Foto 3-7). Estas se corresponden por una parte con el ensanche desde el casco antiguo y la calle del Crist de la Mar hacia el puerto, destacando durante el primer lustro de los setenta, las calles César Cataldo, el Passeig Marítim, Pizarro, Juan XXIII, o Cristóbal Colón; y por otra con la salida hacia Vinaròs correspondiendo al perímetro comprendido entre la actual calle Vinaròs y la Avenida de Catalunya en expansión hacia la carretera nacional. En cambio si bien las citadas arterias siguen manteniendo gran parte del dinamismo edificatorio, en la segunda mitad de esta década se incorpora la Avenida del Marqués de Benicarló destacando la concesión en 1978 de una licencia para la edificación de un bloque de 99 viviendas en la confluencia con el Passeig Marítim aprovechando la playa de arena fina del Morrongo. A ésta le sigue ese mismo año dos licencias más, computando un total de 175 viviendas (Foto 3-8 y 3-9). Además del frente litoral, otros espacios que se incorporan a la dinámica edificatoria corresponden al área comprendida entre la calles d'Ulldecona y el paseo de José Ferrer Soriano, en el extremo norte del casco urbano. Por último en la primera mitad de los años ochenta vuelve a ser el área del ensanche al puerto la zona más dinámica, donde destacan el Passeig Marítim por su conexión con la carretera litoral de Peñíscola, la calle César Cataldo y la Avenida del Marqués de Benicarló, aunque se incorpora el eje de la avenida de Jacinto Benavente, que conecta con el Passeig Marítim.

Si bien el Plan clasifica la franja costera para el desarrollo turístico-residencial, contrasta el diferente dinamismo que presentan ambas, concentrándose éste en la costa sur. De esta forma por lo que respecta a la tipología de vivienda unifamiliar aislada, destacan las

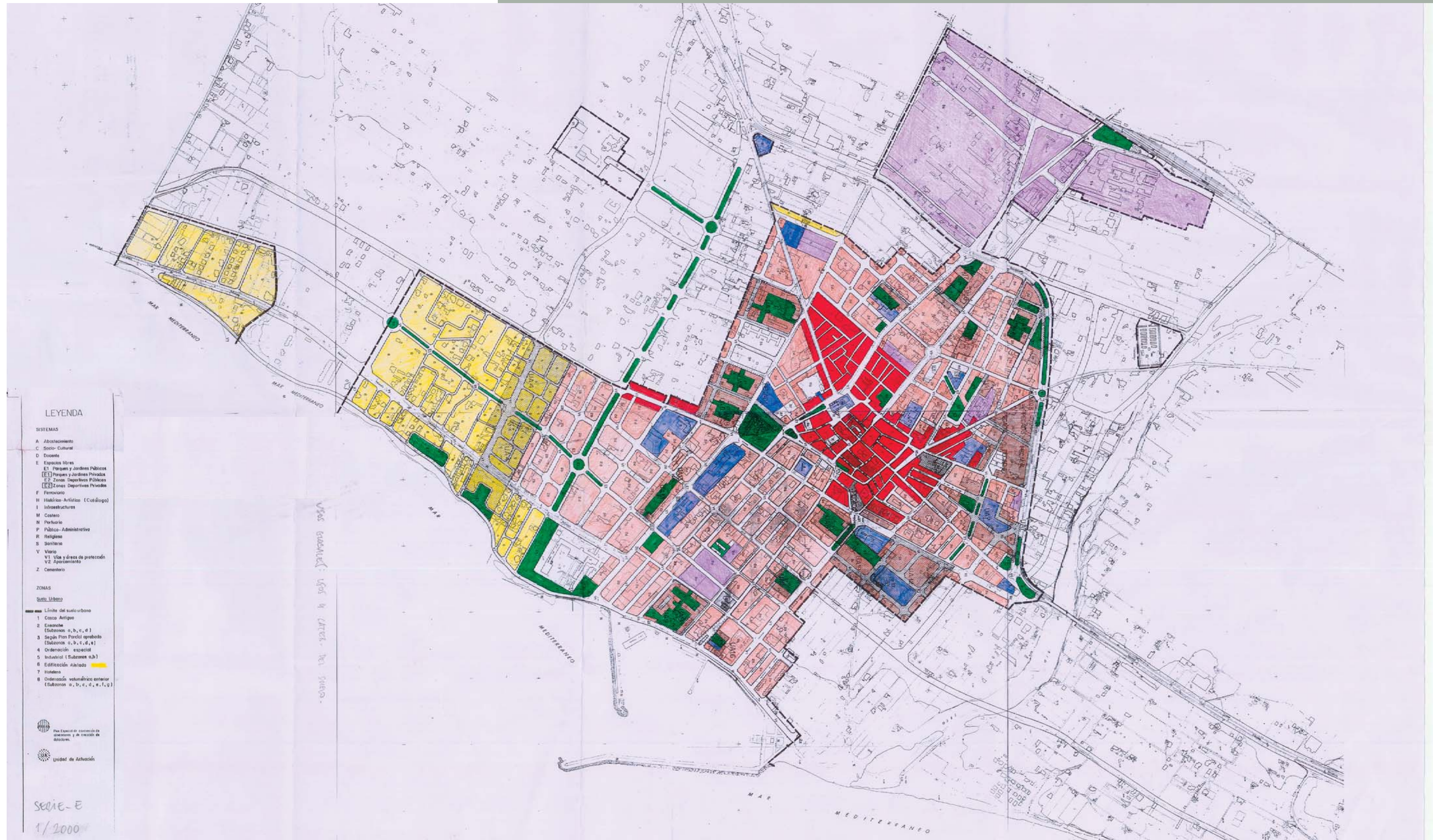
partidas de les Solades y Sandorlí, por su parte en la costa norte las áreas que albergan la mayor parte del desarrollo corresponden al frente de la playa de la Mar Xica y a la partida del Surrac. Asimismo estas diferencias son aún más acentuadas en la tipología de apartamentos turísticos, concentrándose mayoritariamente éstos en la Avenida Papa Luna y en la partida de les Solades, ambas en la costa sur.

Por otra parte la urbanización Vista-Mar desde la aprobación del Plan Especial hasta 1986 presenta un escaso desarrollo ya que tan sólo se han detectado 11 licencias para la construcción de viviendas unifamiliares aisladas.

Cuadro 3-2: Resumen de la ordenación urbanística de Benicarló. 1965-1980

Actuación	Año	Promotor	Situación definitiva	Observaciones
PP. Zona Turística Sur	1965	Ayuntamiento	Paralizado	Quedó pendiente de conformidad del Ayuntamiento
PP. Partida Povet	1965	Ayuntamiento	Paralizado	Quedó pendiente de conformidad del Ayuntamiento
Ordenanzas del Casco Antiguo	1965	Ayuntamiento	Paralizado	Se redactaron pero no llegaron a aprobarse
Ordenanzas Avda. Marqués de Benicarló	1967	Ayuntamiento	Aprobado CPU	
PP. Polígono industrial Palau	1968	Particular	Aprobado CPU	
Ordenanzas Zona Sureste	1970	Ayuntamiento	Paralizado	
PP. Industrias Bellmunt	1971	Particular	Aprobado CPU	
PP. Industrias Pellicer	1972	Particular	Aprobado CPU	
PP. Zona Ciudad-Jardín Extensiva	1972	-	Paralizado	
PP. Avda. Jacinto Benavente	1973	Particular	Aprobado CPU	
Encargo revisión del PGOU.	1974	Ayuntamiento	Suspendido aprobación	La inminente aprobación de la LrS-75 obliga a adecuarlo a la nueva normativa
PE. Vista Mar	1976	Particular	Aprobado CPU	Ubicado en suelo rústico
Adaptación del PG a la LrS-75	1976	Ayuntamiento	Suspendida aprobación	
Encargo de Ordenanzas del PG	1977	Ayuntamiento	Suspendida aprobación	
Redacción de NNSS	1977	Ayuntamiento	Denegadas CPU	Tras la aprobación en agosto, son definitivamente denegadas por la CPU
Acuerdo del Ayuntamiento de Revisión y Adaptación del PGOU	1979			
Avance del nuevo PGOU	1980	Ayuntamiento	Aprobado CPU	

Fuente: Ayuntamiento de Benicarló y E.P.



El Plan General de 1986

La denegación definitiva de la redacción de las NNSS en febrero de 1979, motivó el acuerdo del pleno municipal, en junio de este mismo año para el inicio de la revisión y adaptación del Plan General al Texto Refundido de 1976, cuyo Avance, aprobado por la CPU en sesión de 27 de julio de 1980, no obtendría la aprobación definitiva hasta el 29 de julio de 1986.

Así, la memoria informativa del Plan General de 1986 achacaba el fracaso anterior a la poca precisión y ambigüedad de los documentos; la práctica inexistencia de normativa reguladora; la excesiva clasificación de suelo urbano y de reserva urbana junto con el escaso desarrollo del Programa de Actuación; y a la fuerte presión del sector inmobiliario. Por otro lado no es de extrañar que los objetivos y criterios de la nueva ordenación giren entorno a la racionalización de las futuras implantaciones industriales, comerciales y turísticas; ordenación y recualificación del espacio urbano en cuanto a dotaciones y espacios libres; contención del anterior sobredimensionamiento de suelo; articulación entre sectores, con la finalidad de cohesionar el territorio; preservación y potenciación del espacio agrario, evitando desarrollos residenciales e industriales que supusieran una reducción del área de huerta tradicional.

Además la nueva orientación del planeamiento operó también en el análisis de las alternativas planteadas respecto a la futura ubicación de los asentamientos turísticos. De entrada contemplaba tres opciones, la franja costera sur, la norte, y la tercera, siguiendo el modelo de la vecina Vinaròs, clasificando la costa norte y la sur. El equipo redactor optó acertadamente por dirigir los nuevos desarrollos urbano-turísticos hacia el extremo sur, escogiendo la primera opción y clasificando como SNU Común la franja costera norte. Su justificación descansaba en:

- la imposibilidad de saturación del área contemplada durante los dieciséis años de vigencia del plan.
- la consideración del suelo litoral como un bien escaso que debe ser utilizado con la máxima racionalidad, evitando la devaluación física y económica que supondría la ocupación descontrolada.
- la atracción que ejerce Peñíscola sobre esta zona, la cual acentúa la presión urbanística sobre ella.

- la existencia de una infraestructura viaria -Avda. Papa Luna, carretera vieja a Peñíscola y Avda. República Argentina- que carece la zona norte.
- la presencia de equipamientos, caso del camping o del Parador de Turismo.

Asimismo es interesante destacar en la nueva ordenación la conexión mixta del borde litoral de la zona turística y la fachada marítima de la ciudad a través de un paseo marítimo que arrancando de la Avenida Marqués de Benicarló, conectando ésta con el casco antiguo a través de la propuesta de rambla-avenida en la calle Méndez Núñez.

Respecto a la clasificación del suelo dedica 169'3 Has. al SU, extensión significativamente más acorde a las posibilidades reales de expansión del conjunto urbano, viéndose reducido en 93Has respecto al anterior Plan. La calificación responde a la filosofía de mantener la tipología dominante en manzana cerrada para el casco antiguo y la zona de ensanche, destacando el peso que le concede a la fachada marítima al absorber las mayores concentraciones; es el caso de la Avenida Marqués de Benicarló donde se fija una altura máxima de 19m., que corresponde a planta baja y cinco plantas piso. Respecto a la zona de ordenación según plan parcial aprobado, el Plan incorpora los anteriores PP y el Plan Especial de la urbanización Vista Mar, en los cuales mantiene los mismos parámetros sin incrementar la superficie.

En lo concerniente al área urbano-turística retoma el anterior modelo de ciudad-jardín extensiva y establece como tipo de ordenación el de edificación aislada, donde admite los usos de vivienda unifamiliar; plurifamiliar en hilera cuya agrupación no puede exceder los 40m. de longitud; y hotelero, todos ellos sobre parcela mínima de 600m², ocupación del 25% y una altura máxima de siete metros. Sin embargo, en las parcelas con frente a la prolongación de la calle Valencia, que corresponde al sector más alejado de la costa, establece en 10m. la altura máxima y permite el uso comercial en planta baja. Por otra parte el uso exclusivo hotelero queda limitado a la parcela ocupada por el Parador de Turismo donde proyecta un desarrollo horizontal con altura máxima de planta baja y una planta piso. La ordenación se completa con la reserva de suelo dotacional destinado a parques, jardines y zonas deportivas, cuya ubicación es prevista en la zona de servidumbre de protección, bordeando el Parador y el extremo norte de la playa de la Caracola, y en la desembocadura del barranco de Polpis, la cual es calificada como zona deportiva, situándose en clara contradicción con los objetivos de recualificación previstos. En cuanto a las industrias localizadas en el

casco urbano, el Plan mantiene su calificación como tales, aunque tímidamente prevé su reconversión a suelo residencial o dotacional.

El suelo urbanizable acota el modelo de desarrollo propuesto; de ahí que el Plan clasifique los espacios intersticiales del suelo urbano y proyecte la estructura de la ciudad hasta el límite con la rambla Cervera, la línea del ferrocarril, la prolongación de la Avda. Maestrat; y por otra parte desde la Avda. de la Llibertat hasta su conexión con la partida Sandorli y la zona turística.

Asimismo respecto a los dos sectores contemplados en el SUP, ambos con una extensión de 64'7 Has., conviene detenernos en el sector "Povet", cuyo uso residencial cierra la futura trama urbana entre la desembocadura de la rambla Cervera y el puerto. El Plan lo reconoce como una zona clave para el desarrollo de Benicarló a raíz de la conexión con el casco urbano y favorecida por su privilegiada posición geográfica con vistas al mar. Sin embargo, observa que la ubicación del campo de fútbol supone, hasta el momento, un auténtico freno a las posibilidades de expansión. Respecto a las condiciones de la edificación el Plan asigna la tipología de bloque en manzana cerrada a desarrollar por el Plan Parcial siguiendo la ordenación según alineación de vial, sobre una altura máxima de 6 plantas en los edificios con fachada al mar y 4 plantas más ático en el resto del sector.

La clasificación del SUNP de uso residencial-turístico, obedece a la voluntad del Plan de integrar las áreas dispersas del suelo urbano fruto de la improvisación anterior en la zona costera sur; y por otra parte, de envolver las urbanizaciones surgidas de manera espontánea en la costa norte. Los sectores que las acotan responden a un tipo de desarrollo urbano residencial extensivo, cuyos PAUs deberían incorporar las siguientes condiciones:

- La tipología edificatoria tendrá el carácter de aislada.
- Parcela mínima de 1.000m².
- Altura máxima de 7m.
- Ocupación máxima del 25% de la parcela.
- Previsión de un paseo marítimo prioritariamente peatonal.
- Integración de las edificaciones existentes.

- Establecer, en la costa sur, las normas específicas que permitan la agrupación parcelaria para uso hotelero e instalaciones turísticas similares.
- Resolver la canalización del Barranco del Polpis.

Aunque el Plan clasifica el 91'6% de la superficie del término municipal como SNU al objeto de proteger la actividad agrícola y preservar el suelo de mayor productividad, prevé una cierta ocupación en viviendas de primera y segunda residencia, aunque sin posibilidad de dar lugar a la aparición de núcleos de población; y por otra parte protege las áreas que albergan los valores ecológico-paisajísticos más singulares del territorio. Así, en el SNU Común distingue cuatro niveles en relación a la condiciones de edificación y usos previstos:

- **Nivel 1.** Comprendido entre la costa y la N-340, admite sobre parcela mínima de 3.500 m², con un coeficiente de 0'3m³/m² y altura máxima de 7m, la construcción de uso residencial en vivienda unifamiliar; agrícola, excepto la modalidad de granjas; y el uso terciario de utilidad pública o interés social en hoteles, restaurantes, bares y campings, entre ellos.
- **Nivel 2.** Queda delimitado por la N-340 y la línea de ferrocarril. Los usos admitidos son los mismos que en nivel 1, aunque las condiciones de la edificación se restringen, ya que aumenta la superficie mínima a 7.000 m² y disminuye el coeficiente a 0'2m³/m², manteniendo la altura máxima de 7m.
- **Nivel 3.** Su perímetro coincide con la línea de ferrocarril y la autopista AP-7. No obstante, a raíz de la Modificación Puntual 6, llevada a cabo en 1988, las condiciones de la edificación quedan fijadas sobre superficie mínima de 10.000m², un coeficiente de 0'3m³/m² y altura máxima de 7m. Asimismo respecto a los usos admitidos, además de mantener los ya citados residenciales y terciarios, incluye en el agrícola, la modalidad de granjas; e introduce el uso en instalaciones industriales de carácter especial a tenor de las grandes dimensiones de terreno a ocupar, el grado de peligrosidad, o por que el proceso de producción constituya la primera transformación de un producto natural.
- **Nivel 4.** Incluye el espacio entre la autopista y el límite del término municipal. En cuanto a los usos, mantiene los previstos en el nivel 3. La única variación atañe a la superficie mínima, la cual es ampliada a 30.000m².



Consolidación ensanche puerto



Cambio funcionalidad urbana. Ensanche puerto

Es necesario asimismo comentar dos Modificaciones Puntuales que afectan al SNU y que sin duda suponen cambios significativos en el paisaje agrario. Se trata de la Modificación 17, aprobada el 30-06-94, relativa a instalaciones de invernaderos, y amparada en la mejora del rendimiento agrícola de las explotaciones y por el carácter de obra blanda provisional, no regula ni el volumen ni la altura máximos de la instalación; y la nº 18, aprobada el 8-02-96, que establece una reserva de terreno de 125.000m² para uso comercial en la confluencia del barranco Aiguadoliva y la N-340, dentro del nivel 2 del SNU y según el articulado de la LSNU.

En el SNU Protegido es escasa la previsión dedicada al patrimonio natural, ya que tan sólo acoge el extremo meridional del Puig de La Nau bajo la calificación de interés cultural e histórico, y en el cual, aún coincidiendo con el perímetro del poblado ibérico, incluso permite los usos agropecuarios y la edificación de instalaciones provisionales.

Después de analizar la estructura de ordenación urbanística emanada del Plan, su desarrollo hasta 2004 marcará la caracterización del poblamiento actual de Benicarló. Así, y en primer lugar en el casco urbano, durante este periodo se diferencian, atendiendo al dinamismo edificatorio, tres etapas. La primera de ellas que comprende desde 1987 a 1990, se caracteriza por presentar una evolución positiva de las construcciones, la cual se inserta en el segundo "boom" con la construcción de 744 viviendas. En cuanto a su localización destacan por su dinamismo el área de ensanche hacia el puerto, siendo las calles Crist de la Mar, Passeig Marítim, César Cataldo, Port y Mendez Núñez; sin embargo en el eje de la Avenida del Marqués de Benicarló solamente se detecta una licencia para la construcción de un edificio de 15 viviendas. A esta le sigue el área comprendida entre la Avenida de Catalunya y la calle Vinaròs, destacando en ella la Avenida de Castelló y la calle de la Mare de Déu de Montserrat. Otra área dinámica corresponde a las calles Mossén Lajunta y Botànica Cavanilles, en el extremo norte del casco urbano, conectando la primera de ellas con la N-340.

A esta le sigue una etapa de menor dinamismo manifestada desde 1991 hasta 1996, dado que durante estos seis años se concedieron licencias para la edificación de 856 viviendas, de las que el 87'1% corresponden a la tipología de colectivas, siendo 1993 el año que arroja el resultado más bajo. Atendiendo a su localización se constata la consolidación del área de ensanche al puerto, ya que en este periodo las que absorben el mayor número de viviendas se concentran en la Avenida de Catalunya, y en la expansión del casco urbano hacia el oeste, es decir, a partir de los ejes de la Avenida del

Maestrat, la Avenida Jacinto Benavente y desde el Passeig Marítim hacia zona turística de les Solades, en las calles Vi de Carló o Dr. Fleming.

La tercera etapa que comprende desde 1997 a 2004 sin duda es la de mayor dinamismo desde 1972, y se corresponde con el denominado tercer "boom" de la construcción, ya que durante estos años se han concedido licencias para la edificación de 4.170 viviendas, es decir, el 47'88% del total de la serie (Cuadro 3-3). De ellas el casco urbano absorbe 3.716 correspondiendo prácticamente su totalidad a la tipología de viviendas colectivas al computar éstas 3.660, perteneciendo mayoritariamente el resto a las viviendas unifamiliares entre medianeras. En lo que respecta a su localización destaca el gran dinamismo que adquiere el perímetro comprendido entre las calles Peñíscola, Dr. Fleming y Dr. Severo Ochoa ya en contacto con la zona turística de les Solades, y los ejes de las avenidas Jacinto Benavente y de la Llibertat. También conviene destacar otro eje que actualmente actúa como cierre del área de ensanche al puerto, el cual corresponde a la calle de Mendez Núñez; asimismo adquiere protagonismo en esta área el espacio que ocupaban las industrias el cual es reconvertido para uso residencial.

Por lo que respecta a las formas de poblamiento relacionado con el desarrollo turístico residencial durante este periodo se produce un cambio sustancial que afecta a la costa sur manifestado, que se manifiesta, como es posible apreciar en los Cuadros 3-4 y 3-5, en un continuado descenso de las viviendas unifamiliares aisladas, las cuales en los últimos tres años tan sólo han contabilizado tres licencias, y por el contrario, en un incremento de la tipología de vivienda unifamiliar adosada o pareada a partir de 1995 hasta 2004, cuyas licencias concedidas durante estos años representan 368 viviendas, es decir el 72'29% del total de la serie. Por otra parte la tipología de bloques de apartamentos tiene un escaso peso relativo en la morfología urbana (Cuadro 3-6) si bien se hayan concentrados en la Avenida Papa Luna conviviendo con las viviendas unifamiliares aisladas. Excepto en el límite con Peñíscola, cuya volumetría rompe el paisaje litoral, el resto de unidades no sobrepasan las cuatro plantas

El Plan General, durante sus 15 años de vigencia, ha sido desarrollado en sus previsiones de suelo urbanizable programado, habiéndose planificado y programado los dos sectores previstos en el primer cuatrienio de vigencia. En lo relativo al suelo urbanizable no programado, se ha desarrollado el sector 8, polígono industrial de iniciativa pública, el sector 5 residencial soles, suelo destinado a segunda residencia, por iniciativa pública igualmente y el sector 15 San Gregorio, también residencial de segunda residencia, en este caso

Cuadro 3-3: Evolución de las viviendas en Benicarló (1972-2004)

AÑO	Unifamiliar aislada	Unifamiliar adosada y pareada	Unifamiliar entre medianeras	Colectiva	TOTAL
1972	25	2	14	187	228
1973	19	2	20	162	203
1974	35	0	10	241	286
1975	18	0	9	155	182
1976	19	0	7	73	99
1977	60	24	16	191	291
1978	33	0	10	327	370
1979	38	16	16	253	323
1980	21	0	6	122	149
1981	14	0	2	113	129
1982	21	0	4	56	81
1983	25	0	5	37	67
1984	24	0	8	78	110
1985	37	0	6	106	149
1986	14	9	9	40	72
1987	19	16	11	163	209
1988	21	57	13	135	226
1989	22	4	21	262	309
1990	6	0	8	185	199
1991	9	0	15	140	164
1992	11	0	10	109	130
1993	8	2	6	70	86
1994	4	7	4	152	167
1995	4	2	11	177	194
1996	3	10	4	98	115
1997	23	13	17	180	233
1998	6	34	10	206	256
1999	4	26	9	508	547
2000	18	85	20	507	630
2001	10	87	8	364	469
2002	6	75	8	462	551
2003	1	18	3	843	865
2004	2	20	7	590	619
TOTAL	580	509	327	7292	8708

Fuente: Libro de licencias de obras. Ayuntamiento Benicarló. E.P.

Cuadro 3-4: Localización de las viviendas unifamiliares aisladas. Benicarló (1972-2004)

AÑO	Papa Luna	Solades	Sandorí	La Cervellona	El Riu	Surra c	Aiguadoliva	El Palmar	Collet	Sant Gregori	Vista Mar	Disperso	TOTAL
1972	13	9	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	25
1973	3	7	2	1	0	4	0	0	1	0	0	1	19
1974	2	10	7	1	4	10	0	0	0	0	0	1	35
1975	1	4	3	0	5	3	0	1	0	0	0	1	18
1976	0	6	7	0	1	1	0	2	1	0	0	1	19
1977	1	4	14	0	17	3	1	1	12	0	2	5	60
1978	4	6	2	1	11	2	1	1	3	1	0	1	33
1979	1	21	4	0	0	2	1	0	6	0	0	3	38
1980	1	5	3	1	2	1	0	0	6	0	2	0	21
1981	0	0	2	0	9	0	0	0	1	0	2	0	14
1982	0	2	5	1	8	2	0	0	2	0	1	0	21
1983	0	6	3	2	2	0	6	0	3	1	2	0	25
1984	3	10	1	0	3	1	0	0	2	0	2	2	24
1985	5	8	8	2	6	0	0	0	5	1	0	2	37
1986	0	7	3	0	0	1	0	0	2	0	0	1	14
1987	0	3	3	1	2	2	0	0	5	2	0	1	19
1988	0	1	6	3	0	5	0	1	3	0	1	1	21
1989	0	4	5	1	0	2	1	1	2	0	3	3	22
1990	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	6
1991	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	1	2	9
1992	0	1	3	1	1	0	0	1	1	0	1	2	11
1993	0	3	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8
1994	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
1995	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
1996	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3
1997	1	3	9	0	0	4	0	0	2	0	2	2	23
1998	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6
1999	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4
2000	0	2	2	0	1	1	0	0	1	1	1	9	18
2001	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	4	10
2002	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	6
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
2004	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	40	138	102	15	73	46	10	9	63	7	24	53	580

Fuente: Libro de Licencias de obras. Ayuntamiento de Benicarló. E.P.

Cuadro 3-5: Localización de las viviendas unifamiliares adosadas y pareadas. Benicarló (1972-2004)

Año	Papa Lina	Solados	Surras	Algodoniva	Casos urbanos	TOTAL
1972	0	0	2	0	0	2
1973	0	0	0	2	0	2
1974	0	0	0	0	0	0
1975	0	0	0	0	0	0
1976	0	0	0	0	0	0
1977	0	24	0	0	0	24
1978	0	0	0	0	0	0
1979	0	16	0	0	0	16
1980	0	0	0	0	0	0
1981	0	0	0	0	0	0
1982	0	0	0	0	0	0
1983	0	0	0	0	0	0
1984	0	0	0	0	0	0
1985	0	0	0	0	0	0
1986	9	0	0	0	0	9
1987	0	16	0	0	0	16
1988	42	15	0	0	0	57
1989	0	0	0	0	4	4
1990	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0	0
1993	0	0	0	0	2	2
1994	0	5	0	0	2	7
1995	0	0	0	0	2	2
1996	0	9	0	0	1	10
1997	0	0	0	0	13	13
1998	0	17	0	0	17	34
1999	3	13	0	0	10	26
2000	13	67	0	0	5	85
2001	0	87	0	0	0	87
2002	0	75	0	0	0	75
2003	0	18	0	0	0	18
2004	0	20	0	0	0	20
TOTAL	67	382	2	2	56	509

Fuente: Libro de Licencias de obras. Ayuntamiento de Benicarló. E.P.

Cuadro 3-6: Evolución y localización de los apartamentos turísticos en la costa norte y sur de Benicarló (1972-2004)

Año	Papa Lina	Solados	Sanderiá	El Mh	Surras	TOTAL
1972	0	1	0	0	0	1
1973	20	3	0	0	0	23
1974	0	8	0	0	0	8
1975	0	0	4	3	0	7
1976	0	11	0	0	0	11
1977	0	12	0	0	3	15
1978	0	33	0	2	0	35
1979	0	17	0	0	0	17
1980	0	6	0	0	0	6
1981	0	0	0	0	0	0
1982	0	0	0	0	0	0
1983	0	9	0	0	0	9
1984	1	0	0	0	0	1
1985	0	0	0	0	0	0
1986	12	2	0	0	0	14
1987	16	26	0	0	0	42
1988	0	0	0	0	0	0
1989	34	0	0	0	0	34
1990	12	0	0	0	0	12
1991	0	0	0	0	0	0
1992	18	0	0	3	0	21
1993	0	0	0	0	0	0
1994	4	6	0	0	0	10
1995	14	0	0	0	0	14
1996	0	0	0	0	0	0
1997	0	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	0	0	0
1999	0	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0
2002	0	18	0	0	0	18
2003	0	0	0	0	0	0
2004	8	0	0	0	0	8
TOTAL	139	152	4	8	3	306

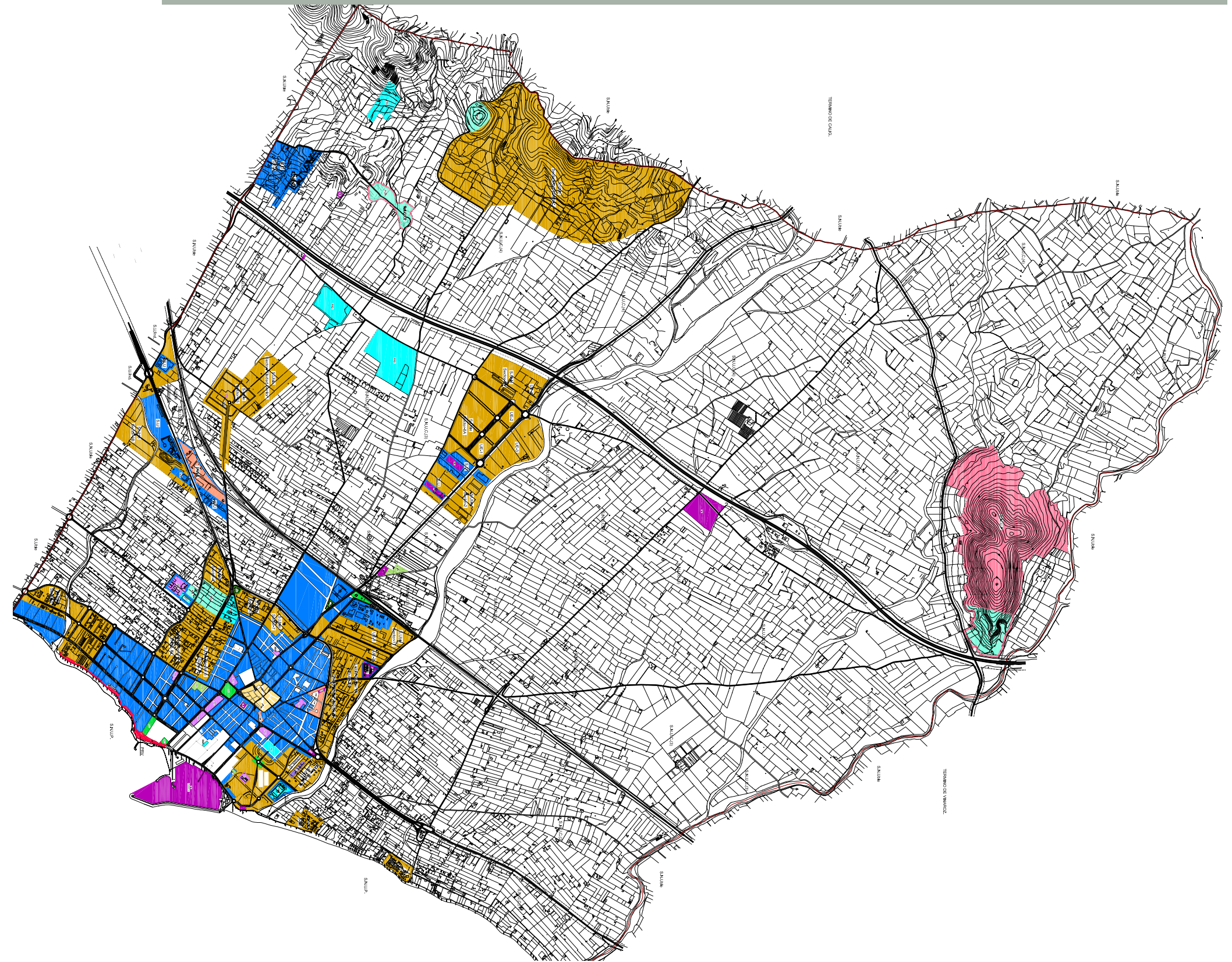
Fuente: Libro de Licencias de obras. Ayuntamiento de Benicarló. E.P.

PLANO DEL MODELO DEL DOCUMENTO DE HOMOLOGACIÓN

- SUELO URBANO
S.U.
- SUELO URBANIZABLE
S.Uble
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO
S.N.U.P.
- SUELO NO URBANIZABLE COMUN
S.N.U.C.
- PLAN DE REFORMA INTERIOR
P.R.I.
- PRIMARIO-ADMINISTRATIVO-INSTITUCIONAL
PAD
- PRIMARIO-EDUCATIVO-CULTURAL
PED
- PRIMARIO-INFRAESTRUCTURAS-SERVICIOS URBANOS
PID
- PRIMARIO-JARDINES
P.JL
- PRIMARIO-PARQUES
PQL
- PRIMARIO-DEPORTIVO-RECREATIVO
PRD
- PRIMARIO-ASISTENCIAL
PTD

- PRIMARIO-VIARIO DE TRANSITO
PRV
- PRIMARIO-VIARIO DE TRANSITO
PRV (Paseo Peatonal)
- SECUNDARIO-ADMINISTRATIVO-INSTITUCIONAL
SAV
- NUCLEO HISTORICO

LÍNEA DE PROTECCIÓN CARRETERAS
 A7 - 50 mts. desde arista exterior calzada.
 CN 340 - S.Urbano y S. Urbanizable:
 15.50 mts. desde el eje de la calzada.
 CN 340 - S.No Urbanizable 25mts. desde
 la arista exterior de la calzada.
 CV 135 - 18 mts. desde arista exterior calzada.
 CV 138 - 18 mts. desde arista exterior calzada.





Escaso desarrollo de la Urbanización Vista Bella



Apartamentos Los Rosales. Playa Caracola.



Apartamentos Playa Gurugú. En primer plano desembocadura Bº Polpis

por gestión privada, si bien el planeamiento fue redactado por el Ayuntamiento. Se han desarrollado, igualmente algunos de los llamados sistemas generales previstos en el Plan, tales como el espacio deportivo en el Povet, creándose alguno nuevo como es el campo de tiro San Umberto.

En lo relativo al suelo urbano, se han desarrollado gran parte de las unidades de actuación previstas y se encuentra en desarrollo dos de los PECAD previstos en el Plan que permitirán consolidar el casco de la población en su zona NO. Se ha modificado puntualmente el Plan con objeto de eliminar las zonas industriales interiores al casco para transformarlas en zonas residenciales de alto nivel de calidad. Por último, se ha procedido a la modificación del planeamiento en lo relativo al PECAD nº 1, eliminando su techo residencial para transformarlo en un espacio libre de uso colectivo en el centro de la población.

En lo que se refiere al suelo no urbanizable, se ha procedido a ampliar la superficie calificada como suelo protegido en la montaña del Puig, de acuerdo con la declaración de BIC de este espacio y el carácter singular de la propia montaña.

En la actualidad, se está tramitando el desarrollo de dos sectores de planeamiento nuevos, que suponen una reclasificación de suelo no urbanizable. Ello responde a la necesidad de actualizar y renovar actividades de uso terciario y turístico con objeto de mejorar uno de los sectores económicos más importantes tanto del municipio como de la Comunidad Valenciana. El Plan General vigente no ha previsto suelo adecuado para actividades de este tipo que la nueva situación económico-social está demandando.

Por sectores económicos, se considera adecuada la oferta industrial existente en la actualidad, aunque cabría regularizar determinados núcleos industriales nacidos al amparo del antiguo plan que el del 1986 no recogió y que se encuentran incluso dotados de algunos de los servicios urbanísticos. En relación al sector primario, durante la vigencia del Plan se ha producido un importante avance en el reconocimiento de la calidad de la agricultura comarcal, al obtenerse para Benicarló la denominación de origen para la alcachofa. Ello debe suponer una actuación por parte de la administración que debe tener en cuenta este aspecto de la economía benicarlanda y su protección. En el sector pesquero, la posibilidad de actuación urbanística es reducida, sin embargo, se debe potenciar la mejora de las infraestructuras portuarias y sus actividades anejas. Por último, en el sector turístico es en el que más incidencia debe realizarse desde el punto de vista urbanístico. La posición de España en el marco

de la Comunidad Europea la coloca a la cabeza de los países integrantes de la misma en este sector, sin embargo las actuaciones del pasado, en pleno desarrollismo económico propiciaron en determinadas zonas del litoral español actuaciones que podrían considerarse negativas desde la perspectiva de la protección del medio y consecuentemente la obtención de un turismo de calidad que demanda tanto infraestructuras de ocio, como que éstas sean lo más respetuosas posible con el medio, en el marco de un desarrollo sostenible. El Plan General de Benicarló fue redactado sin una perspectiva de futuro en este sector económico, lo cual, por otro lado, ha permitido mantener virgen la primera línea de costa frente a abusos urbanísticos y falta de adecuada planificación ocurridas en otras zonas del litoral. Ello no debe ser óbice para que la ordenación territorial del municipio no pueda ser replanteada en el marco de las nuevas legislaciones reguladoras tanto del medio ambiente en general, como de la costa, y permitir un desarrollo de este sector económico acorde con los nuevos criterios y las nuevas demandas de infraestructuras de ocio, compatibilizando intereses y relacionando el planeamiento de este término con el de los colindantes, de forma que pueda producirse un coherencia urbanística entre los municipios del norte de la provincia.

La iniciativa de Homologación Global del Plan General de Benicarló de 1.986.

En febrero de 2.002 el Ayuntamiento de Benicarló acomete la iniciativa de Homologar globalmente el Plan General de 1.986.

Las directrices generales de ordenación contenidas en dicho documento son:

- Potenciación de los espacios de relación en el casco urbano considerando la peatonalización de los cascos antiguos y propiciando la creación de aparcamientos en el subsuelo de suelos de cesión obligatoria.
- Colmatación de la trama urbana del casco de la población de acuerdo con la ordenación prevista en el Plan.
- Urbanización de aquellos zonas de suelo urbano que no pueda ser realizada mediante actuaciones aisladas, mediante la correspondiente delimitación de la Unidad de Ejecución a través de la figura de planeamiento del Plan de Reforma Interior de Mejora.

- El modelo de crecimiento en los suelos situados en la partida Sanadorlí, al sur del casco de la población, procurará adaptarse a la tipología de ordenación urbanística de los suelos colindantes, intentando compatibilizar los viales rústicos actualmente existentes.
- Ubicación de espacios de protección (espacios libres, bulevares, etc.) entre las industrias químicas implantadas próximas al casco y el suelo residencial.
- Los polígonos industriales que se desarrollen en zonas próximas al casco procurarán diseñarse para el establecimiento de industrias de escaso impacto ambiental, debiéndose tender a desplazar las de mayor impacto hacia polígonos alejados del núcleo urbano.
- Compatibilidad de consolidación de polígonos industriales dotados de ciertos servicios ubicados en suelo no urbanizable.
- No se considera incompatible para el desarrollo de las previsiones económico-sociales del municipio la posibilidad de reclasificación de suelos no urbanizables mediante Planes Parciales de Mejora, con la limitación impuesta en la zona de cultivo extensivo delimitada al norte de la rambla de Cervera por la vía del ferrocarril y los límites de término de Cáliz y Vinaròs, zona ésta en que las actuaciones urbanísticas no podrán superar las 7,5 has. y además justificar que no se produce una merma de suelo agrícola en producción, ni que ésta haya sido eliminada previamente con el exclusivo objetivo de obtener una reclasificación. Los suelos que puedan ser reclasificados deberán conectarse con el casco urbano y con las vías de comunicación supramunicipales de forma adecuada. Igualmente deberán justificar la suficiencia de las dotaciones de servicios adecuados.
- Establecimiento de la compatibilidad de desarrollo urbano residencial y sus usos compatibles, en tipología aislada (individual, múltiple, bloque aislado, grupo de edificaciones no alineadas a vial público, etc.), en contraposición a la de alineación de vial en manzana cerrada, del territorio ubicado al norte del casco de la población entre el litoral y la carretera nacional hasta el término de Vinaròs propiciando la continuidad del modelo de crecimiento como suelo urbano del término vecino. Para ello se contempla la necesidad de establecer, en su caso, la implantación de un eje viario de conexión con el término de Vinaròs alternativo a la carretera nacional, de anchura no inferior a 18,00 m. y de integrar las edificaciones de carácter industrial nacidas al amparo del Plan de 1965.
- El futuro desarrollo de la ciudad hace necesario el desvío de la actual carretera nacional, transformando la actual vía en un bulevar. La nueva carretera debería discurrir uniendo los términos de Peñíscola, Benicarló y Vinaròs, entre la vía del ferrocarril y la autopista, propiciando de esa forma la articulación de los espacios urbanos existentes en esa franja territorial. El actual trazado se configurará como un bulevar, siendo compatible su continuidad por la partida Palmar hasta el término de Peñíscola.
- Se ha establecido dos suelos específicamente protegidos en suelo no urbanizable, la montaña del Puig y el ámbito denominado "Bassetta del Bovalar". Dicha protección implica que cualquier actuación urbanística próxima a los mismos deberá justificar su compatibilidad con dicha protección, indicando su no afección al paisaje, flora, fauna, etc., y en general al medio físico circundante. Igualmente quedan como suelo no urbanizable protegido los elementos naturales del territorio que están sujetos a legislación sectorial, a cuyas directrices quedan sometidos. Para la actuación sobre ellos o desafectación de los mismos del uso público, en su caso, se deberá tramitar el correspondiente expediente ante el organismo competente por razón de la materia. Las actuaciones urbanísticas próximas a dichos elementos (costa, dominio público hidráulico, etc.) procurarán implantar áreas de protección de dichos elementos en el caso de que las establecidas en la legislación sectorial no se considerasen suficientes.
- En el suelo no urbanizable protegido los usos compatibles serán aquellos que tengan relación con el elemento protegido y sirvan para poner el mismo en valor.
- En el resto del suelo no urbanizable, los usos compatibles serán los establecidos en la Ley del Suelo No Urbanizable de la Comunidad Valenciana.
- En general, en esta clase de suelo se pretende preservar la explotación agraria de especial calidad, especialmente en los suelos susceptibles de mejores rendimientos. Se ha establecido como tales los definidos por el ferrocarril, los términos de Cáliz y Vinaròs y la rambla de Cervera. Proteger, por otro lado, elementos naturales destacados por sus valores ecológicos y paisajísticos, regulados por el SNU protegido y la legislación sectorial de cauces, costas, patrimonio, etc. y, por último, prevenir procesos patológicos de urbanización, acomodando los diversos usos o actividades que pueden permitirse en suelo no urbanizable o sus posibles reclasificaciones a aquellos suelos

que puedan asumirlas ordenadamente y establezcan un conjunto comarcal coherente. Cualquier proceso de urbanización que pudiera producirse en el territorio no contemplado en el Plan deberá justificar la disponibilidad de los servicios necesarios para su correcto funcionamiento.

- La anchura del viario estructural existente en suelo urbano es la que figura en los planos de ordenación del Plan, coincidente con los trazados y anchuras reales.
- El viario estructural en suelo no urbanizable, si no se establece otra cosa en la presente Homologación, tendrá la anchura que figura en el artículo 203 de la normativa del Plan, salvo el vial de "la raya", límite con el término de Peñíscola que tendrá una anchura mínima de 16,00 m, debiéndose concertar con dicho municipio su configuración definitiva. En el caso de ser coincidentes con vías pecuarias, su anchura será, como mínimo, la legalmente establecida.

La contextualización de estas directrices conlleva la introducción una serie de modificaciones al documento del Plan General vigente:

- Se ha delimitado una zona de casco antiguo tradicional, fijando como criterio de diseño viario su peatonalización.
- Se ha delimitado un sector de planeamiento para la redacción de un PRIM en suelo urbano con objeto de ordenar pormenorizadamente el ámbito del polígono industrial existente junto a la carretera nacional frente a la antigua fábrica de Palau.
- La urbanización "Vistamar", suelo urbano, se planeó en dos fases. Se establece la fase no ejecutada como una unidad de ejecución prevista en el Plan.
- Se ha delimitado dos sectores nuevos de planeamiento, cuyos documentos de homologación y plan parcial se encuentran actualmente en trámite. Ciudad Senior y Campo de Golf.
- Se divide en dos sectores el actual sector nº 9, con objeto de adecuar la ordenación a la realidad física de la existencia de la carretera nacional y el mejor aprovechamiento de las dotaciones locales de cada uno de los dos sectores.
- Se divide en dos subsectores el sector 10 industrial, Povet II, con objeto de dotar de coherencia urbanística a la ordenación y usos en relación al sector residencial colindante y con limitación

del uso industrial a la regularización de la industria química existente. Uno de los subsectores tendrá carácter residencial con 25.990 m² de suelo y un nº de habitantes estimado en 275 h.

- Se ha establecido como viario estructural el actual camino del cementerio, con una anchura de 20,00 m. El resto de viales trazados en el sector 14 que no figuran como ordenación estructural se grafían a modo indicativo. Su trazado definitivo, en su caso, se fijará en el documento de desarrollo.
- Se incorporan al plan los trazados de enlace con la CN-340 existentes o proyectados.
- Se elimina el actual trazado de la carretera por la costa Benicarló - Vinaròs por encontrarse parcialmente en zona de servidumbre de costas, estableciendo como directriz de planeamiento la obligatoriedad de ejecutarla adecuándose a un nuevo trazado definido mediante un Plan Especial o a través de la Programación de del suelo afectado.
- Se establece el trazado de una nueva vía sobre un camino existente en la partida Sanadorlí, que comunica el casco urbano con el viario fijado en el documento de Concierto Previo establecido para el término de Peñíscola. En el punto de enlace en la raya del término se proyecta una glorieta.
- Se ha desclasificado como suelo urbanizable el paraje denominado "Basseta del Bovalar", E1, para clasificarlo como suelo no urbanizable protegido.
- Se establece una nueva regulación sobre la compatibilidad de usos en suelo no urbanizable, refiriendo los del común a la LSNU y los del protegido a los usos necesarios para la puesta en valor del bien protegido.

