

**T**he problems posed by the coexistence of ports and urban fabrics are in part common to those generated by other transport infrastructures. These are problems of urban integration that occur within the limits of these areas that, for different reasons, have lost suitability to host either urban or infrastructural use and eventually become degraded areas.

In case of ports the resolution of such problems has specific nuances, because of their symbolic character and, in many cases, their central position in cities. In turn, the intervention on these areas offers great opportunities for their ability to foster urban renewal processes.

### **Waterfront refurbishment in Mediterranean medium-sized cities**

In the Mediterranean it is inevitable to refer to *littoralization* and the growing importance of the tourism industry. Both factors affect the demands to improve public spaces, and the iconic role of the areas which are most linked to the sea, both for its ability of urban projection and the generation of economic activity.

To this must be added the constraints related to cultural heritage of many of their urban centers and with their size, especially in medium-sized cities.



*The port of Dénia in 1957 and 2013. (Source: Generalitat Valenciana)*

Furthermore, it should be noted that port areas are scarce resources that have to be preserved for uses that by their nature can hardly have another location.

Well then, how to address the adaptation of those port areas that have lost their functionality in favor of other port areas more suitable for certain uses? and, on what basis should be faced the rearrangement of these areas, especially when they affect port-city limits or when port uses and urban uses can coexist without major conflicts?.

As it happens in other fields of transport infrastructure engineering, the prevalence of certain sectoral approaches over urban and territorial constraints sometimes results in clear imbalanced results on the ground, with significant room for improving environmental quality, without functionality losses of the existing infrastructures. It is the case of road planning when interurban roads design criteria prevails in urban areas, especially when there are existing alternatives to these roads. It is also the case of medium-sized port cities, with port infrastructures constructed in the past to provide certain transport services that have little or nothing to do with the current needs.

However, the proper response to both the requirements of port activity as the fair aspirations of citizens to recover urban spaces such as port waterfronts, depend largely on

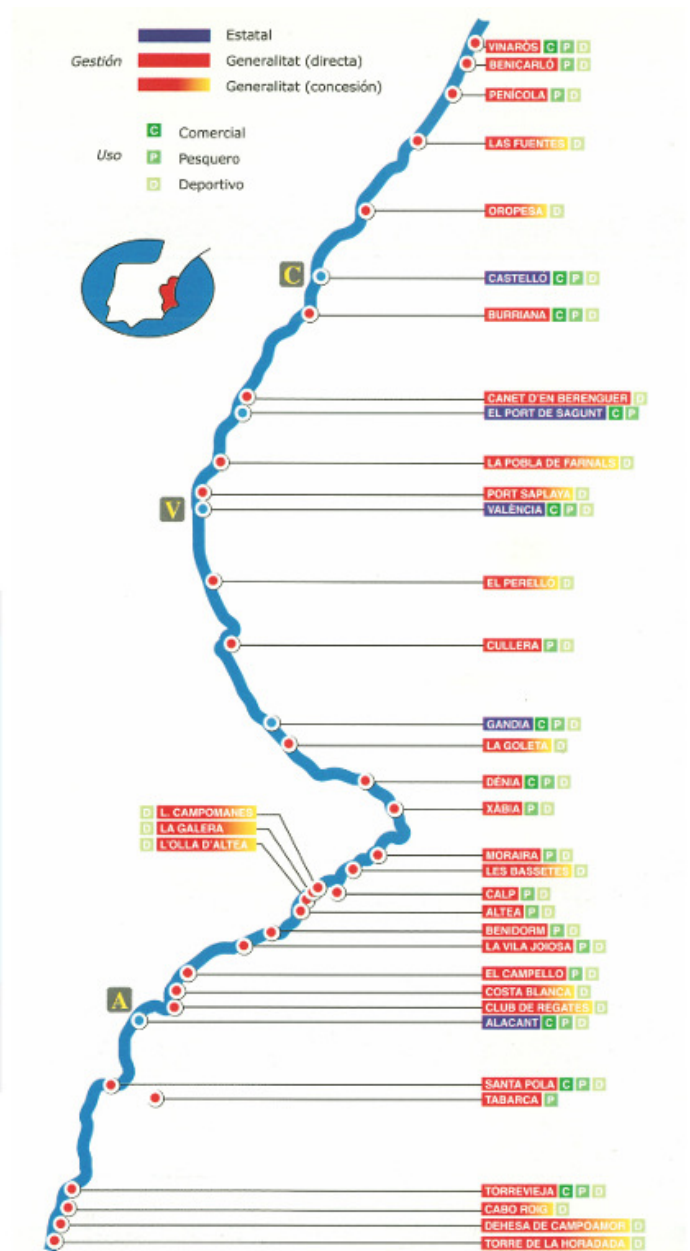
the existence of appropriate channels for dialogue at institutional level, but also on the professional practice of planning decision makers (in the ports and in the municipalities).

In the case of ports, a reference to the legal-institutional framework should be made. The instruments governing port planning, that in the case of European Mediterranean countries are mostly anchored to the national level because of the belonging of ports to the public domain, have significant traditional rigidities and important inertia that somehow difficult the combination of sectoral criteria with other ones in favour of projects able to provide more rational planning of port waterfronts.

However, reality shows a wide enough range of interventions in coexistence areas of urban and infrastructural uses, not just in ports, which have been developed under very different territorial and legal-institutional constraints. On this empirical basis it could be argued that despite the variety of constraints, which no way are negligible, when there is the will to reach balanced solutions appropriate formulas for its development are found.

#### **Four interventions in the Comunitat Valenciana**

The Valencian Regional port system consists of 36 ports managed by the Regional Autonomous Administration, among them those of medium-sized coastal cities, with populations of around the 30,000 inhabitants, that during the summer can easily double or triple these figures.



Location of Comunitat Valenciana and map of the regional network of ports. (Source: Generalitat Valenciana)

The ports of these cities host port activities that mostly are perfectly compatible with solutions committed to the coexistence of port and urban uses.

These ports are managed under Landlord basis. This circumstance, which implies the existence of very diverse local economic interests that sometimes can lead to difficulties in planning, has allowed investing financial returns of some of these concessions in actions to improve port waterfronts.

The Valencian Regional Law 2/2014 on Ports sets out a port planning model in which the Regional Administration has, as at National level, an instrument for the structural planning of the port areas. This plan defines the areas needed for port activities and those others that can be devoted to port-city interaction [1]. Coordination between urban and port planning takes place through urban planning instruments at Regional or Local initiative depending on the case [2].

Moreover, it is worth mentioning the consideration of ports in the Valencian Territorial Strategy and the references that it makes to the role of the public action at the port waterfronts developments, with a special mention to the integration of port and urban uses [3].

On this basis, the Regional Government is promoting actions in different ports.

### ***Port of Torrevieja***

Torrevieja is a city of about 105,000 inhabitants located in the south of the Comunitat Valenciana which has experienced a strong demographic growth in recent decades [4] linked to the production of holiday homes and immigration from Europe, whose population represents about 45%.

Its port, linked from its origins to the international trade of salt, currently preserved, maintains a strong fishing vocation and about 2,400 moorings. Some of the most important cultural events of the town take place in the port waterfront. The outer configuration of the port dates from 1954.



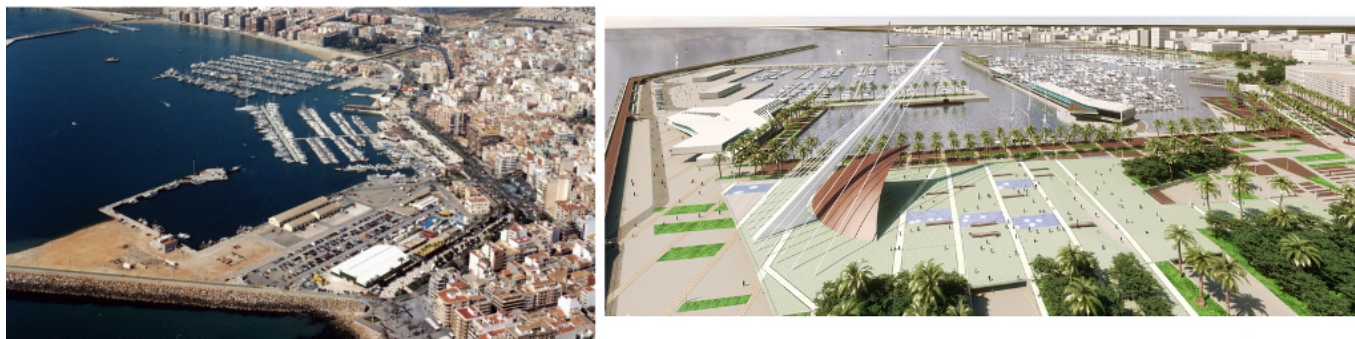
PUERTO DE TORREVIEJA: DATOS BÁSICOS	
LONGITUD DE MUELLES	2.116 m
SUPERFICIE TOTAL	1.150.000 m2
ESPACIO TERRESTRE	285.000 m2
<b>USOS</b>	
COMERCIAL	
NÁUTICA DE RECREO	2.391 Amarres
PESQUERO	
REPARACIÓN NAVAL	
SERVICIOS A LAS EMBARCACIONES	
SERVICIOS PORTUARIOS	

*Port of Torrevieja: location and basic figures. (Source: Generalitat Valenciana)*

The evolution of the port left aside the port waterfront. This process has led to near 2 km waterfront constituted by a succession of disconnected spaces, some of them with seasonal uses and not linked to the port activity, which result in a fragmented front with clearly room for improvement.

In 2006 the Regional Administration began, in coordination with the Municipality, to study the rearrangement of the uses on the waterfront. The study considered traffic and port accessibility needs, the relocation of some concessions near its completion and of the Port Authority offices, the possibility of increasing and connecting the public spaces facilitating the connection between the city and the docks, and finally the setting up of administrative and service uses that guarantee the use of space throughout the day.

The result is a urban project, with some phases already executed, which is developed through projects and special plans [5].



*Northern area of the Port of Torrevieja: current situation and proposal for intervention. (Source: Generalitat Valenciana)*



*Port waterfront of Torrevieja: Vistalegre Promenade. (Source: Generalitat Valenciana)*

### *Port of Dénia*

Dénia is a town of about 45,000 inhabitants, which also has a tourist character and has experienced significant demographic growth recently [6]. It is a port city since its origin. The port, whose current configuration dates from the early twentieth century, kept a significant international commercial traffic linked to the export of grapes and other agricultural products, and an outstanding fishing activity. Currently the port has Ro-pax lines with the Balearic Islands and an important nautical supply, a part of some ship repair yards. As in the previous case the port is used by the local community for the celebration of certain cultural and traditional events.



*Port of Dénia: location and basic figures. (Source: Generalitat Valenciana)*

The recent planning process in the port of Denia started in 2007 with the approval of the Plan of Port Uses [7]. This instrument planned to move the maritime station and the activities related to ship repair to other port areas most suitable for such uses.

With the road accesses to the port reflected in the urban plan, the Regional Administration conducted feasibility studies to reduce car traffic on the waterfront and establish a plan responding to the need for transformation and improvement of this area, providing new



service and cultural uses in accordance with the Municipality. The relocation of the uses mentioned above has taken place, while part of the financial returns of the new concessions have been invested in projects to rearrange the waterfront in accordance with the new provisions of the Plan.



*Port waterfront of Dénia: current situation and proposal for intervention. (Sources: Ministry of Agriculture, Food and Environment and Generalitat Valenciana)*

### ***Port of Santa Pola***

Santa Pola is a town of 35,000 inhabitants located in the south of the Comunitat Valenciana and closely linked to Elche [8] since its origin. It has a significant supply of second homes for vacation.

Its port, with a strong traditional fishing activity, keeps some commercial traffic in addition to leisure boating, shipbuilding and repair, and passengers traffic lines that connect with the nearby island of Tabarca.



PUERTO DE SANTA POLA: DATOS BÁSICOS	
LONGITUD DE MUELLES	1.804 m
SUPERFICIE TOTAL	395.000 m <sup>2</sup>
ESPACIO TERRESTRE	152.000 m <sup>2</sup>
<b>USOS</b>	
COMERCIAL	
NÁUTICA DE RECREO	1.165 Amarres
PESQUERO	
REPARACIÓN NAVAL	
SERVICIOS A LAS EMBARCACIONES	
SERVICIOS PORTUARIOS	

*Port of Santa Pola: location and basic figures. (Source: Generalitat Valenciana)*

In 2008 the Regional Administration drafted a project to rearrange the seafront of the town including the port waterfront. With a large vacant area in the front as a result of the rearrangement of port uses, several agents from the port community posed unconnected initiatives. It was therefore necessary to establish a framework for its development from a global conception that allowed driving the actions rationally through a solution that enhanced the benefits for all the stakeholders, including the local population.

This approach has allowed reinvesting the financial returns of concessions in projects that contribute to materialize the ideas raised in the proposed project for port redevelopment.



*Port waterfront of Santa Pola: previous and current situation. (Sources: Ministry of Agriculture, Food and Environment and Generalitat Valenciana)*

### **Port of Vinaròs**

Vinaròs is the northernmost coastal town of the Comunitat Valenciana. It has about 29,000 inhabitants. Its tourist supply is related to the vacation period and as in the previous cases, the city center near the port, has cultural heritage elements of certain interest.



<b>PUERTO DE VINARÓS: DATOS BÁSICOS</b>	
<b>LONGITUD DE MUELLES</b>	<b>1.406 m</b>
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>371.500 m2</b>
<b>ESPACIO TERRESTRE</b>	<b>116.500 m2</b>
<b>USOS</b>	
COMERCIAL	
NÁUTICA DE RECREO	<b>242 Amarres</b>
PESQUERO	
REPARACIÓN NAVAL	
SERVICIOS A LAS EMBARCACIONES	
SERVICIOS PORTUARIOS	

*Port of Vinaròs: location and basic figures. (Source: Generalitat Valenciana)*

Despite its commercial origins, the port currently retains a substantial fishing activity, some activity related to ship repair and certain presence of recreational boating, linked to local community.

For years now, the Municipality promotes actions to improve its urban waterfront through several projects. In 2006 the Regional Administration passed a Plan of Port Uses that foresaw the reallocation of the ship repair activity, which was removed from its location in the waterfront to a more suitable area in the southern dock. This reallocation, along with the rearrangement of the nautical facilities use has allowed to free the inner dock and enabled the transformation of the port waterfront keeping the fishing uses in it. For this purpose a special plan has been drafted, proposing a new plan in both port and municipal land, which will allow to open the port to the public while maintaining its activity.



*Port of Vinaròs: current situation and proposal for intervention. (Source: Generalitat Valenciana)*

## **Conclusion**

There are enough technical resources and instruments to facilitate the opening of port waterfronts, while maintaining the port activity. This is necessary, not only to meet a social demand claiming for better urban spaces, but to make a better and more efficient use of them overcoming sectoral visions. However, in Spain, there are still significant inertias that

hamper the progress towards this direction, although more and more often we attend urban transformations showing that it is possible. In the will of decision-makers is the key to speed up as far as possible this inevitable change.

## Notes

[1] Delimitación de los espacios y usos portuarios - DEUP (Demarcation of Port Areas and Uses).

[2] On Regional Administration's initiative when it is necessary to carry out a structural rearrangement of the port.

[3] See "Directriz 124 de la Estrategia Territorial Valenciana" (Guideline 124 of the Valencian Territorial Strategy), framework for the Regional Spatial Planning.

[4] In 1981 the population was around 12.000 inhabitants, while in 2004 exceeded 75.000 inhab.

[5] It is expected that during the first half of 2015, will take place the public consultation "Plan Especial de la Zona Norte" (Special Plan for the Northern ).

[6] In 1981 the population was around 22.000 inhabitants, while in 2004 had reached about 38.500 inhab.

[7] Equivalent instrument to the current DEUP.

[8] Third largest city in the Region with about 228.000 inhabitants.

## References

Ley 2/2014 de Puertos de la Generalitat Valenciana, Diari Oficial de la Comunitat Valenciana n. 7298 de 18 de junio de 2014.

Decreto 1/2011 por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, Diari Oficial de la Comunitat Valenciana nº 6441 de 19 de enero de 2011.

Fichas Municipales de Torrevejeja, Santa Pola, Dénia y Vinaròs, Instituto Valenciano de Estadística.

Sistema de Información Geográfico de Costas, Generalitat Valenciana.

Plan de Utilización de los espacios Portuarios de Dénia, Generalitat Valenciana, 2007.

Plan de Utilización de los espacios Portuarios de Vinaròs, Generalitat Valenciana, 2006.

---

*Head image: Port waterfront of Torrevejeja: Vistalegre Promenade. (Source: Generalitat Valenciana)*

---

## **Experiencias de desarrollo portuario en ciudades medianas en la Comunitat Valenciana**

Los problemas que plantea la coexistencia de los puertos con los tejidos urbanos son en parte comunes a los generados por otras infraestructuras del transporte. Se trata de problemas de integración urbana que se manifiestan en los bordes de estos espacios, que por diferentes motivos han perdido idoneidad para albergar ya sea usos propiamente urbanos o usos vinculados a las infraestructuras, y que acaban convirtiéndose en áreas residuales y degradadas.

En el caso de los puertos la resolución de estos problemas presenta matices diferenciados por su carácter puntual, simbólico y, en muchas ocasiones, central respecto a los centros urbanos. A su vez, la intervención sobre estas zonas ofrece un importante caudal de oportunidades por su capacidad para dinamizar procesos de transformación urbana.

## **La reconversión de frentes portuarios en ciudades medianas del Mediterráneo**

En el mediterráneo es inevitable hacer una referencia a la litoralización y al creciente peso de la industria turística. Ambos factores repercuten en las demandas de mejora del espacio público, y en el papel icónico de los espacios más directamente vinculados al mar, tanto por su capacidad de proyectar imagen urbana, como por la de generar actividad económica.

A ello cabe añadir los condicionantes relacionados con el patrimonio cultural que atesoran muchos de sus centros urbanos y con la escala, especialmente en el caso de las ciudades medianas.

*Imágenes del puerto de Dénia en 1957 y 2013. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

Por otra parte cabe tener en cuenta el carácter escaso del espacio portuario y la necesidad de preservarlo preferentemente para aquellos usos que difícilmente pueden tener otra ubicación.

Ahora bien, ¿cómo abordar la adaptación de aquellos espacios portuarios que han perdido su funcionalidad en favor de otros espacios, también portuarios, más aptos para determinados usos? y, ¿a partir de qué premisas cabe abordar la reordenación de estos espacios, especialmente cuando afectan a los bordes puerto-ciudad o cuando se trata de usos portuarios compatibles con los usos urbanos?.

Al igual que ocurre en otros campos de la ingeniería de las infraestructuras del transporte, la prevalencia de ciertos enfoques sectoriales sobre otros condicionantes urbanos y territoriales se traduce en ocasiones en una ordenación del espacio manifiestamente desequilibrada, con importantes márgenes de mejora de calidad del entorno, sin menoscabo de la funcionalidad de dichas infraestructuras. Ocurre por ejemplo en el caso de las carreteras, con la prevalencia de criterios aplicables a vías interurbanas en ámbitos urbanos, especialmente cuando existen alternativas a dichas vías. Ocurre también en el caso de las ciudades portuarias medianas, con infraestructuras pensadas en un tiempo para proveer unos servicios de transporte, que tienen poco o nada que ver con las necesidades actuales.

Sin embargo, la respuesta adecuada tanto a los requerimientos de la actividad portuaria como a las aspiraciones legítimas de los ciudadanos de disponer o recuperar espacios urbanos que los vinculan con el puerto y el mar depende en gran medida, además de la

existencia de adecuados canales de interlocución a nivel institucional, de la praxis profesional de los responsables de la toma de decisiones en la planificación (portuaria y urbana).

En el caso de los puertos cabe además hacer una referencia a los instrumentos legales que los regulan que, en el caso de los países del mediterráneo europeo, están en su mayoría anclados a la pertenencia del suelo portuario al dominio público marítimo terrestre, regulado tradicionalmente por mecanismos de carácter nacional que presentan no pocas rigideces, importantes inercias, y que dificultan en cierta medida la combinación de dichos criterios sectoriales con otros en favor de proyectos capaces de arbitrar una ordenación del espacio más racional en los frentes portuarios.

Sin embargo, la experiencia muestra un abanico suficientemente amplio de intervenciones en espacios en los que coexisten usos urbanos e infraestructuras, no sólo portuarias, que se han desarrollado bajo condicionantes territoriales y legales-institucionales muy diversos. A partir de esta base empírica podría afirmarse que, pese a la variedad de condicionantes que pueden darse, y que de ninguna forma son despreciables, cuando existe la voluntad de llegar a soluciones equilibradas, se encuentran las fórmulas adecuadas para su desarrollo.

### **Cuatro ejemplos de intervención en la Comunitat Valenciana**

El sistema portuario de la Comunitat Valenciana cuenta con 36 puertos gestionados por la Administración Regional, entre ellos los de ciudades medias costeras, con poblaciones de en torno a los 30.000 habitantes, pero que durante el verano fácilmente doblan o triplican dichas cifras.

*Situación de la Comunitat Valenciana y plano de situación de sus puertos.*

Los puertos de estas ciudades albergan actividades portuarias que, en su mayoría, son perfectamente compatibles con soluciones que apuesten por la coexistencia de usos urbanos y portuarios.

La gestión de estos puertos está basada en un modelo tipo Landlord. Esta circunstancia, que supone la existencia de intereses económicos locales muy diversos y que a veces puede generar dificultades a la hora de ordenar el espacio, ha permitido sin embargo invertir los retornos de algunas de estas concesiones en actuaciones de mejora de los frentes portuarios.



La Ley 2/2014 de Puertos de la Generalitat Valenciana establece un modelo de planificación portuaria en el que la Administración Regional se dota, a semejanza del Estado, de un instrumento de ordenación estructural del puerto que delimita los espacios necesarios para el desarrollo de los usos portuarios y aquellos que pueden destinarse a la interacción puerto-ciudad [1]. La coordinación entre la planificación urbanística y portuaria se produce a través de instrumentos urbanísticos, a iniciativa de la propia Administración Regional o de la Administración Local según el caso [2].

Por otra parte, cabe hacer mención a la consideración de los puertos en la Estrategia Territorial Valenciana y a las referencias que la misma hace sobre la actuación pública en los frentes portuarios, con una mención especial hacia la integración de actividades portuarias y urbanas [3].

Bajo estas premisas, la Generalitat viene impulsando actuaciones en diferentes puertos.

### ***Puerto de Torrevieja***

Torrevieja es una ciudad de cerca de 105.000 habitantes situada en el sur de la Comunitat Valenciana que ha experimentado un fuerte crecimiento demográfico en las últimas décadas [4], vinculado a la producción de viviendas vacacionales y a la inmigración de Europa, cuya población representa cerca del 45% del total.

Su puerto, ligado desde sus orígenes al comercio internacional de sal, que conserva actualmente, mantiene una fuerte vocación pesquera y cerca de 2.400 amarres. Algunos de los eventos culturales más destacados de la localidad tienen lugar en el frente portuario. La configuración exterior del puerto data de 1954.

*Puerto de Torrevieja: situación y magnitudes básicas. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

El puerto ha ido transformándose dejando al margen su frente portuario, lo que ha llevado a que sus cerca de 2 km acaben jalonados por una sucesión de espacios inconexos, algunos de ellos con usos estacionales y sin una vinculación directa con la actividad portuaria, que dan como resultado un frente fragmentado en el que la coexistencia del puerto y la ciudad es manifiestamente mejorable.

En 2006 la Generalitat comenzó, coordinadamente con el Ayuntamiento, los estudios para reordenar los usos en el frente marítimo considerando el tráfico y las necesidades de accesibilidad al puerto, la reubicación de algunas concesiones cuyo periodo concesional está

cerca de finalizar así como de las dependencias de la Autoridad Portuaria, la posibilidad de incrementar y conectar los espacios públicos en el frente portuario facilitando la conexión entre la ciudad y la dársena, así como la instalación de usos administrativos y terciarios que dinamicen el uso del espacio durante todo el día.

El resultado es un proyecto urbano, del que alguna fase ya está ejecutada, que se desarrolla a través de proyectos y planes especiales [5].

*Zona norte del Puerto de Torrevieja: estado actual y propuesta de actuación. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

*Frente portuario de Torrevieja: paseo de Vistalegre. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

### ***Puerto de Dénia***

Dénia es una ciudad de cerca de 45.000 habitantes, que también tiene un marcado carácter turístico y que ha experimentado un notable crecimiento demográfico recientemente [6]. Se trata igualmente de una ciudad portuaria desde sus orígenes. El puerto, cuya configuración actual data de principios del SXX, mantuvo un significativo tráfico comercial internacional vinculado a la exportación de pasas y otros productos agrícolas y una destacada actividad pesquera. Actualmente concentra tráfico comercial Ro-pax con las islas Baleares y una importante oferta náutica de recreo, además de cierta actividad de reparación naval. Al igual que en el caso anterior el puerto es empleado por la población para la celebración de determinados eventos culturales y tradicionales.

*Puerto de Dénia: situación y magnitudes básicas. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

El proceso de reciente planificación en el puerto de Dénia arranca en 2007 con la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) [7]. El Plan establecía el desplazamiento de la estación marítima y de actividades vinculadas a la reparación naval hacia otras zonas portuarias más aptas para dichos usos.

Con los accesos al puerto plasmados en el planeamiento, la Generalitat realizó estudios de viabilidad para reducir el tráfico en el frente marítimo y establecer una ordenación que respondiese a la necesidad de transformación y mejora de este espacio, previendo nuevos usos terciarios y culturales de acuerdo con el Ayuntamiento. En este sentido ya se ha producido la reubicación de los usos mencionados anteriormente, mientras parte de los retornos de las nuevas concesiones se emplean en proyectos de transformación del frente

marítimo de acuerdo con la nueva ordenación prevista.

*Frente portuario de Dénia: estado actual y propuesta de actuación. (Fuentes: Ministerio de Medio Ambiente y Generalitat Valenciana)*

### ***Puerto de Santa Pola***

Santa Pola es una localidad de 35.000 habitantes situada en el tercio sur de la Comunitat Valenciana y muy vinculada a Elche [8] desde sus orígenes. Se trata de una localidad vacacional con una significativa oferta de segundas residencias.

Su puerto, con una fuerte vocación pesquera, mantiene cierto tráfico comercial además de actividades ligadas a la náutica de recreo, a la construcción y reparación naval, y al tráfico de bahía con la cercana isla de Tabarca.

*Puerto de Santa Pola: situación y magnitudes básicas. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

En 2008 la Generalitat planteó un proyecto de reordenación del frente marítimo de la localidad que incluía su frente portuario. Con un gran espacio vacante de usos producto de la reordenación del puerto, distintos agentes planteaban diversas iniciativas inconexas entre sí. Era por tanto necesario establecer un marco para su desarrollo partiendo de una concepción global que permitiera ordenar el espacio racionalmente a través de una solución que maximizase los beneficios para la población.

Este planteamiento ha permitido reinvertir los retornos económicos de las concesiones en proyectos que contribuyen a materializar las ideas planteadas en el proyecto de reordenación del puerto.

*Frente portuario de Santa Pola: estado previo y actual. (Fuentes: Generalitat Valenciana)*

### ***Puerto de Vinaròs***

Vinaròs es la localidad costera más septentrional de la Comunitat Valenciana. Cuenta con cerca de 29.000 habitantes. Su oferta turística es de corte vacacional y al igual que en los anteriores casos su centro urbano, cercano al puerto, tiene elementos patrimoniales y culturales de cierto interés.

*Puerto de Vinaròs: situación y magnitudes básicas. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

Pese a sus orígenes comerciales, el puerto conserva actualmente una significativa actividad pesquera, actividad ligada a la reparación naval y cierta presencia de la náutica de recreo, vinculada al tejido social local.

Su Ayuntamiento impulsa desde hace años actuaciones de mejora de su frente marítimo. En 2006 la Generalitat aprobó un PUEP en el que se trasladaba la actividad de reparación naval desde su localización en el frente hacia una zona más adecuada en el contradique. Este traslado, junto a la reordenación de los usos náuticos ha permitido liberar el cantil y plantear la transformación del frente portuario manteniendo en él la actividad pesquera. Para ello se ha redactado un Plan Especial que plantea una nueva ordenación tanto en suelo portuario como en suelo municipal, que permitirá abrir el puerto al público manteniendo su actividad.

*Puerto de Vinaròs: situación actual y propuesta de actuación. (Fuente: Generalitat Valenciana)*

## **Conclusión**

Existen recursos técnicos suficientes e instrumentos adecuados para facilitar la apertura de los frentes portuarios, manteniendo la actividad portuaria. Algo que es necesario, no sólo para atender una demanda social que reclama mejores espacios urbanos, sino para hacer un mejor y más eficiente uso del mismo superando visiones sectoriales. Sin embargo en España, existen todavía importantes inercias que dificultan el avance en este sentido, aun cuando cada vez con mayor frecuencia asistimos a transformaciones urbanas que muestran que es posible. En la voluntad de los decisores está la clave para acelerar en la medida de lo posible este inevitable cambio.

## **Notas**

[1] Delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP).

[2] A iniciativa de la propia Administración Regional principalmente cuando es necesario llevar a cabo una reordenación estructural de los usos del puerto.

[3] Ver Directriz 124 de la Estrategia Territorial Valenciana, instrumento marco regional de ordenación del territorio.

[4] En 1981 contaba con algo más de 12.000 habitantes, mientras en 2004 superaba los

75.000.

[5] Previsiblemente sdrante el primer semestre de este 2015, el Plan Especial de la Zona Norte será sometido a información pública.

[6] En 1981 contaba con algo más de 22.000 habitantes, mientras en 2004 contaba con alrededor de 38.500 habitantes.

[7] Instrumento equivalente a la actual DUEP.

[8] Tercera ciudad de la Comunitat Tercera ciudad de la Comunitat Valenciana con 228.000 habitantes.

## **Referencias**

Ley 2/2014 de Puertos de la Generalitat Valenciana, Diari Oficial de la Comunitat Valenciana n. 7298 de 18 de junio de 2014.

Decreto 1/2011 por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, Diari Oficial de la Comunitat Valenciana nº 6441 de 19 de enero de 2011.

Fichas Municipales de Torrevieja, Santa Pola, Dénia y Vinaròs, Instituto Valenciano de Estadística.

Sistema de Información Geográfico de Costas, Generalitat Valenciana.

Plan de Utilización de los espacios Portuarios de Dénia, Generalitat Valenciana, 2007.

Plan de Utilización de los espacios Portuarios de Vinaròs, Generalitat Valenciana, 2006.

---

Head image: Frente portuario de Torrevieja: paseo de Vistalegre. (Fuente: Generalitat Valenciana)