

## **EL GRAU DE CASTELLÓ: UNA FACHADA MARÍTIMA URBANA DESCONEJA**

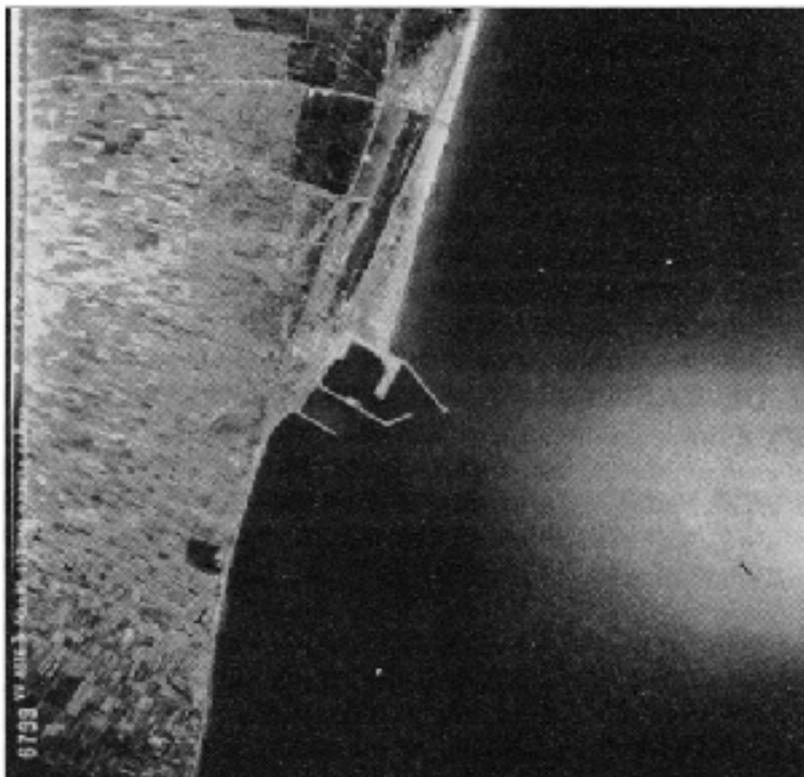
---

*VICENT ORTELLS CHABRERA*  
*ANTONIO QUEROL GÓMEZ*

Castelló de la Plana está emplazada a unos tres Km. del mar, donde el paquete de arcillas y conglomerados es potente y permite un asentamiento seguro. Entre la ciudad y su Grau y puerto se encuentran terrenos de fértil huerta y de marjalería, con el nivel freático muy alto y algunas zonas pantanosas. Este factor natural ha condicionado la evolución urbana hacia occidente, quedando segregado el distrito marítimo, con el puerto e instalaciones industriales, del resto de la ciudad. Uno de los retos actuales de la ciudad es la conexión con el Grau y su realización de manera equilibrada.

### **ANTECEDENTES : LA FACHADA MARÍTIMA EN 1956**

La línea de costa castellonense apenas experimentó variaciones importantes durante siglos. La existencia de un pequeño embarcadero, el *Guerau de la mar* y unas cuantas casas de pescadores está documentada en la Edad Media (SÁNCHEZ ADELL,1994). Escolano (1611) dice que “en el Grao desta Villa, que es una casa donde se recogen los pescadores y sus xarcias, hay una torre de legua y media de la de Mijares”. La actividad comercial del siglo XIX puso de manifiesto la necesidad de contar con un puerto moderno. Madoz (1845) escribe lo siguiente: “Careciendo de un buen puerto que pudiera facilitar grandes operaciones mercantiles, solo se concreta su movimiento a la importación y exportación de algunos efectos y frutos”. Aun así, el mismo autor recoge la entrada y salida de



*Figura 1*

*Foto aérea de 1956. Predominio absoluto de los terrenos agrícolas y de uso público.*

buques en el embarcadero, que fue de 164 y 211 respectivamente, en 1844. La construcción del puerto se convirtió en una prioridad para la industria, el comercio y la ciudad en general. En 1891 se colocó la primera piedra.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, con el inicio del muelle de Levante, había comenzado a cambiar la línea de costa por el efecto de acumulación de arenas en las playas de levante y norte, debido al sistema de corrientes. Así pues, el Pinar, que bañaban las olas, se fue alejando hasta su situación actual a unos 400 m. del agua. En la playa del Serrallo, a poniente y sur, se produce el efecto contrario y algunas alquerías huertanas quedan sumergidas bajo las aguas del Mediterráneo.

Esta situación desembocó en una clara diferenciación de los usos del suelo. Mientras el norte, dirección de Benicàssim, se dedicaba a uso terciario y residencial, el sur era patrimonio de la huerta de marjales y naranjos. En la playa del Pinar, el Ayuntamiento realizó repartos gratuitos de los terrenos ganados al mar, con la simple condición de vallar las parcelas. Eran los años treinta.

## Desarrollo en paralelo del casco urbano

La fotografía aérea del Vuelo Americano de 1956 nos permite observar un área urbana muy poco desarrollada. El Grau censaba en 1955, 3.422 h. El plano urbano se desarrolla en paralelo a la línea de puerto y con límites a norte y sur en las entradas al mismo. Curiosamente, el caserío ha tardado muchos años en superar estos “bordes”. El crecimiento hacia el casco urbano de Castelló viene marcado por la carretera comarcal entre el Grau y Almassora. Así pues, se dibuja un perímetro rectangular en cuyo interior se van tejiendo las manzanas de casas de manera bastante regular.

Un elemento urbano destacable es la presencia del antiguo tren de vía estrecha conocido popularmente como *La Panderola* (tal vez por sus malos y negros humos) que unía desde finales del siglo XIX las principales ciudades de la Plana (Onda, Vila-real, Almassora, Borriana y Castelló) con los puertos de Castelló y Borriana. Accedía al puerto por su sector meridional y poco antes tenía su estación término en un amplio solar. Transportaba viajeros y mercancías, esencialmente naranjas y azulejos. Terminó su peregrinaje en 1963, agotada por la competencia del transporte por carretera.

## Instalaciones industriales y portuarias

Las instalaciones industriales eran mínimas, solamente las complementarias del puerto comercial y pesquero. Ambos se encuentran amparados por los mismos muelles. En el sur destaca el tramo inicial del espigón que albergará el puerto pesquero actual, con la formación de una pequeña playa de arenas.

La actividad pesquera tiene su reflejo urbano con las barracas de palangreros. Eran construcciones semejantes a las barracas agrícolas pero adaptadas a la actividad de sus dueños. La vivienda constaba de un pequeño pasillo con dos habitaciones laterales, con ventilación directa una de ellas y la segunda con pequeñas ventanas a la *llar* (chimenea) y a un pequeño patio donde se guardaban las redes. En el *sostre*, pequeño desván, se guardaban los palangres y otras artes de pesca. La cubierta, a doble vertiente muy acusada, era un entramado de *senill* (carrizo) de las acequias con barro. La última barraca fue derribada en 1960 (J. LÓPEZ GÓMEZ, 1980).

## Utilización intensiva del suelo agrícola

El oeste y el sur del casco urbano corresponden a un espacio agrario de singulares características y de explotación intensiva durante siglos. Son los terrenos de marjal, conformados por fértiles suelos de limos pardos de albufera que conviven con las aguas, cuyo nivel freático es casi superficial.

El parcelario agrícola lo conforman los *llonguers*, pequeñas parcelas estrechas y alargadas, separadas por acequias de riego con sistemas artesanos. Muchas veces, junto a la *marjaleta* se construye una pequeña alquería, reconvertidas hoy en día en chalets, con un

grave problema de legalización y ordenación urbana para el municipio y a que superan las 2.500 construcciones.

### **Terrenos de dominio público en el norte**

El mayor parque natural del municipio castellanense lo forma el “Pinar del Grau”, que se extiende en paralelo a la línea de costa durante unos tres kilómetros y en torno a los quinientos metros de anchura. En 1955, el pinar era utilizado por muchos castellanenses durante los fines de semana veraniegos que se repartían por un denso bosque de pinos mediterráneos.

Una segunda franja de terrenos públicos separaba el pinar de la playa de arenas formada a poniente del puerto. En parte se había parcelado y privatizado, construyéndose alguna villa. Sobre las arenas crecerá una hilera de pequeñas casetas de temporada, junto a merenderos y el emblemático edificio de la “Casa de Baños”.

## **LA INDUSTRIA PETROQUÍMICA Y LOS PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES**

El 5 de junio de 1967 se inauguraba oficialmente la refinería de petróleo ubicada en el polígono del Serrallo, a unos dos kilómetros al sur del casco urbano del Grau. En pocos años se desarrollará un complejo petroquímico de primera magnitud, con una central térmica, una planta de caprolactama y depósitos de gas butano. En total, 220 Ha. de complejo industrial de segunda generación, rodeado por el mar y por los atónitos campos de naranjos que no presagiaban lo peligroso que podía ser su nuevo vecino.

En el norte, adosado al puerto y al casco urbano, se construyó la fábrica de abonos FERTIBERIA y a sus espaldas los depósitos de combustibles de CAMPSA.

El apacible puerto de Castelló, exportador de naranjas y azulejos, se reconvierte en puerto industrial visitado por petroleros y buques de graneles. La lluvia ácida deja su firma sobre las naranjas y hortalizas y cuando sopla el levante, las combustiones de la fábrica de abonos se respiran en el Grau. Durante unos años, la central térmica y la refinería se culpabilizan mutuamente de la contaminación. Los agricultores reciben limosnas por el daño causado a los frutos, según una orla de proximidad, aunque los árboles no se indemnizan por su pérdida de producción.

La industrialización es la principal característica de los años setenta y ochenta, con una modificación sustancial en el paisaje de la fachada marítima castellanense. Por otra parte, se produce un crecimiento en mimetismo con la capital municipal, apareciendo los llamados “grupos periféricos”, levantados en los años de máxima inmigración. En el Grau, se localizan ocho de los más de cien del municipio, con una 200 viviendas. Su tipología es algo diferente al resto, por tener modestos edificios de protección oficial, junto a las pequeñas casas unifamiliares de una sola planta que conforman la mayoría.

También es destacable la cesión a la iniciativa privada de parte del pinar para la construcción de un campo de golf de nueve hoyos. Las villas, en su mayoría viviendas



*Figura 2 a y b*

*Foto aérea de 1991. Ocupación industrial del sur y residencial en el norte del Grau.*



secundarias, prosperan en los alrededores de la playa y del pinar. Sin embargo, a finales de los ochenta, la contaminación llega también a las aguas marinas con la consecuente pérdida de calidad y atractivo de las playas.

## **LA FACHADA MARÍTIMA EN LA ACTUALIDAD**

Desde 1990 se han producido una serie de cambios importantes en los usos del suelo, con un proceso de desindustrialización que ha liberado en el norte amplias áreas de dominio público.

### **El núcleo urbano del Grau en busca de su consolidación**

El distrito marítimo castellonense reúne unos 9.000 habitantes en el casco urbano, además de los residentes en las villas y urbanizaciones que podemos cifrar en torno al millar. La morfología del casco es un rectángulo que se estrecha en el sur por la configuración de la costa. El límite interior es la carretera de Almassora a Benicàssim, con un desarrollo lineal de los edificios y la inmediata vecindad de los huertos, que también ocupan el espacio del sur y noroeste.

En el norte, los terrenos industriales han bloqueado la expansión urbana junto a un ramal de enlace del ferrocarril. El cambio de funciones se suaviza con un pequeño jardín de inspiración romántica. En esta zona ha habido pocos cambios desde 1955. El plano ha desarrollado varias manzanas y han aparecido dos nuevas avenidas, destacando el paseo que limita con el puerto, compartido por los peatones y los vehículos en dirección única. La antigua estación del tren de vía estrecha se ha convertido en un centro social rodeada de amplios jardines. También destacan nuevas dotaciones culturales, docentes como un Instituto de B.U.P., o el Instituto Social de la Marina.

Sin embargo, el Grau padece una falta de identidad crónica. Por una parte, ha superado el umbral de una pequeña ciudad en el número de habitantes -aunque siempre ha crecido por debajo de la capital-, pero en realidad sigue siendo un barrio portuario, con los servicios vinculados, una aceptable dotación hostelera, especialmente restaurantes, y un importante vacío en comercios especializados, los que dan vida propia, en definitiva, a un núcleo urbano. Los tres kilómetros de separación con el casco urbano castellonense son pocos para que se autogeneren más servicios, especialmente los privados. Por otro lado, la distancia es suficiente para producir una desconexión real.

### **Suelo industrial y agrícola en el área periurbana**

El polígono industrial del Serrallo está limitado por la carretera de Almassora, el mar y el límite municipal con esta localidad. Entre el caserío del Grau y el complejo petroquímico se han construido algunas naves industriales siguiendo la carretera o los caminos rurales.

En el norte, se han desmantelado (1995) los depósitos de CAMPSA y las instalaciones de la fábrica de abonos, superándose así el principal escollo para un crecimiento armónico del Grau.

El suelo agrícola sigue utilizado de manera intensiva en el sur, en la propia vecindad de las industrias. En el oeste y noroeste se aprecia la presión urbana y junto a los campos se encuentran algunos terrenos de reserva. Así mismo, las alquerías y chalets de generación espontánea siguen asociadas en muchos casos a los cultivos.

La contaminación continúa aunque se han controlado las emisiones y también el funcionamiento de la central térmica es discontinuo. Entre la refinería y la ciudad existe un “cinturón agrario” de defensa, que es bastante estrecho con respecto al Grau. El futuro de este complejo está marcado por el del propio petróleo que como combustible no renovable puede acortar la vida de estas instalaciones. Por su parte, la huerta es de origen medieval, sobre limos y arcillas muy fértiles. De alguna manera, es un corredor de fondo enfrentado a un *sprinter*.

### Área dotacional y residencial en el norte

La prolongación de la carretera de Almassora en dirección al núcleo turístico de Benicàssim delimita un sector con un uso variado del suelo y que en la actualidad y en un futuro próximo experimentará cambios importantes.

- Desaparición del suelo industrial.

Los complejos industriales de Fertiberia y Campsa, pegados al casco urbano, se están desmantelando en la actualidad, ganándose con ello una importante superficie de uso público.

- Parque del Pinar y jardines.

La superficie de uso público del Pinar se ha incrementado y también se ha ajardinado una franja paralela al mar. Por otra parte, hay que destacar la regeneración de la playa de dunas que forma el cordón de unión con las playas de Benicàssim.

- Los *masets* y “ciudad jardín”.

Los *masets* y alquerías, vinculados con la actividad agraria, son las viviendas secundarias de mayor tradición. Son pequeñas construcciones levantadas en parcelas mínimas, propias del minifundismo de la marjalería. En muchos casos, los cultivos de huerta han sido sustituidos por jardines privados, piscinas, etc. En orden cronológico, encontramos una área residencial surgida en la posguerra pero con desarrollo importante desde 1970. Podemos hablar de “ciudad jardín” por su tipología de chalets unifamiliares con amplio jardín y calles arboladas. En la presente década se han sumado algunos bloques de apartamentos, con cuatro o cinco alturas, con jardines y otros servicios, que pretenden atraer a la población en primera residencia.

- Equipamiento turístico y de ocio.

La proximidad de Benicàssim, principal núcleo “alternativo” de Castellón, ha contenido el crecimiento de la oferta turística. En este sentido destacan un hotel junto al campo de golf y tres residencias de vacaciones (Militar, Banco Central, Generalitat Valenciana).

El planetario y museo de la ciencia- primero en construirse en la Comunidad Valenciana- constituye la principal oferta de ocio.

- Instalaciones deportivas públicas y privadas.

Es el principal uso del suelo en cuanto a superficie ocupada. Destaca el aeródromo para los deportes del aire y el campo de golf. Además, un campo de fútbol, otro de rugby, tiro con arco, tiro al plato, etc., y numerosos campos de tenis privados.

- Equipamiento docente.

La escuela de hostelería es el único servicio público docente. Por el destino de sus estudiantes, se buscó una ubicación donde las actividades turísticas y de restauración tuvieran un papel destacado.

La localización de los usos descritos se distribuye en franjas paralelas al mar limitadas al norte por el campo de aviación y al sur por los antiguos complejos industriales y el casco urbano del Grau:

Fachada marítima compuesta por una amplia playa de arenas, paseo marítimo y franja multifuncional: hoteles familiares, restaurantes y unos pocos chalets al norte, jardines y terrenos deportivos en el centro y el planetario y una residencia de vacaciones en el sur.

“Ciudad jardín”. La escuela de Hostelería en el sur junto a los apartamentos, chalets y residencias cubren la zona más urbanizada, aunque siempre con gran desahogo.

El Pinar. El pulmón de la ciudad, cubre unas 60 Ha. con el parque público y el campo de golf.

Zona residencial de nueva creación. En la penúltima franja se encuentran solares, chalets y algún complejo de apartamentos de nueva construcción y vocación de vivienda permanente.

Finalmente, los pequeños chalets de la marjalería, diseminados junto a los caminos rurales y siguiendo el esquema parcelario agrario.

## **UNA NUEVA ORDENACIÓN URBANA Y LA CONEXIÓN CON LA CIUDAD**

Los instrumentos legales de ordenación urbana encontraron un Grau desarticulado y con graves contradicciones en los usos del suelo, como la convivencia de suelo agrícola de regadío intensivo con suelo industrial petroquímico, en vecindad inmediata. También sucedía lo propio con el casco urbano y la fábrica de abonos. El P.G.O.U. vigente ha puesto las bases de un aprovechamiento más racional, aunque para que pueda sobrevivir la huerta es imprescindible la higiene ambiental y el control riguroso de emisiones.

- Suelo urbano residencial.

El casco urbano consolidado y la prolongación de las carreteras de unión con la ciudad, en unos quinientos metros. Además, La “ciudad jardín” del norte.

- Suelo urbanizable no programado residencial (S.U.N.P.).

Se distribuye en pequeñas manchas sobre los terrenos de marjalería, constituyendo la zona más desarticulada de la ciudad, junto a los “grupos periféricos”. De estos, ocho se localizan en las proximidades del Grau. El resto corresponde a las ampliaciones de la

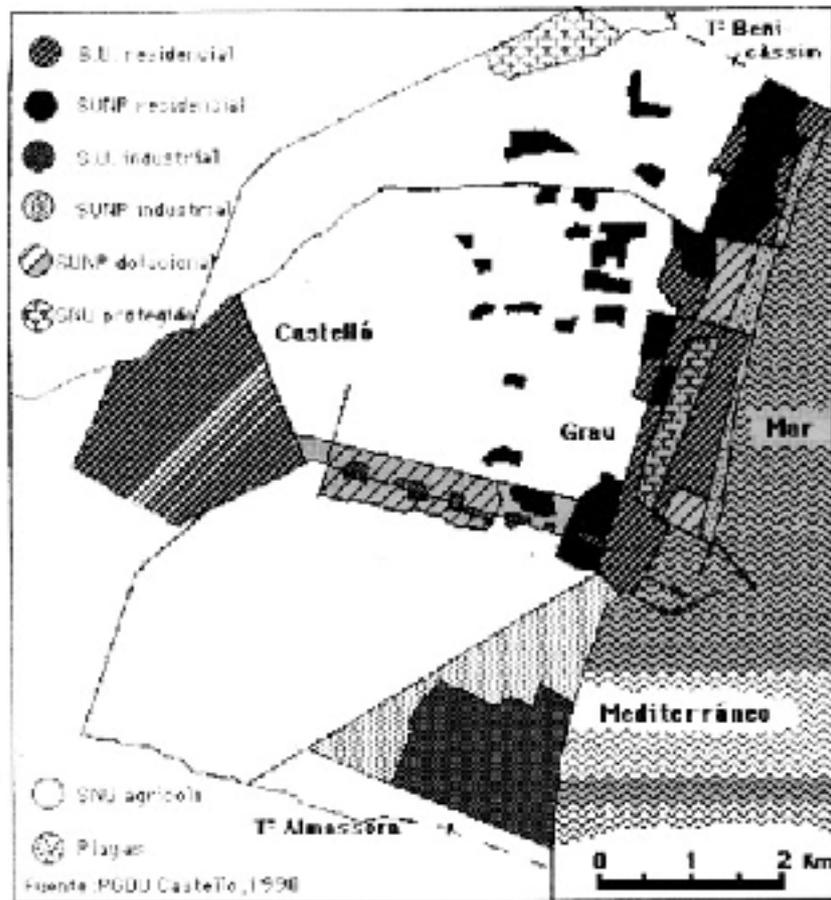


Figura 3

“ciudad jardín” y del casco urbano del Grau. En este caso se propone el acercamiento a la ciudad mediante un cordón de suelo dotacional, desarrollado entre dos carreteras y adyacentes y que en la actualidad lo ocupan pequeños almacenes e industrias, un hipermercado, instalaciones deportivas y explotaciones citrícolas.

- Suelo urbano industrial.

Concentrado en el polígono de industria pesada del Serrallo, con la refinería de petróleo, central térmica, fábrica de caprolactama y naves menores. También se localizan varias naves industriales junto a la antigua carretera que une el Grau con Castelló.

- Suelo urbanizable no programado industrial.

Se concentra al sur y suroeste del casco urbano del Grau, delimitado por la carretera comarcal de Almassora, buscando formar un triángulo compacto junto a la gran industria.

- S.U.N.P., Dotacional.

La mayor parte se localiza entre las dos carreteras de unión con la ciudad, aunque partiendo de esta última.

- Suelo no urbanizable protegido y no protegido.

El pinar del Grau es el principal recurso natural protegido por ley, mientras que no son urbanizables los terrenos de huerta, aunque esto solo se cumple en el sur, donde la playa está lejana e hipotecada por la industria. Así pues, queda dibujado un Grau comercial e industrial en el sur y residencial-turístico en el norte, con el casco urbano de eslabón central

Castelló de la Plana, pese a emplazarse a tres Km. del mar nunca ha tenido vocación marinera. Entre el mar y la ciudad se interpone la huerta, respetada durante siglos hasta que llegó la industria petroquímica, que más que inducir aumentó el rechazo urbano hacia el distrito marítimo. Los cambios actuales en el norte, con la generación de 9 Ha. de suelo urbanizable tras el desmantelamiento de la fábrica de abonos y los depósitos de CAMPSA, pueden ayudar a que se mire en esa dirección y que aumente el censo de residentes.

La unión con la ciudad se pretende potenciar con la transformación de la principal carretera actual en un *boulevard* más urbano. La antigua carretera está bastante densificada en sus márgenes y tiene una pequeña acera y carril-bici. Un hipermercado es el testigo de unión entre ambos núcleos. Los huertos de naranjas continúan dominando importantes superficies pese al asedio sufrido en todos los sentidos. Los accesos por carretera al puerto, en buenas condiciones, todavía no se han decidido, pero la ordenación actual hace pensar en que el sur reúne mejores condiciones. La conexión del Grau con la ciudad, aunque ha mejorado en la última década, no parece una cuestión de este siglo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ESCOLANO, G.: *Décadas de la historia de la insigne y coronada ciudad y Reino de Valencia*. València, 1610-1611.
- LÓPEZ GÓMEZ, J.: *El puerto de Castellón*. Instituto Juan Sebastián Elcano, CSIC, Madrid, 1980, tesis doctoral inédita, 271 ff. + gráficos y estadísticas.
- MADOZ, P.: *Diccionario geográfico...* Madrid, 1845-1850.
- Memoria anual de 1993. Autoridad portuaria de Castellón, 1994, 76 pp.
- ORTELLS CHABRERA, V.: *Geografía urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*. Ayuntamiento de Castelló, 1987, 654 pp.
- ORTELLS CHABRERA, V.: "El Grau de Castelló: soporte urbano y demográfico del puerto". *Castelló festa plena. Cien años del puerto*. Castelló, 1993, pp. 21-26.
- SÁNCHEZ ADELL, J.: "El puerto y el Grao de Castellón: una historia con viejas raíces". *Castelló festa plena. Cien años del puerto*. Castelló, 1993, pp. 4-20.