

MEMORIA INFORMATIVA CORRESPONDIENTE AL PLAN ESPECIAL DEL CABANYAL-CANYAMELAR Y SU ENTORNO URBANO (PEC).

VERSIÓN PRELIMINAR.

(ADAPTACIÓN ENERO DE 2019).



ÍNDICE MEMORIA INFORMATIVA.

INTRODUCCIÓN GENERAL AL DOCUMENTO DE PEC.....	5
1. ANTECEDENTES DEL ENCARGO Y EQUIPO REDACTOR.....	5
2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.	7
MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.....	9
1. OBJETIVOS Y DOCUMENTACIÓN BÁSICOS DE LA MEMORIA INFORMATIVA.	9
2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CABANYAL-CANYAMELAR-CAP DE FRANÇA.....	10
2.1.- El Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada (1796).	10
2.2.- Los Planes en la Bailía (1796-1837).	14
2.2.1.- EL PLAN DE RECTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN DE LA PLAYA (1797).....	14
2.2.2.- EL PLAN DE LA PLAYA DEL MAR (1806).	16
2.3.- La Cohabitación Bailía-Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1837-1865).	18
2.3.1.- PLAN DE RECTIFICACIÓN DE CALLES Y APERTURA DE LA CALLE DE LA REINA (1840).	18
2.4.- La Actividad del Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1865-1897).	20
2.5.- El Cabanyal Barrio de València: Vigencia de las Reglas Propias (1897-1939).....	26
2.5.1.- LA PERIFERIA A LEVANTE.	26
2.5.2.- LA PERIFERIA A PONIENTE.	27
2.6.- El Cabanyal Barrio de València: la Dictadura de Barrio a “Barrera” (1939-1977).....	31
2.7.- El Cabanyal Barrio de València: la Democracia; ¿de Barrera a Barrio? (desde 1977).....	37

2.8.- Evolución de la Edificación en el Espacio Parcelado.	44
3. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS RECIENTES Y ACTUALES.	54
3.1.- Antecedentes.	54
3.2.- Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988.....	54
3.3.- La Revisión Simplificada del PGOU de Valencia.	56
3.4.- La Revisión Pormenorizada del Plan General.....	56
3.5.- Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar.....	58
3.6.- Normas Transitorias de Urgencia del Cabanyal-Canyamelar.	59
3.7.- Incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su Incidencia en otros Instrumentos de la Planificación Territorial o Sectorial.	59
3.7.1.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.	59
3.8.- Incidencia en otros Instrumentos de Desarrollo Territorial o Sectorial.	62
3.9.- Análisis de las Alternativas Contempladas en el Documento Inicial Estratégico (DIE).....	63
4. SITUACIÓN SOCIOLÓGICA Y URBANÍSTICA ACTUAL EN EL ÁMBITO DEL PEC.....	70
4.1.- Síntesis de la Evolución Demográfica, de la Situación del Parque Edificado (Residencial, Terciario e Industrial) y de las Reservas de Suelo Dotacional Público.	70
4.1.1.- EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA.....	70
4.1.2.- PARQUE EDIFICADO.....	71
4.1.2.1.- EDIFICABILIDAD TOTAL MATERIALIZADA EN EL ÁMBITO DEL PEC.	71
4.1.2.2.- USO RESIDENCIAL.	71
4.1.2.3.- USO TERCIARIO.....	73

4.1.2.4.- USO INDUSTRIAL.....	73
4.1.3.- SUELO DOTACIONAL PÚBLICO.....	74
4.2. Situación Actual de las Infraestructuras del PEC.....	78
4.2.1. INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD.....	78
4.2.1.1. LA RED VIARIA.....	78
4.2.1.2. LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS.....	102
4.2.1.3. LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES.....	104
4.2.1.4. EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	107
4.2.2. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS.....	117
4.2.2.1. LA RED DE SANEAMIENTO.....	117
4.2.2.2. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE.....	121
4.2.2.3. RED DE ABASTECIMIENTO ELÉCTRICO.....	123
4.2.2.4. REDES DE TELECOMUNICACIONES.....	125
4.2.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA.....	126
4.3. Programas de Mejora de las Infraestructuras en la actualidad en el ámbito del PEC.....	128
5. PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	133
5.1. Desarrollo del Plan de Participación Pública.....	133
5.1.1.- MARCO LEGISLATIVO.....	133
5.1.2.- OBJETIVOS.....	139
5.1.3.- ANTECEDENTES: REDACCIÓN COLABORATIVA DE LA EDUSI.....	140
5.1.4.- METODOLOGÍA.....	141
5.1.4.1.- PRINCIPIOS Y DIRECTRICES.....	142
5.1.4.2.- FASES.....	143
5.1.4.3.- ACTORES SOCIALES.....	146

5.1.4.4.- CRONOGRAMA DEL PROCESO.....	156
5.1.5 AVANCE DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN DURANTE LA FASE PREVIA..	156
5.1.5.1 ACTIVIDADES O ESPACIOS GENERADOS.	156
5.1.5.2 ALGUNAS CONCLUSIONES: AVANCE DE NECESIDADES Y OPORTUNIDADES DETECTADAS.....	157
5.2.- Resultado del Plan de Participación Pública.	159
6. CONCLUSIONES GENERALES A LA MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.....	166
7. ANEXOS.	167
Anexo I: Análisis DAFO Elaborado Durante Va Cabanyal!.	168
Anexo II: Síntesis de las Propuestas Trabajadas Durante Va Cabanyal!..	178
Anexo III: Listado de Administraciones e Instituciones Implicadas en el Ámbito de Actuación.	184
Anexo IV: Listado de Servicios Municipales para el PEC.....	188
Anexo V: Actores Ciudadanos Presentes en el Ámbito Territorial.	190
Anexo VI: Reuniones y Entrevistas Realizadas.	194
Anexo VII: Presentación de Inicio de Redacción del PEC.....	201

INTRODUCCIÓN GENERAL AL DOCUMENTO DE PEC.

1. ANTECEDENTES DEL ENCARGO Y EQUIPO REDACTOR.

La Junta de Gobierno Local del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia, en sesión celebrada el día 8 de septiembre de 2016, acordó encargar a la empresa municipal AUMSA, las gestiones necesarias, para llevar a cabo la contratación de la Asistencia Técnica para la elaboración del nuevo Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Cabanyal-Canyamelar. A tal efecto, se adoptó el 15 de noviembre por el Consejo de Administración de AUMSA, el siguiente acuerdo:

“Aprobar el Pliego de Condiciones para la adjudicación de la prestación de los servicios de Asistencia Técnica para la elaboración del nuevo Plan Especial de Plan Especial de Protección del BIC Conjunto Histórico del Cabanyal-Canyamelar.”

Consecuencia del Concurso de tramitación ordinaria y de procedimiento abierto, se adjudica la Asistencia Técnica a la consultora Proyectos de Actuaciones Urbanas SLP (PAU, S.L.P.) y al equipo multiprofesional de colaboradores que a continuación se especifica:

El Equipo del Plan Especial del Cabanyal-Canyamelar (en adelante PEC) está formado por las siguientes personas:

Por PAU, S.L.P.:

Gerardo Roger Fernández, Arquitecto y Urbanista (Director del Equipo)

Luis Casado Martín, Arquitecto.

Roberto Zamorano, Informático y corredor de la Memoria de Viabilidad Económica y del Informe de Sostenibilidad Económica.

Juan Molina, Planimetría Informática.

Laura Salvo, Administrativa-Secretaria de Dirección y composición documental.

Por EVREN, S.L.P.:

Juan Gumbau, Geólogo y Abogado.

Enric Cardona, Ingeniero de Caminos.

Por el BUFETE CUATRECASAS, GONÇALVES PEREIRA:

Sergio Fernández Monedero, Abogado, Responsable del Departamento de Derecho Público y Consejero de la Oficina de Valencia.

CATÁLOGO DE PROTECCIÓN:

Víctor Algarra, Historiador y Arqueólogo.

Tono Vizcaino, Historiador y Arqueólogo.

COLABORADORES ESPECIALIZADOS (Información urbanística, Análisis morfológico y proceso de participación pública durante la primera Fase de redacción del PEC -Documento de Inicio-):

Luis Francisco Herrero, Arquitecto.

Andrea Ariza, Arquitecta.

Alfonso Fernández, Arquitecto.

Aitor Varea, Arquitecto.

Ultimada la primera etapa de formulación del PEC constituida por el Documento de Inicio y Borrador del Plan y tras el desarrollo del proceso de Participación Pública y emisión del Informe Medioambiental al Documento de Inicio y resto de informes sectoriales al respecto, para la formulación jurídico-urbanística y definitiva del PEC, permanecen como redactores formales del documento final las tres Consultoras señaladas, junto a la de los historiadores-Arqueólogos para la formulación del Catálogo.

Consecuentemente, en aplicación del artículo 57 y concordantes de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (en adelante LOTUP), se redacta el presente Documento de PEC a los efectos de su

consideración por el Excmo. Ayuntamiento Pleno sometimiento a información pública (mínimo 45 días), aprobación municipal y remisión a la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia para que proceda a su aprobación definitiva.

Por otro lado, el Equipo Redactor quiere hacer especial reconocimiento a los Servicios Técnicos, Municipales representados por la Directora General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia, Florentina Pedrero, el Jefe de Servicio de Planeamiento, Fernando Belenguer Mula y la jurista Begoña Pla Tormo, así como al Equipo redactor de la Revisión de la Ordenación Pormenorizada del Plan encabezado por Vicente Gregori, por sus aportaciones en materia de análisis urbanos en la Ciudad, así como a los Servicios Técnicos de la Generalitat Valenciana encabezados por el Director General de Urbanismo, Lluís Ferrando, por sus trascendentes aportaciones en la ordenación del frente litoral metropolitano, también a los responsables de la Oficina del Plan Cabanyal-Canyamelar S.A., Vicente Gallart y Francisco Ballester y a los servicios de AUMSA gerenciado por Jose Antonio Martínez con el seguimiento y colaboración de Daniel Ruipérez, por sus aportaciones y sugerencias en la formulación del presente Documento.

Finalmente, el Equipo Redactor quiere reconocer, agradecer y poner en valor la ejemplar colaboración llevada a cabo por una mayoría de vecinos del Cabanyal-Canyamelar y Cap de Franca durante el desarrollo del riguroso y amplio período de Participación Social llevado a cabo a través de numerosas reuniones y exposiciones públicas y colectivas de contraste social, del que este Documento expone pormenorizadamente las líneas maestras ejercidas, gracias a la cual ha podido redactarse un planeamiento que entendemos que responde a las demandas vecinales, sin perjuicio, obviamente, de su conformación como un instrumento técnico, jurídico y económico totalmente respetuoso con el marco legal y normativo vigente en materia urbanística.

2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.

Los antecedentes administrativos relativos a los diversos instrumentos de planeamiento que han supuesto la base de la formulación del PEC son los siguientes:

- Plan General de Ordenación Urbana de Valencia: aprobación definitiva el 28/diciembre/1988.
- Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar (contemplando la Prolongación de la Avda. de Blasco Ibáñez): formulación en 2001.
- Orden CUL/3631/2009, del Ministerio de Cultura que suspende el Plan Especial, “por la que se resuelve el procedimiento por expoliación del conjunto histórico del Cabanyal”.
- Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de Valencia de 30/julio/2015 por el que se desiste de la tramitación del Plan Especial.
- Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento, de 8/septiembre/2016, por el que se encarga a la empresa municipal AUMSA realizar las gestiones oportunas para contratar una Asistencia Técnica para la elaboración de nuevo Plan Especial de Protección del Cabanyal-Canyamelar, contratación realizada el 27/abril/2017 al Equipo Redactor que suscribe este PEC.
- Documento de Inicio y Borrador del Plan Especial del Cabanyal-Canyamelar y su Entorno, presentación para la tramitación a los efectos de su Evaluación Ambiental Estratégica, el 21/noviembre/2017.
- Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento, de 27/abril/2018, por la que se resuelve favorablemente la Evaluación Ambiental Estratégica del PEC.
- Tras el acuerdo anterior, procede formular el instrumento completo del PEC constituido por la totalidad de documentos que acompañan a esta Memoria y que se presentan, dentro del plazo establecido, en septiembre de 2018.

MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.

1. OBJETIVOS Y DOCUMENTACIÓN BÁSICOS DE LA MEMORIA INFORMATIVA.

El objetivo general de esta Memoria Informativa consiste en una aproximación a la comprensión de la estructura urbana actual del Cabanyal-Canyamelar. Para ello, se ha analizado la documentación existente relacionando tiempo, espacio y sociedad para esclarecer su origen y evolución.

Para facilitar el uso de esta documentación en el Plan Especial, se han homogeneizado los datos de la Cartografía Histórica y se han superpuesto a fotoplanos actuales.

Estos datos se han volcado en dos series de Planos:

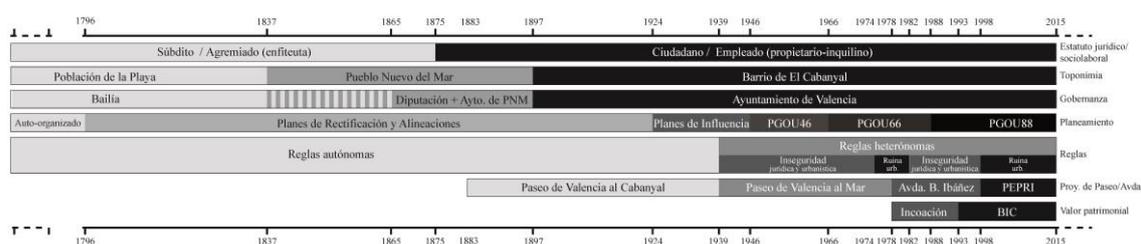
- Planos a escala 1:10000 para el ámbito del Barrio.
- Planos a escala 1:40000 para el de la Ciudad.

En la primera serie, se pondrá de manifiesto la trascendencia de las travesías perpendiculares al mar en el proceso de crecimiento experimentado por la población de la Playa desde 1796.

En la segunda, se constata el proceso de crecimiento de la Ciudad hasta alcanzar El Cabanyal a finales del siglo XX y la influencia que las distintas formulaciones y objetivos asignados al elemento estructurador de ese proceso han tenido sobre el Barrio.

Una vez esclarecido el origen y evolución del espacio no parcelado, el último punto de este Capítulo persigue ilustrar la evolución de la edificación en el espacio parcelado, como resultado del proceso de transformación de las primitivas Barracas en casas.

Para comprender mejor el papel de los diversos actores sociales a lo largo del proceso, se ha confeccionado un diagrama que permite, tanto lecturas diacrónicas como sincrónicas, para orientar al lector sobre la interpretación de la documentación incluida en el texto y las imágenes que ilustran cada momento analizado.



2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CABANYAL-CANYAMELAR-CAP DE FRANÇA.

2.1.- El Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada (1796).

El Cabanyal tiene su origen en asentamientos autoorganizados y autoconstruidos por una población dedicada a la pesca, sobre la Playa que, por su condición yerma, formó parte del Patrimonio Real por derecho de conquista. Estos territorios realengos constituirán la Bailía y serán administrados por el baile local en primera instancia y por el baile general como ministro superior del real patrimonio. Para generar rentas en los territorios realengos, en principio no enajenables, se utilizó el contrato enfiteutico o enfiteusis, mediante el cual, el enfiteuta tras reconocer el dominio mayor y directo del rey, la propiedad del suelo adquiere el dominio útil de lo que haga sobre ese terreno a cambio del pago de un canon periódico y otras exacciones.

Como enfiteutas, los pobladores de El Cabanyal construyeron una estructura urbana autoorganizada y autoconstruida, que quedará constatada de forma extraordinariamente precisa en el “Plan Geográfico de la población de la Playa de la Ciudad de Valencia”, dibujado en 1796 con motivo de un incendio que destruyó parte de la población.

La extraordinaria precisión de este plano permite superponerlo al fotoplano actual, utilizando como referencias los edificios de las parroquias de Los Ángeles y de Rosario, construidos ya por aquel entonces.

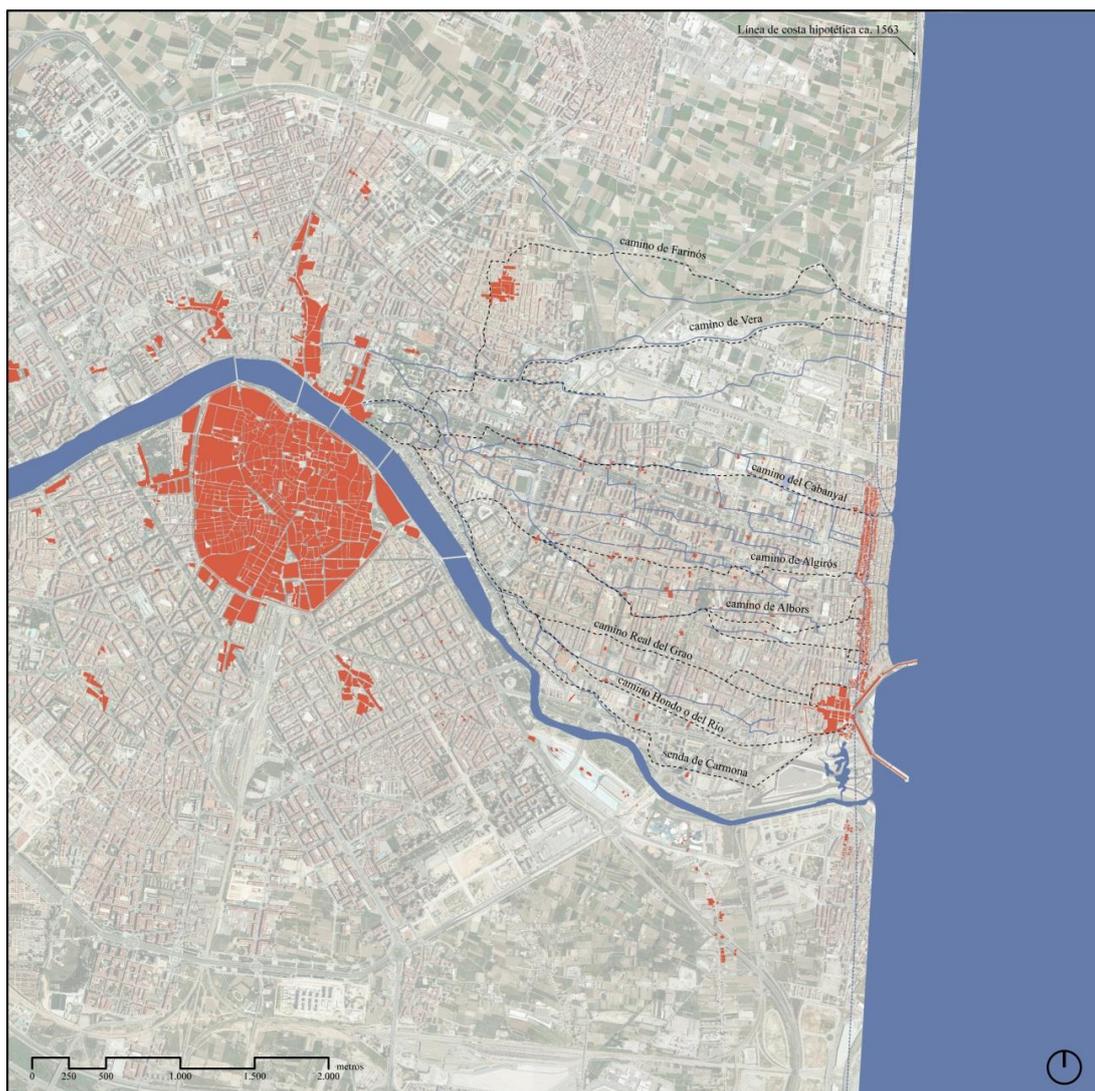


La imagen permite distinguir tres zonas delimitadas por las acequias de desagüe de la de Mestalla. La leyenda del “*Plan Geográfico de la población de la Playa de la Ciudad de Valencia*” las identifica como tres partidas denominadas de Sur a Norte como del *Cañamelar* (hasta la acequia de Gas, actual Avenida del Mediterráneo), del *Cabañal* (entre las acequias de Gas y Los Ángeles, actuales Antonio Juan y Pintor Ferrandis) y del *Cavo de Francia* (al Norte de la acequia de los Ángeles).

Además, se constata que el trazado actual de las calles Rosario, San Pedro, Los Ángeles, Nicolau de Monsoriu y Tramoyeres, así como el de las Plazas de la Iglesia del Rosario, Cruz del Canyamelar, Virgen de Vallibana e Iglesia de Los Ángeles, y

buena parte de la parcelación, responden con necesaria precisión a las alineaciones de las edificaciones dibujadas en 1796. Se puede afirmar que la estructura urbana reflejada en el “*Plan Geográfico de la población de la Playa de la Ciudad de Valencia*”, es el origen de lo que hoy se puede llamar con propiedad el “Casco Antiguo de El Cabanyal”.

De esas edificaciones, sólo 56 eran casas de ‘obra sólida’, mientras que las restantes 512 eran Barracas. Según Sanchis Guarner, la Barraca es un modelo de habitación, adoptado por los pescadores de la Playa. La Barraca, por su relativa sencillez constructiva y la disponibilidad de sus materiales de construcción, proporcionará durante mucho tiempo condiciones de habitabilidad necesarias a sus habitantes cuya economía estaba condicionada por su condición de enfiteutas del Real Patrimonio. Las Barracas se orientaban generalmente en dirección Este-Oeste, de forma que sus fachadas aprovechan equitativamente el soleamiento y se benefician del régimen de brisas marinas para la ventilación de las habitaciones. Esta característica explica la estructura urbana reflejada en el “*Plan Geográfico...*” y será fundamental para entender la de las ampliaciones del siglo XIX.



Los 558 vecinos de la población de la Playa, junto a los 636 que, según Cavanilles, vivían en el planificado recinto del Grau, configuraban un núcleo marítimo autónomo, relacionado con el Núcleo Histórico por los caminos existentes en la Huerta del partido de Santo Tomás, que podría tener una población de unas 6000 almas, casi un 10% de la población del Núcleo Histórico en 1796.

2.2.- Los Planes en la Bailía (1796-1837).

Desde 1792, las obras del Puerto iniciadas en el siglo XVII adquirieron nuevo ímpetu. Como consecuencia, la Playa, y con ello la Bailía, experimentará un notable crecimiento.

Sobre ese territorio realengo y por encargo del baile, arquitectos de la Real Academia de San Carlos dibujarán sucesivos planes de rectificación y alineaciones que apurarán los sucesivos deslindes de la zona marítimo-terrestre. De esta manera, esos terrenos sin propietario previo se habilitan para que nuevos enfiteutas construyan viviendas que generen rentas al Real Patrimonio.

2.2.1.- EL PLAN DE RECTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN DE LA PLAYA (1797).

El primero de estos Planes es el “*Plan de Rectificación de la población de la Playa*” redactado en 1797 por los académicos Vicente Gascó y Juan Bautista La Corte, para el arreglo de los efectos del incendio de 1796.

No se ha encontrado ni consta que se conserve documentación de este proyecto, pero nos podemos hacer una idea de los condicionantes que aceptaron sus redactores leyendo este texto relativo al incendio de 1796, fechado en 1805: “*el incendio fue origen del mayor lucimiento que se advierte. Respetó el voraz elemento las pequeñas alquerías o casas de cal y canto que había entre las Barracas, aunque destruyéndolas en parte: y por lo mismo, se mandó, que no se construyesen chozas cubiertas de paja larga y anea, sino hechas de materiales como las de la Ciudad, y a línea con las que mejor pudieran nivelarse*”.

Se trataba de ordenar la población auto-organizada utilizando los efectos del incendio como una oportunidad. En su “*Plan de Rectificación...*”, los académicos Gascó y La Corte emplearán una técnica que será muy utilizada en El Cabanyal durante el siglo XIX: la realineación. O mejor, las realineaciones, pues su objetivo no era la completa rectificación del callejero, sino la realineación de trozos del mismo, apoyándose en las construcciones en *material sólido* preexistentes.

Procediendo de esta manera se evitan grandes alteraciones en el parcelario existente y se facilita la construcción y renovación de las edificaciones por parte de sus propietarios. Mediante la técnica iterativa de las realineaciones, el “*Plan de Rectificación...*” transformará la morfología auto-organizada en un proceso dilatado en el tiempo que minimizará los efectos sobre sus pobladores y evitará perjuicios económicos al Real Patrimonio. El resultado es el eficaz soporte urbano, formado por calles y plazas, cuyo trazado ha permanecido prácticamente inalterado hasta la actualidad y permite el acceso a un persistente parcelario sobre el que sus pobladores han construido las casas de lo que hoy es la estructura urbana del Casco Antiguo de El Cabanyal.

Estas calles y plazas implantadas en dirección Norte-Sur, encuentran su límite y definición en las alineaciones de las manzanas tejidas sobre un sistema de travesías, que se desentienden de la Huerta y se multiplican para facilitar la relación con la Playa, sede de la industria pesquera, actividad primaria de los pobladores, complementada con una incipiente actividad lúdica durante la canícula. En la imagen se pueden distinguir dos esquemas de travesías: las que prolongan el trazado de los caminos que llegaban al núcleo histórico después de atravesar la Huerta del partido de Santo Tomás y las que tienen su origen en las calles del Casco Antiguo de El Cabanyal; ambos esquemas respetaron las alineaciones de las edificaciones de “*material sólido*” existentes.



2.2.2.- EL PLAN DE LA PLAYA DEL MAR (1806).

Las obras del Puerto seguían haciendo crecer la Playa y, por tanto, la Bailía. Había que planificar de nuevo. A partir de 1806, los documentos mencionan la existencia de un nuevo "Plan de la Playa del Mar", redactado por el académico Salvador Escrig i Garriga. Para esta ampliación de El Cabanyal, el arquitecto multiplicará las travesías procedentes del Plan de Gascó y La Corte y las utilizará como urdimbre sobre la que se tejerán las nuevas cuatro nuevas hileras de manzanas estrechas y alargadas cuyas fachadas configuran las calles paralelas al mar que hoy conocemos como Escalante, José Benlliure, Progreso y Padre Luis Navarro. Cada una de las sucesivas hileras se

irá construyendo persiguiendo la Playa-industria, a medida que finalice la construcción de la anterior.



Como se acaba de describir, el “Plan de Rectificación de la población de la Playa” prohibía la construcción de Barracas en el Casco Antiguo. Pero las posibilidades de algunos enfiteutas no alcanzaban para edificios de ‘obra sólida’, por lo que las nuevas manzanas del “Plan de la Playa del Mar” se dividirán en lotes de una anchura aproximada de 34 palmos y que van de calle a calle, capaces de albergar Barracas de población que guardarían una separación a los lindes laterales de 3 palmos, con lo que cada Barraca estaría separada 6 palmos de su colindante. Con esta disposición, junto

a la anchura de las calles, se pretendía evitar los estragos ocurridos en caso de incendio.

El “*Plan de la Playa del Mar*”, vigente hasta 1839, fue el comienzo de una intervención planificada y sistemática, comparable a un auténtico Plan de Ordenación Urbana.

2.3.- La Cohabitación Bailía-Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1837-1865).

Entramos en un periodo político revuelto que en El Cabanyal va a tener, como consecuencia, la coincidencia de cuatro Administraciones que se disputan territorio y jurisdicción: el Estado en la zona marítima, la Bailía en los terrenos ganados al mar y desde 1837, el nuevo Ayuntamiento constitucional de Poble Nou del Mar –formado por las partidas de Cap de França, Cabanyal y Canarymelar- y poco tiempo antes la Diputación Provincial (instituciones emanadas de las Cortes de Cádiz en 1812, suspendidas durante el reinado de Fernando VII).

2.3.1.- PLAN DE RECTIFICACIÓN DE CALLES Y APERTURA DE LA CALLE DE LA REINA (1840).

En 1840, el baile encargó al arquitecto José Serrano un Plan de Rectificación que incluyera las alineaciones de una nueva calle en honor de Isabel II en el Canarymelar. Esta calle se concibió delimitada por dos nuevas hileras de manzanas en las que se prevé la construcción de casas sometidas a unas estrictas condiciones.

A partir de 1843, se habilitó una nueva hilera de manzanas para ser ocupadas por Barracas destinadas a pescadores, alineadas con la hilera de Poniente de la calle de la Reina. Posteriormente, en 1852, comenzará a completarse la hilera de Levante.

Las 32 manzanas de la calle de la Reina y su extensión hasta el Cabanyal y el Cap de França, se tejen sobre las travesías que configuran la urdimbre de la planificada ampliación del Casco Antiguo de El Cabanyal en persecución de la Playa-industria, y

contemplan una parcelación similar a la del “Plan de la Playa del Mar”...de Salvador Escrig.

La colaboración entre la institución feudal que administraba esta Bailía, y la institución civil representada por el Ayuntamiento constitucional, fue fructífera en determinadas ocasiones. En el caso de esta calle, el Ayuntamiento se encargó de someter las alineaciones previstas a la disciplina urbanística. Como resultado, la calle de la Reina es la única del Barrio que mantiene un trazado recto en todo su recorrido. En las demás, el personal dependiente del baile, o no fue suficiente, o no mostró el interés adecuado. Esta circunstancia justifica las imperfecciones que hoy se observan y que a finales del siglo XX serán valoradas como “peculiaridades”.



Coincidiendo con la colmatación de las parcelas de la calle de la Reina y su prolongación, se practicó un nuevo deslinde de la zona marítimo-terrestre en 1861. Una vez aprobado, el baile encargó al arquitecto Joaquín Belda el “*Plano de las manzanas que pueden hacerse en la Playa del Cañamelar, Cabañal y Cadena, en terrenos de la propiedad del Real Patrimonio*”, donde ya aparece el trazado del “*Ferrocarril de las canteras del Puig al muelle del Grao de Valencia*” autorizado en 1853 y que en 1860 ya daba servicio a las obras del Puerto. Pero estas manzanas nunca llegaron a ejecutarse. El antiguo orden feudal estaba perdiendo batallas con nuevo orden burgués. El Ferrocarril era demandado por la pujante burguesía para acelerar las obras del Puerto y suspendió la persecución de la huidiza línea de Costa que, desde finales del siglo XVIII, había caracterizado la evolución del caserío de El Cabanyal desde su Casco Antiguo.

Con la ejecución de la calle de la Reina, se culmina el ‘impulso reformista’ iniciado por los responsables de la Bailía en 1806 para mejorar las condiciones de la “*Población de la Playa del Mar*”. El periodo de colaboración entre el baile y el nuevo Ayuntamiento se extendió hasta que el 12 de mayo de 1865 se publicó la Ley de Desamortización del Patrimonio Real (que pasó a ser de la Corona) y desaparición de la Bailía General, que obligó al censalista a la venta o redención de sus censos enfitéuticos.

La huida de Isabel II en 1868, escenificó el triunfo de la revolución antifeudal burguesa. La supresión de la Bailía y la Desamortización y venta del Real Patrimonio y la posterior venta del Patrimonio de la Corona supuso que todos ellos pasaran de ser súbditos tutelados al servicio del Rey, a ser Ciudadanos que, en su mayoría, pasaron a engrosar las filas de la clase proletaria; y también, de ser enfitéutas a propietarios o inquilinos según las condiciones de los contratos del nuevo orden burgués.

2.4.- La Actividad del Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1865-1897).

En este periodo, el Ayuntamiento de Poble Nou del Mar se esforzará por conseguir ampliar su Término Municipal, reducido al ocupado por su caserío. En 1873 se reclamó

Término Municipal en virtud de la Ley sobre Municipios de 1870, que establecía el deber de señalar a cada municipio un territorio proporcionado a su población; y dado que Poble Nou del Mar carece de él (más allá del ocupado por sus casas), se reclamaba la asignación de los terrenos entre la actual calle de la Reina y el deslinde de la zona marítima.

Alentado por la disposición legal, el Ayuntamiento de Poble Nou del Mar presentó planes para urbanizar esos terrenos. El Ayuntamiento, al igual que la Bailía, se resistía a perder la vinculación con la actividad económica ubicada en su Playa-Industria que había dirigido el sentido de crecimiento de las ampliaciones descritas hasta este momento y que se encontraba interrumpido por las vías del Ferrocarril de las Canteras del Puig. Para evitarlo, se redactaron Planes de nuevas calles en 1871, 1881 y 1892. Todos ellos fueron rechazados por incompatibilidades legales con el dominio público marítimo-terrestre.

Según se desprende de la *“Memoria del Expediente sobre solicitud de terrenos en la Playa de dicho pueblo para su saneamiento y destinarlos a paseos como de dominio nacional y público”*, los esfuerzos de Poble Nou del Mar, por *“poner la población en tales condiciones de ornato, aseo e higiene, que pueda rivalizar como población marítima y veraniega con las primeras y mejores de la península”* y asegurar *“el bienestar y la prosperidad”* general de sus pobladores, dedicados *“exclusivamente a la pesca y a sus industrias veraniegas”*, se verán frustrados por el fracaso de la solicitud de ampliación de Término Municipal.

La pervivencia de Poble Nou del Mar como Municipio independiente resultó inviable. En 1897, a pesar de la fuerte oposición de los pobladores, la Corporación Municipal votara la anexión a la Ciudad de València. Desde entonces se conoce como El Cabanyal, Barrio del distrito de los Poblados Marítimos de València.

Los datos del periodo de autonomía Municipal indican que la colaboración entre la institución feudal de la Bailía y el Ayuntamiento de Poble Nou del Mar primero, y la acción de este último tutelada por la Diputación provincial después, fue exitosa.

La diversificación de actividades de la población a raíz de la importancia adquirida por sus industrias veraniegas, complementarias e incluso en competencia con la Industria Pesquera, unido a las actividades Terciarias de Servicios al Puerto, mejoraron las condiciones de vida en el Municipio. Esta mejora se tradujo en un aumento de población y de las posibilidades económicas de los pobladores para la mejora sus viviendas. Mediante un proceso paulatino, adaptado al progreso de los pobladores, las Barracas se fueron sustituyendo por casas.

Este proceso (que se explicará con detenimiento en el siguiente punto 2.8) venía dándose en el Casco Antiguo desde que en 1796 se obligara construir casas de ‘obra sólida’ para evitar nuevos incendios catastróficos. El cambio de régimen de tenencia del suelo desde la desaparición de la Bailía aceleró este proceso también en las ampliaciones. Las casas fueron avanzando de Sur a Norte, de manera que entrado el último cuarto del siglo XIX, aún eran mayoritarias las Barracas en el Cap de França, donde la actividad veraniega había desplazado a los marineros y pescadores. Pero en 1875, la distancia entre Barracas que hasta entonces había impedido incendios catastróficos resultó insuficiente, la mayoría de las Barracas de este Barrio de Poble Nou del Mar fueron destruidas. A raíz de este incendio las Barracas fueron definitivamente prohibidas en toda la población y su sustitución por casas adquirió un impulso definitivo.

En el año de la anexión, vivían 2824 familias en Poble Nou del Mar –frente a las 490 que vivían en 1796-, alojadas había 2903 edificios, de los que 2567 son casas (1538 de un piso, 987 de dos y 42 de más de dos plantas) y los 336 restantes, eran Barracas.

Comparado con el estado reflejado en el “*Plan Geográfico de 1796*”, en cien años las antiguas tres Partidas del Canarymelar, Cabanyal y Cap de França que compondrán el nuevo Barrio valenciano de El Cabanyal habían multiplicado por seis su población y sus edificios que, además, habían pasado de ser un 10% de casas y un 90% de Barracas, a la proporción inversa: un 90% de casas y un 10% de Barracas.

partida	casas		Barracas		familias	
	1796	1897	1796	1897	1796	1897
Canyamelar	27	1196	230	58	201	1220
Cabanyal	24	952	195	155	205	1032
Cap de França	5	419	87	123	84	572

Evolución del nº de casas, Barracas y familias entre 1796 y 1897.

En el periodo entre 1796 y 1897, la Población de la Playa se había extendido hasta ver interrumpida su dinámica de crecimiento por instalaciones ferroviarias de servicio al Puerto en 1860. Esta dinámica de crecimiento se apoyó en reglas autónomas que involucran los factores geográficos y sociales impresos en el territorio creciente por las obras del Puerto. Como resultado, el singularísimo trazado “filoso” paralelo al mar y parcelación menuda del Barrio de El Cabanyal que, junto a sus pobladores, configuran una estructura urbana compatible con la de una Ciudad.



Por su parte, València tendrá que esperar cinco años para derribar sus murallas y empezar a construir su Ensanche. El planteamiento concéntrico del Ensanche de 1884, dibujado por los arquitectos Arnau, Calvo y Ferreres, dejaba fuera de su ámbito al núcleo marítimo que quedaba alejado de la Ciudad.

Para remediar ese aislamiento, se propone en 1883 la idea de un Paseo parcelado que sirva como elemento estructurador de un crecimiento por enlace entre la Ciudad y El Cabanyal. Las consecuencias que esta idea van a tener sobre la estructura urbana del Barrio se describirán en los apartados siguientes.

En la figura se representa el Proyecto de 1885: La traza rectilínea de la calzada central de 100 metros de anchura de este Proyecto, profundamente modificado, no llegará al

Barrio hasta cien años después. Mientras tanto, El Cabanyal seguirá usando los antiguos caminos que llegaban al Núcleo Histórico después de atravesar la Huerta del partido de Santo Tomás, desamortizada desde 1836. Estos caminos tendrán que superar las vías del Ferrocarril de Castellón desde 1862, aumentando su sensación de aislamiento.

“Lejanía y aislamiento” explican la necesaria autosuficiencia y afirmarán en los pobladores el sentimiento de pertenencia a su Barrio.



2.5.- El Cabanyal Barrio de València: Vigencia de las Reglas Propias (1897-1939).

La distancia y discontinuidad entre las estructuras urbanas de la Ciudad y las de su nuevo Barrio, propiciará que hasta el final de la Guerra Civil El Cabanyal continúe desarrollando su estructura urbana según sus reglas propias. Utilizando estas reglas, en estos primeros años del siglo XX, se construirán las periferias a Levante y a Poniente del caserío existente en tiempos de Poble Nou del Mar.

2.5.1.- LA PERIFERIA A LEVANTE.

Las travesías que habían servido de urdimbre al tejido urbano característico de la ampliación del Casco Antiguo en su “persecución” de la Playa se habían visto interrumpidas por las instalaciones ferroviarias de servicio al Puerto, incrementadas desde 1902 por las Playas de vías del Ferrocarril Central de Aragón. Pero las obras del Puerto habían desplazado el deslinde de la Zona Marítimo-Terrestre que desde 1872 había impedido que Poble Nou del Mar ampliara su Término Municipal más allá del trazado del Ferrocarril de las Canteras del Puig. En 1906, el deslinde se desplaza y se hace coincidir con el trazado del Ferrocarril a Bétera.

Los terrenos entre ambos deslindes, según la Memoria del Deslinde, podrán enajenarse para construir “*Barrios obreros o instalarse aquellas industrias que necesiten establecerse en las proximidades del Puerto*”; el problema era que esos terrenos estaban ocupados por los Ferrocarriles y las zonas de acopios para las obras del Puerto.

Pero los terrenos del nuevo dominio público en la Zona Marítima podrán destinarse a concesiones administrativas para las instalaciones necesarias, tanto para la Industria Pesquera, como para la Veraniega.

En esos terrenos se construirá a lo largo del siglo XX una de las dos periferias del nuevo Barrio. A pesar de estar interrumpida, la urdimbre de travesías que dirigió las

ampliaciones del siglo XIX en persecución de la Playa-Industria, va a ser utilizada para ordenar el nuevo territorio.

Utilizando esta urdimbre, Víctor Gosálvez ordenó en 1926, en el dominio público la confusa ubicación de las Industrias Pesquera y Veraniega al Norte de la acequia de Gas. Las manzanas tejidas sobre esa urdimbre se alinearán con la Lonja de Pescado de la Marina Auxiliante –construida por su padre Juan Bautista en 1909 paralela a la línea de Costa. Por ese motivo, la nueva calle de Eugenia Viñes de 30 m de anchura, no será paralela a la calle de la Reina.

La periferia a Levante quedó a la espera de posibles operaciones futuras que faciliten el enlace de sus travesías con las actuales Vicente Guillot, Marina, Pintor Ferrandis, Espadán, Carles Ros, Cura Planelles, Pescadores, Amparo Guillén, Islas Columbretes, Mediterráneo, Justo Vilar, Teatro de la Marina, Arcipreste Vicente Gallart, Iglesia del Rosario y Mariano Cuber en las ampliaciones del siglo XIX.

2.5.2.- LA PERIFERIA A PONIENTE.

Ante las dificultades legales para construir viviendas en la Periferia de Levante, se invertirá el sentido del crecimiento de la retícula para aprovechar los depreciados terrenos agrícolas desgajados de su matriz en el antiguo partido de Santo Tomás desde 1862 por el trazado del Ferrocarril a Castellón. De nuevo, la urdimbre de travesías de las ampliaciones del siglo XIX estaba interrumpida, en este caso, por el antiguo límite de Poble Nou del Mar que históricamente había dado la espalda a una Huerta que no le pertenecía. No obstante, al igual que a Levante, estas travesías se utilizarán como urdimbre para confeccionar su tejido urbano con usos Residenciales e Industriales.

Las soluciones planteadas para resolver la Periferia a Poniente varían. En el Canyamelar y el Cap de França, la nueva edificación se adosa a la trasera de las parcelas recayentes a las calles Rosario y Nicolau de Monsoriu respectivamente.

La trama viaria de esta periferia en el Cap de França dibuja una retícula ortogonal al Norte del camino de El Cabanyal (el 'Barrio' Llamosí) sin jerarquía entre calles y

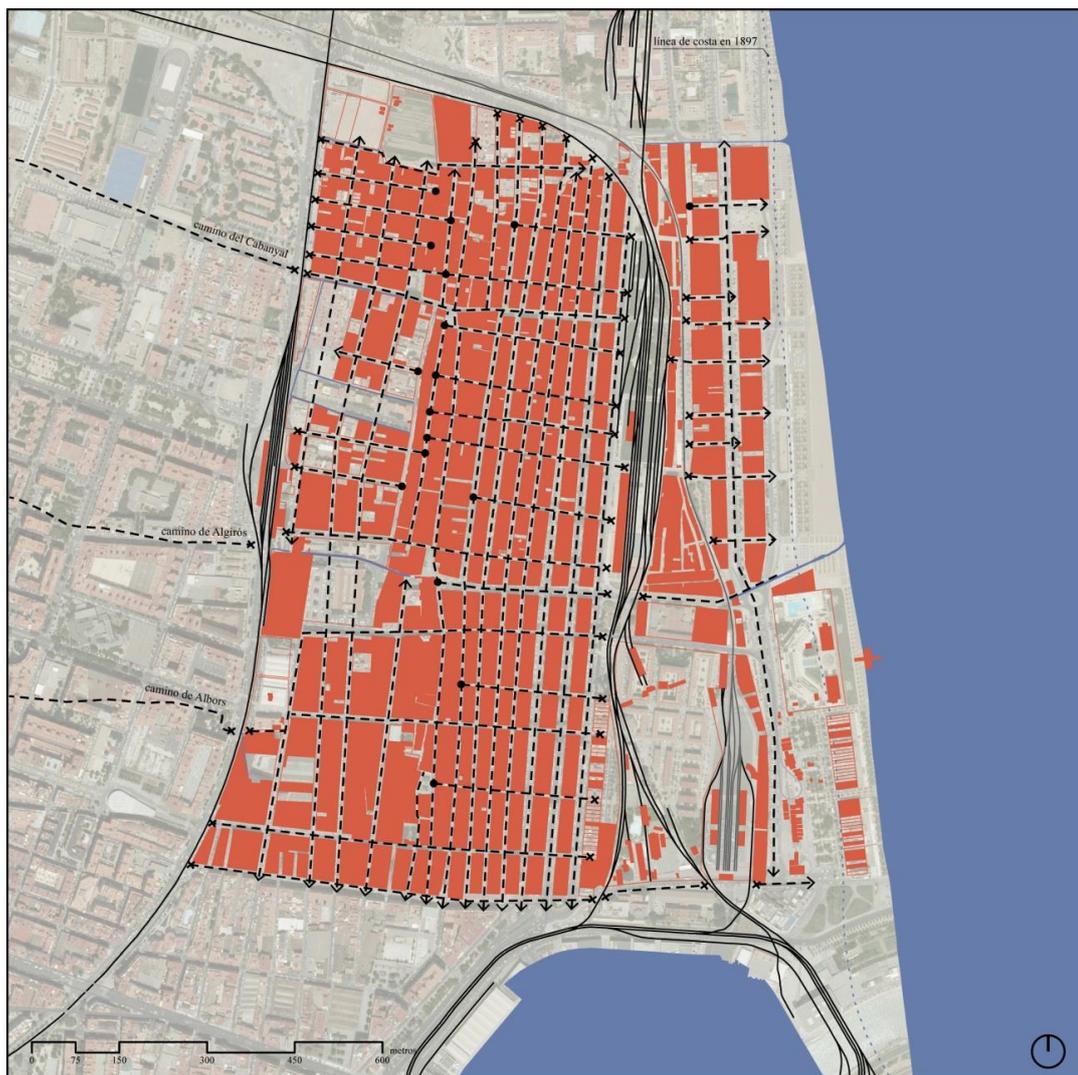
travesías, que define quince manzanas sensiblemente cuadradas; dos de las travesías se dibujan en prolongación de las preexistentes Marina y Vicente Guillot. Esta retícula es producto de un Proyecto de Urbanización promovido por Juan B. Llamosí en 1885, que modifica la parcelación agrícola.

En cambio, en el Canarymelar y en el Cabanyal la parcelación agrícola será determinante a la hora de definir las manzanas que se tejen sobre las travesías.

En la zona del Canarymelar se dibuja a partir de la prolongación hasta las vías de las travesías de Justo Vilar, Arcipreste Vicente Gallart, Mariano Cuber y Francisco Cubells (que, a su vez, tenían su origen en antiguas sendas de Huerta); junto a cuatro nuevas calles sensiblemente paralelas al mar, componen una retícula de grandes manzanas.

En la zona de El Cabanyal, el asunto se complica. El caserío recayente a la calle San Pedro se concebía como límite entre la Huerta y los terrenos que hasta mediados del siglo XIX formaron parte del Real Patrimonio. Los sucesivos Planes de Gascó y La Corte, Escrig y Serrano respetaron este límite de donde parten las travesías en su persecución de la “Playa huidiza”, por lo que la periferia en El Cabanyal necesita la mencionada calle de Luis Despuig para su funcionamiento: sus travesías (las actuales Felip de Gauna, Sánchez Coello y Mijares) parten de esta calle hasta alcanzar las vías del Ferrocarril; pero se trazan en prolongación de las que parten de San Pedro hacia la Playa –respectivamente, las actuales Carles Ros, Cura Planelles y Amparo Guillén/Sol reciben el nombre de Felip de Gauna, Sánchez Coello y Mijars. La retícula se completa con otras tres calles sensiblemente paralelas al mar, que enlazan las calles de la periferia en el Cap de França con las de la periferia en el Canarymelar.

La Periferia a Poniente quedó a la espera de posibles operaciones futuras que faciliten el enlace de sus travesías con las de las ampliaciones del siglo XIX.



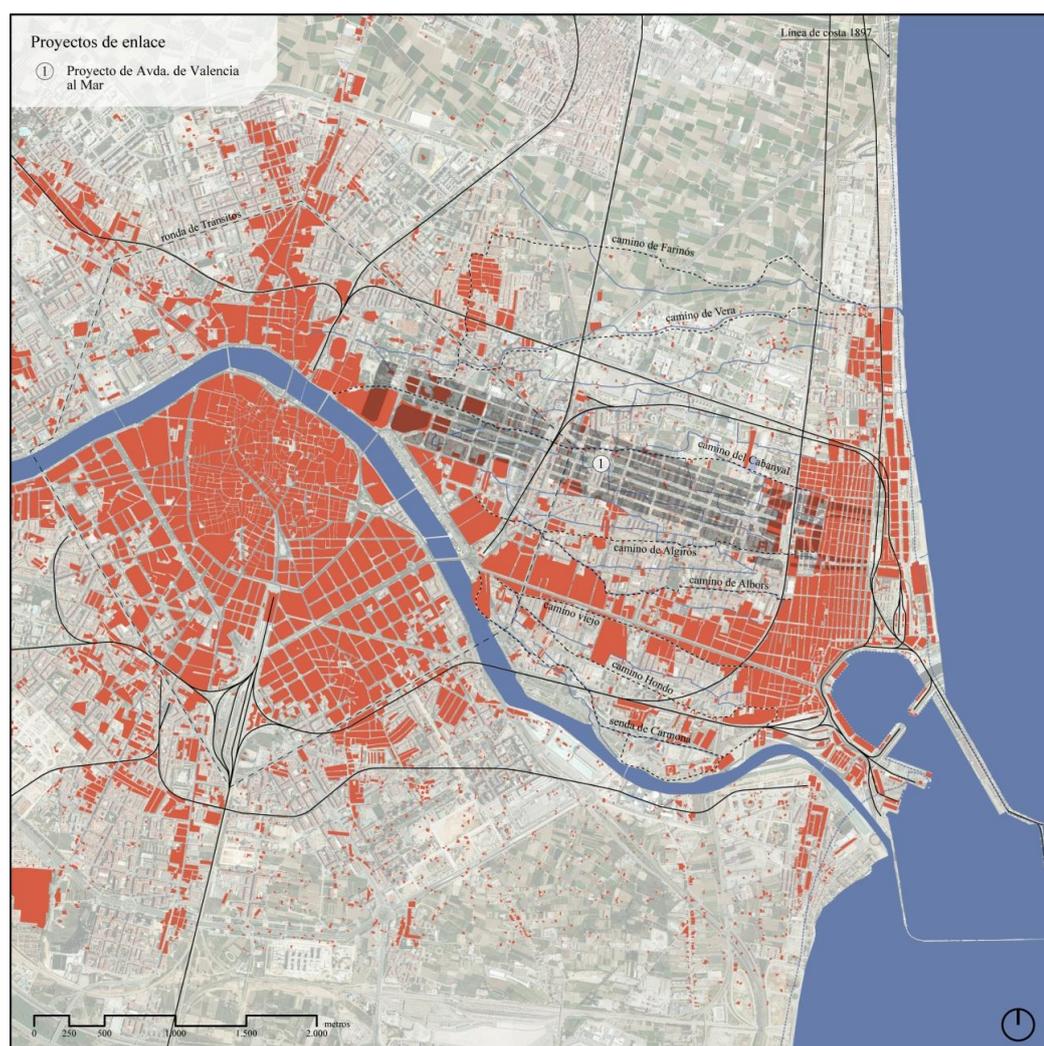
Desde su anexión por València, el tejido urbano de Poble Nou del Mar, ya como Barrio de El Cabanyal, experimentó un notable crecimiento.

Antes del final de la Guerra Civil, aquella estructura urbana, aquella Ciudad conocida como Poble Nou del Mar, se completó con las periferias descritas hasta alcanzar los límites administrativos del actual Barrio de El Cabanyal. En ausencia de otras, tuvieron que ser las reglas autónomas vinculadas al territorio y sus pobladores las utilizadas como dinámica de crecimiento análoga a la que venía siendo utilizada desde 1796.

València había sido incapaz de hacer progresar su Proyecto de Enlace estructurado en torno al Paseo al Mar. Concebido como una dotación que sirviera de elemento

estructurador al Ensanche del Este, el Proyecto sufrió múltiples modificaciones para hacerlo atractivo a la inversión privada. En el periodo anterior al final de la Guerra Civil, el Paseo en sus distintas formulaciones se mantendrá como una estrategia de enlace entre el Núcleo Histórico y el Marítimo de València. La última fue la presentada por el arquitecto municipal José Pedrós en 1931. Pedrós concibió una Ciudad Jardín, un fragmento de Ciudad que sirviera como enlace entre València y El Cabanyal.

La imagen recoge el mencionado proyecto de Ciudad Jardín y constata que la Ciudad “anexionadora” apenas había comenzado a acercarse a la “anexionada”. Además, las vías del Ferrocarril Central de Aragón que, desde su estación situada en la Alameda, atravesaban el territorio de Norte a Sur, interrumpirán los caminos rurales utilizados para conectar ambas estructuras urbanas: una nueva interrupción que aumentará la citada sensación de aislamiento.



2.6.- El Cabanyal Barrio de València: la Dictadura de Barrio a “Barrera” (1939-1977).

Desde el final de la Guerra Civil, la evolución del tejido urbano va a reflejar el conflicto de intereses entre la Ciudad “anexionadora” y la “anexionada”. Un conflicto entre expectativas globales y locales, un conflicto donde la hegemonía de la metrópoli tratará de imponerse en la Ciudad “anexionada”.

En los primeros meses de la Dictadura comenzaron a aparecer noticias de prensa anunciando que *“uno de los más vivos deseos del Ayuntamiento es la realización de una Avenida de Valencia al Mar de 100 metros de anchura”*.

Este deseo llevaba aparejado un relato según el cual València no estaba satisfecha con la relación con el mar que le proporcionaba El Cabanyal tras su anexión. Según este relato, El Cabanyal es la “espalda de València”, una barrera que se interpone entre la Ciudad y el mar. La Ciudad, amparada en su hegemonía, vilipendió una estructura urbana concebida por y para relacionarse con el mar, con el que seguían estando vinculados sus pobladores.

En cambio, para hacer realidad este deseo, se va a utilizar la traza del Proyecto del *“Camino-Paseo de Valencia al Mar”*, que, desde su primera redacción en 1883 como paseo arbolado, hasta la última en 1931 como Ciudad Jardín, tenía como objetivo enlazar el Núcleo Histórico con el Núcleo Marítimo. De hecho, en la cartografía se grafía como *Paseo de Valencia al Cabañal* hasta la segunda década del siglo XX.

En el mismo 1939, la Sección Técnica municipal, bajo la dirección del Arquitecto Mayor Javier Goerlich Lleó, redactó el *“Proyecto de Alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”*, que modifica el trazado del Paseo y hace llegar su sección de 100 metros hasta la Playa.

La nueva traza del Paseo, después de pasar sobre el Cementerio de El Cabanyal, después de arrasar el Cap de França, se dirigía al único punto libre de edificación en todo el frente marítimo: la explanada situada entre la Playa y el Cuartel de la Guardia Civil. Si bien la distancia que separaba la Ciudad del Barrio no hacía creíble la

amenaza, comienza la incertidumbre urbanística, y por lo tanto jurídica y económica, para los propietarios de las parcelas amenazadas.

La aprobación del “*Plan General de Valencia y su cintura de 1946*” supuso la derogación del plan de Goerlich. La Zonificación y las Ordenanzas que para cada zona propusieron tanto el “*Plan General de Valencia y su Cintura*”, como su “*Adaptación a la Solución Sur del Plan General de 1946*”, conocido como el *Plan General de Valencia* aprobado en 1966, afectarán a la relación con el mar de El Cabanyal. Y también a la morfología de la edificación en el espacio parcelado, tanto por la composición de las fachadas con la incorporación del mirador en 1955, como por el régimen de alturas permitidas en función del ancho de calle. (las consecuencias del incremento de alturas, se explicará con detenimiento en el punto 2.8).

Más trascendental para el futuro del Barrio es su zonificación en franjas paralelas al mar. Esta zonificación, desvincula el Barrio de su origen (la población de la Playa) y lo que es más grave, consolidaría el aislamiento de los pobladores de la franja costera respecto a los del caserío histórico.

El planeamiento franquista desintegró la barrera. Los técnicos municipales tratarán de coser las franjas desintegradas con la prolongación de la traza del Paseo al Mar hasta la franja más Oriental, cuya zonificación ignora cualquier preexistencia y habilita terrenos para construir un nuevo frente marítimo, despreciando las posibilidades del Barrio para serlo.

Para asegurar la conexión entre esta franja y la Ciudad, los sucesivos Planes Parciales dibujados desde 1952 utilizarán como traza de la prolongación una de estas tres opciones: la recta, o una de las dos que suponen un giro al Norte para hacerla perpendicular a la Playa o al trazado de la calle de la Reina. Todos estos Planes Parciales tuvieron una contundente respuesta vecinal que impidió su aprobación.

Mientras tanto, a pesar de la incertidumbre urbanística, la costumbre del mantenimiento afianzada en sus pobladores permitirá que al final del periodo permanezca la trama característica del Barrio que, en general, encuentra su límite y definición en las

manzanas donde se estaba produciendo el mencionado proceso de transformación de las Barracas en casas.

Las modificaciones más evidentes el tejido urbano son el desplazamiento del Mercado (en su lugar aparece la plaza de Abu Albelit, hoy de Lorenzo la Flor) hasta su posición actual que interrumpe la posible continuidad hacia Poniente de la Avenida del Mediterráneo, una vez suprimido “el tapón” de las edificaciones situadas donde antaño estuvo la fuente de Gas. La desaparición de tres manzanas al Norte del paseo de Colón –rebautizado como calle de Francisco Cubells- entre las calles del Padre Luis Navarro y del Dr. Lluch y la ampliación hacia el Norte hasta a Avenida de los Naranjos de las calles del Cap de França, iniciada en el periodo anterior.

En los terrenos entre los deslindes de la Zona Marítimo Terrestre de 1872 y 1906, la posibilidad descrita en el apartado anterior de construir Barrios obreros había sido aprovechada al Sur de la línea divisoria materializada por la avenida del Mediterráneo a su paso por dichos terrenos. En la superficie que estuvo ocupando en usufructo la Junta de Obras del Puerto, durante su construcción se construyeron Grupos de Viviendas Baratas –Virgen del Castillo en 1942 (Regiones Devastadas), Ramón Laporta en 1952-54 (Obra Sindical del Hogar OSH), Portuarios en 1949-56 (Instituto Nacional de la Vivienda y Junta de Obras del Puerto JOP), y Benasal (construido en 1958 para el Plan Riada de 1957 del recién creado Ministerio de la Vivienda por la Junta de Obras del Puerto). La planta de estos Barrios se adapta a la regla de utilizar como urdimbre las travesías existentes para vincular el caserío de las ampliaciones del XIX con la zona de la Playa que concentraba los servicios turísticos en el Canyamelar.

Para alcanzar este objetivo, aún queda superar las vías del Ferrocarril eléctrico a Bétera, último obstáculo ferroviario una vez desmanteladas las del Ferrocarril Central de Aragón. La última gran bolsa para posibles nuevas edificaciones será la superficie liberada por estas últimas instalaciones ferroviarias al Norte de la Avenida del Mediterráneo, que permanecía en barbecho a la espera de confirmar su vocación urbana y conectar dos zonas del Barrio que estaban separadas: el caserío histórico y el de la franja costera. Hubiera bastado con enlazar las travesías de las ampliaciones

del XIX, con sus homónimas que habían servido de urdimbre a las manzanas construidas en Eugenia Viñes.



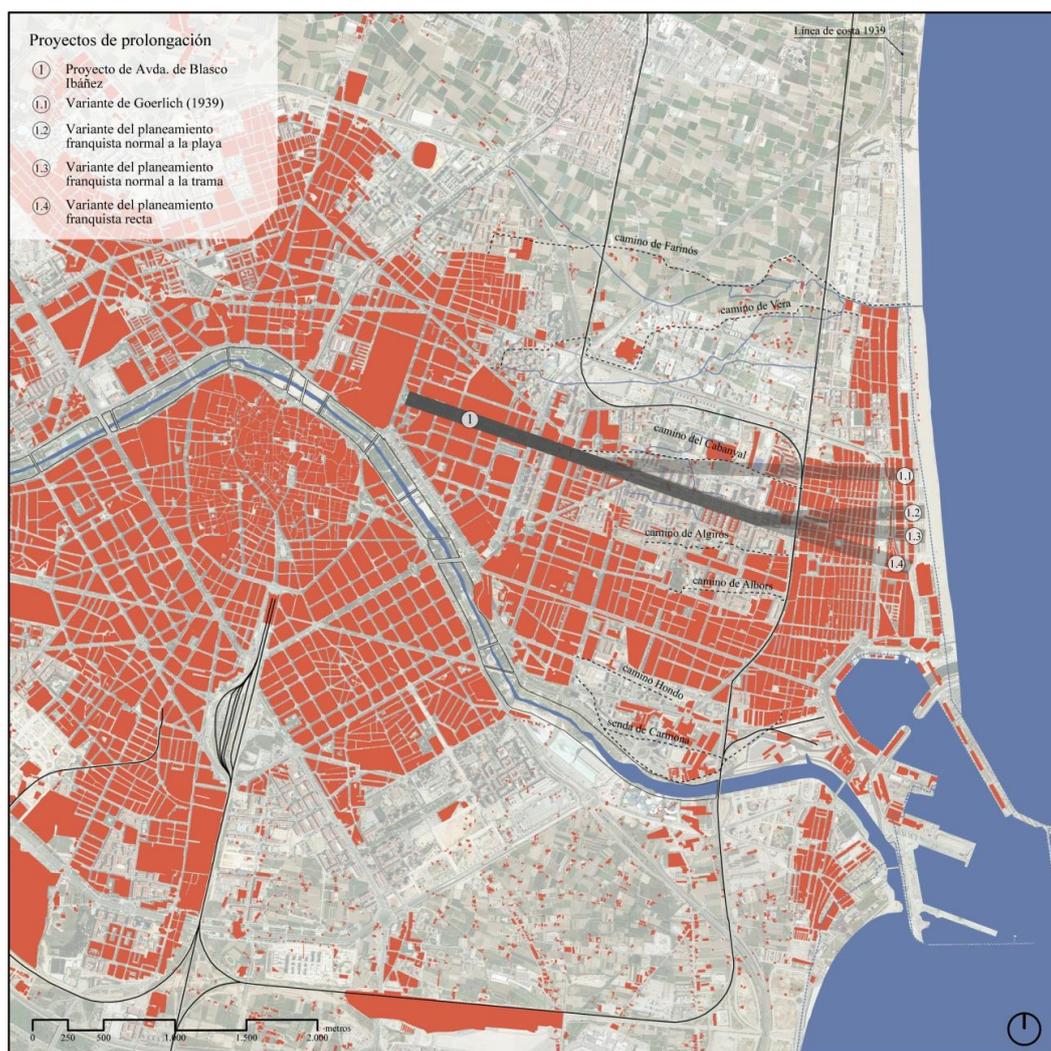
Durante este periodo, el Puerto se limitó a consolidar las ampliaciones proyectadas en el anterior periodo y a la construcción a partir de 1957 del nuevo Dique del Este, paralelo a la costa a continuación del dique del Norte construido entre 1924 y 1932, actividad que no va a suponer grandes desplazamientos de la línea de costa.

El cambio de destino del Paseo al Mar desde el Cabanyal a la Playa apenas alteró su lento ritmo de ejecución. Durante este periodo, el Barrio permanecerá físicamente aislado respecto de la Ciudad Central, pues el proceso de urbanización del “Ensanche del Este” no avanzará hasta el desmantelamiento en 1974 de las vías del Ferrocarril

Central de Aragón que, desde su estación situada en la Alameda de València, atravesaban el territorio de Norte a Sur y que habían dejado de funcionar en 1968. Al final del periodo dictatorial, la ejecución de las obras de urbanización del Paseo al Mar sólo había llegado hasta la actual calle Manuel Candela.

La idea hegemónica sobre el progreso de la Ciudad durante este periodo no es compartida por los pobladores de El Cabanyal, que expresaron su disconformidad en las reclamaciones presentadas en las exposiciones públicas de los distintos Planes que pretendían expulsarlos.

Los distintos trazados propuestos esta prolongación –recta, perpendicular a la calle de la Reina o perpendicular a la Playa- a los que se suma el trazado propuesto por Goerlich en 1939, sombreados en la figura, supondrán inseguridad urbanística, jurídica y económica, y afectaron en uno u otro momento de este periodo a la actividad inmobiliaria del Barrio.



En 1974, después de numerosos intentos fallidos desde 1952, se aprueba el Plan Parcial 13 que contempla la prolongación del Paseo al Mar. En la Memoria, su redactor reconoce que con la prolongación se destroza un Barrio. Con la aprobación la incertidumbre deviene ruina urbanística que afectará a todos los pobladores de los edificios que destina a derribo.

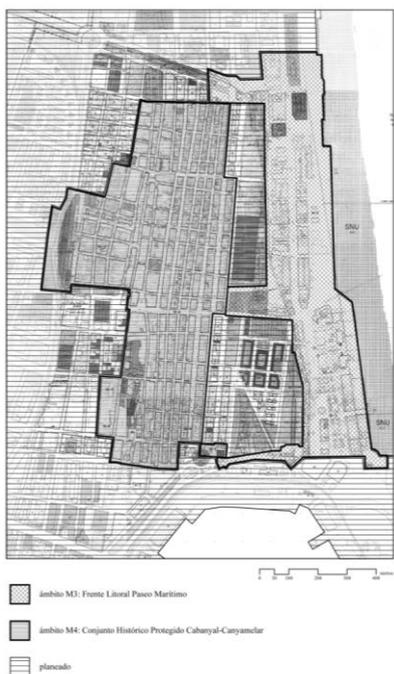
Al final de la dictadura, los 30.000 pobladores eran los protagonistas del característico ambiente del espacio público de un Barrio que, en palabras del redactor del Plan Parcial que les condenaba a la ruina urbanística, disfrutaba de *“una vida propia muy intensa, que depende relativamente poco del centro urbano, con una trama y tipologías de edificación propias”*.

2.7.- El Cabanyal Barrio de València: la Democracia; ¿de Barrera a Barrio? (desde 1977).

Después de haber sido vilipendiado durante la Dictadura, la Democracia comenzó con buenas noticias para el Barrio. El Ministerio de Cultura incluyó a El Cabanyal en el “expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico a favor de seis Zonas de la Ciudad de Valencia”, incoado en marzo de 1978. El primer reconocimiento patrimonial del Barrio vendrá pues de Madrid. Cuatro años después, el Tribunal Supremo suspende definitivamente el Plan Parcial 13 aprobado definitivamente apenas un año antes.

En 1982 se inician los trabajos de información previos para la redacción de un nuevo Plan General del Término Municipal; en 1984 el Ayuntamiento encarga su redacción a sus técnicos municipales.

El documento de Avance del nuevo Plan contemplaba la eliminación de dos de los elementos estructuradores de la vialidad del Plan General de 1966 que afectaban al Barrio: la Autopista por la Costa y la Prolongación del Paseo, que desde 1977 recibe



el nombre de Avenida de Blasco Ibáñez. La Avenida quedaría como vía complementaria de distribución hacia el futuro Bulevar de Serrería, resultado del soterramiento de las vías del Ferrocarril de Barcelona. Para resolver la conexión vial de la Ciudad con el mar, se concibió la apertura de las avenidas de Francia, Baleares y los Naranjos.

En cambio, cuando se aprobó el Plan General en 1988, reapareció de nuevo el deseo de prolongar “el viejo Paseo al Mar” con su “nítida traza rectilínea de 100 m de anchura”. Pero el coste social que suponía tal operación aconsejó “diferir la solución concreta a un estudio posterior, para viabilizar el cual se acota un área

de planeamiento diferido en la que se regule la ordenación y edificación futuras”.

El perímetro de este “ámbito diferido” denominado M4, comparte un estrecho segmento con el ámbito M3, pensado para redactar el Plan Especial del Paseo Marítimo.

La posición de este segmento en la prolongación recta de la traza de la Avenida fortalece la impresión de que la decisión era firme, a falta solo de concretarla. La mayor parte del territorio del Barrio de El Cabanyal volvía a estar sometido a incertidumbre urbanística. Además, el planeamiento reproducía la zonificación en franjas paralelas al mar, característica en los planes redactados en la dictadura.

Los objetivos del planeamiento en cada franja se conciben ensimismados, como si no fueran partes del mismo Barrio.

En estos terrenos se incorporarán dotaciones necesarias para el Barrio, sí bien sus características topográficas y morfológicas (v. gr., la “impermeabilidad viaria” del incompleto Parque del Dr. Lluch) impedirán que, una vez clausurado el Ferrocarril eléctrico a Bétera en 1990, seis de las diez travesías enlacen desde las existentes en ampliaciones del XIX con sus homónimas en las inmediaciones de Eugenia Viñes.

Por otra parte, a partir de 1991, el soterramiento del Ferrocarril de Barcelona posibilitará el trazado del Bulevar de Serrería. Este eje viario, perderá su carácter de Bulevar que podría haber contribuido a relacionar el tejido urbano de El Cabanyal con el de la Ciudad a la que pertenece. En cambio, su diseño responderá exclusivamente a criterios de tráfico intenso como parte del nuevo Cinturón de Ronda. La antigua “barrera ferroviaria”, devino en “límite separador” sin ninguna previsión a su posible papel como elemento de conexión entre las diferentes estructuras urbanas que lo enmarcan. En sus inmediaciones, los grandes solares producto del desmantelamiento de las Industrias que se habían instalado cerca de las soterradas vías del Ferrocarril de Barcelona han sido ocupados por conjuntos residenciales o institucionales.

De esta forma, la zona del Barrio que alberga el Conjunto calificado como Histórico Protegido en el Plan General del 1988 quedará aislada entre dos barreras. El planeamiento aboca a la Prolongación de Blasco Ibáñez como única manera de superarlas para llegar al mar; o dicho de otra forma, la recuperación del deseo

expresado por el primer Ayuntamiento franquista de prolongar Blasco Ibáñez impide al Plan General explorar otras alternativas que aprovechen la desaparición de las antiguas barreras ferroviarias para resolver la conexión de València con El Cabanyal y de éste con su Playa.

En este conjunto protegido, las demoliciones ejecutadas para ir dejando sitio al 'Bulevar' San Pedro previstas en el sedicentemente denominado "Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar" aprobado en 2001 -que se describirá a continuación-, han 'permeabilizado' el Casco Antiguo del Barrio en la zona del Cabanyal de manera que atravesando solares, las travesías de las ampliaciones del siglo XIX se conectan con las que esperaban a Poniente, en la periferia del siglo XX.

Como "avanzadilla" de esta estrategia, en primera línea de Playa, el Ayuntamiento rescató la concesión del popular Balneario de Las Arenas e, inmediatamente, privatizó los terrenos para la construcción de un Hotel de cinco estrellas que obligó a modificar el "*Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo*" para multiplicar la volumetría asignada.



En la actualidad, la urbanización del territorio del Este está prácticamente completada. De las estructuras rurales de la Huerta del antiguo Partido de Santo Tomás, apenas quedan unas pequeñas parcelas agrícolas atrapadas en el cruce de los antiguos caminos de Sorlí y de El Cabanyal y un tramo de éste –ambos al borde de la desaparición; el Palacio y los Jardines de Ayora –evocador recuerdo de la cultura de los “huertos jardín” que existían en la periferia de València; y la traza del antiguo camino del Grau –hoy calle Islas Canarias.

El Paseo al Mar, con el nombre de avenida de Blasco Ibáñez, alcanzó en la práctica su objetivo original en El Cabanyal unos cien años después de su inclusión en 1883 en el “Plan de Caminos y Paseos”. En cambio, para hacer realidad el deseo que los Ayuntamientos democráticos compartieron con los de la Dictadura hasta las últimas elecciones municipales, se aprobó en el año 2001 el sedicentemente denominado “Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar” (PEPRI).

El PEPRI rehace los perímetros de los ámbitos M3 y M4, para hacer sitio a su propuesta de Prolongación que incluye un giro en Serrería para hacer la traza perpendicular a la calle de la Reina y otro en Dr. Lluch para acometer perpendicularmente a la Playa. Estas disposiciones, junto con el estrechamiento del vial central, debían servir como argumentos para justificar la adecuación del PEPRI a la Ley de Patrimonio Histórico Español, al que pertenece el territorio de las ampliaciones del siglo XIX, tras su declaración en 1993 como Bien de Interés Cultural (BIC) por decreto de la Generalitat Valenciana, que resolvía el expediente incoado por el Ministerio de Cultura en 1978.

Desde el momento de la primera aprobación provisional por parte del Ayuntamiento, en 1998, la oposición Ciudadana recurrió al valor patrimonial para fundamentar su desacuerdo con la Prolongación. Tras una intensa y a veces dramática acción popular sostenida por la Plataforma Salvem el Cabanyal, los vecinos reunieron argumentos suficientes para demostrar al Ministerio de Cultura que los argumentos del PEPRI incumplían la legislación patrimonial. Fruto de esa lucha Ciudadana el PEPRI fue considerado “expoliador” y suspendido por Orden del Ministerio de Cultura de diciembre de 2009.

En los años de vigencia del PEPRI todas las edificaciones sobre las parcelas sombreadas en negro quedaron en “fuera de ordenación sustantivo”, y sus pobladores se vieron afectados de nuevo por la ruina urbanística.

Llovía sobre mojado: después de un periodo de incertidumbre, retornaba la ruina urbanística. Pero en esta ocasión, el anterior periodo de ruina durante los años de vigencia del Plan Parcial de 1977 había supuesto el paulatino abandono del hábito del

mantenimiento que hasta aquel momento había matizado los efectos de la incertidumbre urbanística. Por si fuera poco, en esta ocasión los efectos de la ruina vendrán acompañados de derribos concentrados en la zona prevista para la Prolongación.

La consecuencia de estos derribos en el ambiente de esta zona, con un caserío y unos pobladores exhaustos tras 78 años de periodos de incertidumbre y ruina urbanística, son evidentes y representan un problema que desborda el ámbito físico, por las implicaciones sociales que conlleva. No es de extrañar que los vecinos denominen “zona 0” al perímetro de las Unidades de Ejecución delimitadas por el PEPRI para dejar paso a la Prolongación de Blasco Ibáñez.

En la delimitación del PEPRI subyace la vinculación del planeamiento con el deseo de prolongar la Avenida. Su ámbito se desentiende de buena parte del Barrio incluido dentro de sus límites administrativos. El ámbito del PEPRI es fiel reflejo de la permanencia de la concepción del Barrio como barrera frente a las pretensiones marítimas de la Ciudad, hegemónica desde 1939. Esta concepción lo estigmatizaba como la espalda de la Ciudad, bajo el eslogan ‘Valencia vive de espaldas al mar’.



Por el contrario, el Equipo de Gobierno de la cooperación municipal surgida de las últimas elecciones, devuelve a El Cabanyal su condición de Barrio, que deja de ser “la espalda para ser la cara” que València ofrece al mar. Por esa razón, el ámbito de este Plan Especial coincide con los límites administrativos del Barrio, lo cual abre un abanico de posibilidades para la conexión de la Ciudad con su Playa más urbana, transformando “la Barrera en Barrio”.

2.8.- Evolución de la Edificación en el Espacio Parcelado.

El Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano por el que se declara Bien de Interés Cultural el Conjunto Histórico de València, incluye el llamado “Núcleo original del Ensanche del Cabañal”, cuya delimitación coincide con la del territorio regulado por las ampliaciones del siglo XIX. El texto del Decreto valora la “peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas Barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre eclecticista”.

Relacionando tiempo, espacio y sociedad, se ha documentado la trascendencia de las travesías perpendiculares al mar en el proceso de crecimiento desde la primitiva población de la Playa de 1796 hasta la compleja realidad actual, donde se manifiesta el conflicto entre dos estructuras urbanas diferentes. De la documentación aportada se desprende que la “peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas Barracas” resulta ser la base esencial de la peculiar identidad consolidada del Barrio.

Pero es “la arquitectura popular de clara raigambre eclecticista” la que va a definir las características generales del ambiente, del paisaje urbano que caracteriza el espacio público de esa trama, soporte de las relaciones sociales entre los pobladores.

En este paisaje urbano hay anidada una constante derivada de la estructura de propiedad que sirvió de base a la de las sucesivas ampliaciones decimonónicas: una unidad de propiedad vinculada a las características de la barraca que se verá sometida a sucesivas subdivisiones en el proceso de transformación “en casa” que caracteriza todos los estratos temporales del Barrio.

Los loteos concebidos por los arquitectos de la Bailía en sus planes de expansión eran uniformes, como corresponde a un territorio del Real Patrimonio y respondían en sus dimensiones a la naturaleza de la Barraca.

Como las hileras de manzanas que albergaban estos lotes iban habilitándose a medida que “se retiraba” la línea de Costa, los lotes tenían la profundidad de la manzana de manera que las Barracas tenían acceso desde una calle y salida a la Playa. Al

habilitarse la siguiente hilera, esta salida a la Playa se convertía en calle de acceso para la nueva hilera.

Las Barracas construidas en estos lotes pronto fueron objeto de subdivisiones hereditarias, primero por la mitad –dividiendo en dos por una línea paralela a las fachadas, resultando dos parcelas ocupadas por Barracas recayentes a calles adyacentes- y luego en cuartas partes –dividiendo en dos por la línea de la cumbrera la media Barraca de una de las calles.

Esta diversificación del uniforme parcelario inicial se completará durante el proceso de transformación, con consecuencias en el paisaje urbano, que explicó el arquitecto Víctor Gosálvez en las páginas 30 a 32 de un manuscrito de fecha 1915, titulado “*Estudio constructivo de la Barraca de la Vega Valenciana*”.

Como el acceso a las Barracas se produce por los hastiales, se presentan con la cumbrera perpendicular a la calle, por lo que vierten aguas por los laterales. Como por normativa debe verterlas en su parcela, cada Barraca retira su pared lateral tres palmos valencianos de la línea divisoria de su propiedad. Y lo mismo la vecina, quedando entre dos Barracas contiguas un callejón de seis palmos que, además, sirve para la recomposición de la cubierta de broza y paja de trigo y también, como protección frente a la propagación de incendios. Este espacio medianero recibe el nombre de “*escalà*”. Cuando una Barraca se derriba y se construye casa en su lugar, no se puede construir en toda la parcela, pues los tres palmos de la *escalà* deben quedar libres para que el vecino pueda recomponer la techumbre de su Barraca: se trata de una servidumbre mutua y subsiste mientras subsista uno de los condominantes. Pero al edificar la segunda casa, puede hacerse en todo su terreno, pues ya ha desaparecido la servidumbre de su vecino que, si quiere, vende sus tres palmos al otro para tener pared medianera; en caso contrario quedará entre las dos casas un hueco de tres palmos.

Esta prolija explicación, viene al caso porque las subdivisiones hereditarias de la parcela original que Gosálvez fija en 34 palmos –de los que 28 están ocupados por la barraca- y la existencia de la *escalà* de 6 palmos son responsables de que, en el

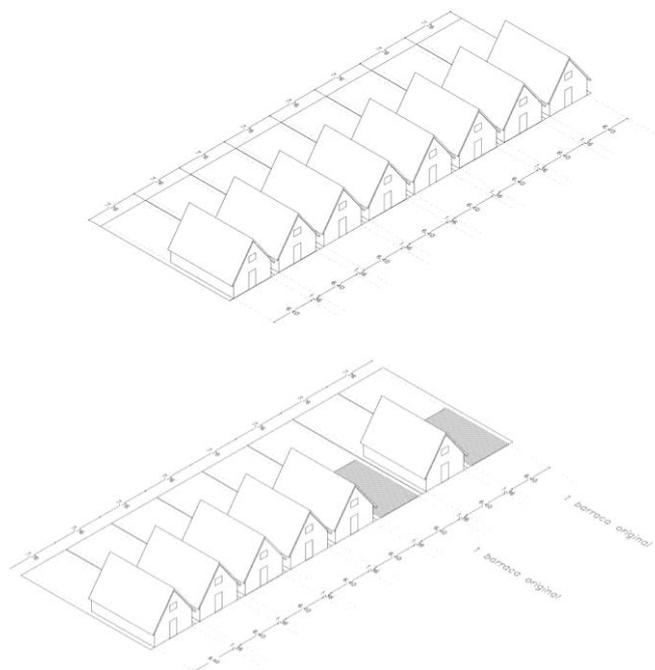
proceso de transformación de Barraca a casa, se fueran generando parcelas cuyas anchuras oscilan desde los casi 320 cm del cuarto de Barraca, hasta los más de nueve metros contando con las dos *escalàs* laterales completas.

En este proceso se pueden distinguir tres etapas relacionadas con los diferentes estatutos jurídicos y sociolaborales de los pobladores, y con las reglas, por lo general acompasadas a su progreso económico y social, que utilizaron para la construcción de las casas:

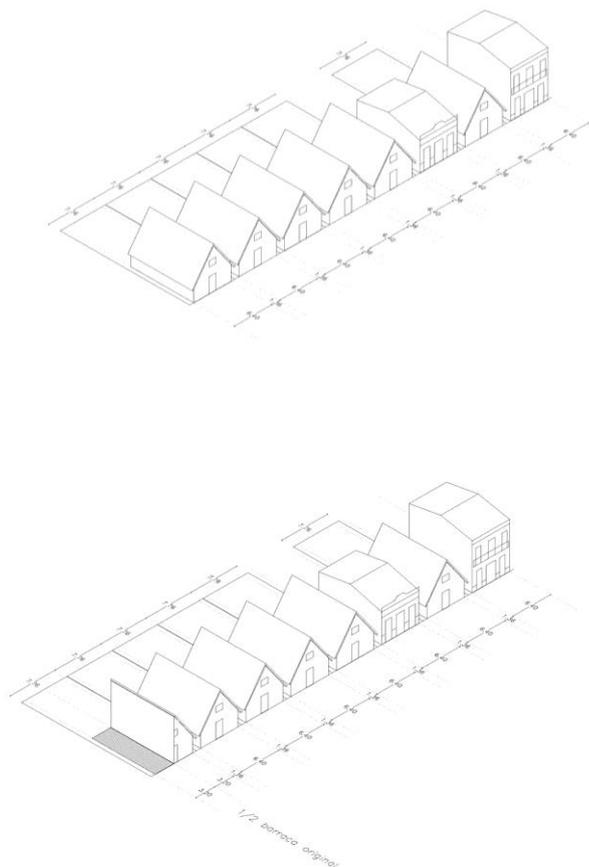
- Entre 1806 y 1865, caracterizado por desarrollarse en la Bailía, por súbditos enfiteutas mediante reglas autónomas.
- Entre 1865 y 1939, caracterizado por desarrollarse en el Término Municipal de Poble Nou del Mar hasta 1897 y después en los límites del Barrio de el Cabanyal en el de València, por Ciudadanos propietarios o inquilinos, utilizando una evolución de las reglas autónomas del periodo anterior.
- Entre 1939 y la actualidad, donde las reglas provienen de la Ciudad.

Las etapas de este proceso se van a ilustrar a partir de una disposición de Barracas en un frente de manzana hipotético, donde sobre un parcelario uniforme se alineaba la edificación respondiendo a un único modelo: la Barraca.

1ª Etapa (1806-1865)

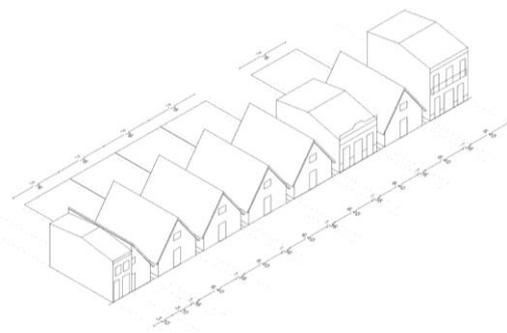


Siguiendo la costumbre habitual descrita en el punto 2.1 este Capítulo, las Barracas se orientaron en dirección Este-Oeste, de forma que sus fachadas aprovecharán equitativamente el soleamiento y se beneficiarán del régimen de brisas marinas para la ventilación de sus habitaciones.

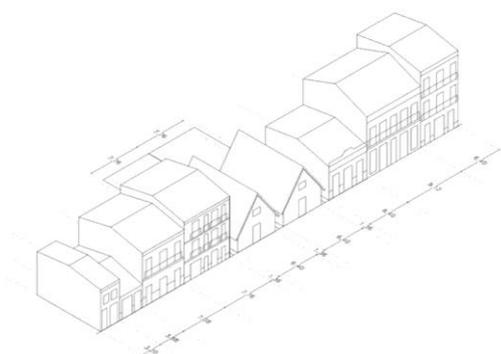
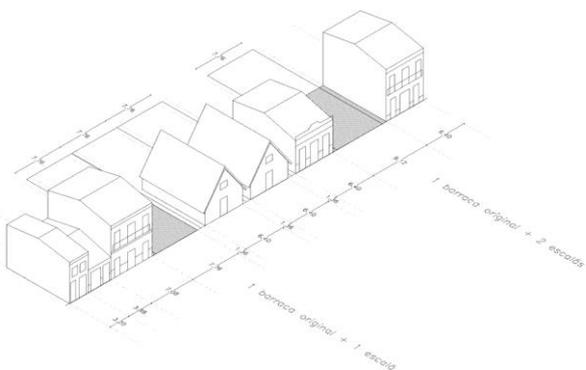
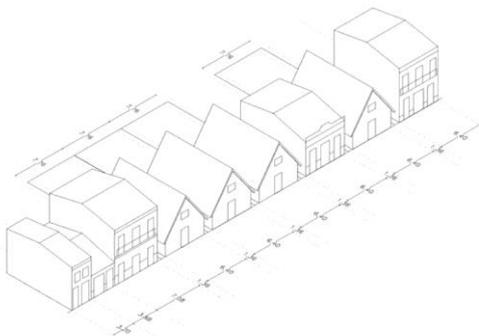
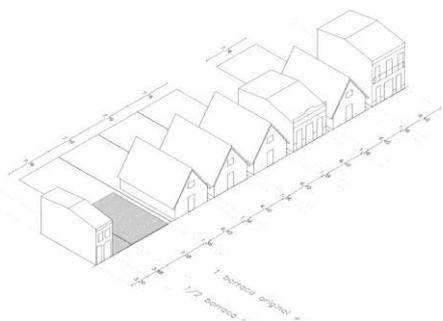


Las primeras casas, mantendrán el carácter unifamiliar de las Barracas y con ello, la relación directa con la calle.

En las parcelas resultantes de las subdivisiones paralelas a las fachadas, la existencia de un corral libre de edificación situado al fondo de la parcela garantizará el soleamiento y la ventilación de sus habitaciones.



2ª Etapa (1865-1939)



Hasta 1897, la gestión del Ayuntamiento de Poble Nou del Mar supuso una mejora de las condiciones de vida en el Municipio. Sus pobladores podrán afrontar la transformación de sus Barracas en “casas” conforme a los nuevos criterios de confort imperantes. Esta transformación, resultaba obligatoria tras el incendio de 1875.

A partir de la anexión en 1897, la presión demográfica supuso la pérdida paulatina del carácter unifamiliar, pues las casas tendrán que alojar varias viviendas.

La relación directa con la calle se mantendrá en muchas de las casas de dos plantas mediante una escalera lateral por la que se accede a la planta superior desde el espacio público.

Pero en otras, la relación con la calle dejará de ser directa, pero seguirá siendo intensa, pues como norma general, solo dos viviendas en cada casa estarán relacionadas con la calle mediante elementos comunes.

Así, en las parcelas de anchuras superiores a los siete metros, se consolidará un modelo que supone la división horizontal de la casa en cuatro viviendas: dos viviendas en planta

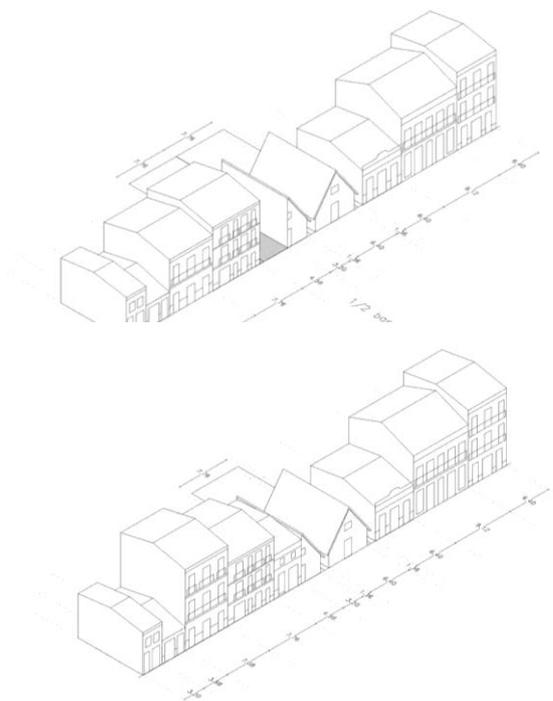
alta con acceso desde una escalera de un tramo situada entre las dos puertas de acceso a sendas viviendas en planta baja con acceso directo desde la calle.

También aparece un modelo de casas de tres plantas con una vivienda por planta, en el que a las dos viviendas superiores se accede por una escalera común.

En todos los casos, se mantiene el corral libre de edificación situado al fondo de la parcela para facilitar el soleamiento y la ventilación de las habitaciones de cada vivienda.

Parcelación, corral y relación intensa con la calle (por lo general, solo dos viviendas en cada casa estarán servidas por elementos comunes) regulaban la altura, sin necesidad de fijar una altura máxima.

Empezaba a configurarse el característico perfil dentado de las calles del Barrio, donde los paños medianeros adquieren cierto protagonismo en la imagen urbana del Barrio.



3ª Etapa (desde 1939)

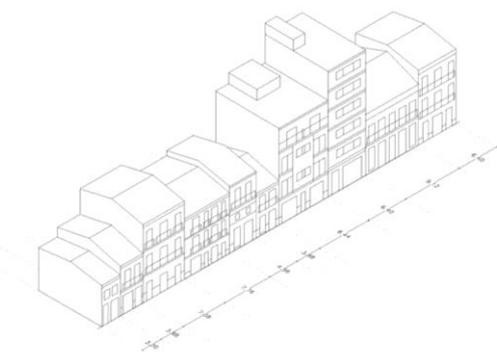
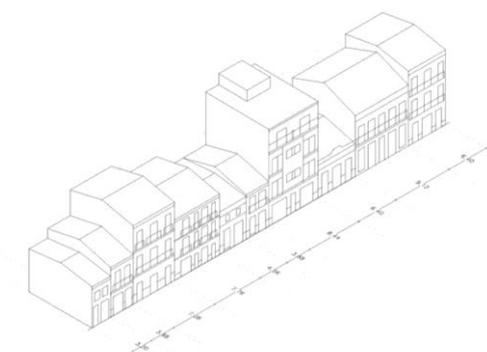
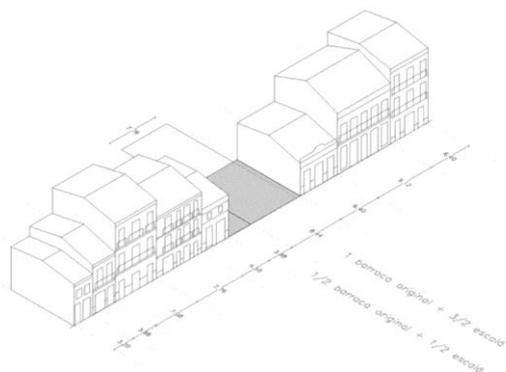
En los primeros años de la Dictadura, las penurias de la posguerra y la ruina urbanística provocada por las determinaciones del planeamiento de la Ciudad ralentizaron la actividad inmobiliaria.

Pero a partir del final de la Autarquía a finales de la década de los cincuenta, supuso una reactivación articulada alrededor de las expectativas generadas por la Política de Vivienda prevista en la legislación sobre Protección Oficial desde 1963.

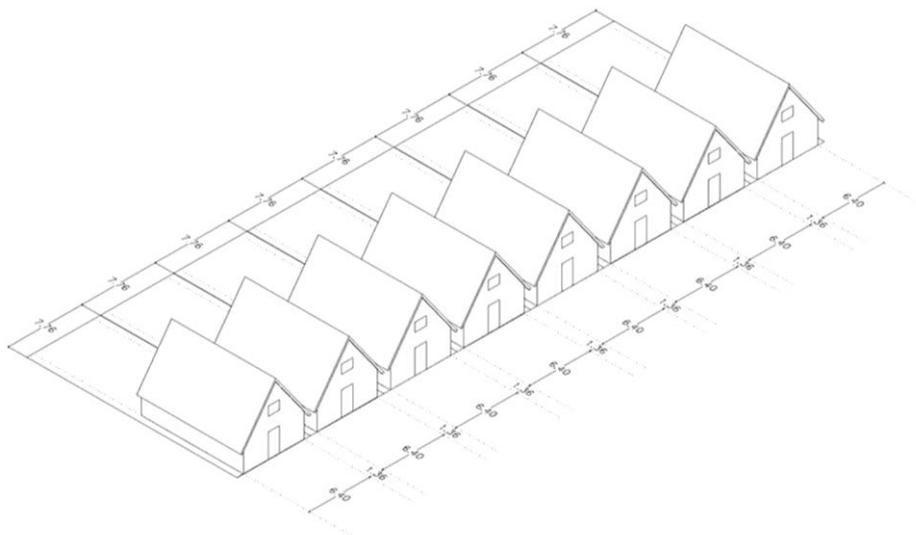
El crecimiento experimentado por la economía española se dejará sentir en la economía de este proletariado industrial que podrá acceder a las Viviendas de Protección Oficial en las fincas de pisos que irán sustituyendo a las casas, normalmente respetado la parcelación: se derriba una casa y se construye una finca en su lugar.

La finca de pisos sobre la parcelación variada y menuda expresa el conflicto entre la permanencia de las reglas autónomas y la imposición de reglas

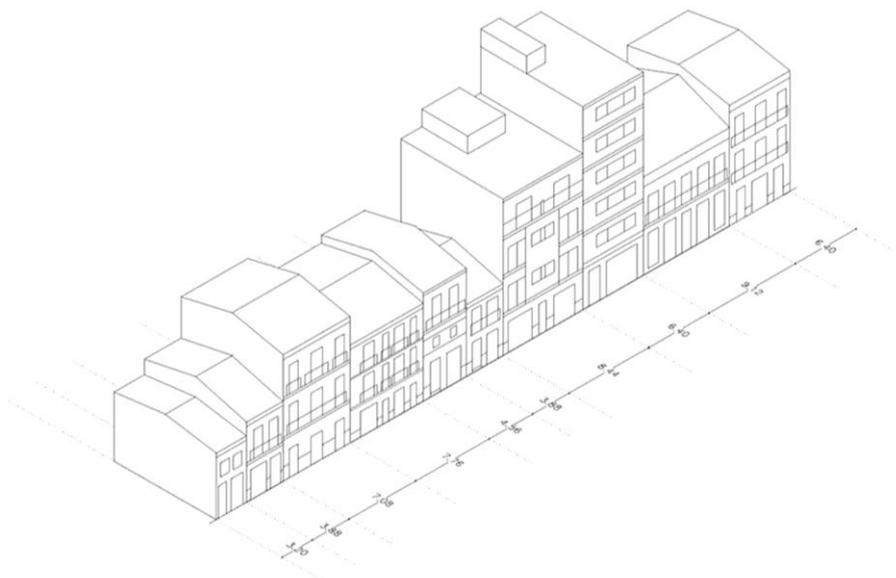
heterónomas. Las fincas de pisos proliferan en el Canyameler y en menor medida en el Cap de França, donde conviven con las casas “como el agua y el aceite”. En la Zona del Cabanyal prácticamente no existen por la amenaza constante de la Prolongación de la Avenida.



En los primeros años del proceso seguido en la construcción de las ampliaciones del siglo XIX, existía un paisaje urbano homogéneo, con un único modelo de edificación, la Barraca, construido sobre una parcelación uniforme.



En la actualidad, el proceso que, al compás del progreso de sus pobladores, supuso la sustitución paulatina de Barracas por casas y, desde la década de los sesenta del siglo XX, de éstas por fincas, configura un paisaje urbano más rico y diverso, tanto en cuanto a la parcelación, como a los modelos de edificación.



Esta edificación no está sometida a un estilo concreto. Por el contrario, adopta una actitud ecléctica. Esta actitud que vertebra formas más o menos puristas, de contenido histórico o con referencias más o menos exóticas injertadas de opciones regionalistas, es la responsable del protagonismo que pretenden las fachadas de las casas en el espacio público, durante el periodo de producción artesanal. Esta actitud es compartida por los constructores de las fincas, adaptada a los incipientes modos de producción industrial.

La bondad de la actitud ecléctica estriba en que la elección de las formas se haga con discernimiento y buen criterio. Y esto vale tanto para la arquitectura producida en la etapa artesanal como en la industrial.

Por otra parte, en las fincas viven más del 60% de los actuales pobladores del Barrio. Probablemente, “lo más popular” ahora en el Barrio sean las fincas pisos, donde desean vivir buena parte de la clase media y donde desea vivir buena parte de los que aspiran a serlo, alentados por el discurso de ‘el pisito’ de la propaganda de la Vivienda de Protección Oficial

Las fincas exageran el “perfil dentado” que tuvo el Barrio hasta el último tercio del siglo XX. Pero ese perfil sigue siendo parte de la identidad cambiante del paisaje urbano del

Barrio. En la actualidad, las fincas incrementan el protagonismo de los paños medianeros en el paisaje urbano.

Fincas y casas son “arquitectura popular de clara raigambre ecléctica”, y estaban presentes cuando se redactó el texto del Decreto de declaración de Bien de Interés Cultural.

3. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS RECIENTES Y ACTUALES.

3.1.- Antecedentes.

En el anterior Apartado 2 se explican las vicisitudes habidas con los distintos planeamientos que históricamente han afectado al Barrio. No obstante, merece la pena analizar, más pormenorizadamente, las afecciones derivadas de los instrumentos de planeamiento vigentes.

3.2.- Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988.

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia fue aprobado definitivamente mediante resolución del Conseller de Ordenación Urbana de Valencia, de fecha 28 de diciembre de 1988 y publicado en el BOP de 14 de enero de 1989 y en el DOGV de 16 de enero de 1989.

En los años que se sucedieron hasta la crisis que se inició en 2007 se desarrollaron la mayor parte de los Sectores de Suelo Urbanizable previstos en él.

La actividad inmobiliaria se centraba en la construcción de nuevas viviendas que dieron lugar a nuevos Barrios.

Aún puede observarse Sectores de suelo ya urbanizado provenientes de Sectores Residenciales del PGOU con solares sin edificar. También algunos de los Sectores en ejecución se vieron afectados por la crisis, quedando paralizados sin terminar las obras.

En el Suelo Urbano se construyeron viviendas en solares vacantes y se iniciaron bastantes Programas de Actuación Integrada en Unidades de Ejecución, la mayoría malograda con el advenimiento de la crisis.

Hasta hoy, solamente se han abordado dos operaciones de Regeneración Urbana en la Ciudad Consolidada de cierta envergadura, ambas gestionadas desde la Generalitat Valenciana y financiadas prácticamente en su totalidad por la misma.

La primera fue la operación RIVA que abordó la Regeneración Urbana de Ciutat Vella con la implantación de una Oficina de Gestión “in situ”. Iniciada con gran ímpetu en 1992, fue decayendo tras la pérdida del Gobierno Municipal por el Partido Socialista hasta en cierre total de la Oficina de Gestión mencionada, tras la llegada al Gobierno por el Partido Popular.

La otra operación, denominada Plan RIVA de Ruzafa, se desarrolló en el Barrio del mismo nombre e igualmente con la implantación de una Oficina de Gestión, nutrida en parte con los restos de la Oficina primigenia del Plan RIVA. Esta operación, financiada principalmente desde la Generalitat Valenciana, ha tenido un impacto muy positivo sobre el Barrio, que en determinados momentos empezaba a “guetizarse”. Es un buen ejemplo de cómo con la inversión urbana, en este caso exclusivamente pública, puede “dar la vuelta” a una peligrosa degradación urbana que empezaba a alcanzar un punto de no retorno.

También merece la pena resaltar el “Planeamiento Diferido” que se relegó en el caso de la Avenida de Blasco Ibáñez y del Cabañal, que no describimos por estar ya suficientemente explicitado en esta Memoria.

Se puede, por lo tanto, concluir que después de casi treinta años que han pasado desde la puesta en vigor del Plan General de Ordenación Urbana, se ha cumplido en gran medida lo referente a nuevas urbanizaciones y edificaciones. Sin embargo, no se han producido significativos procesos de Regeneración Urbana y de Rehabilitación de Edificios, al margen de los casos ya mencionados.

3.3.- La Revisión Simplificada del PGOU de Valencia.

El Ayuntamiento de Valencia decide al 23 de abril de 2004 iniciar los trámites administrativos para una Revisión del PGOU de Valencia.

En realidad, la figura utilizada regulada por la muy novedosa LRAU de 1994 y desarrollada, posteriormente, por una Instrucción de la Dirección General de Urbanismo, era la de Homologación Global Modificativa del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

Con la promulgación la Ley 16/ 2005 de Urbanismo Valenciano (denominada LUV), se transformó la Homologación Global Modificativa por una Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

Esta figura que se establecía en una Disposición Transitoria de la LUV estaba prevista para la Revisión de un Plan General que pretendiera el desarrollo de nuevos Suelos Urbanizables, sin realizar modificaciones en el Suelo Urbano.

Realmente, este cambio destaca la orientación básica de la Revisión del PGOU que no es otra que la priorización, de nuevo, de actuaciones de nueva planta, tanto de urbanizaciones como de edificación, postergando las actuaciones de Reforma y Regeneración urbanas en la Ciudad Consolidada.

Esta orientación de nuevas actuaciones en Suelo Urbanizable, junto con la falta de un horizonte metropolitano, fueron las principales críticas realizadas en los diversos debates sobre la Revisión del PGOU.

El tiempo ha transcurrido “a una velocidad de vértigo” y las cosas han cambiado por muchas razones, entre las que no son ajenas la extraordinaria crisis económica e inmobiliaria y el aumento de la sensibilidad social por la sostenibilidad urbana.

Sin pronunciarnos sobre la idoneidad de lo expuesto, de hecho, la Revisión Simplificada no fue aprobada, iniciándose una nueva época.

3.4.- La Revisión Pormenorizada del Plan General.

En esto momentos, con una nueva legislación, tanto estatal como autonómica, con un Gobierno Municipal, con una orientación política completamente distinta a la

gobernante hasta el 2014 y con un entorno social y económico mucho más sensible a la sostenibilidad, se inicia un proceso en el que se prima la Rehabilitación y la Regeneración urbana.

En realidad, se trata de un “reciclaje” de la propia Ciudad con la finalidad de conseguir una sensible mejora de la calidad urbana y edificatoria.

Una Revisión Pormenorizada significa trabajar sobre la “Ciudad Consolidada” en el propio Suelo Urbano, confiándose la Revisión Estructural en un Plano Territorial Metropolitano que está llevando a cabo la Conselleria de Urbanismo de la Generalitat. Ello nos lleva a unas nuevas problemáticas para las que, afortunadamente, se han creado nuevos instrumentos jurídicos urbanísticos para facilitar su gestión.

El ámbito M-4 del PGOU, se sitúa en el extremo Oriental de la Ciudad, junto al mar: limita al Norte con la calle de la Remonta; al Sur con la calle Francisco Cubells, Plaza de la Armada Española y área portuaria; al Este con las calles Dr. Lluch y Reina; y al Oeste con las calles Vicente Brull, Francisco Baldomá, Bulevar de Serrería, Vicente Ballester y Pedro Maza.

El PGOU señala para el conjunto de dicho ámbito de planeamiento (ficha de planeamiento de desarrollo) una superficie a ordenar de 498.300 m²s.

En la Ficha de Características para el desarrollo del planeamiento en el ámbito M-4 Cabanyal-Canyamelar del PGOU se establecen los siguientes objetivos:

- *Redefinición de los catálogos, grados de protección y alcance de los mismos.*
- *Definición de los usos y aprovechamientos desde la perspectiva de la conservación de tipologías arquitectónicas y tramas urbanas fundamentales existentes, que sean compatibles con la ordenación prevista para la conexión del Paseo al Mar con el Paseo Marítimo. Esta conexión, en su caso, quedará ordenada y desarrollada a través de este plan, previo análisis y decisión sobre su continuidad o no, con similar o diferente traza y anchura. Se deberá prever, en cualquier caso, los mecanismos de gestión urbanística adecuados para asegurar un justo reparto de beneficios y cargas.*
- *Definición de alineaciones exteriores e interiores en base a criterios de protección y regularización y esponjamiento de espacios privados y públicos.*

- *Previsión de nuevas dotaciones públicas y privadas que podrán complementar a las ya grafiadas en el Plano C.*
- *Redefinición de normativa de usos.*
- *Ordenación del área terminal de la Avda. Blasco Ibáñez donde se ubica la nueva Estación RENFE - CABANYAL y ordenación resultante de la formulación elegida para la conexión de la Ciudad y el frente marítimo.*
- *El Plan Especial seguirá los criterios establecidos en el apartado 2.2.2. de la Memoria Justificativa respecto de la asignación de edificabilidades en la prolongación del trazado actual.*

El conjunto del ámbito M-4 se encuentra clasificado por el PGOU como Suelo Urbano. La calificación urbanística es la de CHP-2 (Conjunto Histórico Protegido del Cabanyal-Canyamelar), con una sola excepción: la manzana comprendida entre las calles del Arcipreste Vicente Gallart, Vicente Brull, Mariano Cuber y Francisco Baldoma que está calificada como ENS-1 (Ensanche).

3.5.- Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar.

Tal como ya se ha comentado, el PEPRI del Cabanyal-Canyamelar se aprobó en 2001. En su ámbito se incluye una Prolongación de la Avenida de Blasco Ibáñez, con una reducción de la sección a 50 metros de anchura y con una ligera modificación en la dirección de su trazado.

Se crea para su gestión una Sociedad Mixta con participación de la iniciativa privada denominada “Plan Cabanyal-Canyamelar, S.A.”. Con posterioridad y a causa de la crisis, la participación privada decae, quedando la Sociedad Pública como única gestora de su totalidad, con una participación paritaria del Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat.

El mencionado PEPRI es suspendido por el Ministerio de Cultura por medio de la “Orden CUL/3631/2009, de 29 de diciembre, por la que se resuelve el procedimiento por expoliación del conjunto histórico del Cabanyal”, instando a su modificación, cumplimentando las determinaciones establecidas en la propia Orden.

No procede a describir de nuevo las vicisitudes habidas estos últimos años sobre la aplicación de este PEPRI ni las controversias políticas, jurídicas y sociales que han llevado a la situación actual, dado que ya se exponen suficientemente en el anterior apartado 2.

3.6.- Normas Transitorias de Urgencia del Cabanyal-Canyamelar.

Tras el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Valencia de 30 de julio de 2015, se dejó constancia de la voluntad municipal para la elaboración de un nuevo Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Cabanyal-Canyamelar (este PEC) desistiendo de la tramitación iniciada del documento de adaptación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar a la Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009 e instando a la Generalitat a la derogación parcial del PEPRI aprobado en 2001, por terminar la expoliación del Conjunto Histórico del Cabanyal, de conformidad con la referida Orden Ministerial, manteniendo exclusivamente la vigencia de su Catálogo, así como la delimitación, ordenación y régimen urbanístico de los Ámbitos de Actuación 1.01, 1.02 y 4.01 delimitados por el PEPRI que amparan actuaciones básicamente de reequipamiento dotacional, cuyo mantenimiento resulta conveniente por razones urbanísticas y sociales.

Por Acuerdo de 8 de julio de 2016 del Consell, se suspende el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar y se aprueban las Normas Urbanísticas Transitorias de Urgencia para dicho ámbito del Municipio de Valencia.

3.7.- Incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su Incidencia en otros Instrumentos de la Planificación Territorial o Sectorial.

3.7.1.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) fue aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba “la Estrategia

Territorial de la Comunitat Valenciana”, documento que entró en vigor al día siguiente de su publicación en el DOCV (el 20 de enero de 2012).

La ETCV es el instrumento de ordenación territorial que preveía la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP) para orientar en beneficio de la colectividad todos los procesos de ocupación del territorio en un horizonte temporal de 20 años. Para ello, la ETCV establece 25 objetivos vinculantes y un conjunto de 147 directrices o criterios de ordenación de carácter orientativo que buscan mejorar la calidad de vida de los Ciudadanos mediante un desarrollo sostenible del territorio.

Entre las orientaciones de la ETCV de aplicación directa al presente PEC, se pueden citar:

- Fomentar la reconversión de espacios urbanos degradados u obsoletos.
- Favorecer la diversidad urbana.
- Considerar la oferta de viviendas desocupadas en futuros desarrollos residenciales
- Mantener las actividades económicas en los tejidos urbanos de los Cascos Antiguos.
- Garantizar el suelo necesario para la implantación de actividades de contenido innovador.
- Excepcionar nuevas piezas urbanas en el territorio priorizando la consolidación y extensión de los tejidos urbanos existentes.
- Fomentar cultura y calidad territorial, paisajística y de valoración de sus elementos identitarios.
- Considerar paisaje y patrimonio natural y cultural como elementos diferenciadores de los espacios y destinos turísticos, fomentando su acceso y disfrute.
- Adaptar la morfología urbana y las edificaciones a las condiciones bioclimáticas de las zonas geográficas en las que se localizan.
- Mantener los hitos urbanos de referencia para sus habitantes.
- Integrar el crecimiento de usos residenciales en el paisaje, preservando su identidad y valores.
- Fomentar acceso y disfrute del paisaje.
- Alcanzar masas críticas en los tejidos urbanos que permitan rentabilizar Transporte público y Equipamientos.

- Promover el transporte público y los modelos de movilidad sostenible.
- Desarrollar itinerarios peatonales y carril bici.
- Considerar el consumo eficiente de suelo, agua y energía como indispensable para el desarrollo eficiente del territorio.
- Mejorar el balance de emisión de CO2 en planificación urbana y territorial.
- Garantizar acceso universal a los servicios básicos del territorio.
- Integrar el sistema territorial de Patrimonio Cultural dentro de la Infraestructura Verde del territorio, estableciendo una planificación, gestión y valoración conjunta del patrimonio ambiental, paisajístico y cultural.
- Definir parámetros de protección de los bienes culturales de relevancia local y regional para una mejor integración de estos en su entorno ambiental y paisajístico.

El PEC del Cabanyal-Canyamelar, en la medida en el que se incluye una zona BIC, constituye y forma parte del Patrimonio Cultural y pasa a formar parte del Sistema Territorial del Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana.

Consecuentemente, procede definir en el PEC los perímetros de protección, se promoverá el conocimiento y disfrute de la dimensión histórica, espiritual y simbólicos del patrimonio arquitectónico y se definirán rutas y redes tematizadas donde se incluyan activos ambientales, culturales, históricos y paisajísticos.

Asimismo, se incluirá en las rutas históricas y culturales para la puesta en valor del patrimonio ambiental y cultural de la Ciudad y del Territorio.

En cuanto a los Principios Directores de la ocupación racional y sostenible del suelo para uso Residencial, se integra el crecimiento de los usos Residenciales en el paisaje urbano, en este caso, teniendo en consideración la localización en el territorio, la Ordenación Pormenorizada preexistente y la calidad arquitectónica, tanto tipológica como morfológica, para preservar la identidad y los valores del paisaje del suelo consolidado, como la integración de los nuevos suelos derivados de las Unidades de Ejecución planteadas en su ámbito.

Consecuentemente, se favorece la diversidad urbana mediante la mezcla de usos, de tipologías, de rentas y de comunidades, preservando el modelo de “Ciudad Mediterránea”.

En el mismo sentido, se señalarán en el PEC itinerarios peatonales, así como edificaciones de Aparcamientos, preferentemente públicos, que permitan liberar, a plazo, los espacios públicos de la ocupación de los coches.

Igualmente, el PEC entrará de lleno en la definición de la Directriz 110, Los Ámbitos estratégicos de cualificación urbana. En su punto d), Áreas de Regeneración, ya que se trata de una zona con una intensa problemática social, con déficits de Equipamientos y Espacios Públicos, con viviendas de baja calidad y que requieren una intervención urbana regeneradora de carácter integral para su restauración e integración en el resto del tejido urbano.

Merece la pena resaltar la existencia y ejecución del Plan EDUSI de Fondos Estructurales europeos, cuyas exigencias para su concesión coinciden, en su práctica totalidad, con los principios enunciados.

Por último y en referencia a la Vivienda Protegida, el PEC propone (en particular en las Unidades de Ejecución) que los nuevos aprovechamientos que se incluyen en los suelos de titularidad pública se dediquen fundamentalmente para posibilitar la creación de un Parque Público de Viviendas en Alquiler. (Véase la Memoria Económica del PEC) A la vista estas orientaciones, y de las determinaciones y objetivos contenidas en el Borrador del PEC, se puede concluir que la incardinación del mismo en la ETCV está plenamente justificada.

3.8.- Incidencia en otros Instrumentos de Desarrollo Territorial o Sectorial.

Respecto a la incidencia de otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial, únicamente existen las Normas Transitorias actualmente vigentes tras la suspensión del PEPRI del Cabanyal, aprobado en julio de 2016. En este sentido, la aprobación del presente PEC supondrá la superación de las mismas y la promulgación de un nuevo régimen urbanístico en su ámbito territorial.

3.9.- Análisis de las Alternativas Contempladas en el Documento Inicial Estratégico (DIE).

EL ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE.

En el preceptivo Documento Inicial Estratégico (DIE), formulado para la tramitación administrativa de la primera Fase del PEC, se propuso el estudio de las tres Alternativas siguientes:

Alternativa 0.

La Alternativa 0, consistente en no desarrollar un nuevo Plan de Protección y mantener la situación actual indefinidamente.

En este punto, procede realizar una transcripción del Acuerdo de 8 de julio de 2016 del Pleno del Consell por el que se suspende parcialmente el PEPRI vigente del Cabanyal-Canyamelar:

“ACUERDA:

“Primero

Suspender parcialmente la Homologación Modificativa y Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar aprobados por resolución de 2 de abril de 2001, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por determinar la expoliación del Conjunto Histórico del Cabanyal de conformidad con lo resuelto por la Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009 y en cumplimiento de lo ordenado en los puntos primero y segundo de su parte dispositiva, todo ello de acuerdo con lo previsto en el artículo 44.6 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana.

Segundo

Mantener la vigencia, hasta la aprobación definitiva y entrada en vigor de un nuevo Plan Especial de Protección de Conjunto Histórico del Cabanyal-Canyamelar, exclusivamente de los siguientes documentos o determinaciones del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar:

– De su catálogo, únicamente la catalogación y régimen de intervención de aquellos inmuebles protegidos ex novo por el citado PEPRI y que no figuraban incluidos en el Catálogo del PGOU de 1988.

– La delimitación, ordenación y régimen urbanístico de los ámbitos de actuación 1.01, 1.02 y 4.01.

Tercero

Aprobar las normas urbanísticas transitorias de urgencia aplicables en el ámbito ordenado por el PEPRI del Cabanyal-Canyamelar, cuyo Texto Refundido se publica como anexo a este acuerdo.”

Conviene también que transcribamos los siguientes artículos de las Normas Transitorias de Urgencia:

“Normas transitorias de urgencia aplicables en el ámbito ordenado por la homologación modificativa y el PEPRI del Cabanyal-Canyamelar:

Primera

El objeto de estas normas es establecer el régimen urbanístico transitorio a que se refiere el artículo 44.6 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana, que resultarán de aplicación en el ámbito de ordenación de la Homologación Modificativa y del Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar(PEPRI) de Valencia, que fueron aprobados definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 2 de abril de 2001, una vez suspendidos parcialmente mediante acuerdo del Consell de la Generalitat.

Segunda

Este régimen será aplicable hasta tanto se apruebe definitivamente el planeamiento especial que lo sustituya, cuyas determinaciones en el ámbito del Bien de Interés Cultural Conjunto Histórico de Valencia, Núcleo original del ensanche del Cabanyal, deberán tener el alcance requerido en los artículos 34 y siguientes de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Tercera

A los efectos del establecimiento de este régimen transitorio se distinguen las siguientes zonas:

Ámbito de planeamiento diferido M.4 Cabanyal-Canyamelar delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 (PG88).

Zonas incluidas en los ámbitos de actuación 1.01,1.02, 1.11, 1.12, 3.01 y 4.01 delimitados en el PEPRI.

Zonas incluidas en el ámbito de actuación 5.03 delimitado en el PEPRI.

Zonas incluidas en el ámbito de intervención 7 Frente Marítimo definido en el PEPRI.

El régimen urbanístico transitorio se concreta a través del texto articulado de estas Normas y de las fichas de las zonas correspondientes.

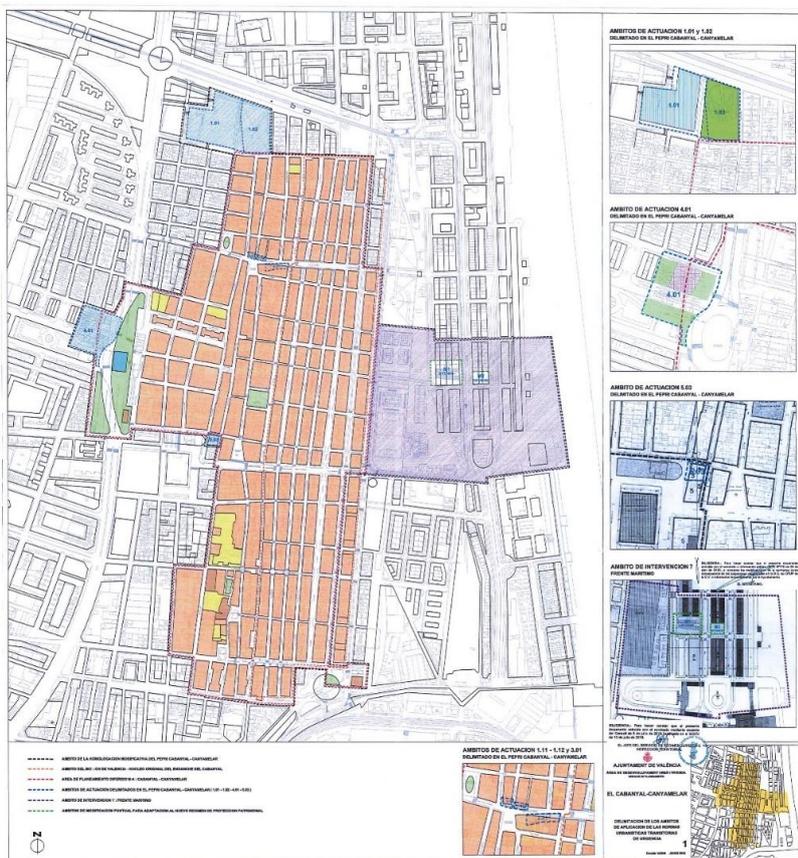
Cuarta

Normas transitorias aplicables en el ámbito de planeamiento diferido M.4 Cabanyal-Canyamelar delimitado en el PG88.

En este ámbito resultará de aplicación con carácter general la ordenación prevista por el Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

A.1 En la zona calificada como CHP-2, serán aplicables las Ordenanzas Particulares de las Zonas de Conjuntos Históricos Protegidos, incluidas en el Capítulo Segundo del Título Sexto.”

Firmado digitalmente por: MANUELA TORRE HERNANDEZ - DNI 24341131R
 Localización: SECRETARÍO DEL ÀREÀ DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA
 DEL AYUNTAMIENTO DE VALÈNCIA
 Fecha y hora: 18.07.2016 09:40:17



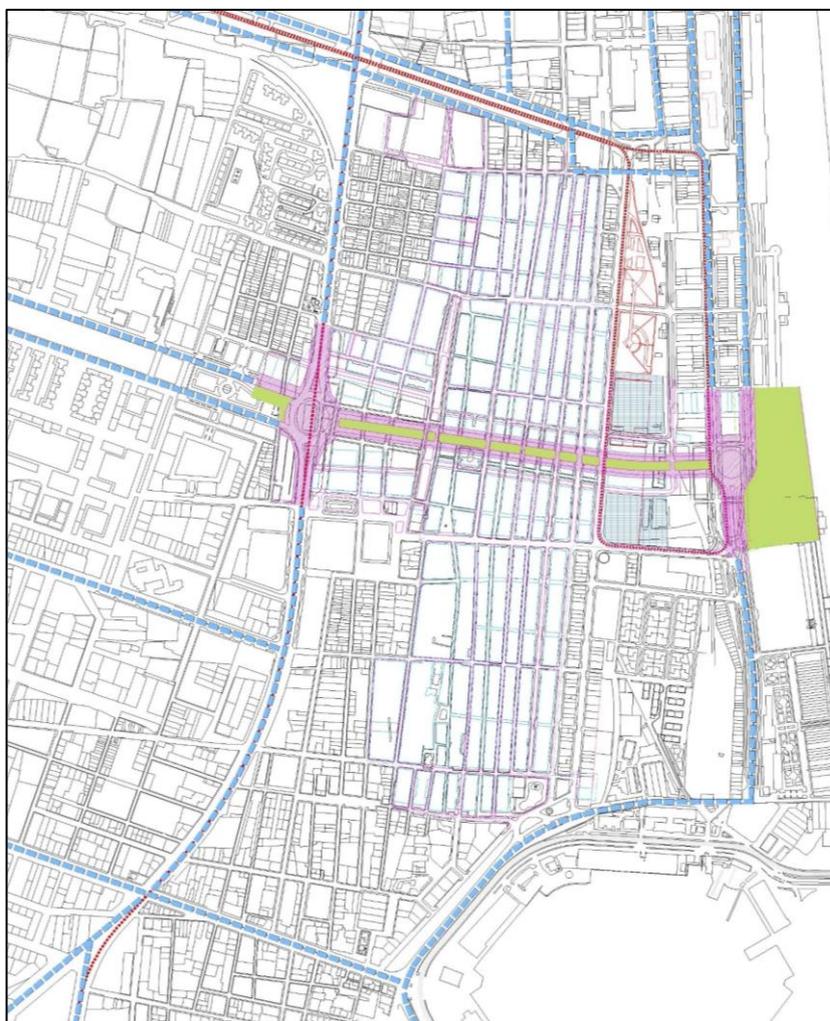
Como puede concluirse de la lectura del ACUERDO de 8 de julio de 2016 del Consell, por el que se suspende el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar y se aprueban las Normas Urbanísticas Transitorias de Urgencia para dicho ámbito del municipio de Valencia, se trata de un instrumento de urgencia y transitorio cuya finalidad consiste en mantener una ordenación jurídico-urbanística, aplicable hasta que se redacte y apruebe otra ordenación que la sustituya.

Alternativa 1.

Se consideró como Alternativa 1 la correspondiente al PEPRI suspendido parcialmente. Obviamente, en esta Memoria Informativa del PEC no procede extenderse en su contenido, ya que se describe en los antecedentes del Borrador de Plan.

En resumen, se trata de una Ordenación en la que se prolonga la Avenida de Blasco Ibáñez con un ligero quiebro de su dirección y con una sección de 48 metros de anchura. Se flanquea dicha apertura por edificaciones exentas de planta cuadrada o rectangular y con una altura entre 5 y 6 plantas.

De nuevo, resaltar que esta opción (ahora Alternativa 1) fue paralizada por Resolución del Ministerio de Cultura, suspendida parcialmente como hemos expuesto en la Alternativa 0 y, tras ello, se procedió a convocar un concurso para la redacción y tramitación de un nuevo Plan Especial de Protección del Cabanyal-Canyamelar (el presente PEC).



Alternativa 2.-

Se trata de la Propuesta que se desarrolló en el Documento de Inicio como consecuencia de la suspensión parcial del PEPR1 correspondiente a la Alternativa 1.

Lo primero que hay que resaltar es al ámbito de la actuación. A diferencia de las otras dos Alternativas, el ámbito de esta Propuesta es mucho mayor y está delimitado, a grandes rasgos, por la Avenida de los Naranjos al Norte, la Calle Fernando Cubells y Marcos Sopena al Sur y el dominio marítimo-terrestre al Este. Queda excluido de dicho ámbito la Zona Portuaria de morfología triangular recayente a la calle Marcos Sopena. Se incluye en la Alternativa algunos terrenos existentes en la parte exterior de la Avenida de Serrería y de los Naranjos.

La finalidad de este nuevo ámbito se justifica en la apertura de nuevas posibilidades urbanísticas, mucho mayores que si se limitara a los ámbitos restringidos de las otras dos Alternativas.

Con el ámbito propuesto en esta Alternativa, no solamente se pretende una Regeneración Urbanística patrimonial, sino que se satisfacen los objetivos básicos que se proponen, como es la transversalidad necesaria para conectar la trama histórica del Cabanyal-Canyamelar con la Playa y, al mismo tiempo, “coserla” con el resto del tejido urbano de la Ciudad existente en la parte exterior de Serrería.

Ahora bien, no solamente se consiguen estos objetivos, sino que posibilita una reconsideración de los Equipamientos y Dotaciones, mejorándolos y adecuándolos a la consecución de una opción de mucha mayor calidad patrimonial y urbana.

Se consigue, además de lo expuesto, una compactación del tejido urbano, lo que permite un crecimiento urbano dentro de los criterios de sostenibilidad y una adquisición por parte del Ayuntamiento de los suelos necesarios para satisfacer las necesidades de Dotaciones y Equipamientos, por medio de la aplicación de los novedosos instrumentos de gestión jurídica-urbanística, sin recurrir, apenas, a desembolso monetario público alguno.

Por último y en la medida que se prevé una parte de la compactación, en terrenos de propiedad municipal, se podrá facilitar la edificación de Viviendas de Protección Pública que pueda satisfacer la demanda de rentas medias y bajas evitándose, adicionalmente, procesos indeseables de gentrificación.



4. SITUACIÓN SOCIOLÓGICA Y URBANÍSTICA ACTUAL EN EL ÁMBITO DEL PEC.

4.1.- Síntesis de la Evolución Demográfica, de la Situación del Parque Edificado (Residencial, Terciario e Industrial) y de las Reservas de Suelo Dotacional Público.

4.1.1.- EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA.

La compleja dinámica histórica acontecida en el ámbito del PEC del Cabanyal-Canyamelar descrita pormenorizadamente a lo largo de los anteriores apartados, ha venido a generar una evolución demográfica que podemos sintetizar desde el año 1.950 en el siguiente Cuadro:

AÑO	HABITANTES
1950	27000
1960	27275
1966	30975
1970	32312
1975	29486
1981	26162
1986	23603
1991	22125
1996	21326
2001	20807
2002	20671
2003	20793
2004	20820
2005	20815
2006	20769
2007	20515
2008	20879
2009	21101
2010	20932
2011	20866
2012	20851
2013	20863
2016	20493

Del análisis de la secuencia de población señalada en el Cuadro, se puede observar como en 1970 se da el máximo poblacional con 32.312 habitantes, población que se ha visto reducida hasta la actualidad con 20.493 habitantes.

4.1.2.- PARQUE EDIFICADO.

4.1.2.1.- EDIFICABILIDAD TOTAL MATERIALIZADA EN EL ÁMBITO DEL PEC.

En función de la información aportada por el **Catastro de Urbana del 2017**, contrastada sobre la base cartográfica utilizada, cabe señalar los siguientes parámetros globales:

- **Superficie Total del Ámbito del PEC** **1.487.339 m²s.**
- **Superficie Total Edificada en el Ámbito del PC** **1.388.944 m²t.**

, lo que comporta un **Índice de Edificabilidad Bruto (IEB)** de:

$$\text{IEB (m}^2\text{t / m}^2\text{s)} = 1.388.944 \text{ m}^2\text{t} / 1.487,339 \text{ m}^2\text{s} = \mathbf{0,9338 \text{ m}^2\text{t/m}^2\text{s}}$$

, índice mucho **menor que los resultantes en el resto de la Zonas de Ordenación** del suelo Urbano de Valencia (normalmente superan más del doble), lo que viene a indicar la existencia de una densidad urbana muy razonable en el ámbito del PEC, lo que posibilita la aplicación de un moderado incremento de densidad con la finalidad de mejorar la ratio de suelo Dotacional y, consecuentemente, de la calidad de vida de los vecinos del Barrio.

4.1.2.2.- USO RESIDENCIAL.

La evolución del Parque Residencial de Viviendas del Cabanyal-Canyamelar que respondía de manera normalizada y acorde a la dinámica histórica señalada en los anteriores apartados, se vio sometida a la grave alteración sobrevenida por causa del desarrollo del PEPRI lo que generó la aparición de procesos de paralización, por un lado, del desarrollo propio del Barrio y, por otro, la aplicación de drásticos

procedimientos de expropiación-compra de suelos y fincas urbanas para llevar a cabo la implantación de la prolongación de la Avenida de Blasco Ibáñez.

De la información aportada por la Oficina del Plan Cabanyal-Canyamelar cabe reseñar que en el período 2007-2010 se adquirieron y derribaron 115 inmuebles con capacidad de albergar 96 viviendas, y se compraron 600 unidades aproximadamente. Si tenemos en cuenta que el número aproximado de viviendas a derribar para poder albergar la prolongación de Blasco Ibáñez ascendía a 1.600, podemos apreciar el relevante “destrozo urbano” causado por el afortunadamente abortado PEPRI.

Pues bien, de la información del Catastro del 2017, junto a reajustes realizados sobre la cartografía utilizada, incluyendo tanto las viviendas ocupadas como las vacías y destinadas en su práctica mayoritaria al régimen de propiedad, se constata el siguiente parque actual de viviendas:

Viviendas en el año 2017 = 11.609 unidades

, alcanzando una superficie edificada (ER) total de:

$$ER (m^2tR) = 989.508 m^2tR$$

, lo que comporta un **Índice de Edificabilidad Residencial Bruta (IER)** aplicado a la superficie total del ámbito del PEC (1.487.339 m²s) de:

$$IER (m^2tR/m^2s) = 989.508 m^2tR / 1.487.339 m^2s = 0,6652 m^2tR/m^2s$$

, Índice unitario **muy inferior al límite de referencia de 1 m²tR / m²s** establecido en el artículo 36.4 de la LOTUP, lo que implica la ausencia de impedimento legal para poder incrementar la edificabilidad en las actuaciones previstas en el PEC en las dimensiones precisas para poder satisfacer el cumplimiento de los objetivos básicos previstos que presiden la formulación de este Plan Especial.

Asimismo, considerando el total de Viviendas preexistente como habitadas a los efectos de determinar el índice “real” de habitantes/vivienda actual, la ratio potencial de ocupación media (RPOM) asciende a RPOM = 20.493 habs. / 11.609 vivs. = 1,76 habs./vívda.

No obstante, en aras de mantener la deseable **coherencia con el Plan General** teniendo en cuenta que **la ratio media de habits./vívda., RM, que adopta el PGOU** se determina en:

RM = 2,3 habits. / vivda.

, se procede a adoptar este estándar a los citados efectos. De acuerdo a ello, considerando, desde la prudencia que el parque de viviendas se encontrase ocupado al 100%, la **población potencial máxima, POB, que el parque residencial posibilita en la actualidad** ascendería a:

$$\text{POB} = 11.609 \text{ vivs.} \times 2,3 \text{ habits./vivda.} = \mathbf{26.700 \text{ habitantes.}}$$

4.1.2.3.- USO TERCIARIO.

La disposición del uso Terciario en el Cabanyal se manifiesta como un uso complementario del Residencial, uso Característico del Barrio. Este uso se localiza **mayoritariamente en las Plantas Bajas** de los Edificios Residenciales de Vivienda Plurifamiliar, alcanzando los siguientes parámetros cuantitativos correspondientes a la superficie Edificada total (ET) y al Índice unitario de Edificabilidad (IET) en el ámbito del PEC:

$$\text{ET (m}^2\text{t)} = \mathbf{241.482 \text{ m}^2\text{t}}$$

, lo que supone el **17% de la EB**, y un

$$\text{IET (m}^2\text{t} / \text{m}^2\text{s)} = 0,1622 \text{ m}^2\text{t} / \text{m}^2\text{s}.$$

4.1.2.4.- USO INDUSTRIAL.

Igualmente, el uso Industrial, caracterizado fundamentalmente por **Talleres, Almacenes etc.**, alcanza una superficie edificada (EI) y un Índice de Edificabilidad unitario (IEI) en la totalidad del ámbito del PEC de:

$$\text{EI (m}^2\text{t)} = \mathbf{157.954 \text{ m}^2\text{t}}$$

, lo que supone el **11% de la EB**, y un

$$\text{IEI (m}^2\text{t} / \text{m}^2\text{s)} = 0,1061 \text{ m}^2\text{t} / \text{m}^2\text{s}$$

4.1.3.- SUELO DOTACIONAL PÚBLICO.

En el ámbito del PEC se dispone de una importante reserva de suelos Dotacionales identificados de manera agregada, por un lado, en Zonas Verdes y Espacios Libres y, por otro, en Equipamientos Públicos, destinados a satisfacer las demandas vecinales de usos y servicios sociales básicos.

En este punto, resulta necesario hacer la salvedad que las dimensiones señaladas en el anterior Documento de Inicio y de Borrador de Plan manifiestan diferencias con las ahora señaladas, por causa de que en la anterior medición se limitó a cuantificar las superficies arboladas y ajardinadas sin considerar las pavimentadas que completan los sistemas locales y generales de los Espacios Libres y Zonas Verdes (sobre todo en el Paso Marítimo).

En consecuencia, **tras una medición más precisa** y acorde a las características definitorias que la LOTUP establece para la identificación de los suelos Dotacionales preexistentes (y más aún en la Reforma de la LOTUP actualmente en tramitación parlamentaria), las superficies de suelo Dotacional público implantado en el ámbito del PEC ascienden a:

- **Zonas Verdes y Espacios Libres Preexistentes** **139.818,65 m²s.**
- **Equipamientos Públicos Preexistentes** **57.028,80 m²s.**

, lo que supone una superficie Total de Suelo Dotacional público (SD) preexistente, sin incluir la superficie correspondiente al sistema Viario, en el ámbito del PEC, de:

$$\text{SD (m}^2\text{s)} = 196.847,45 \text{ m}^2\text{sDot}$$

, lo que comporta un porcentaje de SD con relación a la Superficie Total ámbito del PEC del 13,23 %, y una **Ratio Dotacional Preexistente (RDP)** por cada 100 m²t, como ratio de referencia mínima para la disposición de reservas Dotacionales adicionales a prever en el PEC (artículo 76.3 de la LOTUP), de:

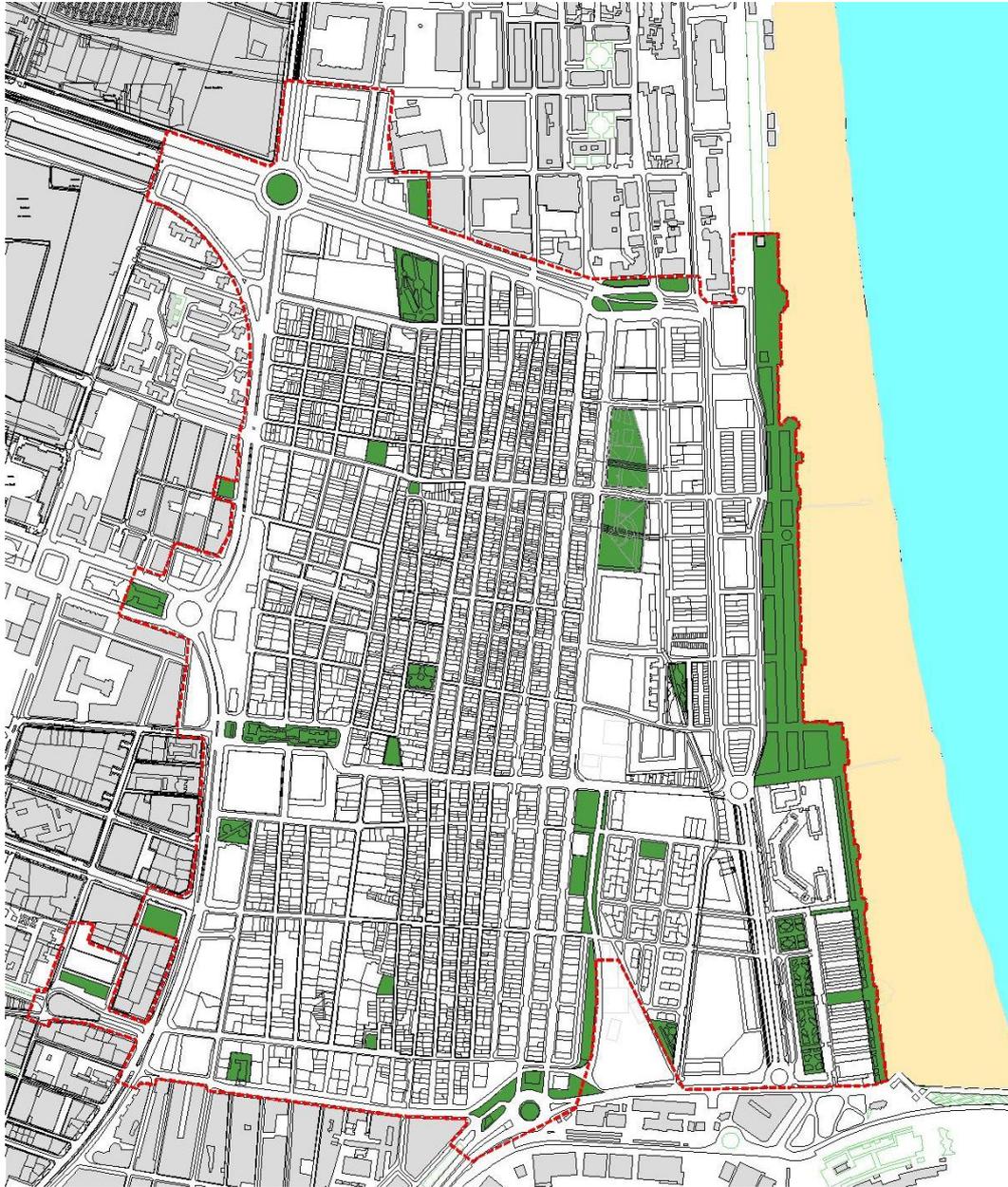
$$\text{RDP} = 196.847,45 \text{ m}^2\text{sDot} / 1.388.944 \text{ m}^2\text{t} = 0,1417 = \mathbf{14,17 \text{ m}^2\text{sDot} / 100 \text{ m}^2\text{t}}.$$

En consecuencia, esta RDP se constituye como la ratio mínima que deberá ser incrementada intencionadamente con las actuaciones previstas en este PEC para

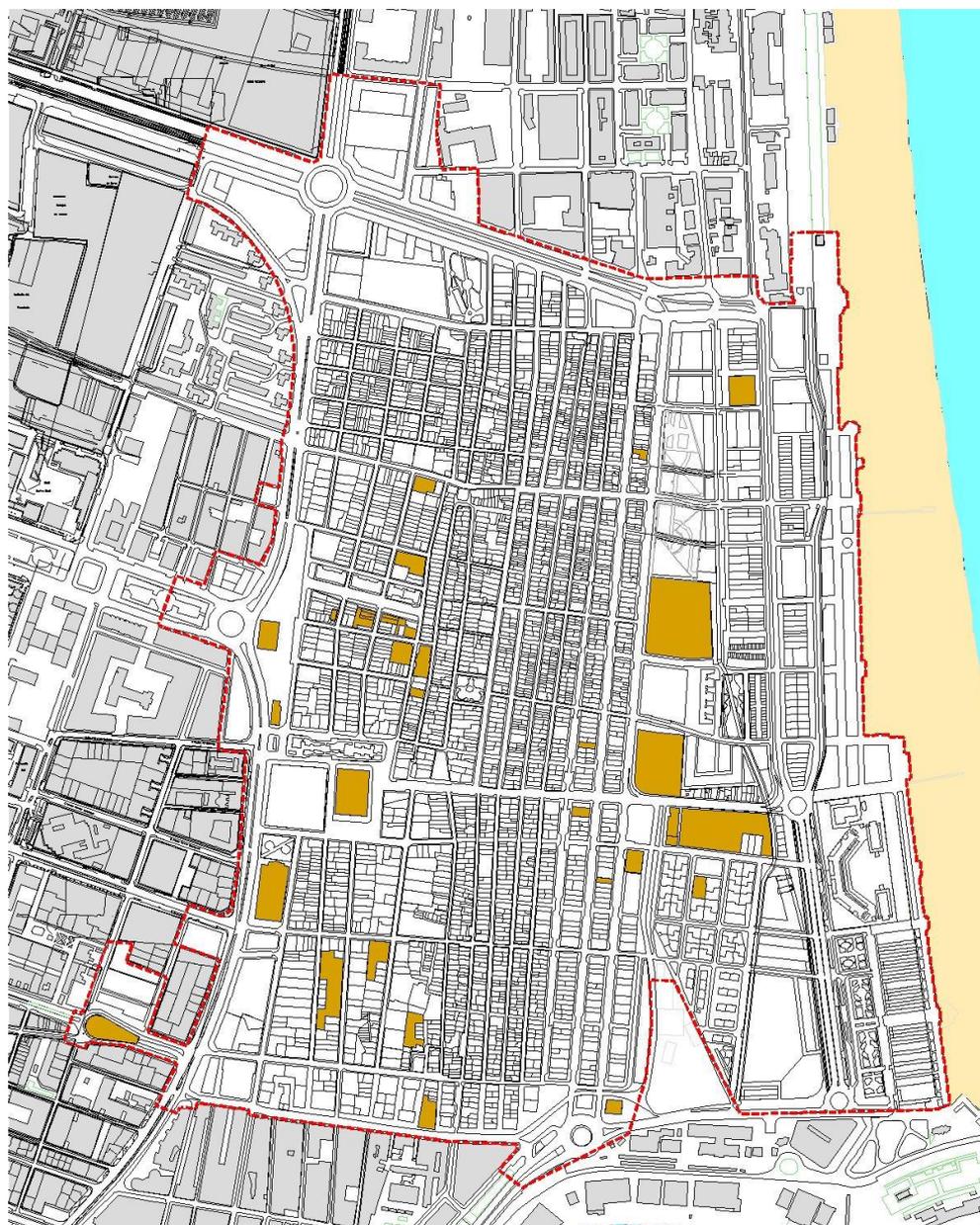
satisfacer los objetivos básicos señalados de mejorar sustancialmente el espacio público y la calidad ambiental y, sobre todo de vida de los vecinos actuales y futuros del Barrio.

En síntesis, los **Parámetros Jurídico-urbanísticos actuales** en el ámbito del PEC, pueden resumirse en:

- Superficie del ámbito del PEC	1.487.339 m ² s (148,7 Has.)
- Nº (aprox.) de Viviendas	11.609 Viviendas.
- Nº Potencial de Habitantes	26.700 habs.
- Edificabilidad Residencial	989.508 m ² tR.
- IER	0,6652 m ² tR/m ² s
- Edificabilidad Total ámbito PEC	1.388.944 m ² t.
- IEB	0,9338 m ² t/m ² s
- Zonas Verdes Públicas:	
Parques y Jardines computables, i/ Red Primaria y Secundaria)	139.818,65 m ² s.
- Equipamientos Públicos.....	57.028,80 m ² s.
- Total Suelo Dotacional Público	196.847,45 m ² s.
- Ratio Dotacional Pública	14,17 m ² sDot/100 m ² t



SEÑALIZACIÓN DE LAS ZONAS VERDES



SEÑALIZACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS PREEXISTENTES.

4.2. Situación Actual de las Infraestructuras del PEC.

4.2.1. INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD.

4.2.1.1. LA RED VIARIA.

La red viaria en el ámbito del PEC está compuesta por viales que pueden jerarquizarse de acuerdo con su papel en la distribución de tráficos metropolitanos:

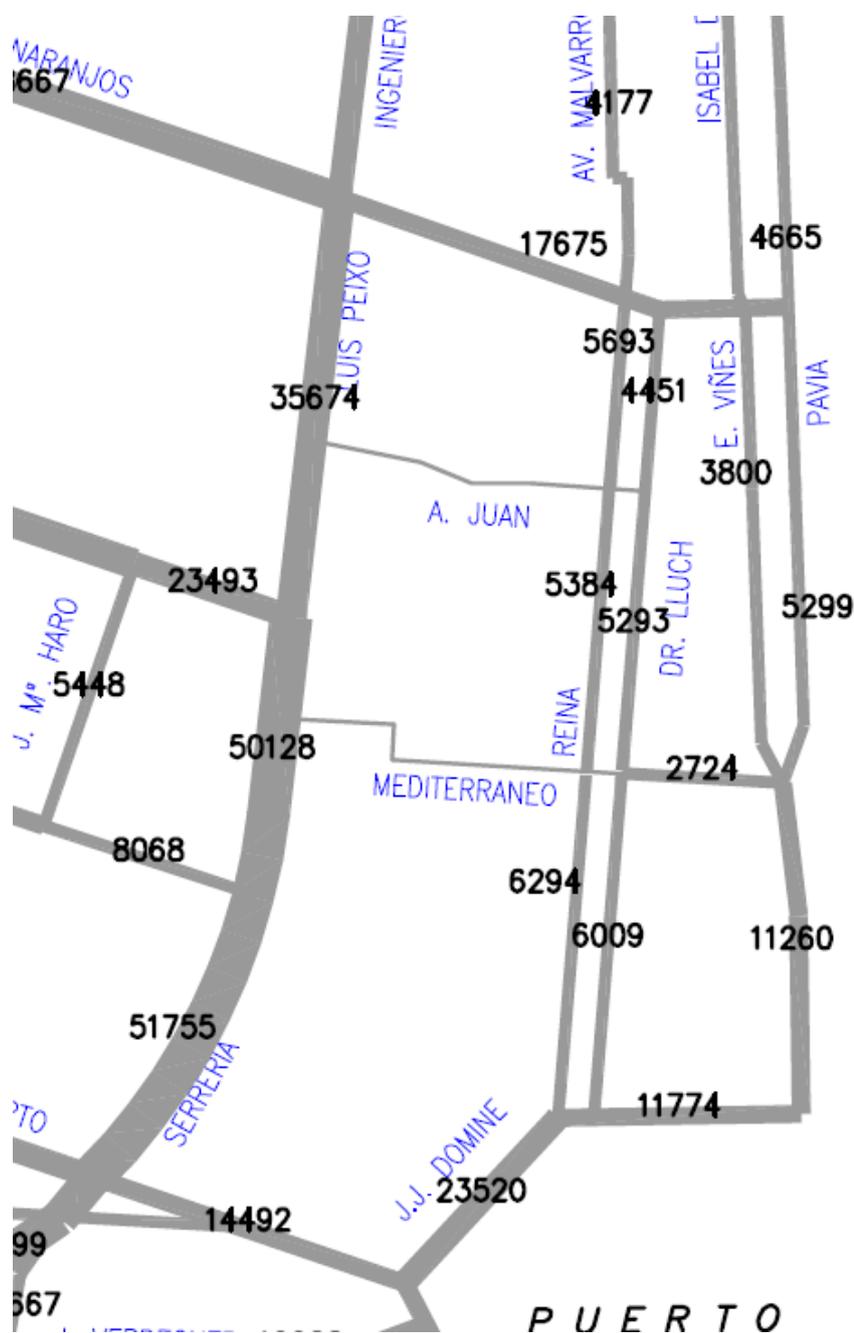
- **Viario Estructural:** se trata de aquellas vías o ejes de alta capacidad que tienen un papel de primer orden como accesos prioritarios y en la distribución del tráfico entre los distintos ámbitos de la ciudad. Soportan altas intensidades de tráfico y su escala es metropolitana o de Ciudad.
- **Viario Troncal:** son las vías que articulan la distribución de tráficos a escala de distrito, a partir de sus conexiones con el Viario Estructural y con la red de distribución de los Barrios.
- **Viario Colector-distribuidor:** Viario que canaliza los tráficos de acceso a los Barrios procedentes del Viario Troncal y con destino al Local, o viceversa. Recoge el tráfico interior y lo conecta rápidamente con el Viario Troncal.
- **Viario Local:** son los viales interiores de un Barrio, que aseguran el acceso a la residencia o actividad implantada en su ámbito, y en ellos prima la conectividad local sobre la comunicación entre zonas. Permiten el acceso de vehículos, el estacionamiento y el reparto de mercancías.



LEYENDA

-  Àmbito del Plan Especial
-  Viari estructural - Viario estructural
-  Viari troncal - Viario estructural
-  Viari col·lector/distribuïdor - Viario colector/distribuïdor
-  Viari local- Viario local

Como es lógico, las mayores intensidades de tráfico se dan en los Varios Estructurales y Troncales, apreciándose una gran diferencia entre los primeros y los segundos, poniendo de relieve su escala metropolitana. En la siguiente figura se recogen las intensidades medias diarias (IMD) de tráfico en los viales de mayor jerarquía¹:



¹ Datos medios para días laborables de mayo de 2018, procedentes del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

En el ámbito del PEC el **vial Estructural más relevante es la Avenida de la Serrería-calle Luis Peixó**. Este eje es el **vertebrador de los tráficos de carácter metropolitano** en el ámbito oriental de la ciudad, y cierra el anillo que constituye la segunda Ronda Exterior por el lado del mar.

La Avenida de la Serrería, en el tramo que afecta al PEC, presenta una IMD de 51.755 veh/día y su prolongación Luis Peixó de 35.874 veh/día. El eje Viario cuenta en la actualidad con calzadas separadas, de hasta 4 carriles por sentido, para una anchura media en el ámbito del PEC de 25 metros, lo que hace que se constituya como una verdadera barrera limitante a la hora de conectar el ámbito del PEC con el resto de la ciudad situado a Poniente. A ello contribuye, adicionalmente, el hecho de que **su traza coincide con la del antiguo FF.CC. Valencia-Castellón, hoy soterrado**, por lo que pervive en la memoria del Barrio como una barrera física que separa el Cabanyal-Canyamelar del resto de la ciudad.



AVENIDA DE LA SERRERÍA.

Por lo que se refiere a los **viales Troncales**, los **más relevantes** son al N la **Avenida dels Tarongers** (entre la de la Serrería y el Paseo Marítimo), al Sur el eje que constituyen la **Avenida J.J. Dómine y la calle Dr. Marcos Sopena**.

La Avenida dels Tarongers comparte con la de la Serrería el carácter de barrera física entre el ámbito del PEC y los espacios situados al N (Barrio de la Malvarrosa y Playa de la Patacona en Alboraya), debido a su anchura de más de 35 m, a la escasa dotación de pasos peatonales en este tramo y a la presencia de la doble vía de Tranvía en su sección central. Su IMD, en el tramo que afecta al PEC, es de 17.675 veh/día, del orden de la mitad de Serrería.



AVENIDA DELS TARONGERS.

El eje J.J. Dómine-Dr. Marcos Sopena (articulado en la Glorieta de la Plaza de la Legión Española), ha sido el itinerario tradicional para el acceso del tráfico ciudadano al Frente Marítimo de la Ciudad constituido por las Playas de El Cabanyal y La Malvarrosa, como continuación natural hacia el N de la Avenida del Puerto.



AVENIDA J. J. DÓMINE.

La IMD en J.J. Dómine se sitúa en 23.520 veh/día, mientras que en Marcos Sopena es de 11.774 veh/día.



CARRER DR. MARCOS SOPENA.

El eje finaliza en la Glorieta situada frente a los antiguos Docks portuarios y los restaurantes de la Playa de Las Arenas, de la que parte la **calle Eugenia Vinyes**, paralela a la línea de Costa, con configuración de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación. En la Glorieta del Hotel Las Arenas, esta calle se bifurca, dejando en medio una isla de manzanas con las edificaciones de primera línea de Playa y quedando sus dos ramas como viales de sentido único (hacia la Malvarrosa al N la calle Pavía, el más próximo al mar y hacia el Puerto al Sur el interior, que mantienen el nombre de Eugenia Vinyes); ambos finalizan en la Prolongación de la Avenida dels Tarongers, denominada Acequia de la Cadena.

La IMD en el tramo inicial de la calle Eugenia Vinyes es de 11.260 veh/día, y en el tramo unidireccional de 3.800 veh/día. En la calle Pavía la IMD es de 5.299 veh/día.



CALLE EUGENIA VINYES (TRAMO BIDIRECCIONAL FRENTE PLAYA DE LAS ARENAS).

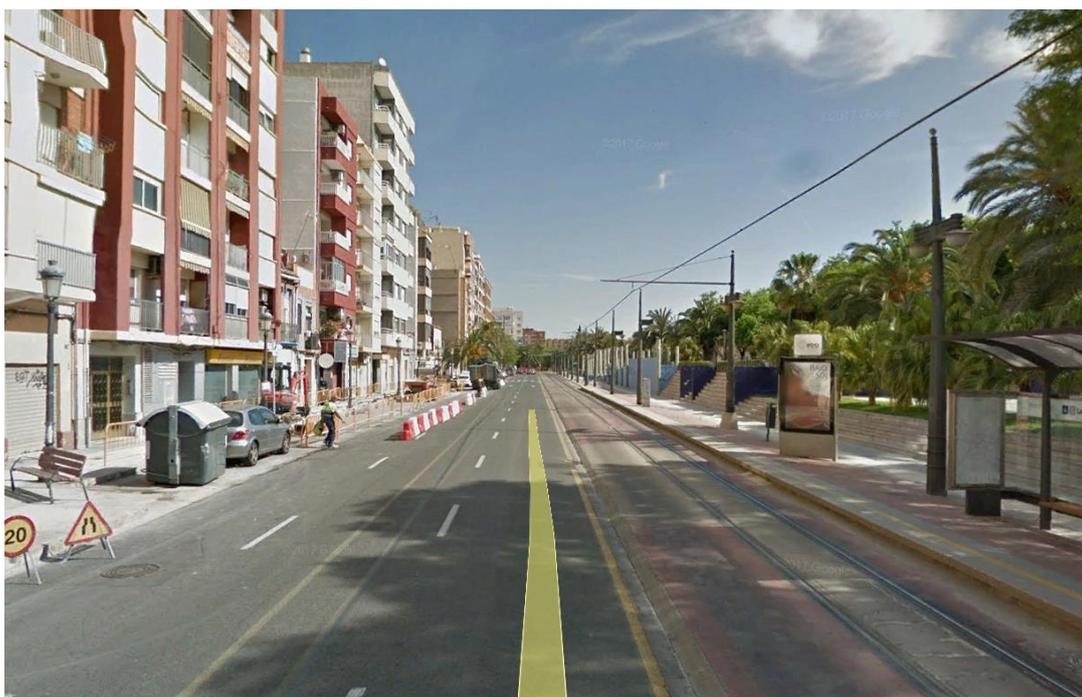


CALLE PAVÍA.

Estos dos viales aumentan su tráfico considerablemente durante el periodo estival, los fines de semana y durante la celebración de eventos varios, debido a la afluencia de población y turistas a las Playas de la Ciudad. No obstante, como se ha comentado, además de su papel como Varios Troncales, presentan una gran relevancia como distribuidores de tráfico entre las distintas zonas del Barrio, por lo que bien podían haberse incluido en la categoría de Varios Colectores-distribuidores.



CALLE EUGENIA VINYES (TRAMO UNIDIRECCIONAL).



CALLE DR. LLUCH.

Entre este Viario de carácter Colector-distribuidor podemos distinguir el que presenta un marcado carácter longitudinal del transversal. **Longitudinalmente** (paralelo a la costa) se tienen las **calles de La Reina y Dr. Lluch**, ambas de sentido único y tres carriles, que enlazan la Dársena portuaria con el Barrio de la Malvarrosa, atravesando todo el Barrio del Cabanyal-Canyamelar, desde Legión Española hasta Tarongers. La calle de La reina presenta una IMD comprendida entre los 5.384 y los 6.294 veh/día, y la calle del Dr. Lluch, entre 4.451 y 5.293 veh/día, disminuyendo esta última en sentido N.

De entre los viales transversales, que enlazan Serrería con el frente marítimo, destacan la **Calle Mediterráneo, las calles Antonio Juan-Pintor Ferrandis** y el par formado por las calles **Francisco Cubells** (sentido de entrada desde Serrería) y **Mariano Cuber** (sentido de salida). Estas calles presentan una intensidad de tráfico mucho menor que las longitudinales citadas anteriormente, inferior a los 1.500 veh/día (excepto en el tramo de Mediterráneo entre Dr Lluch y Eugenia Vinyes donde se alcanzan los 2.724 veh/día).



CALLE LA REINA.

Las dos primeras presentan dos sentidos de circulación con un único carril por sentido y se prolongan desde Serrería hasta el Paseo Marítimo, y por su Localización dividen el ámbito del PEC en tres partes casi equilibradas en cuanto a superficie. Las dos segundas, con un único carril de circulación, enlazan también Serrería con la Plaza de la Legión Española.



AVENIDA MEDITERRÁNEO.



CALLE FRANCISCO CUBELLS.



CALLE MARIANO CUBER.

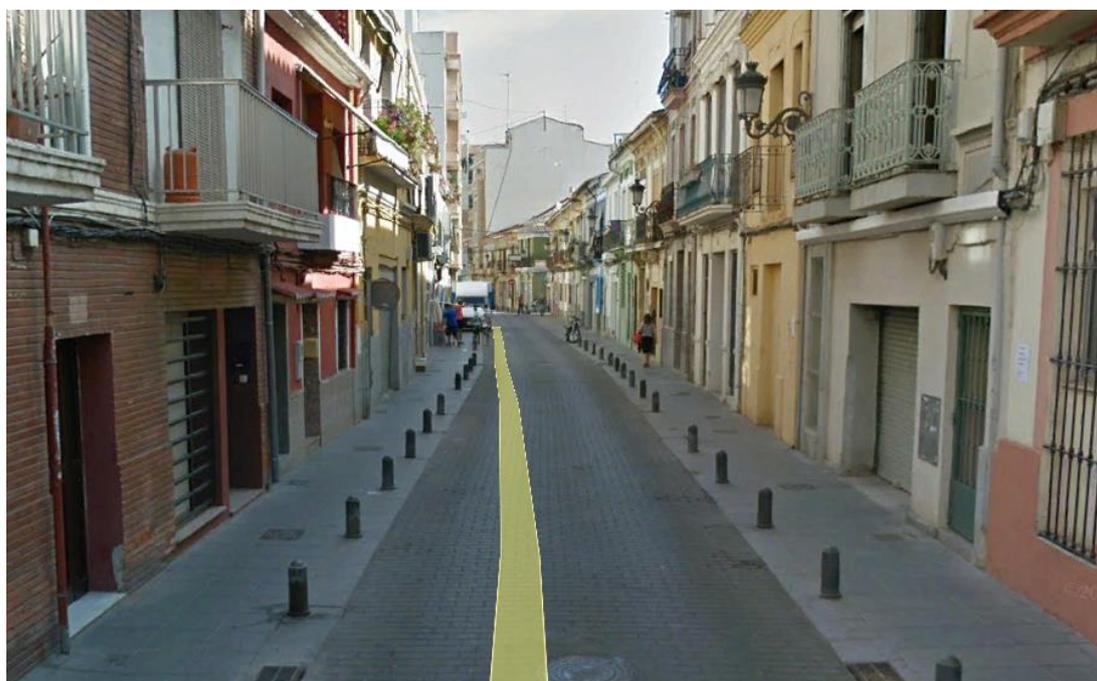
El Viario Colector-distribuidor conforma la trama que vertebra el tráfico rodado en el interior del Barrio, y de hecho estas calles son las que mayor actividad comercial concentran. A partir de ellas, los tráficos pasan a ser en la práctica de carácter Local, es decir, de acceso a las viviendas y actividades que se Localizan en el interior del Barrio, desarrollando además funciones asociadas a la movilidad peatonal y al aparcamiento en superficie.

Entre los Viarios Locales, podemos distinguir varios grupos. Por un lado, tendríamos los que se Localizan entre la Avenida de la Serrería y la Calle del Dr. Lluch, que en cierta medida son los más representativos de la peculiar **trama en retícula** derivada de las alineaciones de las antiguas Barracas que caracteriza al Barrio del Cabanyal-Canyamelar. De éstos, los longitudinales, paralelos a la línea de Costa, tienen tráfico rodado con un único sentido de circulación, casi siempre alternado. Se trata de viales de gran longitud, que recorren el ámbito del PEC de N a S, en general con una única banda de aparcamiento lateral en cordón, con aceras estrechas (de anchura inferior al

metro en su mayoría) y sin arbolado. En el caso de la **calle del Rosari**, incluso sin banda de aparcamiento y aceras en plataforma única protegidas por bolardos.



CALLE ESCALANTE (ENTRE FRANCISCO CUBELLS Y MEDITERRÁNEO).



CALLE DEL ROSARI.



CALLE PINTOR LUIS NAVARRO.



CALLE VICENTE BRULL.



CALLE TRAMOYERES.

Escapan a esta tónica, por su mayor anchura, la mayor parte de la **calle de la Barraca** (la única con árboles de alineación en la zona BIC), las **calles Escalante y José Benlliure** (entre Mediterráneo y Tarongers) y **Arquitecto Alfaro**, como las más relevantes.



CALLE DE LA BARRACA.



CALLE JOSÉ BENLLIURE.



CALLE ESCALANTE.



CALLE ARQUITECTO ALFARO.

Las calles transversales, las llamadas Travesías, conforman la verdadera urdimbre de la red viaria del Cabanyal, y constituyen uno de los elementos claves para la comprensión de la evolución de la trama urbana protegida.

Entre ellas, hay un grupo numeroso que en la actualidad se encuentran en varios tramos peatonalizados, o mejor dicho, con fuertes restricciones al tráfico rodado (lo que no impide que en muchos casos se utilicen como lugar de estacionamiento). Estos tramos peatonalizados, situados en su mayoría entre la calle Escalante y la Avenida del Dr. Lluch, serían las **calles Iglesia del Rosario, Teatre de la Marina, Justo Vilar, Columbretes, Espadán** (por la que discurre el carril bici en dirección al Paseo Marítimo), **Pescadors, Carlos Ros, Espadán, La Marina y Vicente Guillot**. Se trata de viales en general de reducida anchura y fachadas recayentes de variada tipología, muchas veces con alineaciones discontinuas y retranqueos, y en ocasiones, ocupadas por las terrazas de los Locales recayentes.



VIRGEN DEL ROSARIO.



TEATRE DE LA MARINA.



JUSTO VILAR.



COLUMBRETES.



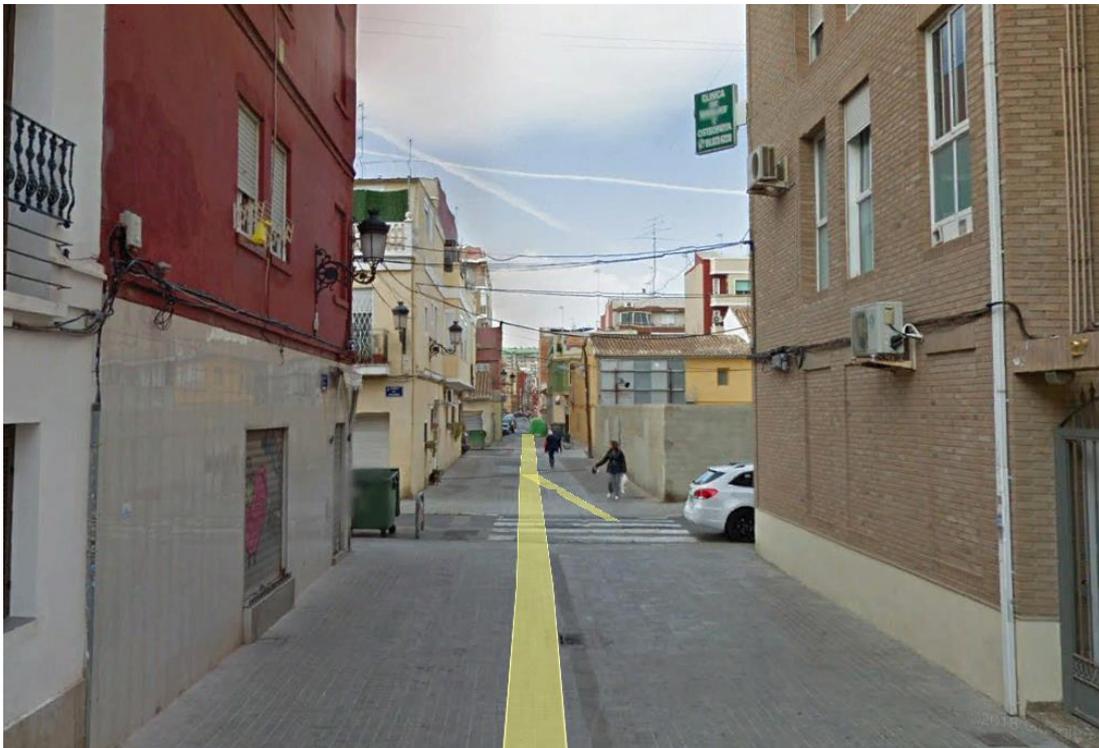
PESCADORS.



CARLOS ROS.

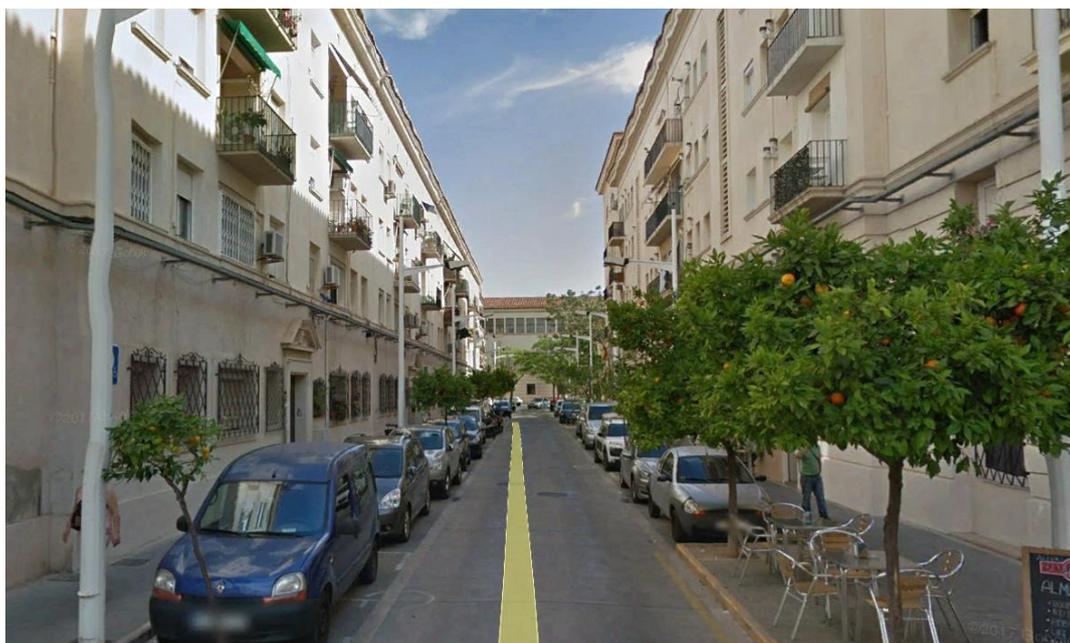


ESPADÁN.

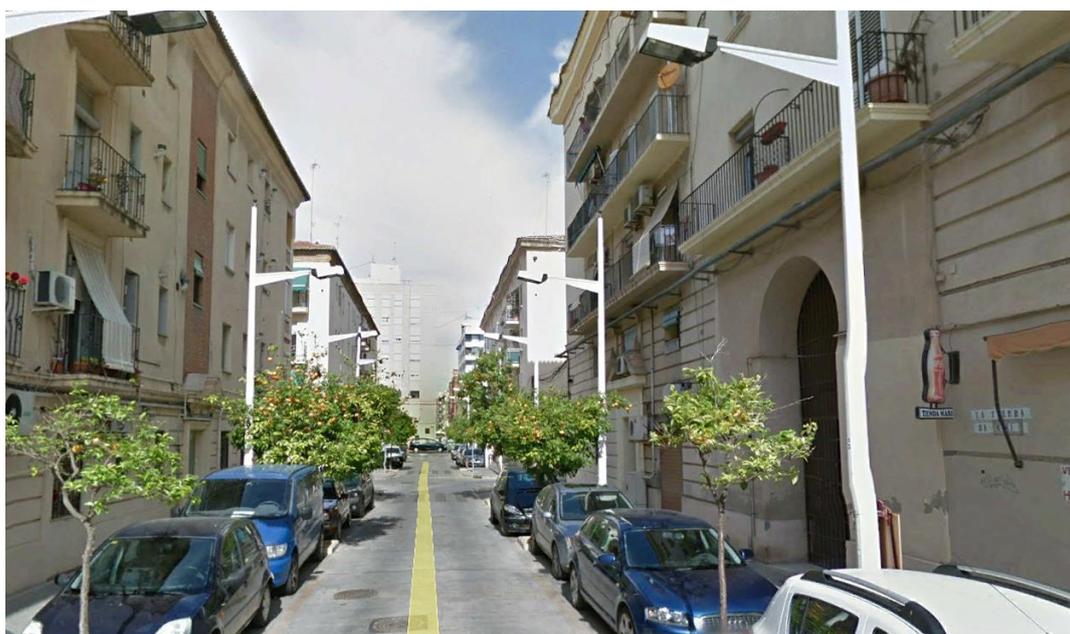


LA MARINA.

En otras zonas del Barrio, desarrolladas urbanísticamente con posterioridad, como las situadas entre la Avenida del Dr. Lluch y la calle Eugenia Vinyes, la red viaria Local se acomoda a la tipología edificatoria en general. Así, por ejemplo, en la zona de El Pou, la trama es más regular, y en los viales, aparece elementos de arbolado de alineación; sería el caso de las **calles Chulilla o l'Omet**, entre otras.

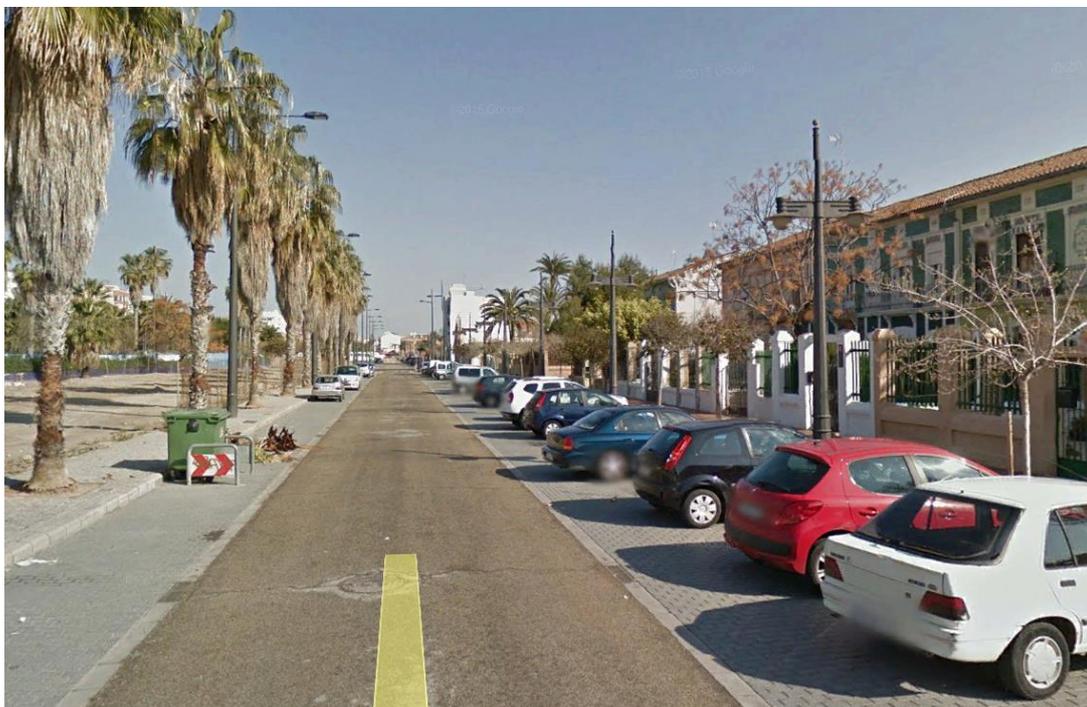


CALLE CHULLILLA.



CALLE L'OMET.

También la **calle Astilleros**, en el margen E del Parque del Dr. Lluch y las instalaciones deportivas, presenta una sección regular, con arbolado y elementos de urbanización de mayor calidad.



CALLE ASTILLEROS.

Por lo que respecta al **estado de conservación de la red viaria**, se aprecian grandes **deficiencias** sobre todo en lo que se refiere al **Viaro de carácter Local**. Así, por ejemplo, en el entorno de la llamada Zona Cero, encontramos grandes deficiencias en la urbanización de los viales (pavimentación deficiente en calzada y aceras, con numerosas roturas de los encintados y ausencia casi total de elementos reguladores de la circulación y la accesibilidad peatonal; deficiencias que han comenzado a abordarse en ésta y en otras zonas del Barrio en el marco de los Proyectos de Desarrollo que en la actualidad operan sobre el Barrio (en particular con las actuaciones derivadas de los proyectos PIP).

En otras áreas, como el tramo de la **calle Astilleros entre Vicente Guillot y Tarongers**, o en el entorno del bloque de Portuarios, directamente, no existe urbanización, ni se puede hablar de red viaria existente.



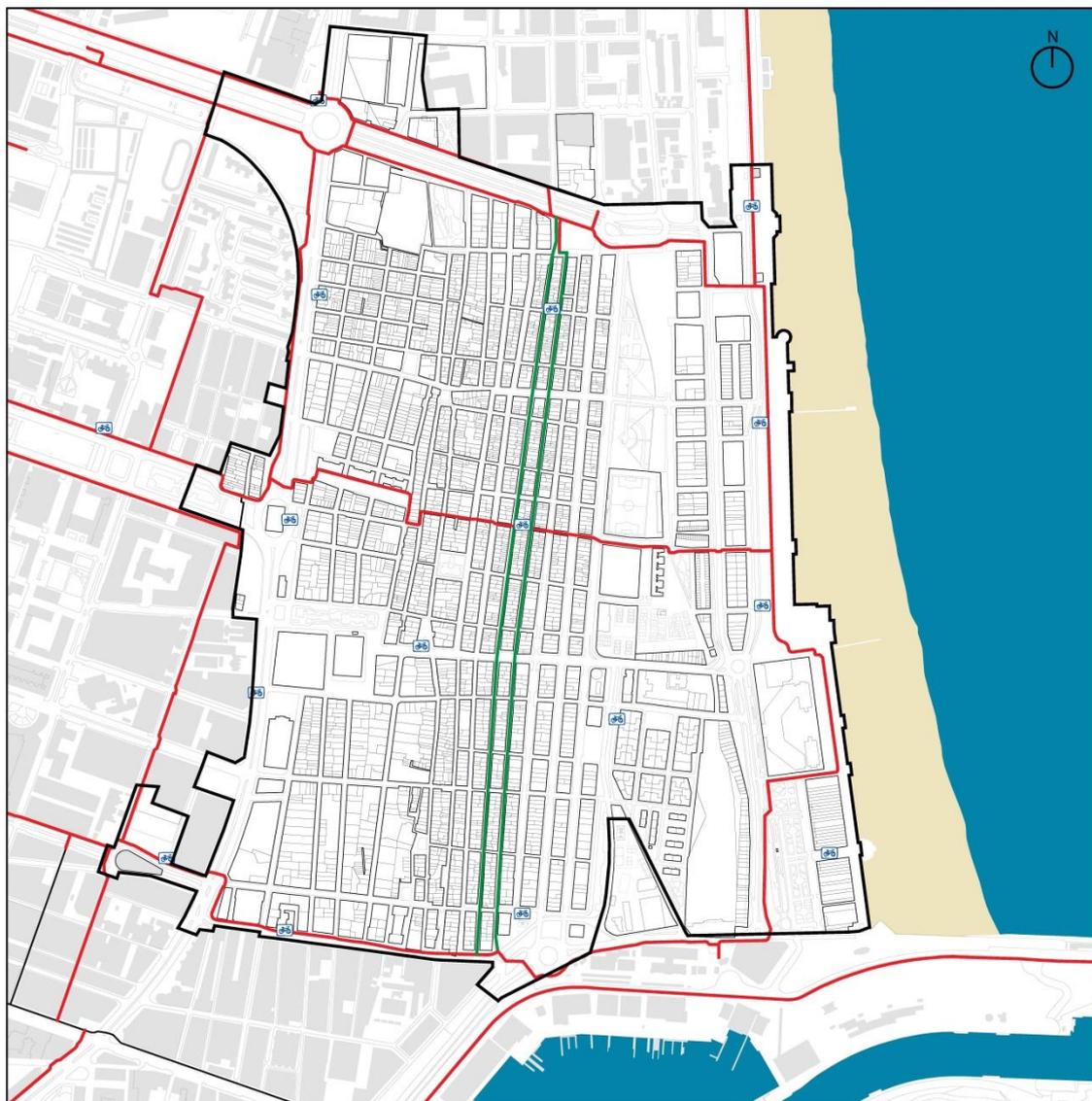
FINAL DE LA CALLE ASTILLEROS.



ENTORNO BLOQUE PORTUARIOS.

4.2.1.2. LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS.

En sentido transversal, uniendo la ciudad con el frente marítimo, se dispone de **carril ciclista segregado en la Avenida dels Tarongers, en la calle Francisco Cubells y en el eje Blasco Ibáñez-Pescadors**. Estos carriles parten de la Avenida de la Serrería (como Prolongación de los que discurren por la Avenida Blasco Ibáñez, Tarongers y Jerónimo Monsoriu, respectivamente) y enlazan con el **carril ciclista del Paseo Marítimo** que recorre en su totalidad el ámbito del PEC por el flanco E y prosigue hacia el N hacia la Malvarrosa. Por el extremo W, **la calle Luis Peixó cuenta con un carril ciclista** en su acera más lejana al Cabañal, que se interrumpe al llegar a Blasco Ibáñez, para discurrir por los viales interiores del Barrio de L'Amistat hasta que prosigue por Serrería, tras enlazar con ésta a la altura de la Estación de metro Maritim-Serrería, prosiguiendo al S hacia la Avenida del Puerto.



LEYENDA

-  Ámbito del Plan Especial
-  Carril Bici
-  Ciclo Calle
-  Parada Valenbici

De estos carriles ciclistas transversales, merece la pena destacar **por su relevancia y situación central en el Barrio, el que discurre por las calles Avda. de Blasco Ibáñez-Pescadors**. Como se ha comentado, este carril enlaza con los dos provenientes de ambos lados de la Avenida Blasco Ibáñez (fuera del PEC) a la altura de la Estación del

Cabañal, y penetra en el Barrio, discurriendo en primer lugar por la acera de la Prolongación de Blasco Ibáñez para tras unos quiebros pasar a discurrir por la Travesía de Pescadors, sin tráfico rodado, hasta que tras atravesar la Avenida Dr. Lluch, comparte calzada con el vehículo privado hasta el Paseo Marítimo, donde enlaza con el carril bici que por él discurre.

Además de estos carriles ciclistas, **las calles Progreso y Padre Luis Navarro**, que recorren en sentido longitudinal el Barrio, desde Francisco Cubells a Tarongers, tienen la **consideración de Ciclo-Calle, es decir, velocidad limitada a 30 Km/h y preferencia ciclista**.

Por otro lado, en el ámbito del PEC se Localizan varias **estaciones del sistema de bicicleta de préstamo Valen-bici**, que se Localizan en la figura.

4.2.1.3. LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES.

Como ya se ha comentado en el análisis de la Red Viaria, son **varias las Travesías que**, en gran parte de su recorrido, **se encuentran peatonalizadas** en la actualidad. El tramo peatonalizado de estas transversales **coincide sensiblemente con el ámbito del BIC**, y son, de S a N, la **calle Iglesia del Rosario** (entre la plaza del Rosario y la Avenida del Dr. Lluch), **Teatro de la Marina** (desde Escalante a Dr. Lluch), **Justo Vilar** (desde la calle del Rosario a Dr. Lluch), **Columbretes** (desde San Pedro hasta Dr. Lluch), **Pescadors** (desde San Pedro a Dr. Lluch), **Carles Ros** (de Escalante a Dr. Lluch), **Espadà** (de la Plaza de la Virgen de la Vallibana a Dr. Lluch), **La Marina** (de Escalante a Dr. Lluch) y **Vicent Guillot** (entre Escalante y Dr. Lluch).

Algunas de estas Travesías, que tienen continuidad al E del Parque del Dr. Lluch y las instalaciones deportivas, **también** están peatonalizadas **entre la calle Astilleros y Eugenia Vinyes**. Se trata de **Travesía Teñidores, Historiador Coloma, Espadà, y Vicent Guillot**. En cualquier caso, como vemos, las circulaciones peatonales transversales que provienen del interior de la Zona BIC ven **interrumpida su continuidad por los Equipamientos de Dr. Lluch**, imposibilitando de esta forma una

conexión peatonal fluida y segura entre el Barrio (y por tanto la ciudad) y su frente marítimo.

Por lo que se refiere a los **viales de directriz longitudinal, pocos son los que se encuentran peatonalizados** en la actualidad. Nos encontramos un primer grupo, de reducida longitud, que se Localiza entre Francisco Cubells y Mariano Cuber, y que corresponde con los inicios de las **calles Luis Navarro, Progreso, José Benlliure, Rosario, Amparo, San Pascual y Vicente Brull**. También en el entorno de la plaza del Rosario encontramos algunos tramos peatonalizados (**calles Alegría y Maestra Pilar Hernández**).

Por otro lado, como ya se comentó en el apartado dedicado a la Red Viaria, la **calle del Rosario**, en el tramo entre Francisco Cubells y Mediterráneo, sin estar peatonalizada, es una **calle de preferencia peatonal**, y a tal efecto se ha urbanizado con plataforma única y bandas peatonales protegidas por bolardos.

Otras **zonas peatonales** del Barrio son la **propia Plaza del Rosario**, la **Plaza de la Cruz del Cabanyal**, la **Plaza de la Cruz de Vallibana**, la **Plaza de Los Ángeles** y algunos espacios del entorno de la **Plaza de la Legión Española**. También se encuentra peatonalizados, como no podía ser de otra forma, **el Paseo Marítimo**, en el área comprendida entre el carril bus segregado y la línea de Ribera.

En general, aun contando con los tramos peatonales relacionados, no se observa la existencia de una verdadera red de itinerarios peatonales que permita el enlace con los ámbitos del PEC situados al E y el W, sino más bien una sucesión de tramos inconexos sin una continuidad segura para los flujos peatonales.



LEYENDA

- Ámbito del Plan Especial
- Calle peatonal
- Calle preferencia peatonal

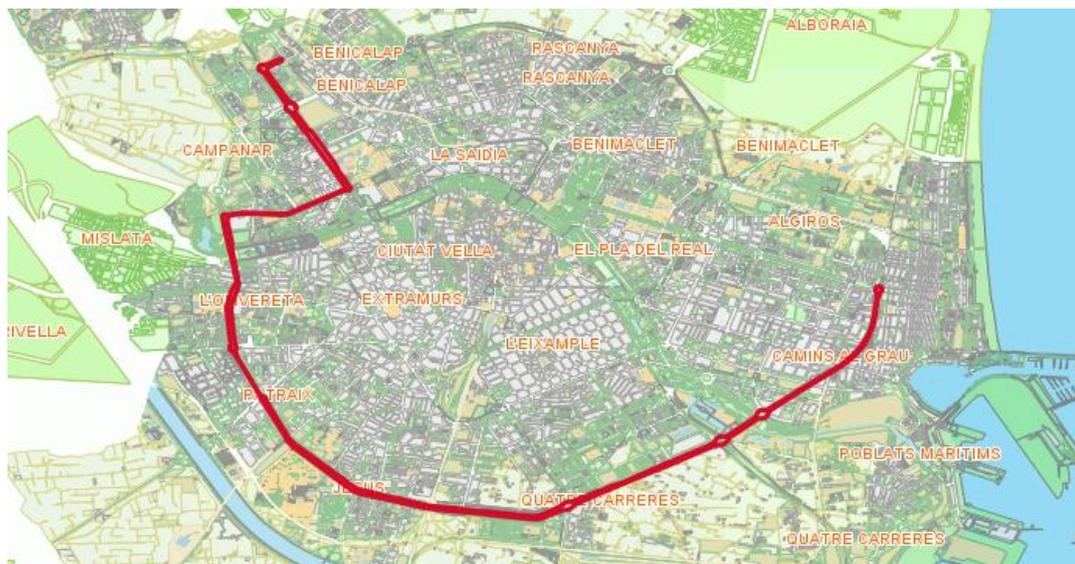
Por otro lado, de acuerdo con el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Valencia (PMUS)**, se define un **itinerario peatonal**, el IPP-02 “**Cirilo Amorós-Marina real**”, que en su último tramo circula por las calles Francisco Cubells y Marcos Sopena, y que discurre con carácter radial **desde el centro de la Ciudad hasta la Marina real y la Plaza de Neptuno**.

4.2.1.4. EL TRANSPORTE PÚBLICO.

EMT Valencia.

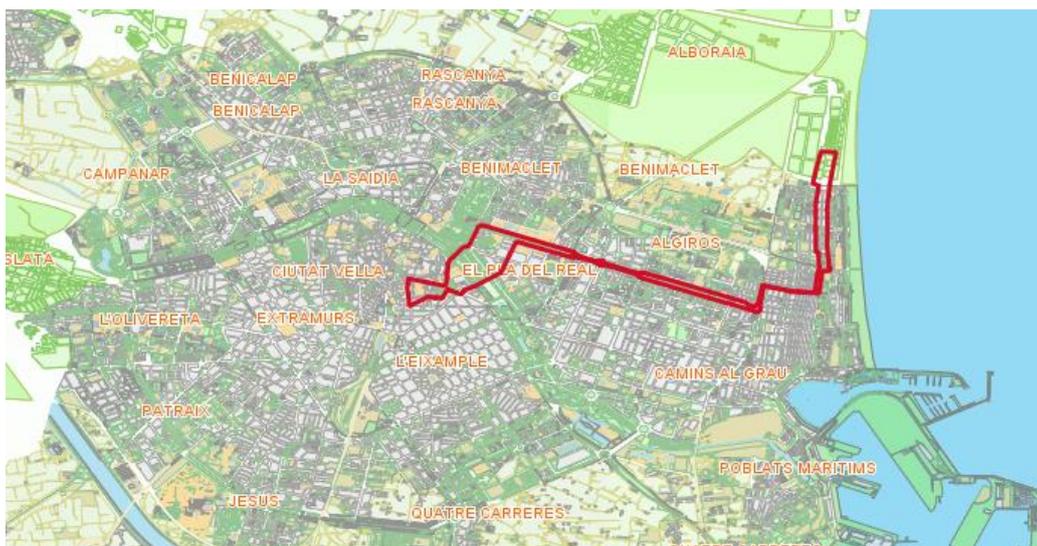
En el ámbito del PEC prestan servicio **numerosas líneas de autobuses de EMT-Valencia** que conectan el Barrio con distintos ámbitos de la ciudad. Estas líneas atraviesan el Barrio, circulando en líneas generales **por los viales Estructurales, Troncales y distribuidores**: Serrería, Tarongers, Dr. Lluch, Reina, Pintor Ferrandis, Avda. Mediterráneo, Eugenia Vinyes, Pavía y Marcos Sopena.

La línea 99 Malvarrosa-Palau de Congressos tiene su origen en el Barrio de la Malvarrosa, y discurre por la segunda Ronda Exterior de la Ciudad (por el Sur) hasta el Barrio de Benicalap, atravesando en su recorrido los distritos de Poblats Maritims, Camins al Grau, Quatre Carreres, Jesús, Patraix, L'Olivereta y Campanar.



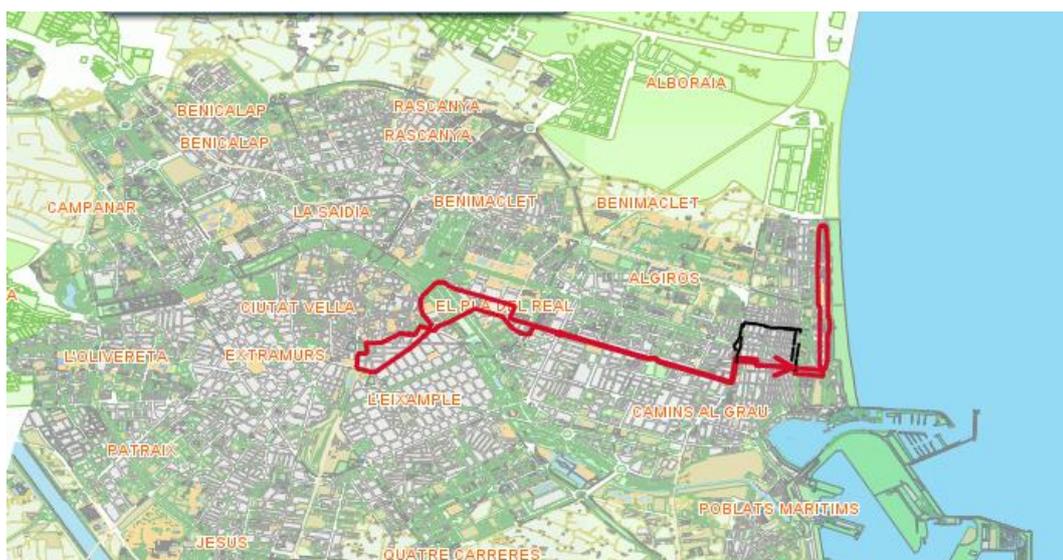
RECORRIDO LÍNEA 99.

La línea 31 La Patacona-Poeta Querol parte de la Patacona en Alboraya, y atraviesa el Barrio de la Malvarrosa y posteriormente el del Cabanyal, en el que circula por las calles Reina, Dr. Lluch y Pintor Ferrandis para desde la estación del Cabanyal en Serrería seguir por Blasco Ibáñez hacia el centro de la Ciudad, atravesando en su recorrido los distritos de Poblats Maritims, Algirós, Camins al Grau, Pla del real y el Ensanche.



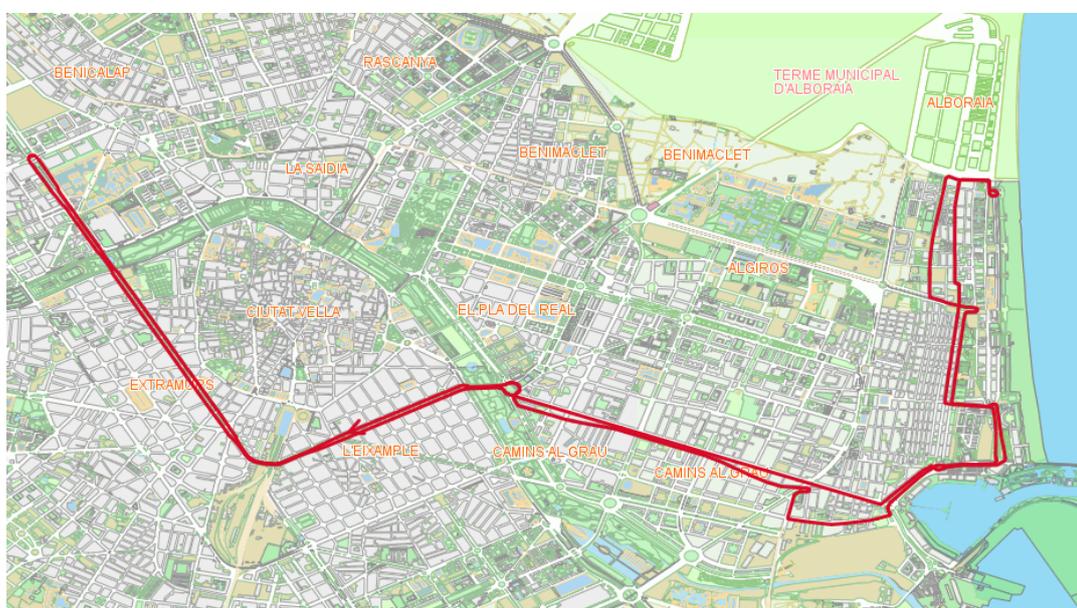
RECORRIDO LÍNEA 31.

La línea 32 Passeig Maritim-Plaza del Ayuntamiento tiene un recorrido similar a la de la 31, pero en este caso, tras provenir del centro por la calle Justo y Pastor, entra en el Barrio por la Avenida del mediterráneo, para dar servicio a todo el Paseo Marítimo Localizado entre el Hotel Las Arenas y el final de La Malvarrosa, circulando a tal efecto por las calles Pavía y Eugenia Vinyes. En su recorrido atraviesa los distritos de Poblat's Maritims, Algirós, Pla del real y Ciutat Vella.



RECORRIDO LÍNEA 32.

La línea 92 Malvarrosa-Campanar llega a los Poblados Marítimos por la Avenida del Puerto, y siguiendo por J.J. Dómine y Marcos Sopena enlaza con Eugenia Vinyes a la altura de los Docks portuarios, dando servicio a los establecimientos hosteleros de la Playa de las Arenas. Se desvía por la Avenida del Mediterráneo hasta Dr. Lluch, por donde continua hacia la Malvarrosa. De vuelta al centro, pasa por la Calle de La Reina, para seguir por J.J. Dómine hasta la calle Islas Canarias y de ahí coger las Grandes Vías hasta Campanar, donde finaliza frente al Centro Comercial Ademuz. Además de Poblados Marítimos, atraviesa los distritos de Camins al Grau, L'Eixample, Extramurs y Campanar.



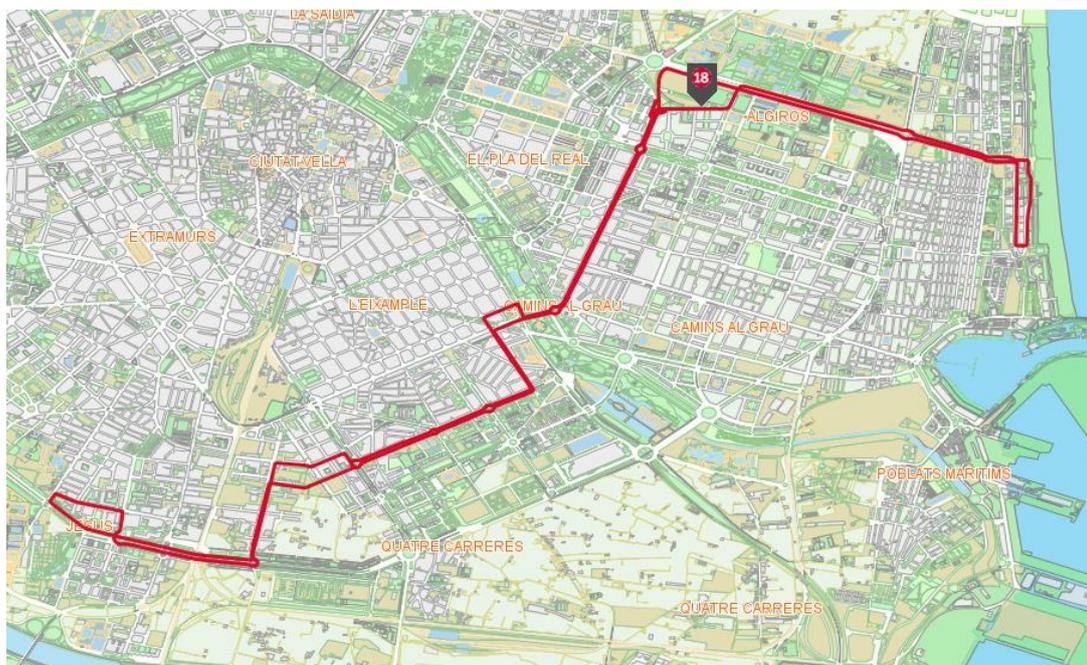
RECORRIDO LÍNEA 92.

La línea 93 Avenida del Cid-Paseo Marítimo pone en comunicación el Litoral de la Ciudad con los espacios situados más al W de la misma. Parte de la Avenida del Cid, en límite con Mislata, y tras atravesar las Grandes Vías y la Avenida de Aragón llega hasta el Cabanyal, donde finaliza junto al Paseo Marítimo en las proximidades de la calle Acequia de la Cadena. Circula por los distritos de L'Olivereta, Extramurs, L'Eixample, El Pla del Real, Camins al Grau, Algirós y Poblats Marítims.



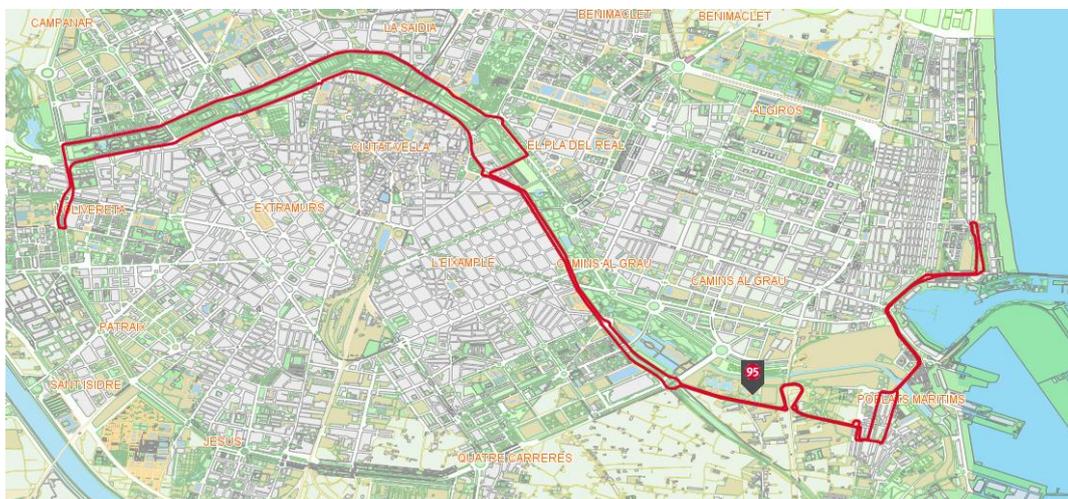
RECORRIDO LÍNEA 93.

La línea 18 Hospital Pesset-Universitats, comunica el Distrito de Jesús con el Paseo Marítimo, entre el hotel Las Arenas y la calle Acequia de la Cadena. Esta línea proviene de los distritos de Jesús y Quatre Carreres, discurre por la Avenida de Aragón y Tarongers, hasta realizar un bucle en el Paseo Marítimo por las calles Pavía y Eugenia Vinyes. Pone en contacto los Poblados Marítimos con los distritos de Jesús, Quatre Carreres, Camins al Grao y Algirós.



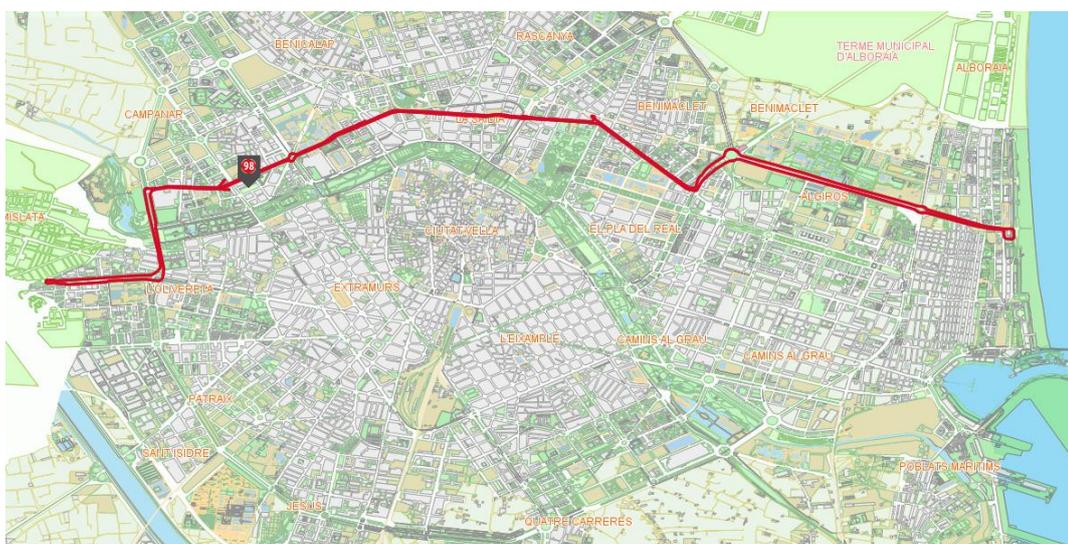
RECORRIDO LÍNEA 18.

La línea 95 Jardí del Turia circula por las márgenes de éste hasta los Poblados Marítimos, donde entra por Nazaret, circunda el Puerto y finaliza en el Paseo Marítimo a la altura de la Glorieta del Hotel Las Arenas.



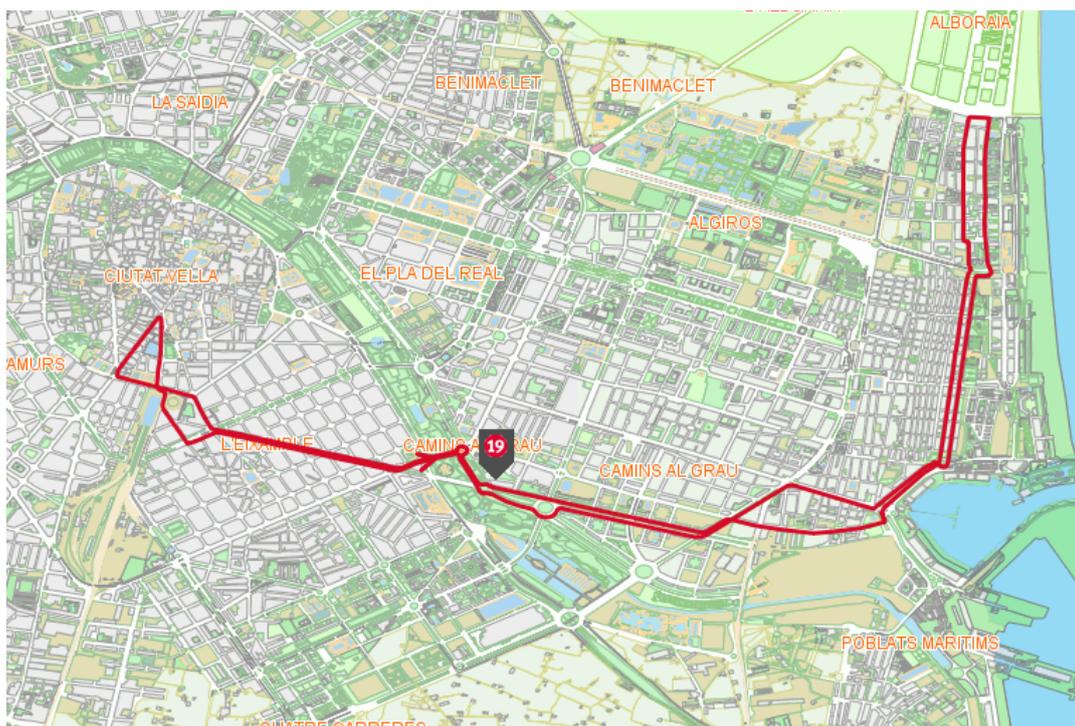
RECORRIDO LÍNEA 95.

La línea 98, Avenida del Cid-Estación del Cabanyal/Paseo Marítimo parte de Mislata y circula por la marginal izquierda del Turia, hasta llegar a la Avenida dels Tarongers por donde penetra en el ámbito del PEC hasta su final en el Paseo Marítimo, a la altura de la calle Acequia de la Cadena. El itinerario circula por los distritos de l'olivereta, Campanar, La Zaidia, Pla del real, Algirós y Poblats Marítims.



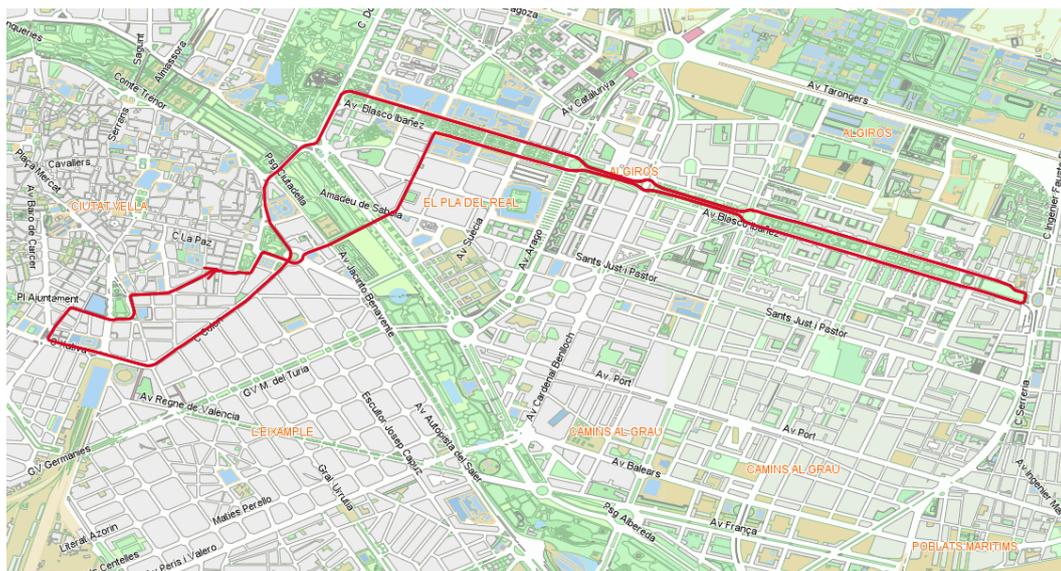
RECORRIDO LÍNEA 98.

La línea 19 Plaza del Ayuntamiento-Marina real/Malvarrosa parte del centro de la ciudad y a través de la Avenida del Antic Regne, el Paseo de la Almeda y la Avenida de Francia conectan con la Marina real a la altura de la Avenida del Puerto, para desde aquí describir un bucle por las calles Dr. Lluch y Reina, extendiéndose su recorrido hasta el final de La Malvarrosa. Discurre por los distritos de Ciutat Vella, L'Eixample, Camins al Grau y Poblats Maritims.



RECORRIDO LÍNEA 19.

Finalmente, **la línea 81** Estación del Nord-Blasco Ibáñez pone en contacto las Estaciones Ferroviarias del Norte y Serrería, atravesando en su recorrido entre otras, la Plaza del Ayuntamiento, la calle Pintor Sorolla, la calle Colón y la Avenida Blasco Ibáñez. Conecta el Cabanyal con los distritos de Algirós, El Pla del Real, Ciutat Vella y L'Eixample.



RECORRIDO LÍNEA 98.

Además de las anteriores, existen **otras líneas** que durante el **Periodo Estival** de afluencia a las Playas, modifican su recorrido para prestar un mejor servicio a los usuarios; en concreto, durante el verano de 2018, las líneas que han modificado su recorrido con este fin son la 14, 15, 18, 19, 25, 31, 32, 92, 93, 95, 98, 99. Las modificaciones introducidas consisten básicamente en prolongar sus recorridos hasta el Paseo Marítimo, y una vez en éste, recorrerlo en su totalidad desde las instalaciones portuarias hasta el final del término municipal.

Por lo que se refiere a la disposición de las paradas de acceso a la red, estas quedan reflejadas en la figura adjunta:



LEYENDA

-  Ámbito del Plan Especial
-  Línea EMT
-  Paradas de bus
-  Paradas de taxi

Como se puede ver, la distribución de las paradas de las distintas líneas hace que **ningún enclave del Barrio tenga una parada de Autobús a menos de 500 m de distancia.**

Además, hay que reseñar que en el ámbito del PEC existen **dos tramos de Carril Bus segregado del resto del tráfico rodado, y compartido con el Tranvía**; se trata de los que discurren por Dr. Lluch y por Eugenia Vinyes, reflejados también en la figura anterior.

Metro Valencia.

La red de Metro Valencia, en el ámbito del PEC, está constituida por las **líneas de Tranvía 4, 6 y 8**.

La línea 4, que proviene del Mas del Rosari y la Fira de Mostres, en lo que se refiere al ámbito del PEC describe un bucle que discurre por la Avenida dels Tarongers, calle Eugenia Vinyes, Avenida del Mediterráneo y Dr. Lluch, hasta de nuevo la Avenida dels Tarongers, donde cambia el sentido y retorna hacia su origen. En su recorrido permite hacer transbordo con el resto de líneas de Metrovalencia en las estaciones de Benimaclet (líneas 3 y 9) y Empalme (líneas 1 y 2). Excepto en la Avenida dels Tarongers, en el resto del trazado en el ámbito del PEC cuenta con vía única y plataforma reservada compartida con los autobuses de EMT Valencia.

La línea Tranviaria 6 parte del Tosal del Rei, en el Barrio de Oriols, y comparte recorrido con la línea 4 en el ámbito del PEC, con la excepción de un ramal que parte de la Avenida del Mediterráneo y discurre por la calle Fuente Podrida, Plaza de la Legión Española y calle Francisco Cubells, permitiendo la conexión con la Estación de Maritim-Serrería, en la que se permite el trasbordo con la líneas de metro 5 y 7 en dirección al centro de la ciudad y al resto de líneas del sistema, mediante transbordo en la estación de Colón. Únicamente el ramal hacia la estación de Maritim-Serrería cuenta con plataforma de doble vía.

Finalmente, **la línea 8** es un ramal tranviario de reducida extensión que parte de la Estación Maritim Serrería, sigue Francisco Cubells y Plaza de la Legión Española y tiene su final en la estación Marina Real Joan Carles I, en la confluencia de Marcos Sopena y Eugenia Vinyes, permitiendo así la llegada de pasajeros procedentes del centro de la Ciudad a través de la línea 5 de Metrovalencia hasta la zona de restaurantes de las Arenas.



LEYENDA

-  Ámbito del Plan Especial
-  Tranvía
-  Parada Tranvía
-  Número de Línea de Tranvía

Servicio de Taxis.

En el ámbito del PEC únicamente se Localizan **Paradas de Taxi en las calles Marcos Sopena y Eugenia Vinyes** (entorno de la Playa de Las Arenas) y en la **Avenida Blasco Ibáñez**, en el entorno de la **Estación de El Cabanyal**.

4.2.2. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS.

4.2.2.1. LA RED DE SANEAMIENTO.

La Red de Saneamiento en el ámbito del PEC se articula en torno a **tres ejes de drenaje** principales. El primero, el **colector que discurre por la Avenida de la Serrería**, el **segundo, el que discurre por la Avenida del Dr. Lluch** y el tercero, el **que discurre por la calle de Eugenia Vinyes**. Todos estos ejes principales transportan las escorrentías y las aguas negras hacia el S, ara su posterior tratamiento en EDAR o evacuación al mar, según la naturaleza y composición del vertido.

Con la construcción del primero se paliaron en gran medida las sobrecargas que soportaba la red propia del Cabanyal debido a las escorrentías procedentes de los distritos situados al W (Camins al Grau y Algirós); el segundo recoge gran parte de las escorrentías y aguas residuales generadas entre Serrería y la Avenida por la que discurre, y a través de la estación de bombeo de Dr. Lluch, las vehicula hacia la EDAR de Pinedo, y el tercero, dado que el sistema se ha apoyado tradicionalmente en la red de acequias históricas de Pixavaques, D'En Gasch y del Riuet, con vertido libre al mar, intercepta estas canalizaciones y otros colectores de pluviales y procede a su tratamiento adecuado, a través del funcionamiento del **Depósito de Tormentas de Cabanyal-Eugenia Vinyes y la Estación de Bombeo de Marcos Sopena**.

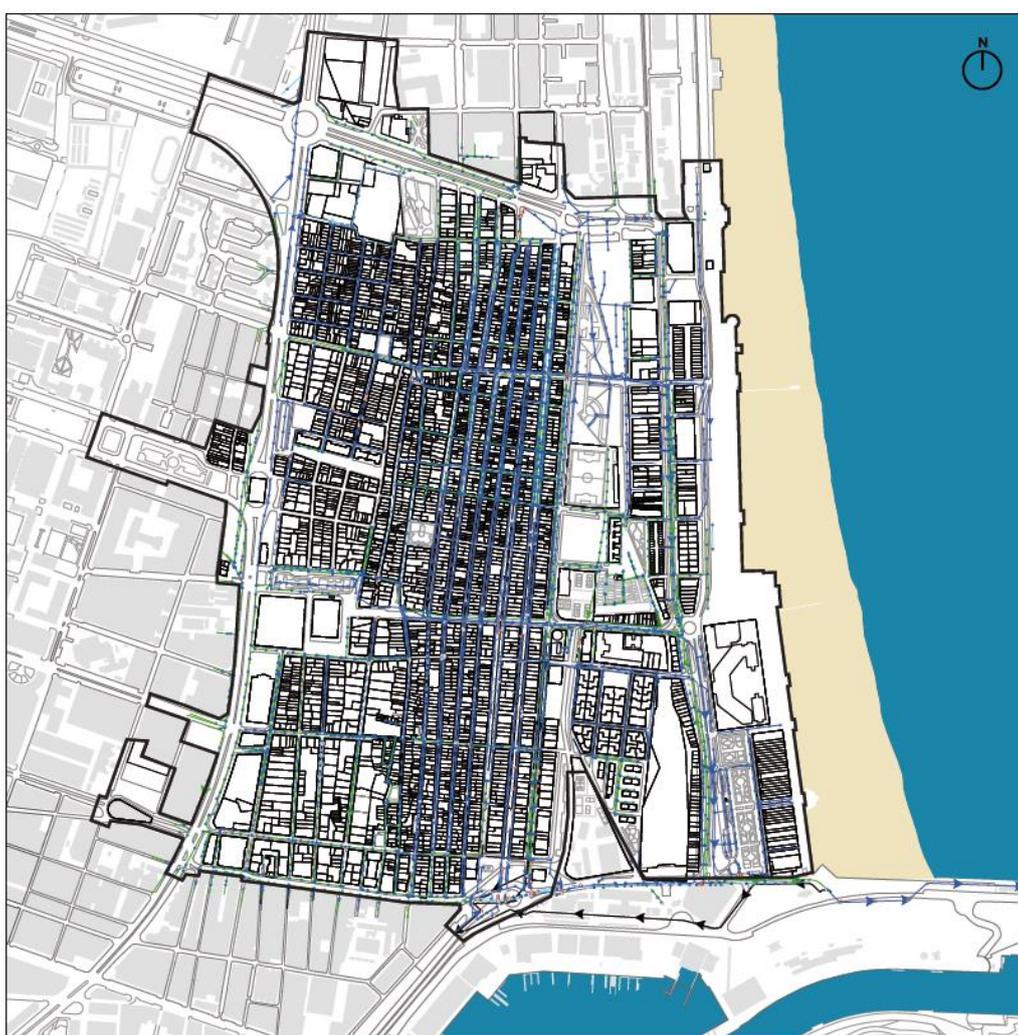
Esta red de colectores longitudinales, se alimentan de otros colectores transversales que provienen de la Avenida de la Serrería, y recogen la red interior, discurriendo por Tarongers, Antonio Juan-Pintor Ferrandis, Mediterráneo y Francisco Cubells.

En cuanto a las instalaciones impulsoras y de regulación, la Estación de Bombeo mixta de aguas pluviales y residuales del Dr. Lluch tiene una capacidad de bombeo conjunta de 1,71 m³, con una evacuación media mensual de 598.516,19 m³ hacia la EDAR de Pinedo. Su funcionamiento habitual es como Estación de Residuales (se alimenta fundamentalmente de colectores unitarios que provienen del E), pero colabora con el drenaje de las pluviales conectadas a la red unitaria durante las lluvias.

El Depósito de Tormentas de Cabanyal-Eugenia Vinyes tiene un volumen de 20.476 m³, con un caudal punta de evacuación de 1 m³/s de aguas pluviales, que vierte al

mar por una impulsión a través del espigón N del Puerto. Este Depósito permite la segregación de las primeras aguas de lluvia que llegan por la red de pluviales (las más contaminadas), a cuyos efectos dispone de un bombeo de residuales de 0,16 m³/s de capacidad, que se dirige hacia la EDAR de Pinedo, evitando así la contaminación del medio receptor.

La Estación de Bombeo de Pluviales de Marcos Sopena tiene una capacidad total de 16m³/s; dispone de un bombeo de las primeras aguas pluviales a Pinedo de 1,5 m³/s, y otro de 14.5 m³/s al punto de vertido del espigón N del Puerto



Escala 1:7.500

Xarxa de saneament

Red de saneamiento

Trams - Tramos

- Aigües negres - Aguas negras
- Aigües negres (provisional) - Aguas negras (provisional)
- Principal (pluvials) - Principal (pluviales)
- Provisional (pluvials) - Provisional (pluviales)
- Principal (unitària) - Principal (unitaria)
- Provisional (unitària) - Provisional (pluviales)
- Sèquia - Acequia

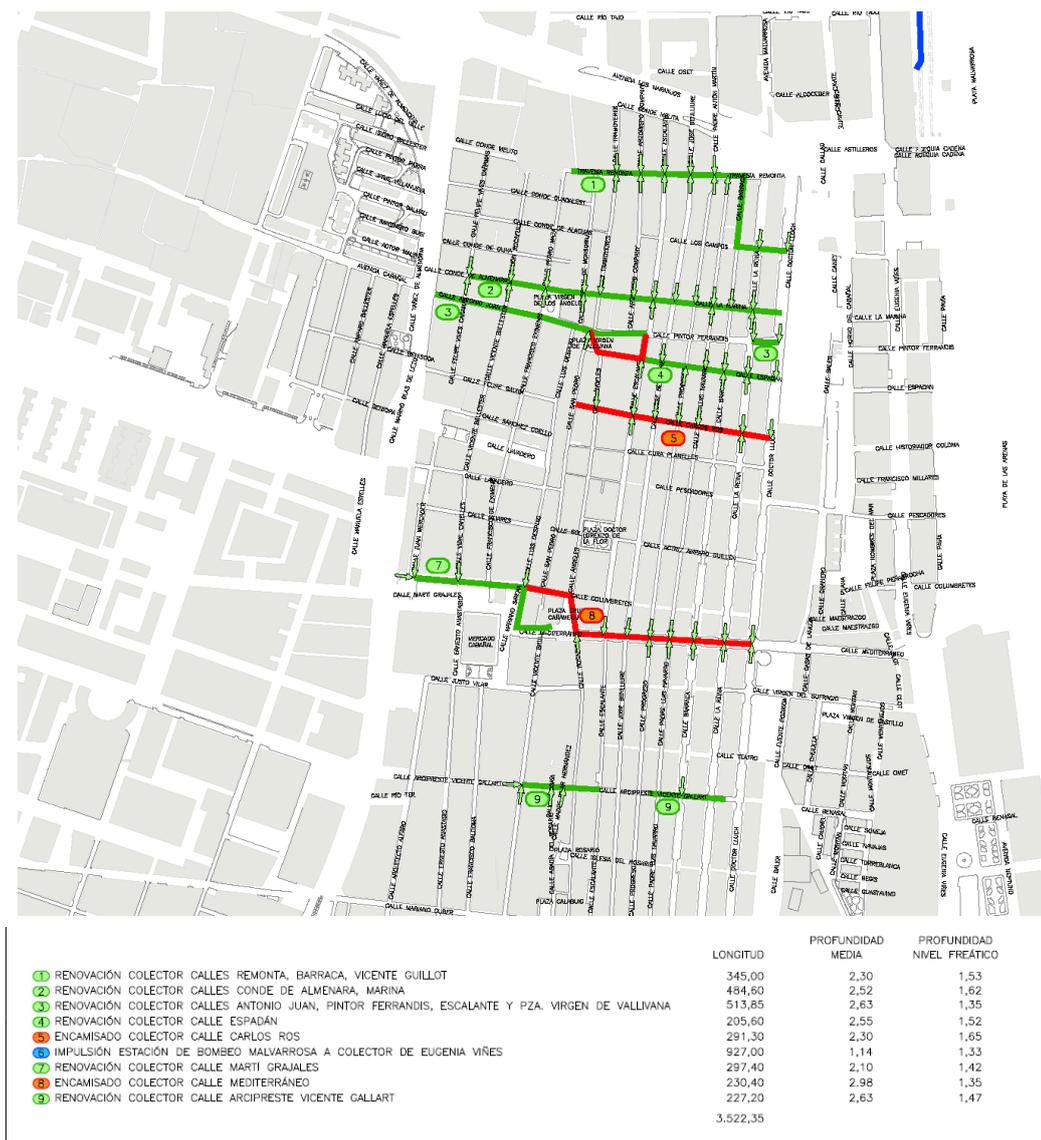
Por lo que se refiere a la **Red de Colectores Arterial**, El Barrio de Cabañal – Canarymelar dispone de una red arterial de alcantarillado ejecutada en la década de los sesenta, principalmente con tubería de hormigón y diámetro pequeño, asentada sobre terreno arenoso poco consolidado y bajo el nivel freático.

Actualmente, esta red **presenta importantes deficiencias**, como dislocaduras, derrumbes parciales, etc. produciendo situaciones de riesgo higiénico – sanitario por filtraciones al exterior con contaminación del terreno circundante y anegamiento en plantas bajas y garajes, solucionándose con la aspiración por camiones cuba de forma casi permanente. Como consecuencia, **el Ciclo Integral del Agua del Ayuntamiento de Valencia** ha puesto en marcha recientemente el **“Proyecto de Renovación y Obra Nueva de los Colectores Arteriales en el Barrio de Cabanyal - Canarymelar e Impulsión de la E.B. Malvarrosa en la Ciudad de Valencia”**. Se ha procedido a la actuación en varios tramos de la red, que se recogen en la siguiente tabla:

DISTRITO	BARRIO	ACTUACIÓN
11. Poblats Maritims	11.2 Cabanyal - Canarymelar	Renovación colector Calles Remonta, Barraca y Vicente Guillot
		Renovación colector Calles Conde de Almenara y Marina
		Renovación colector Calles antonio Juan, Pintor Ferrandis, Escalante y Plaza Virgen de Vallivana
		Renovación colector Calle Espadán
		Encamisado colector Calle Carlos Ros
	13.3 La Malvarrosa	Impulsión Estación de Bombeo Malvarrosa a colector de Eugenia Viñes
	11.2 Cabanyal - Canarymelar	Renovación colector calle Martí Grajales
		Encamisado colector Mediterráneo
		Renovación colector calle Arcipreste Vicente Gallart

Son obras de saneamiento consistentes en la sustitución o acondicionamiento de los colectores arteriales del Barrio y comprenden dos tipos de actuaciones:

- a) Colocación de nuevas tuberías enterradas que sustituirán a las existentes.
- b) Revestimiento interno con lámina de PE de las tuberías existentes.



En cuanto la tipología de la **Red Interior y Acometidas**, nos encontramos con **áreas en las que predomina la red unitaria**, como en el extremo SW del entorno de la plaza del Rosario, **otras zonas con separativa** e incluso áreas, como la conformada por talleres y naves junto a la Estación del Cabañal, con destacables deficiencias. En cuanto a los materiales, conviven antiguas acequias soterradas de cajero de ladrillo, como ya se ha apuntado, y canalizaciones de épocas diversas de materiales como hormigón, polietileno, fibrocemento o PVC.

En este sentido, pese a las actuaciones que se han llevado últimamente, que sin duda han mejorado el funcionamiento de la red, aumentado y regularizando el número de

captaciones en la vía pública, aún queda buena parte pendiente de mejora y adecuación, e incluso de implantación.

En alguna de las áreas como las comentadas, será necesario contemplar estas circunstancias durante el **desarrollo de los Proyectos de Urbanización contemplados en el PIP, ARRU y EDUSI**, con la finalidad de no duplicar esfuerzos y recursos.

Por otro lado, con la excepción del tanque de tormentas de Eugenia Vinyes, no existen otros Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDs) implantados en la zona.

4.2.2.2. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE.

La Red de Agua de Abastecimiento de Agua Potable del ámbito del PEC se encuentra integrada en la general de la ciudad que es **gestionada por la empresa mixta EMIVASA**.

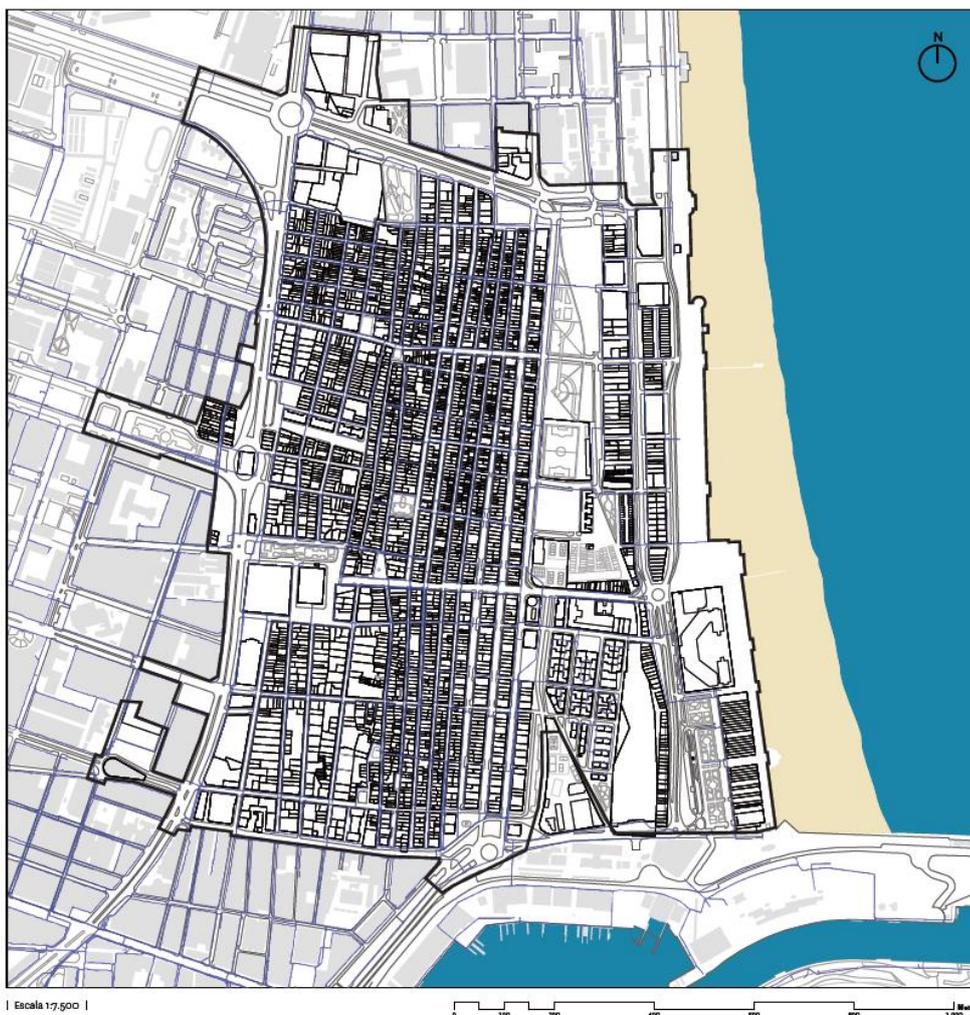
La red presenta varias conexiones con la Red Arterial de la Ciudad. Así, la red del Barrio se conecta con la tubería arterial de DN 450 de HA con camisa de chapa que discurre por la Avenida de la Serrería, y que cuenta con numerosas cometidas hacia la red interior del Barrio. Otra línea básica de abastecimiento es la tubería de DN 600 en fundición que procedente de la Avenida del Puerto da servicio a los ámbitos más orientales del Barrio y a los situados al N, discurriendo por la Avenida del Dr. Lluch. Finalmente, otros puntos de conexión son las tuberías DN 350 y 300 que discurren por la Avenida de Tarongers.

En lo que respecta a la **red de distribución interior**, hay que destacar el elevado índice de mallado que posee, lo que se traduce en un gran número de válvulas de seccionamiento para facilitar el trabajo sobre la red, disminuyendo al mínimo el número de abonados afectados en caso de avería o rotura.

La red de distribución está formada por tuberías de menor calibre. En la actualidad, el diámetro mínimo establecido para la red de distribución es de 80 mm, llegando, como tal red de distribución, hasta un diámetro de 250 mm. Asimismo, los materiales actualmente establecidos son la fundición dúctil y el polietileno de alta densidad PE-

100. Las válvulas de maniobra y seccionamiento son de tipo compuerta para diámetros inferiores a 250-300 mm, y de tipo mariposa para diámetros superiores.

Recientemente se ha actuado sobre la red de distribución interior, dentro del **Proyecto de Renovación y Mejora de la Red de Distribución de Agua Potable y Baja Presión en el Barrio de El Cabanyal-Canyamelar**, desarrollado por el Ciclo Integral del Agua del Ayuntamiento de Valencia. Se ha actuado sobre tramos concretos Localizados en las calles Barraca, Reina, Padre Luis Navarro, Iglesia del Rosario, Espadán, Teatre de la Marina y Vicente Gallart, sustituyendo las canalizaciones existentes de materiales diversos por tuberías de fundición. También las obras de renovación del espacio público incluidas en los Proyectos PIP, en algunos casos, han actuado sobre la red existente, procediendo a la sustitución de los elementos más obsoletos.



| Escala 1:7.500 |

Xarxes de serveis i infraestructures urbanes
 Redes de servicios e infraestructuras urbanas

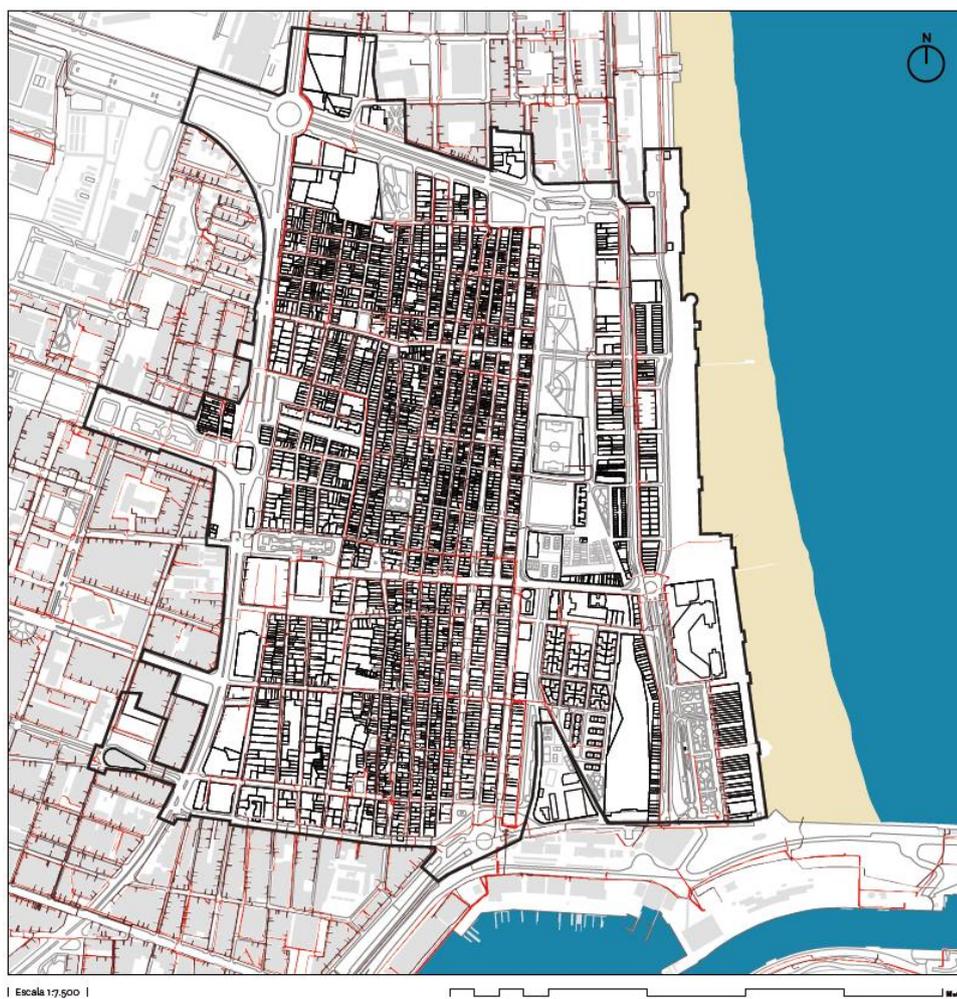
Xarxa d'aigües potables - Red de aguas potables (EMIVASA)

— Trams - Tramos

Como sucedía con la Red de Saneamiento, la antigüedad de la Red de Abastecimiento existente aconseja un estudio particularizado de la misma, en el que se detecten las posibles carencias en cuanto a capacidad de la red e idoneidad de los materiales empleados.

4.2.2.3. RED DE ABASTECIMIENTO ELÉCTRICO.

Valencia se abastece de veinte Subestaciones Transformadoras, siete de ellas fuera del término municipal, que forman parte de la red de transporte y distribución eléctrica y que se encuentran malladas en anillo con tensiones nominales de trabajo entre 66 y 400 kV.



Escala 1:7.500

Xarxes de serveis i infraestructures urbanes
 Redes de servicios e infraestructuras urbanas

Xarxa elèctrica - Red eléctrica (Iberdrola)

— Trams - Tramos

Xarxa de gas natural - Red de gas natural (CEGAS)

— Trams - Tramos

Según el diagnóstico realizado por el operador del sistema de transporte eléctrico, Red Eléctrica de España S.A., y la Compañía distribuidora, Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U., todo el sistema de Subestaciones existente trabaja con potencias próximas a su máxima capacidad. Sólo el descenso en la demanda registrada en los últimos años mantiene la estabilidad del sistema. El resultado es que, teniendo en cuenta las exigencias crecientes en materia de fiabilidad y calidad de suministro eléctrico, sería necesario aumentar su capacidad de suministro eléctrico.

El diagnóstico realizado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para la elaboración de la Planificación de los sectores de la electricidad y gas (PNE2) prevé un aumento considerable en la demanda para el período 2008-2016 que debe resolverse desde dos frentes: ampliando la capacidad de generación y transporte eléctrico de la red y aplicando políticas y medidas de ahorro en el consumo eléctrico.

Las **actuaciones que el PNE 2008-2016** proponía en la Comunidad Valenciana tienen por objeto **incrementar la seguridad y garantía del suministro y suplir las carencias** actuales de las redes de transporte y distribución. Entre ellas, una parte muy importante de las medidas va dirigida a reforzar el abastecimiento para apoyo a la demanda de Valencia y sus alrededores, y entre las medidas que contemplaba, y que efectivamente se ha llevado a práctica, se encuentra la **construcción de las Subestaciones de Aqua y la del Grao** (en el interior del recinto portuario).

Éstas, **junto con la de El Cabanyal, Localizada en el Camino de Vera**, y aunque como ya se dijo, la red interior se encuentra mallada, y el abastecimiento se puede producir desde distintas fuentes, tienen como función el suministro de la parte E de la ciudad. En este sentido, estas dos Subestaciones **se incluyen en el PNE como apoyo a la alimentación de la parte Este de la Ciudad.**

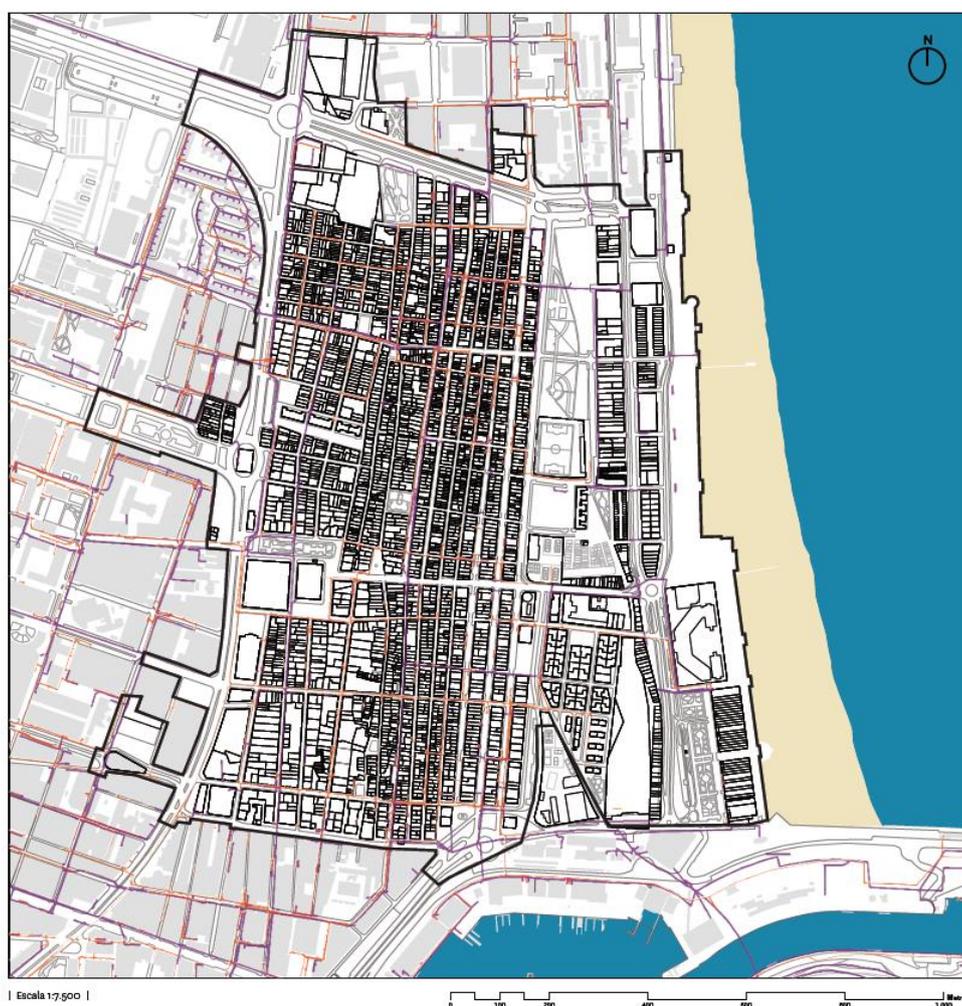
Por lo que hace referencia a la red interior de distribución, ésta parte a 20 kV de las subestaciones hasta los distintos Centros de Transformación distribuidos por el ámbito del PEC. En este caso, también se tiene una gran heterogeneidad en cuanto al estado

² Actualmente, el PNE 2008-2016 se encuentra suspendido en su ejecución por aplicación del RDL 13/2012, de transposición de las directivas en materia de mercados interiores de electricidad y gas

de las instalaciones, tanto de transformación como de distribución en media y baja, y recientemente se han sufrido distintas situaciones de avería sobre todo en la zona central del Barrio.

4.2.2.4. REDES DE TELECOMUNICACIONES.

Por lo que se refiere a las Redes de Telecomunicaciones (fibra óptica y banda ancha), en el ámbito del PEC hay **dos Compañías** que prestan servicios (**Vodafone-Ono y Telefónica-Movistar**), construyendo, gestionando y manteniendo cada una de ellas sus propias instalaciones.



Xarxes de serveis i infraestructures urbanas
 Redes de servicios e infraestructuras urbanas

Xarxes de telecomunicacions - Redes de telecomunicaciones
 (Vodafone-ONO)

— Trams - Tramos

Xarxes de telecomunicacions - Redes de telecomunicaciones
 (Telefónica)

— Trams - Tramos

En líneas generales, se observa una menor densidad de estas redes en la franja del PEC más próxima a la línea de costa, tanto en la zona de Eugenia Viñas como en el Barrio de El Pou.

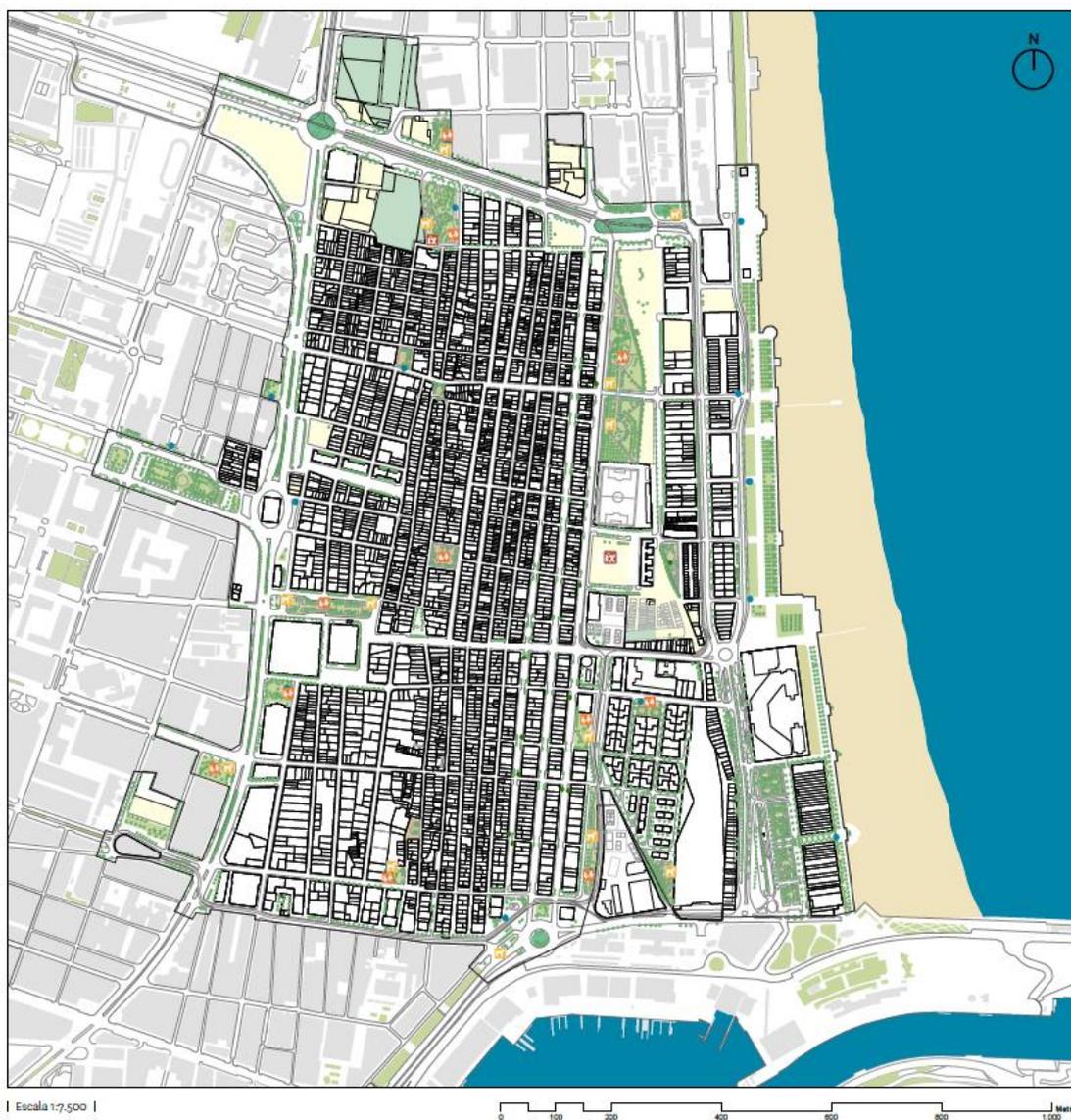
4.2.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA.

El término de Infraestructura Verde ha venido utilizándose en los últimos tiempos para referirse a las Zonas Verdes como proveedoras de funciones y servicios a la población, más allá de las funciones recreativas y paisajísticas que le son inherentes

La aplicación del concepto de Infraestructura Verde al ámbito urbano está suponiendo la **revalorización del “verde urbano”** y el aprovechamiento de los múltiples beneficios (ambientales, sociales y económicos) que los espacios verdes de las ciudades son capaces de ofrecer. Así, las **Zonas Verdes urbanas están pasando de ser concebidas como dotaciones o Equipamientos** -a ser consideradas como espacios de naturaleza necesarios para el mantenimiento eficiente del orden urbano.

Surge así el concepto de Infraestructura Verde Urbana como una **red interconectada y complementaria de espacios verdes urbanos** que incluye a todos aquellos elementos destacados por su importancia ambiental, paisajística o patrimonial, así como a sus correspondientes procesos y flujos ecológicos.

En el ámbito del PEC los elementos de la red de espacios públicos que constituyen la Infraestructura Verde Urbana son los que se recogen en la siguiente figura:



4.3. Programas de Mejora de las Infraestructuras en la actualidad en el ámbito del PEC.

En la actualidad, se encuentran **operando sobre el ámbito del PEC** varias estrategias de desarrollo promovidas **por las distintas Administraciones** competentes (**EDUSI, ARRUs y PIP**), cuyas actuaciones inciden directamente sobre las infraestructuras del Barrio.

Por lo que se refiere al **programa PIP**, éste se centra fundamentalmente en Actuaciones de **Reurbanización y Mejora de la Red Viaria e instalaciones de Servicios Urbanos**. Las actuaciones proyectadas se dividen en **dos fases, PIP-1 y PIP-2**. En el ámbito del PEC son las siguientes:

- PIP-1.1 Reurbanización calles Barraca, Reina, Dr. Lluch entre Francesc Cubells y Amparo Guillem
- PIP-1.2 Reurbanización calles Barraca, Reina, Dr. Lluch entre Pescadores y Av. Naranjos
- PIP-1.3 Reurbanización Av. Mediterráneo, Columbretes, Mijares, Escalante, Progreso, José Benlliure, Los Ángeles y Pare Lluís navarro
- PIP-1.4 Colectores arteriales
- PIP-2.6 Reurbanización calles laterales de la Plaza Lorenzo De La Flor
- PIP-2.7 Reurbanización calle Pare Lluís Navarro, Progreso, Benlliure y Escalante desde Travesía Amparo Guillén hasta Pintor Ferrandis
- PIP-2.8 Reurbanización Travesías Amparo Guillem, Pescadores, Cura Planelles y Carlos Ros desde Barraca hasta San Pedro.

Las Obras de Reurbanización consisten básicamente en la mejora global de la accesibilidad actual mediante la renovación y empleo de pavimentos con texturas adecuadas y materiales antideslizantes, de acuerdo con los criterios indicados en las vigentes Normas de Accesibilidad en el medio urbano.

El estado de ejecución de estas actuaciones no es homogéneo. Así, se han llevado a cabo (como se indicó en el apartado destinado a la Red de Saneamiento) la ejecución

de los colectores arteriales previstos, y las Obras de Reurbanización correspondientes a los Proyectos PIP-1.1, 1.2 y 1.3, que afectan a las calles Reina, Dr. Lluch y Barraca. Se encuentra en fase de licitación del correspondiente contrato de obras, por un lado, las reurbanizaciones de las calles Escalante, desde la Plaza Lorenzo de la Flor hasta la calle Pintor Ferrandis y de las calles José Benlliure, Progreso y Padre Luis Navarro, desde la calle Amparo Guillem hasta la calle Pintor Ferrandis, y por otro lado, la remodelación y adecuación de los tramos N y S de la Plaza del Dr. Lorenzo la Flor entre las calles Escalante y de los Ángeles, la calle Amparo Guillem, entre Dr. Lluch y Escalante; y las calles Pescadores, Montroy, Cura Planelles y Carlos Ros, entre Barraca y San Pedro.

Por lo que hace referencia a los **Proyectos ARRU (Área de Regeneración y Renovación Urbana)** relacionados con las infraestructuras urbanas, las actuaciones previstas son las siguientes:

- Arru-1 Reurbanización Calles entorno Plaza Calabuig.
- Arru-2 Reurbanización Plaza Calabuig.
- Arru-3 Reurbanización Plaza Del Rosario.
- Arru-4 Reurbanización Calle Luis Despuig.
- Arru-5 Reurbanización Calle Sant Pere.
- Arru-6 Reurbanización Calle De Los Ángeles.
- Arru-7 Reurbanización Plaza Lorenzo de la Flor.

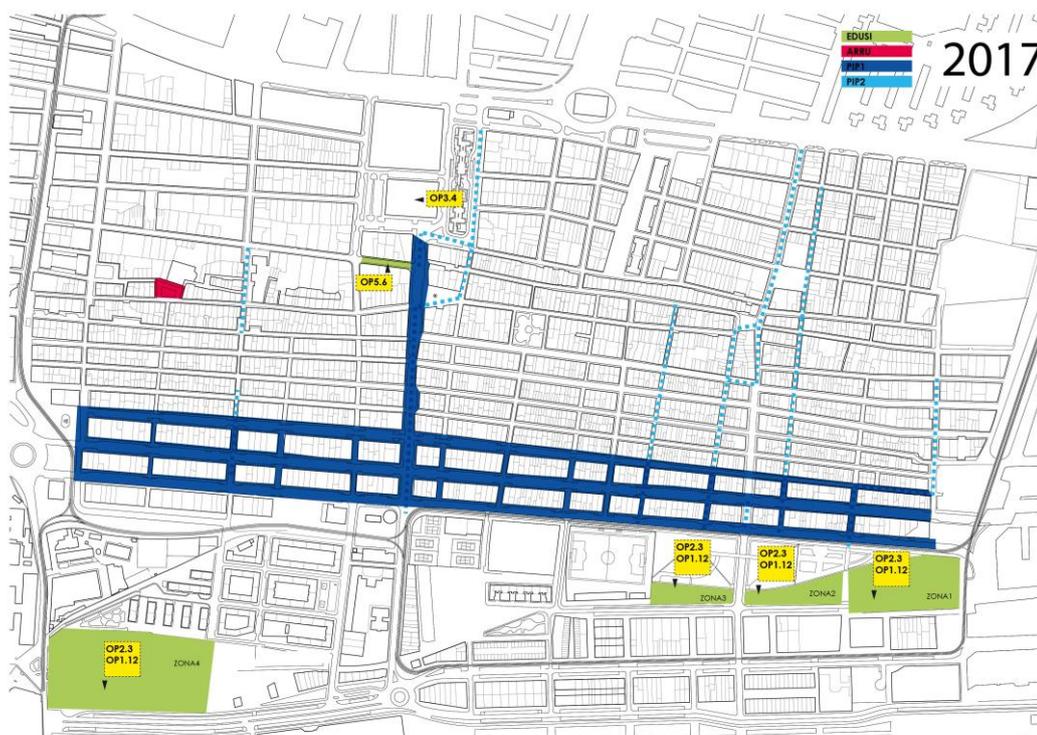
En el momento de redacción del presente Documento, la Concejalía de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Valencia ultima los Pliegos de Condiciones de las respectivas licitaciones correspondientes a los Proyectos PIP no ejecutados y a los proyectos ARRU, que, de acuerdo con la información disponible, afectarán hasta a 17 calles y Plazas del Barrio.

Finalmente, en el marco de la **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado del Barrio del Cabanyal-Canyamelar-Cap de Francia (EDUSI)**, también se han programado, dentro de las distintas líneas de actuación que contempla esta estrategia integral, una serie de actuaciones destinadas a mejorar las Infraestructuras

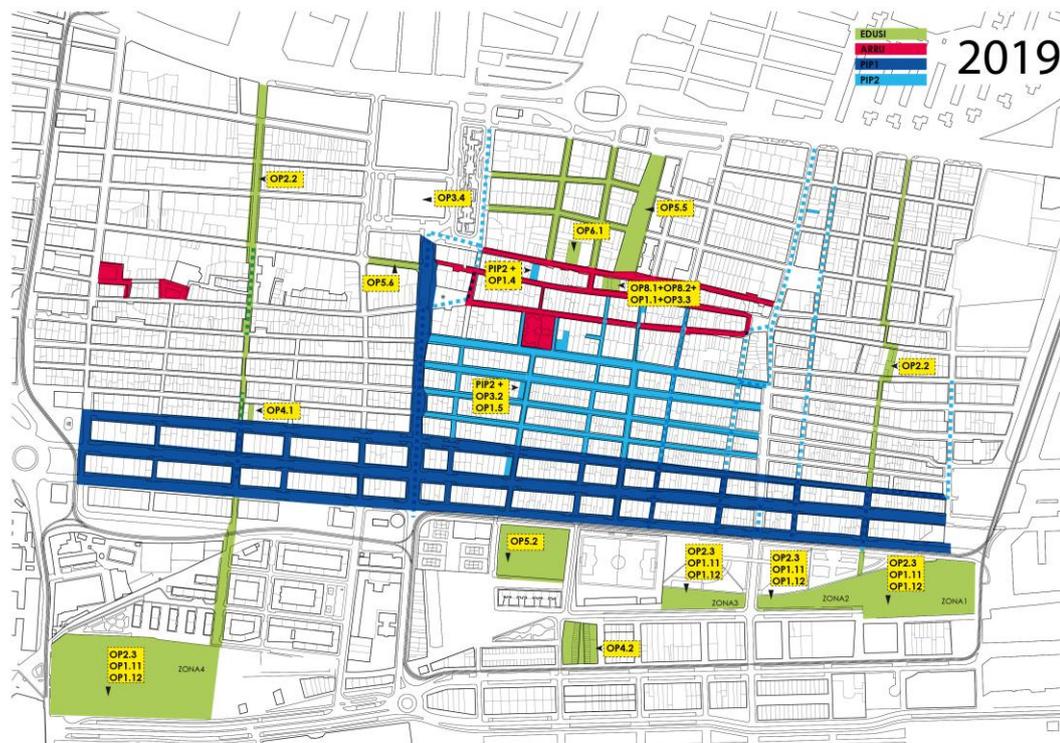
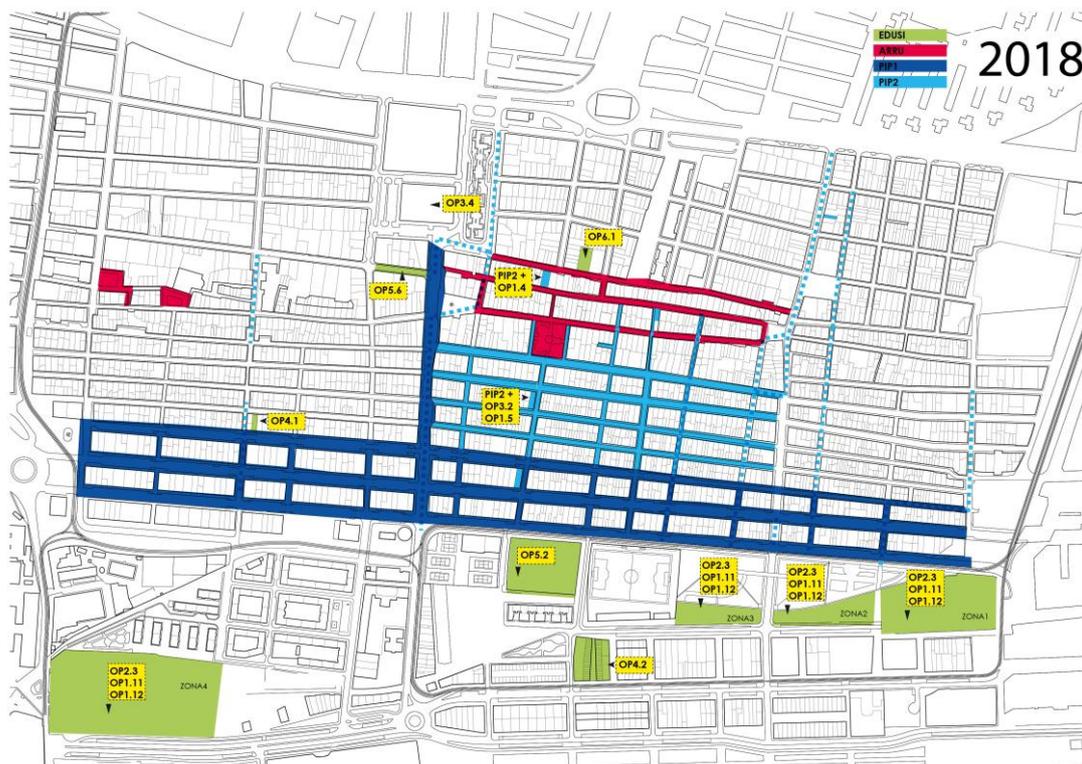
y el espacio público en el Barrio. Estas actuaciones (operaciones en terminología de la EDUSI) son las siguientes:

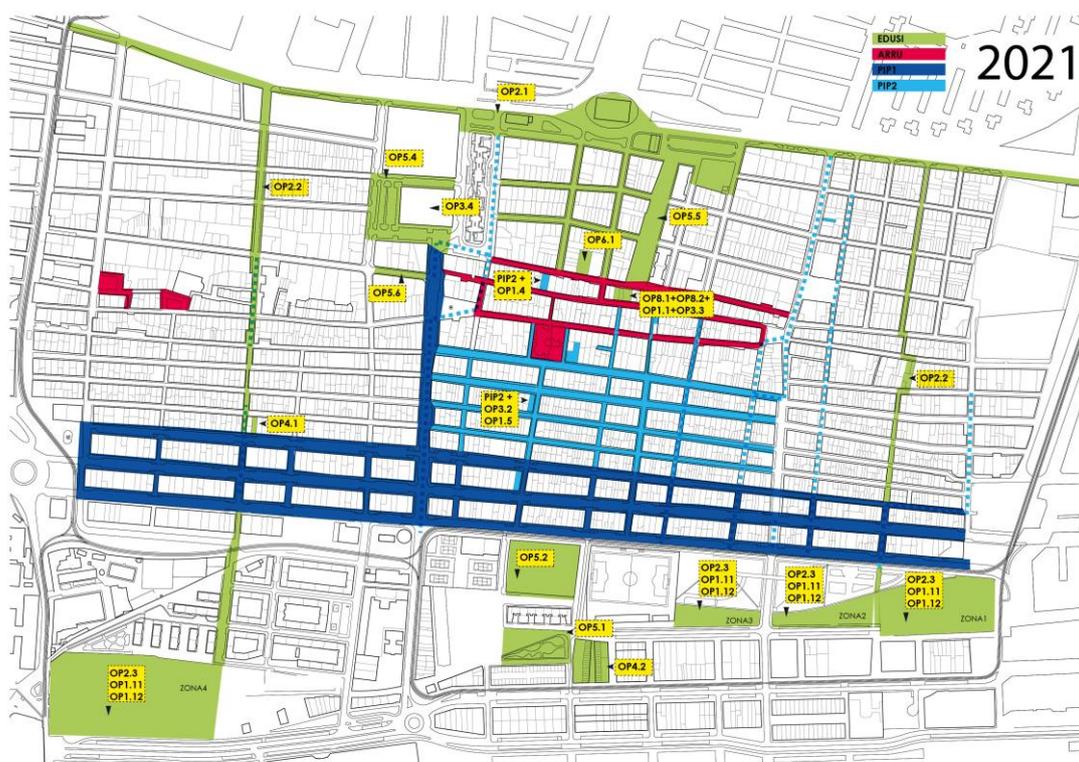
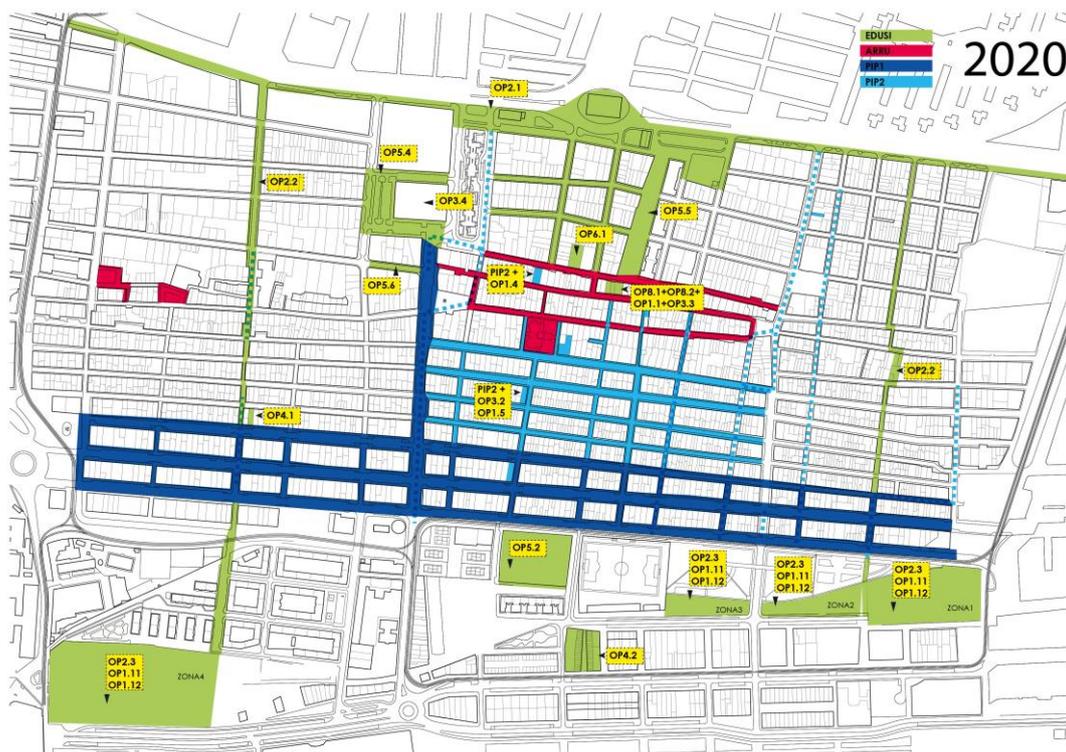
- Op 2.1 Reurbanización del borde Oeste del Barrio: Serrería y Lluís Peixó.
- Op 2.2 Recorridos de Preferencia Peatonal Este-Oeste.
- Op 2.3 Movilidad vecinal sostenible: Áreas de Aparcamiento Periférico.
- Op 2.5 Plan de Fomento y Mejora de la Movilidad Peatonal.
- Op 5.1 Plaza Hombres de La Mar - entorno Edificio de La Lonja, Casa dels Bous y Bloque Portuarios.
- Op 5.4 Reurbanización del Entorno del Mercado.
- Op 5.5 Reurbanización y Mejora Paisajística de las calles entre Serrería y Lluís Despuig y entre Martí Grajales y Sánchez Coello.
- Op 5.6 Reurbanización Calle de Vicent Brull entre Justo Vilar y Avenida Del Mediterráneo.

En las siguientes figuras quedan reflejadas las actuaciones correspondientes a estos tres Programas de Intervención, así como su desarrollo temporal previsible³:



³ Fuente: EDUSI





5. PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.

5.1. Desarrollo del Plan de Participación Pública.

La experiencia acumulada durante décadas anteriores en materia de planificación urbana, y más aún, teniendo en cuenta la historia reciente del Cabanyal-Canyamelar, demuestra lo ajenos que pueden llegar a ser los instrumentos de planificación para con el tejido social que habita y con sus necesidades reales. Por otro lado, suele existir una cierta descoordinación entre las diferentes Administraciones, así como entre los técnicos que gestionan e intervienen en las múltiples dimensiones que conforman el planeamiento urbano. Este aspecto plantea dificultades a la hora de abordar de manera integral cuestiones que no conciernen simplemente a un asunto de forma o diseño, sino que articulan diversos aspectos relacionados con la gestión del espacio urbano y del patrimonio y que, en concreto, competen directamente al PEC.

Es por ello que desde el inicio de redacción del presente PEC, el trabajo con los actores implicados se ha considerado un aspecto fundamental con el fin, no solo de cumplir con la normativa existente (la cual exige el desarrollo de un Plan de Participación Pública que prácticamente se limita a exigir una serie de acciones encaminadas a la información o consulta de la Ciudadanía) sino, de crear un instrumento de planificación que responda a las necesidades sociales existentes en el ámbito, teniendo en cuenta su diversidad y complejidad, articulando los recursos existentes para que el PEC logre ser un plan que mejore la calidad de vida del Barrio y de sus gentes.

Se plantea a continuación el enfoque metodológico a través del cual se abordó la participación con el tejido social e institucional implicado en el ámbito territorial durante la redacción de la primera Fase básica del PEC y el estado del proceso hasta la fecha de redacción del presente documento.

5.1.1.- MARCO LEGISLATIVO.

La LOTUP, refiere en los artículos 51 y 53 el procedimiento establecido para la participación pública y consultas en la tramitación de los planes y programas sujetos a

evaluación ambiental y territorial estratégica. El PEC, en cuanto que Plan Especial de Protección, deberá garantizar en primera instancia el cumplimiento de la misma.

Artículo 51. Consultas a las administraciones públicas afectadas y elaboración del documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico

1. El órgano ambiental y territorial someterá el documento que contiene el borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico a consultas de las administraciones públicas afectadas según el contenido del artículo 49.1 apartado d) de esta ley y personas interesadas, que se pronunciarán en el plazo máximo de cuarenta y cinco días hábiles desde la recepción de la solicitud de informe. Transcurrido este plazo sin que se haya recibido el pronunciamiento, el procedimiento continuará en los términos establecidos en la legislación del Estado sobre evaluación ambiental, siendo públicas, en todo caso, las decisiones que finalmente adopte.

Transcurrido el plazo establecido sin que se haya recibido el pronunciamiento, el procedimiento continuará en los términos establecidos en la legislación del Estado sobre evaluación ambiental, siendo públicas, en todo caso, las decisiones que finalmente adopte.

2. Una vez recibidos los pronunciamientos de las administraciones públicas afectadas, el órgano ambiental y territorial elaborará y remitirá al órgano promotor y al órgano sustantivo, según proceda, uno de los documentos siguientes:

a) Un documento sobre el alcance del estudio ambiental y territorial estratégico, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas, en el que se que determinará la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el citado estudio e instará a la continuación de la tramitación por el procedimiento ordinario.

b) Una resolución de informe ambiental y territorial estratégico, por considerar, de acuerdo con los criterios del anexo VIII de esta ley, que el plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, resolviéndose la evaluación ambiental y territorial estratégica por el procedimiento simplificado e indicando la procedencia de la tramitación del plan o programa conforme al capítulo siguiente o a su normativa sectorial.

c) Una resolución que considere que, aunque pueden derivarse de la ejecución del plan o programa efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, su tramitación debe realizarse simultáneamente con la del proyecto y la evaluación ambiental se llevará a cabo conforme a la legislación de evaluación de

impacto ambiental de proyectos, emitiendo un documento de alcance que abarcará la valoración ambiental de los aspectos propios del plan y los específicos del proyecto.

3. El plazo del que dispone el órgano ambiental y territorial para emitir el documento que corresponda, conforme al apartado anterior, es de cuatro meses desde la recepción del documento de solicitud, prorrogable por otros dos meses en el caso del apartado a o cuando la complejidad del documento lo requiera.

4. El documento de alcance incluirá:

a) El resultado de las consultas realizadas a las administraciones públicas afectadas.

b) El alcance y nivel de detalle con que deba redactarse el estudio ambiental y territorial estratégico, con referencia a los objetivos ambientales y territoriales y sus indicadores, los principios de sostenibilidad aplicables, las afecciones legales, los criterios y condiciones ambientales, funcionales y territoriales estratégicos y los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio a considerar en la redacción del plan o programa.

c) Plan de participación pública que identifique las administraciones públicas afectadas y al público interesado en el plan o programa y las modalidades o amplitud de información y consulta.

El plan de participación pública deberá contener, al menos, la información pública mediante anuncio en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en un medio de comunicación social de prensa escrita de gran difusión y poner la documentación a disposición del público. En el caso de revisiones de planes generales de ordenación estructural y de modificaciones que supongan cambios de clasificación de suelo que alteren el modelo territorial del municipio o en la calificación del suelo que incrementen su aprovechamiento, el plan de participación pública incluirá, además y al menos, la celebración de sesiones explicativas abiertas al público sobre el contenido de la ordenación futura y las alternativas presentadas, la elaboración de resúmenes e infografías de las propuestas de ordenación más importantes para facilitar la difusión y comprensión Ciudadana de la ordenación, así como memoria de viabilidad económica preceptiva, elaborada sobre la base de estudios de mercado rigurosos y acreditados por sociedades de tasación homologadas por entidades públicas con competencia para ello o por entidades análogas de otros países.

5. El documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico se pondrá a disposición del público a través de la página web del órgano ambiental y territorial y del órgano sustantivo.

6. El documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico caducará si, transcurridos dos años desde su notificación al órgano promotor, este no hubiere remitido al órgano ambiental y territorial

la documentación referida en el artículo 54 de esta ley. Este plazo podrá prorrogarse justificadamente por otros dos años más.

7. La resolución del informe ambiental y territorial estratégico emitida en el procedimiento simplificado se comunicará al órgano promotor y al órgano sustantivo, a los efectos de continuar el procedimiento de aprobación del plan o programa conforme al capítulo siguiente de esta ley o a la legislación sectorial correspondiente. Esta resolución no será susceptible de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial contencioso-administrativa frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan o programa.

El informe ambiental y territorial estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada del plan o programa.

Artículo 53. Participación pública y consultas

1. La versión inicial del plan o programa, incluyendo su estudio ambiental y territorial estratégico y el resto de documentos exigibles por la normativa sectorial, serán sometidos, por el órgano promotor, a participación pública y consultas con las administraciones públicas afectadas y con las personas interesadas, mediante las acciones definidas en el plan de participación pública.

2. Como mínimo, será preceptivo realizar consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, publicar anuncios en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en prensa escrita de gran difusión y poner a disposición del público los documentos mencionados en el apartado anterior. Los anuncios indicarán la dirección electrónica para su consulta. La consellería competente para la aprobación de los instrumentos de planeamiento, a través de la dirección general correspondiente, ejercerá las funciones de coordinación necesarias en relación con la obtención de los informes correspondientes a las consultas que se realicen a los órganos de la Generalitat en esta fase del procedimiento.

Asimismo, será preceptivo realizar consulta a las empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones, para que emitan informe sobre las necesidades y condiciones técnicas mínimas imprescindibles de los proyectos, obras e instalaciones que deban ejecutarse con cargo a la actuación urbanística; este informe tendrá carácter vinculante para las empresas suministradoras y eficacia durante el plazo que se fije en el planeamiento o programa de actuación para la ejecución de las

obras de urbanización. La administración actuante en la aprobación definitiva de dichos instrumentos podrá modificar o fijar, sin merma de la calidad y eficacia legalmente exigible, las condiciones de implantación de los citados servicios sobre la base de criterios de eficiencia económica derivados del correspondiente procedimiento contradictorio, impulsado de oficio o a petición de los afectados.

En defecto de informe al instrumento de planeamiento, podrá requerirse antes de la aprobación de los programas de actuación, de los proyectos de ejecución o de reparcelación, con los mismos efectos.

3. El periodo de participación pública y consultas será el adecuado para difundir la documentación y facilitar su examen, informe o alegación. El plazo mínimo de participación pública y consultas será de cuarenta y cinco días hábiles

4. Durante esta fase, se podrán formular alegaciones y observaciones, pudiendo aportar todo tipo de documentación o medios de prueba que se estimen adecuados en su apoyo.

5. Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretenden introducir cambios sustanciales en la versión preliminar del plan, antes de adoptarlos se comunicará a los interesados y se publicará anuncio de información pública en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, dándose audiencia por el plazo de 20 días, acompañada de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. En ese periodo, se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados.

6. Una vez finalizado el plazo de participación pública y consultas en los términos establecidos en el punto 4.c) del artículo 51 de esta ley, el órgano promotor elaborará el documento de participación pública, que sintetizará sus resultados y justificará cómo se toman en consideración en la propuesta de plan o programa.

No se tendrán en cuenta los informes o alegaciones recibidos fuera de los plazos establecidos.

Comúnmente, el contenido explícito en los artículos expuestos, en la práctica, ha venido limitándose en una serie de acciones que, aunque tratan de acercar el planeamiento urbanístico a la población, no garantiza que el trabajo parta de las necesidades reales de la misma -entendiéndola desde su diversidad-, ni tampoco que acabe siendo una herramienta útil al servicio de la Ciudadanía. Cabe superar este marco mínimo con el fin de que la redacción del Plan Especial y su implementación pueda dinamizar el desarrollo local del Barrio. En este sentido, en el Capítulo III

Criterios de la ocupación racional del suelo de la LOTUP, se hace referencia a una serie de cuestiones de carácter integral que bien merecen nuestra atención dado el caso que nos compete ya que, más que a un modo de proceder concreto en cuanto a la participación de la Ciudadanía, se abordan una serie de criterios u objetivos de la planificación que ponen en el centro la dimensión social de la Ciudad. Se habla de preservar la viabilidad, diversidad y vitalidad de los Centros Históricos y de fomentar la cohesión social y la participación Ciudadana en todas sus fases a través de la elaboración y el seguimiento de los instrumentos urbanísticos. Esto implica varias cuestiones de partida que, referidas a la realidad urbana del Cabanyal-Canyamelar todavía adquieren mayor relevancia. Tanto en su fase de redacción como durante la implementación, el PEC debe contribuir a que el urbanismo y la arquitectura se consoliden como una herramienta más al servicio de la transformación social, fomentando que el proceso de rehabilitación urbana cuente con las necesidades y los recursos del Barrio y de sus gentes, mejorando su calidad de vida y facilitando la diversidad social y formal del ámbito a través de una gestión de proximidad de dicho proceso.

Artículo 12. Mejora de la calidad de vida en las Ciudades

- 1. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la vertebración territorial de la Comunitat Valenciana potenciando un sistema de Ciudades policéntrico que extienda la prestación de bienes y servicios de forma equitativa al conjunto del territorio.*
- 2. La planificación territorial y urbanística contribuirá al mantenimiento de la viabilidad, diversidad y vitalidad de los centros históricos y a su dotación de equipamientos y servicios en condiciones de calidad y suficiencia.*
- 3. La ordenación de usos y el diseño urbano atenderán a los principios de accesibilidad universal y de movilidad sostenible, con un sistema de transporte público eficiente, cualificado y fiable, y asegurando la comodidad para el tránsito peatonal y ciclista, mediante una adecuada estructura y morfología de las calles, espacios públicos y secciones viarias.*
- 4. Los nuevos espacios públicos, o su reforma, deben configurar la imagen urbana como el resultado de un proyecto unitario, coherente y articulado por la infraestructura verde urbana y la red de espacios*

dotacionales. En ningún caso los espacios públicos pueden conformarse como mero resultado residual e inconexo de las implantaciones privadas.

5. La ordenación de la edificación y de su uso se ajustará a criterios de eficiencia energética, de reducción de emisiones y residuos, y a la implantación de las energías renovables.

Artículo 13. Cohesión social y urbanismo

1. La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir Ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales.

2. La elaboración y seguimiento de los instrumentos territoriales y urbanísticos garantizará el derecho de información de los Ciudadanos y colectivos con intereses afectados, y fomentará la participación Ciudadana en todas sus fases.

3. La ordenación urbanística reservará suelo, de acuerdo con el artículo 33 de esta ley, para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, ponderando las necesidades municipales y supramunicipales, con una distribución territorial equilibrada y una adecuada conexión con los equipamientos y servicios.

4. Los planes municipales ordenarán las reservas de dotaciones públicas y la obtención del suelo necesario para implantarlas, atendiendo a la planificación sectorial en materia sanitaria, educativa, asistencial, administrativa y de infraestructuras. Los órganos administrativos competentes en estas materias participarán en los procesos de aprobación de los planes.

5.1.2.- OBJETIVOS.

Expuesto lo anterior, se decidió ampliar dicho marco y se optó por trabajar conjuntamente con el resto de actores implicados desde el inicio de redacción del Plan Especial. Teniendo en cuenta los criterios estratégicos definidos por el Equipo Redactor para abordar la redacción del PEC, se establecieron para el Plan de Participación Pública los siguientes objetivos:

- Producir conocimiento a través de la implicación de los diferentes actores sociales, promoviendo la toma de conciencia, la adquisición y el desarrollo de competencias.

- Canalizar las necesidades individuales en favor de un proyecto colectivo para el ámbito, permitiendo generar un plan y una estrategia de gestión que actúen como motor del desarrollo local.
- Facilitar que el Plan esté ligado al contexto en el que actúa, partiendo de sus debilidades y de sus fortalezas, y generando herramientas de intervención a partir de los recursos existentes.
- Promover y/o generar mecanismos que faciliten la implicación y la articulación fluida entre los diferentes actores sociales, incluidas las administraciones, coordinando así las diferentes dimensiones que intervienen en la realidad urbana.
- Fortalecer una red de actores implicados en la intervención del Barrio que facilite con posterioridad la implementación y la gestión del Plan.
- Promover la circulación de la información entre el equipo técnico y el resto de actores sociales en cada una de las fases del proceso de redacción, garantizando el desarrollo de un proceso transparente.

5.1.3.- ANTECEDENTES: REDACCIÓN COLABORATIVA DE LA EDUSI.

El último trimestre de 2015, el Consistorio Local impulsó un proceso participativo en el Barrio con el fin de redactar una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integral (EDUSI) para obtener fondos europeos para la Regeneración del área. Durante dicho proceso denominado “Va Cabanyal!”, coordinado por un Equipo Técnico externo al Ayuntamiento, se trabajó integralmente en tres fases: diagnóstico, elaboración de propuestas y líneas de actuación, y priorización de operaciones. Aunque las líneas de actuación y la priorización de acciones se centraron estrictamente en aquellas acciones que eran financiadas por Europa, el trabajo previo de análisis y las propuestas elaboradas recogen una mirada diversa y transversal del Barrio.

De todo ello, hay dos aspectos básicos que interesan: en primer lugar, en dicha estrategia finalmente financiada por Europa para implementarse desde 2017 hasta 2021, se recogen algunas propuestas que tienen incidencia directa en este PEC,

puesto que se tendrán que asumir en el planeamiento. Por ejemplo, es el caso de los Equipamientos planteados⁴. Además, hay una serie de intervenciones en el espacio público que pueden ser una oportunidad para avanzar criterios de intervención del Plan, aunque eso presupone una coordinación entre los Servicios Municipales encargados de desarrollar la actuación y el Equipo Técnico redactor del PEC.

Por otro lado, el trabajo riguroso de diagnóstico colaborativo y recogida de propuestas y necesidades Ciudadanas es el punto de partida en el que el Plan Especial se basa en esta fase previa para plantear una propuesta de criterios estratégicos de ordenación del territorio. Como documento anexo, se expone el análisis (DAFO) realizado durante el primer Taller Ciudadano de “Va Cabanyal!”⁵ por el personal técnico y la Ciudadanía, el cual permite realizar un acercamiento transversal al ámbito (ANEXO I). Posteriormente, se añade un resumen de las acciones que se trabajaron en el segundo Taller, estructuradas en este caso en los ejes a través de los cuales se aborda el análisis y los criterios estratégicos del PEC (ANEXO II).

5.1.4.- METODOLOGÍA.

Planteados los objetivos y los antecedentes, se asientan las bases sobre las que se desarrollará el proceso de implicación social durante la redacción del Plan Especial con el fin de definir un marco base que sea consensuado y asumido tanto por el responsable político promotor de la redacción de este proyecto, en este caso el *regidor de Desenvolupament Urbà i Vivenda*, por el Equipo Técnico Redactor del Plan y, en la medida de lo posible, por la Ciudadanía, con la que se trabajará en el marco del Grupo Motor.

⁴ Se adjunta en los planos de información aquel que contiene las operaciones de carácter urbanístico propuestas en el marco de la implementación de la EDUSI así como en el de otras inversiones públicas como las vinculadas a la gestión de la Actuación de Regeneración y Renovación Urbana (ARRU) o a los fondos del Plan de Inversiones Productivas (PIP).

⁵ Para obtener más información sobre dicho proceso, consultar <http://vacabanyal.org/>

5.1.4.1.- PRINCIPIOS Y DIRECTRICES.

Durante los últimos años existe una apuesta explícita por parte de la Administración Local por contar con la "participación Ciudadana" en el diseño de las políticas públicas urbanas, pero el término parece tener tantas acepciones y significados como veces es usado. A continuación, se define qué se entiende por participación en el marco de la redacción del PEC:

- La participación supone un compromiso y una actitud abierta al diálogo. Es un espacio social donde construir colectivamente los conflictos y poder trabajar alianzas puntuales para abordarlos.
- La participación es un proceso de aprendizaje y de desarrollo personal y colectivo que busca tejer y transformar relaciones en pro de una mayor justicia social en la construcción de la ciudad.
- La participación es un derecho de todas las personas de formar parte activa en las actividades y decisiones públicas que les afectan. Implica una actitud de corresponsabilidad para la ciudadanía y una obligación para los responsables políticos y técnicos.

Los espacios de participación impulsados o generados por este Plan son un marco a través del cual facilitar la implicación de los actores. Cabe definir qué carácter tiene cada uno de ellos, qué temas se abordan y cuál es el compromiso y el grado de impacto en la elaboración del Plan (se tienen en cuenta las propuestas y posicionamientos resultantes de los espacios de participación y su inclusión en el Plan están condicionados a estudios y evaluación técnica, o son aspectos ya decididos o sin resolver en los que no se puede influir, como por ejemplo los que dependen de una normativa autonómica). Todo lo anterior no presupone que no se reconozcan otros espacios de participación u otros espacios vivenciales desde donde se puedan realizar lecturas transversales de las percepciones y necesidades existentes. Incluso, se tiene en cuenta que la no participación en estos espacios impulsados puede ser una forma de ejercer dicho derecho.

5.1.4.2.- FASES.

El desarrollo del Plan de Participación es paralelo al de la elaboración de los trabajos del Plan Especial. En cada una de las fases se proponen unas finalidades específicas a trabajar aun sabiendo que muchas de ellas se extenderán en el resto de fases y nutrirán constantemente el proceso.



– FASE PREVIA: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Esta fase previa se inició con la firma del Contrato del encargo de redacción por parte del Equipo Técnico ganador de la licitación pública y el órgano promotor, la *Regidoria de Desenvolupament Urbà i Vivenda* a través de la sociedad urbanística AUMSA. La misma concluyó con la entrega del Documento Inicial Estratégico que tenía como fin iniciar la tramitación ambiental del Plan para justificar su redacción. En esta fase se trabajó el diagnóstico y la definición de objetivos.

Los objetivos específicos del Plan de Participación en dicha fase han sido:

- Identificar los diferentes actores sociales e institucionales involucrados.
- Transmitir información sobre el inicio de redacción del Plan y las competencias del mismo.
- Analizar los antecedentes del ámbito respecto a la participación social para que el Equipo Técnico lo tome como premisa de partida para establecer objetivos y primeras directrices.

- Negociar la propuesta metodológica del proceso con el órgano promotor, el resto del equipo técnico y la Ciudadanía.
 - Recabar información sobre los dolores específicos de cada grupo social para los objetivos iniciales con el fin de actualizar y complementar el diagnóstico realizado durante *Va Cabanyal!*.
 - Identificar los recursos existentes y latentes que pueden ayudar a conseguir los objetivos iniciales.
 - Establecer canales de información y comunicación bidireccional.
- FASE DE AVANCE: Directrices y estrategias:

Esta fase se inició con posterioridad a la entrega del Documento Inicial Estratégico y se extendió aproximadamente hasta la contestación del Órgano Ambiental Municipal con su consecuente Informe. Durante la misma se desarrollaron estrategias vinculadas a la Ordenación del Territorio, a la gestión y protección del patrimonio y a la gestión de la implementación del Plan.

Los objetivos específicos del Plan de Participación en dicha fase han sido:

- Generar espacios de información e intercambio de perspectivas donde poder debatir y construir aportaciones conjuntamente a los objetivos, directrices y estrategias propuestos para la ordenación y la protección del patrimonio.
- Generar espacios de formación y trabajo colectivo entre Ciudadanos y técnicos respecto a temas vinculados con el PEC que permitan avanzar en las estrategias.
- Generar espacios donde se puedan articular los dolores específicos de cada grupo social y los recursos existentes y latentes para proponer, incluso poder anticipar, una gestión efectiva del proceso de revitalización y rehabilitación del Barrio.

- Facilitar un seguimiento continuo de la redacción del Plan a todos los actores implicados.
- FASE DE REDACCIÓN: Elaboración de la Propuesta Preliminar

Esta fase se inicia en este Documento de PEC tras la contestación del Órgano Ambiental y finaliza después del periodo de exposición pública del documento ya completo del PEC y el consecuente plazo para estudiar las Alegaciones. A partir de las estrategias de la fase anterior, se concretará finalmente la Versión Preliminar del Plan.

Los objetivos específicos del Plan de Participación en dicha fase son:

1. Divulgar la Propuesta Preliminar del PEC tras la recogida de información elaborada en la Primera Fase en el Proceso de Participación Social realizado de forma que facilite su comprensión.
 2. Facilitar el trámite de Alegaciones a las personas afectadas y a los vecinos, en general.
 3. Generar espacios donde seguir articulando una gestión efectiva del proceso de revitalización y rehabilitación del Barrio previsto en el PEC, para facilitar un seguimiento continuo de la ejecución del Plan a todos los actores implicados.
- FASE DE APROBACIÓN: Informe de Patrimonio, Aprobación municipal y aprobación definitiva autonómica.

Una vez estudiadas las Alegaciones recibidas en el periodo establecido y habiendo justificado la incorporación o no de las propuestas, se finalizará la influencia del Plan de Participación aquí propuesto, ya que los trámites posteriores dependen solamente de la Administración. Los documentos se remitirán a los Departamentos de la Administración afectados que deberán emitir su Informe final. Tras incorporar sus aportaciones, si las hubiese, pasaría su última fase que

es la aprobación primero municipal y luego autonómica de la versión definitiva del PEC.

Además de lo que el Plan de Participación pueda aportar a la redacción del PEC, hay dos factores que desde el punto de vista técnico se consideran fundamentales:

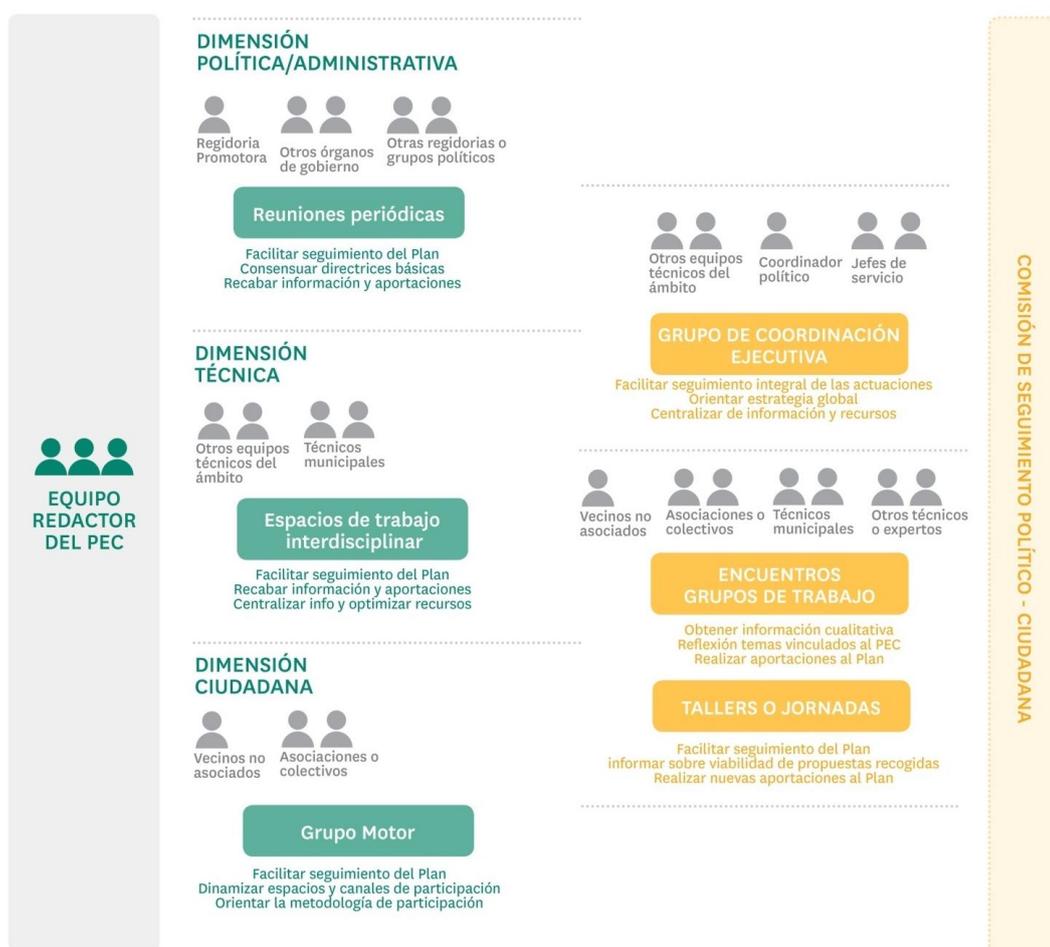
- 1º Seguir consolidando una red entre los diferentes actores involucrados en la futura gestión de la revitalización (técnicos y vecinos), con el fin de que el Plan sea útil para abordar la situación del Barrio desde una perspectiva integral y transversal.
- 2º Promover una gestión de proximidad del PEC, a través de la cual los actores sociales puedan tener una atención personalizada ("Caso por Casa") que permita abordar su situación particular en relación a la vivienda, conjugando sus recursos con aquellos disponibles desde la Administración, con el objetivo de que el proceso de Regeneración del Barrio no sea una herramienta más que alimente la construcción de la desigualdad social y la pobreza urbana.

Estos aspectos se desarrollarán en profundidad en fases posteriores con la elaboración de una propuesta de Gestión que se incluye en la Memoria Justificativa.

5.1.4.3.- ACTORES SOCIALES.

Se ha considerado fundamental que durante el proceso de redacción del PEC se haya contado con la implicación tanto del tejido social del Cabanyal-Canyamelar, el cual destaca por su densidad y su grado de organización, como con los técnicos y políticos vinculados a la Administración. Es necesario no solo que el Plan se construya en torno a las necesidades reales de la población e intente ser un impulso para el desarrollo local del ámbito, sino que logre ser asumido como propio por parte de todos los actores del que dependerá su desarrollo.

En resumen, se considera oportuno potenciar y generar espacios de coordinación y trabajo conjunto con el tejido social del Barrio, con los técnicos involucrados en el mismo y con el estamento político, para comenzar a tejer redes que sean útiles tanto para la redacción del Plan como para su futura implementación. Para ello, se propone generar o impulsar diferentes espacios de trabajo estructurados sobre la base de tres niveles: el nivel político, el nivel técnico y el nivel Ciudadano. Cabe matizar que, a día de hoy, algunos ya están activos, al menos parcialmente, puesto que la necesidad de coordinación en las inversiones que se están ejecutando ya en el Barrio, ha anticipado los mismos.



– NIVEL POLÍTICO

Como impulsora del Plan, se ha considerado necesario facilitar un seguimiento continuo de la redacción del Plan con la *Regidoria de Desenvolupament Urbà i Vivenda* a través de los encuentros periódicos con su regidor, con el objetivo de fijar las estrategias del Plan. Además de mantener informadas a otras Administraciones implicadas -de las cuales se adjunta un listado como ANEXO III-, ha sido oportuno contrastar con el resto de Grupos Políticos a través de las instituciones creadas para ello para garantizar que las directrices en las que se fundamenta el plan sea, en la medida de lo posible, compartidos por la mayoría, con el fin de dar seguridad al tejido social tan castigado durante las últimas décadas.

– REUNIONES DEL EQUIPO REDACTOR CON ACTORES POLÍTICOS O VINCULADOS A LAS ADMINISTRACIONES AFECTADAS:

Objetivo:

- Facilitar el seguimiento del Plan con la regidoria promotora y el Equipo de Gobierno.
- Consensuar unas directrices básicas compartidas por el máximo de Grupos Políticos.
- Recabar aportaciones y reflexionar conjuntamente sobre el desarrollo del Plan y su futura gestión.

Quiénes han participado:

- Equipo Redactor del PEC.
- Regidor promotor de la redacción del PEC.
- Otros regidores.
- Otros grupos políticos fuera de Gobierno.

- Otros representantes de Órganos de Gobierno implicados como las Consellerias.

Cómo han participado: en función de las cuestiones a abordar, se concretarán reuniones del Equipo Técnico con el resto de actores nombrados.

Carácter: Información, debate y reflexión, acuerdo.

Frecuencia: Al menos una vez por fase con el regidor promotor y una vez durante la fase de Avance con el resto.

– NIVEL TÉCNICO:

Se ha considerado necesario mantener algunos encuentros con los técnicos municipales cuyos servicios tiene relación alguna con la redacción del Plan Especial o su futura implementación. En el apartado de Anexos, se adjunta un listado de servicios con los que se consideró oportuno estar en contacto, por ejemplo, las de la EDUSI, o simplemente para facilitar el seguimiento del mismo (ANEXO IV).

– ESPACIOS DE TRABAJO INTERDISCIPLINAR.

Finalidad:

- Informar del seguimiento del Plan.
- Recoger información y aportaciones de los diferentes servicios técnicos.
- Permitir la centralización de información y la optimización de los recursos existentes.

Quiénes han participado:

- Equipo Redactor del PEC.
- Técnicos de los distintos departamentos (se adjunta en el Anexo IV).

Cómo han participado: en función de las cuestiones a abordar, se concretaron reuniones o mesas de trabajo entre el Equipo Técnico y los servicios implicados.

Carácter: Información, debate y reflexión, acuerdo.

Frecuencia: Bimensual.

– NIVEL POLÍTICO+TÉCNICO.

Se propuso impulsar, junto con otros equipos que trabajan en el Barrio, un espacio de coordinación técnica con representación política, para trazar una estrategia global y coordinada que agilice la implementación de las intervenciones aprobadas en coherencia con las directrices del planeamiento, con el fin de mejorar las condiciones de vida de su población.

– GRUPO DE COORDINACIÓN EJECUTIVA

Finalidad para el PEC:

- Facilitar un seguimiento del proceso de revitalización del Barrio desde una perspectiva integral.
- Validar las opciones metodológicas y orientar las decisiones adoptadas en pro de una estrategia global para el ámbito, coherente con los objetivos del planeamiento.
- Permitir la centralización de información y recursos.

Quiénes han participado:

- Representación de los equipos técnicos presentes en el territorio (al menos EDUSI, Plan Cabanyal-Canyamelar y PEC).
- Coordinador político de las actuaciones en el Barrio.
- Responsables del Servicio de Vivienda, de Servicios Sociales y del Servicio de Urbanismo.

Cómo han participado: se convocaron reuniones de trabajo en función de las cuestiones a abordar propuestas por los Equipos Técnicos.

Carácter: Información, debate y reflexión, acuerdo.

Frecuencia: Bimensual.

– NIVEL CIUDADANO:

Por lo que respecta al trabajo con la Ciudadanía, se propuso aprovechar la estructura Ciudadana de participación propuesta por la EDUSI -que se ha empezado a implementar en 2017, por lo que se impulsa de forma coordinada con el respectivo Equipo Técnico-. El objetivo fue afianzar los espacios que a continuación se describen para articular desde ellas las diversas demandas y recursos del Barrio y no generar espacios intermitentes que se activaran o desactivaran a demanda de la Administración, sino una estructura que pueda ser sostenible en el tiempo.

Dicha estructura ha tenido en cuenta a las asociaciones y colectivos existentes⁶ pero fomentó también la implicación de la Ciudadanía no asociada ya que se consideró oportuno y necesario recoger las diferentes sensibilidades y voces existentes en el ámbito. Para ello, a parte de los espacios descritos a continuación, tanto en este nivel como en el nivel técnico Ciudadano, se llevaron a cabo una serie de acciones destinadas a facilitar la comunicación entre Ciudadanía y Equipo Técnico como la apertura de canales digitales, el establecimiento de un gabinete de atención y diversas entrevistas individuales o colectivas.

– GRUPO MOTOR

En el marco general de la estructura de participación impulsada, el Grupo Motor es un grupo de personas que han trabajado de forma continuada, implicadas y que se responsabilizaron de parte del proceso de participación. Este conjunto de personas han sido a la vez fuente de información y núcleo del proceso. El Grupo Motor, junto con los Equipos Técnicos, han hecho su labor transversal de animar

⁶ En el apartado de anexos, se adjunta un listado de las asociaciones y colectivos en el ámbito territorial (ANEXO IV)

a todos a superar bloqueos o problemas de coordinación. Es el punto de encuentro de los grupos de trabajo.

Finalidad para el PEC:

- Facilitar el seguimiento del proceso de redacción del PEC.
- Dinamizar los espacios y canales de participación.
- Orientar las opciones metodológicas y las decisiones adoptadas en cuanto a la estructura de participación.
- Recoger información cualitativa.

Quiénes han participado:

- Vecinos que quieran implicarse de forma continuada (asociados y no asociados).
- Equipo Técnico del PEC.
- Otros Equipos Técnicos que intervengan en el ámbito.

Cómo han participado: formando parte de reuniones asamblearias.

Carácter: Información, dinamización y formación.

Frecuencia: Bimensual.

– NIVEL TÉCNICO+CIUDADANO:

GRUPOS DE TRABAJO

En el marco general de la estructura de participación impulsada, los grupos de trabajo Surgen de necesidades o intereses concretos. Pueden ser grupos que ya están trabajando en el Barrio, grupos en torno a operaciones o intervenciones que se van a desarrollar, mesas sectoriales (educación, cultura, urbanismo, vivienda...) o según temas concretos (convivencia, gentrificación...). En el caso del PEC, se propondrán espacios de formación y reflexión en torno a los grupos

existentes sobre temas que, durante el desarrollo del Plan en la fase previa, se han identificado que inquietan a la Ciudadanía y que tienen relación con el PEC.

Finalidad para el PEC:

- Obtener información cualitativa del ámbito territorial.
- Reflexionar colectivamente sobre temas vinculados con el PEC.
- Elaborar propuestas que puedan complementar el trabajo técnico tanto por lo que respecta a su contenido estricto como a su gestión.

Quiénes participan:

- Vecinos interesados.
- Equipo Técnico del PEC.
- Otros técnicos interesados o expertos en el tema.

Cómo han participado: asistiendo a las jornadas propuestas e involucrándose en su preparación si se desea.

Carácter: Formación, debate, reflexión común e información.

Frecuencia: Los grupos inicialmente planteados, a partir del Grupo Motor, son autogestionados con soporte técnico por lo que cada uno marca sus tiempos. Sin embargo, para el caso del PEC y utilizando los grupos existentes hasta el momento, se han propuesto sobre la base de las inquietudes mostradas por los integrantes del Grupo Motor, en sesiones vinculadas al Plan que estructuran espacios de formación, devolución y trabajo colectivo:



Además, se trabajó conjuntamente con los vecinos que forman parte del GRUPO DE COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN para identificar carencias o dificultades en torno al intercambio de información y a la facilidad de comprensión de la misma y se buscaron soluciones creativas.

– TALLERES O JORNADAS ABIERTAS

Son espacios abiertos donde informar, debatir e intentar llegar a conclusiones comunes. En el caso del PEC, han sido espacios en los que se aportaron visiones y aportaciones sobre los consecutivos avances del Plan, fruto de la reflexión colectiva.

Finalidad para el PEC:

- Informar y permitir un seguimiento del proceso de redacción del PEC
- Construir aportaciones que puedan complementar la propuesta técnica tanto por lo que respecta a su contenido estricto como a su gestión.
- Devolver información sobre la valoración técnica de las propuestas realizadas previamente.

Quiénes han participado:

- Vecinos interesados.
- Técnicos interesados.
- Equipo técnico del PEC.

Cómo han participado: asistiendo a los Talleres y Jornadas abiertas y realizando aportaciones al Plan, cuya viabilidad fue estudiada por el Equipo Técnico.

Carácter: Información, formación, debate y reflexión común.

Frecuencia: Se realizaron tres Jornadas entre la fase de Avance y Redacción de la propuesta, además de la jornada de presentación de inicio de redacción y de la Versión Preliminar del Plan.



– NIVEL POLÍTICO+ CIUDADANO:

Por último, se consideró interesante aprovechar el espacio de interlocución entre Ciudadanía y políticos generado por los requerimientos de implementación de la EDUSI para poder realizar un seguimiento continuado de la redacción del Plan en el marco de la estrategia global de revitalización del Barrio.

COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

Esta comisión se mantiene informada de la marcha y desarrollo las diferentes acciones y planes existentes en el Barrio. Es una pieza esencial ejerciendo de supervisora de la negociación en ciertos momentos clave, la cual velará por garantizar la transparencia y la rendición de cuentas.

Finalidad para el PEC:

- Facilitar la interlocución de la Ciudadanía con la regidoria promotora.
- Garantizar la transparencia y la supervisión del proceso de redacción y aprobación.

Quiénes han participado:

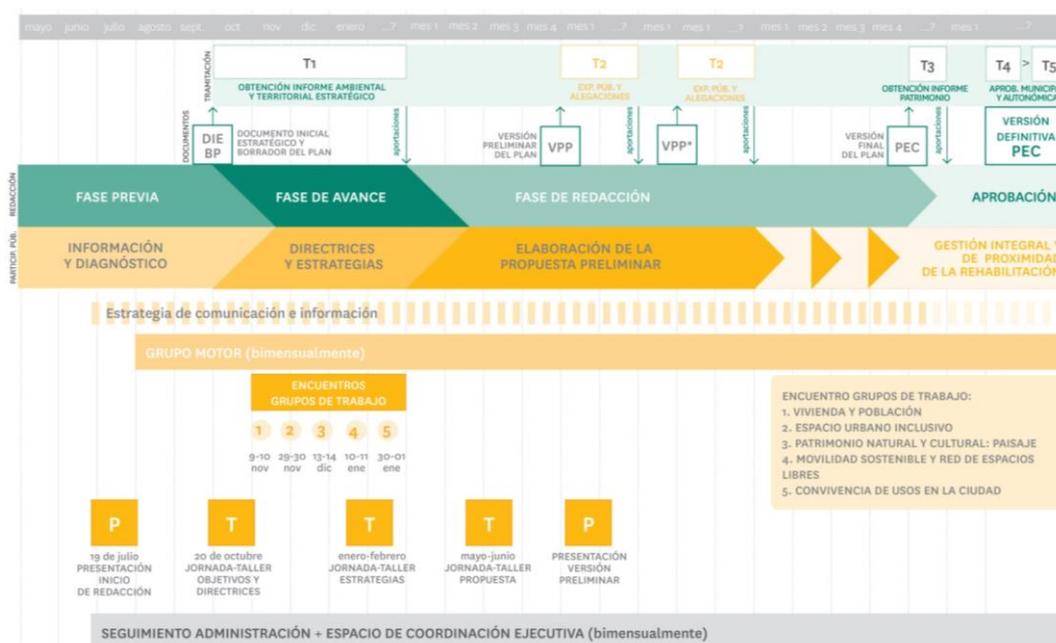
- Representación de asociaciones y colectivos del Barrio.
- Representación del Grupo Motor.
- Representación de la administración (políticos y técnicos).
- Otros Equipos Técnicos.

Cómo participan: asistiendo a la reunión asamblearia convocada por el Gabinete de alcaldía.

Carácter: Información, formación, debate y reflexión común.

5.1.4.4.- CRONOGRAMA DEL PROCESO.

Para integrar dicho Proceso de articulación con los actores sociales durante las diferentes fases de redacción del Plan Especial, con el fin de que pueda nutrirse de la información y el conocimiento producido, así como articular el mismo dentro del instrumento legislativo, se propuso el siguiente Cronograma cuyo cumplimiento total preciso dependerá del correspondiente a cada Fase:



5.1.5 AVANCE DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN DURANTE LA FASE PREVIA.

5.1.5.1 ACTIVIDADES O ESPACIOS GENERADOS.

Durante ese periodo de trabajo se llevaron a cabo una serie de tareas internas con el fin de definir el marco que en este documento se establece (identificación de actores sociales involucrados, análisis de antecedentes, ...). Asimismo, se realizaron algunas

acciones con los diferentes actores sociales del ámbito y con las Administraciones afectadas:

- Reuniones con actores sociales (vecinales, institucionales y servicios técnicos)⁷.
- Jornada abierta de "Presentación de Inicio de Redacción del PEC" ⁸.
- Creación y actualización de diversos canales de información y comunicación como el correo electrónico (pec.plaespecial@gmail.com), la página web (<https://pecplaespecial.wordpress.com/>) y la página de Facebook (Pla Especial del Cabanyal-Canyamelar).
- Apertura del gabinete de atención al público en la oficina de Plan Cabanyal-Canyamelar.
- Activación de algunos espacios de la estructura de participación (Grupo Motor, Grupo de Coordinación Ejecutiva...).

5.1.5.2 ALGUNAS CONCLUSIONES: AVANCE DE NECESIDADES Y OPORTUNIDADES DETECTADAS.

La activación de algunos espacios de la estructura de participación, así como las reuniones acontecidas y la observación participante del ámbito de intervención han permitido identificar algunas necesidades y oportunidades evidenciadas en relación al desarrollo del proceso de revitalización del Barrio. Muchas de las cuestiones ya emergieron durante el proceso de Va Cabanyal!, pero se consideró necesario volverlas a explicitar en este punto con el fin de poder anticipar posibles soluciones durante el desarrollo del proceso de redacción del Plan, sin tener que esperar a su aprobación.

⁷ Se adjunta en el apartado de anexos un listado de las reuniones realizadas y el carácter de las mismas (ANEXO VI)

⁸ Se adjunta en el apartado de anexos el cartel de la presentación e imágenes de la misma (ANEXO VII)

FALTA DE SOLUCIONES INTEGRALES Y EFECTIVAS ANTE LA SITUACIÓN DEL BARRIO: La necesidad de trabajar en pro de un Plan de Gestión Integral

Tal y como evidenció el diagnóstico realizado durante el proceso de redacción de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) del Cabanyal-Canyamelar-Cap de França, los escenarios de futuro deseados para el Barrio pasan por articular una serie de dimensiones urbanas (rehabilitación, empleo, desarrollo sociocomunitario...), con el fin de hacer frente a la situación actual del Barrio e impulsar su revitalización. El PEC -al menos como habitualmente son concebidos los planes urbanísticos- es, por tanto, un marco necesario, pero no suficiente para abordar la intervención de la realidad urbana de una forma operativa y eficaz, que garantice el impulso de un modelo de Ciudad basada en los principios de sostenibilidad y justicia social. Es por ello que, será necesario articular una serie de instrumentos de planificación, gestión e intervención si lo que se quiere es impulsar el desarrollo del Plan en el marco de estas premisas.

CONSECUENCIA DE LA DISPOSICIÓN DE UNA OFICINA DE GESTIÓN.

En las entrevistas realizadas, tanto a técnicos como a habitantes -o potenciales habitantes- del Barrio, la Rehabilitación de la vivienda siempre se identifica como un trámite complicado, un proceso de difícil acceso con múltiples barreras y dificultades que salvar, no solo económicas sino también burocráticas. Por otro lado, las fórmulas de acceso a la vivienda son muy limitadas, por lo que, a pesar de tener el mayor parque de vivienda público en el Barrio, esto no impulsa con mayor celeridad el proceso de revitalización del mismo. Teniendo en cuenta además, el entorno patrimonial en el que nos encontramos y asumiendo la premisa de que lo que destruye los tejidos históricos no es la falta de respeto a las formas sino la dificultad para adecuarlas a los tiempos actuales (o formulado al revés, lo que salva el patrimonio no son las normativas de carácter restrictivo sino los impulsos a las buenas prácticas) resultaría necesario disponer de una “oficina de proximidad” que garantice el

acompañamiento técnico de la Rehabilitación y Recuperación Urbana para vincular la intervención sobre el patrimonio a criterios de intervención estratégicos que permitan que el conjunto no pierda sus valores históricos y no se tenga que asumir un precio elevado para poder habitarlo en condiciones dignas.

Existiendo ya en el Barrio una Sociedad Pública gestora encargada de coordinar las actuaciones urbanísticas que tienen lugar en el mismo, sería oportuno impulsar una Oficina de Gestión coordinada e integrada en la estructura municipal actual que afianzara este planeamiento. Así pues, sería interesante estudiar la posibilidad de superar este marco competencial para abordar otras dimensiones que necesariamente cabe involucrar en este proceso de revitalización del Cabanyal-Canyamelar (formación, desarrollo comunitario e inserción sociolaboral). Se podría así, promover un método procedimental que acelere el proceso de Regeneración del Barrio, protegiendo aquello que lo hace valioso, entre otras cosas, su diversidad en formas y personas. Otra oportunidad para ello sería vincular la operación 7.2 de la EDUSI: "Programa de acompañamiento en el acceso a la vivienda".

5.2.- Resultado del Plan de Participación Pública.

Se expone a continuación el **resultado sintético y resumido** del proceso de Participación Pública llevada a cabo.

1.- COMPATIBILIZAR PATRIMONIO E INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA PARA COMPLETAR LA TRAMA EN RETÍCULA.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD.-

- Mejorar la relación del Barrio con el resto de la Ciudad, cuidando no perder los rasgos Identitarios del mismo.
- Para resolver cuestiones de movilidad de forma adecuada, es necesario establecer una jerarquía de uso en cuanto a las Travesías.

APARCAMIENTO.-

- El uso del vehículo es una realidad actual y necesaria, no se puede obviar. Será interesante realizar un estudio de población/vehículos para planificar los aparcamientos necesarios si se tiende a eliminar el aparcamiento en superficie.
- El parking provisional previsto en C/ Astilleros aísla todavía más la zona cercana al paseo marítimo del resto del Barrio, es un riesgo el que se pueda quedar con carácter definitivo.

TRAVESÍAS.-

- Es una amenaza el hecho de que puedan desaparecer algunas propiedades o equipamientos al prolongar las Travesías (Campo de Fútbol, Parque ...)
- Es positivo que las Travesías se peatonalicen, pero no para que se privatizen después con ocupación Terciaria.
- Es necesario que las Travesías sean accesibles para los servicios de emergencia. Tras las nuevas Urbanizaciones y la peatonalización de algunas Travesías, muchos coches aparcen allí y no se puede acceder a las viviendas.

2. UTILIZAR LOS PATRONES DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO PARCELADO RESIDENCIAL EN AL BARRIO.

APARCAMIENTO.-

- Recuperar la calle no debe significar la privatización de los espacios de aparcamiento. Si se proponen Edificios de Aparcamientos, hay que contemplar su gestión.

RELACIÓN INTENSA CON LA CALLE.-

- Recuperar la calle puede suponer promover el uso intensivo de la misma, lo que puede suponer conflictos asociados a la convivencia y el descanso.

- PARCELACIÓN.-
- En algunos casos concretos, la parcelación original puede ser un obstáculo de cara a la rehabilitación y/o recuperación patrimonial.
- Si se promueve la agrupación parcelaria original, al menos en los casos del cuarto de Barraca, el precio de la vivienda aumentará y solo podrán acceder a ella los interesados con más capital.

3. RECONOCER LA DIVERSIDAD COMO VALOR ÚTIL EN EL PLANEAMIENTO.

REGIMEN DE ALTURAS.-

- Interesa evitar los Fuera de Ordenación pero, en el caso de las fincas más altas, algunos vecinos creen que la edificación sustitutoria se debería adaptar al régimen de alturas propuesto en las Normas Transitorias, aunque esto supondría una disminución del valor económico de la misma para los propietarios.

FUERA DE ORDENACIÓN.-

- Algunos vecinos creen que el Plan es una oportunidad para incluir definitivamente en el planeamiento al Bloque Portuarios.
- Por el contrario otros creen que derribarlo y edificar otros edificios eliminaría los “problemas” asociados al mismo.
- Mantener los edificios existentes refuerza que nadie deba ser expulsado del barrio.

4. DEFINIR Y EMPLEAR HERRAMIENTAS DE GESTIÓN ADECUADAS PARA LA REVITALIZACIÓN.

AUMENTO DE LA POBLACIÓN.-

- Habrá que priorizar el mantenimiento de los habitantes que viven aquí antes de recuperar 4.000 habitantes.

GESTIÓN PARQUE PÚBLICO DE VIVIENDAS.-

- El Parque Público de Viviendas propuesta puede quedar muy indefinido en el futuro si no se establece un Plan de Financiación que acompaña el Plan, así como medidas concretas de protección.
- La creación de nuevas viviendas no parece que impulse la revitalización y recuperación del ya existente. Se debería priorizar esto último.

APARCAMIENTOS.-

- El tema de generar Aparcamientos en altura para suplir las plazas que se vayan eliminando del espacio público, puede ser un riesgo si no se gestiona de una manera adecuada. Prioridad para las vecinos y plazas asequibles económicamente.

CUMPLIMIENTO EN EL FUTURO DEL PEC.-

- Es necesario reforzar la vigilancia para garantizar que se cumplen la normativa urbanística. No se debería permitir demoler edificios protegidos.

OFICINA DE GESTION.-

- Es necesaria una Oficina de Gestión Integral que facilite el proceso de revitalización desde la proximidad.

PLAN CABANYAL-CANYAMELAR.-

- Dotar de presupuesto al Plan sería una oportunidad para gestionar la revitalización del Barrio desde la proximidad.

ZONA AFECTADA POR LA PROLONGACIÓN.-

- Es necesario promover actuaciones inmediatas en la zona afectada por la Prolongación.

PARQUE PÚBLICO DE VIVIENDA.-

- El Parque Público de Viviendas debería garantizar que nadie sea expulsado del Barrio contra su voluntad.
- El Parque Público de Vivienda deba alojar a gente diversa.
- Se podría promover alquiler con opción de compra.

5. INCORPORAR CRITERIOS QUE POTENCIEN EN PAPEL DEL PASEO MARÍTIMO DENTRO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE.

- Algunos vecinos creen que el Paseo ya está muy saturado de zona Terciaria vinculada al ocio y no se debería promover más. Otros proponen potenciar este uso.
- Será interesante valorar la posibilidad de conectar el Barrio con Nazaret a través de la línea del Tranvía.

6. COMPATIBILIZAR PATRIMONIO E INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA PARA COMPLETAR LA TRAMA EN RETÍCULA.

ANTIGUO TRAZADO DEL TRENET.-

- Modificar el itinerario actual del Tranvía para evitar su paso por Eugenia Viñes y aprovechar el antiguo trazado del Trenet.
- Aprovechar la huella del trazado del Trenet para generar un espacio de Zona Verde.

EJE SERRERÍA.-

- Si se mejora el eje de Serrería, habría que trabajar los cruces entre dicho eje y las Travesías.

- Si se mejora el eje de Serrería, sería interesante pacificar el intenso tráfico actual.

EJE FUNDACIONAL.-

- Las calles San Pedro y los Ángeles tienen mucho espacio para generar un Bulevar Verde.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD.-

- Aprovechar para potenciar la conexión peatonal y ciclista con l'Horta Nord.
- Combinar la estrategia de reducción del tráfico rodado con conexión con el Transporte Público y más zonas de Aparcamiento.
- Actualmente faltan zonas de carga y descarga. Proponer áreas adecuadas.

TRAVESÍAS.-

- Aprovechar la propuesta de las Travesías para humanizar el Barrio y aumentar la presencia de especies arbóreas.

ESPACIO PÚBLICO.-

- Mejorar la Plaza del Mercado.
- Generar zonas de esparcimiento canino.
- Garantizar que se incorporen los criterios de accesibilidad.

ESPACIOS VERDES.-

- Que existan Huertos Urbanos en el Barrio es una oportunidad para concienciar y actuar.
- Se podrían proponer sistemas urbanos de drenaje sostenibles.
- Los Parkings en altura pueden ser una oportunidad para promover jardines verticales.

7. UTILIZAR LOS PATRONES DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO PARCELADO RESIDENCIAS EN EL BARRIO.

NORMATIVA.-

- Oportunidad de flexibilizar la normativa de tal forma que se impulse la rehabilitación y revitalización del Barrio.
- Proponer uso de materiales, colores y diseño de las nuevas construcciones respetando el diseño tradicional y armónico.

RELACIÓN CON LA CALLE.-

- Tratar de recuperar Plantas Bajas habitables.
- Recuperar la relación intensa de la edificación con la calle en las nuevas edificaciones.
- Las nuevas viviendas son una oportunidad para construir garajes.

ALINEACIONES.-

- Respetar la desalineación de las calles favorece que haya menos espacio para el vehículo privado en la calle y favorece la limitación del tráfico a 30 km/h.
- La desalineación genera puntos de interés y referencias.
- Utilizar las irregularidades que producen las desalineaciones para generar pequeños espacios verdes cuando sea posible.

COMERCIO.-

- Favorecer el establecimiento de pequeños comercios.

6. CONCLUSIONES GENERALES A LA MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.

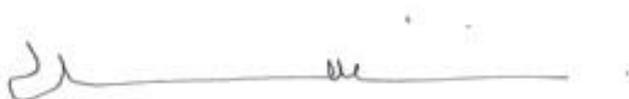
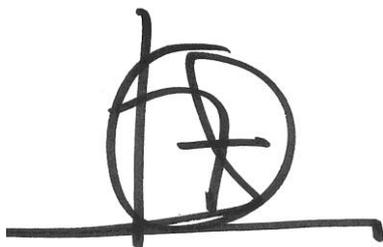
Como conclusión general, esta Memoria Informativa, junto a la Memoria Justificativa, Normas Urbanísticas, Planos de Información y Ordenación, Catálogo, Memoria de Viabilidad e Informe de Sostenibilidad Económica y resto de estudios sectoriales, configuran el documento del PEC que se somete a la consideración del Ayuntamiento para proceder a su tramitación administrativa.

Valencia, enero de 2019.

Por el Equipo Redactor.

Gerardo Roger Fernández Fernández.

Luis Casado Martín.



7. ANEXOS.

Anexo I: Análisis DAFO Elaborado Durante Va Cabanyal!.

03

DEBILIDADES



► Convivencia, igualdad de oportunidades e inclusión social

- D01.** Intenso proceso de 'mobbing' inmobiliario desde 1998.
- D02.** Desplazamiento de la población autóctona.
- D03.** Pérdida de la identidad del barrio, Estigmatización del barrio y deterioro de la autoestima de sus habitantes.
- D04.** Alto porcentaje de infraviviendas. Algunos propietarios y propietarias alquilan casas sin condiciones a población sin recursos.
- D05.** Ocupación ilegal de vivienda, con 'enganches' irregulares de luz y agua.
- D06.** Desarraigo de las nuevas vecinas y vecinos, falta de integración de la población inmigrante (en especial en la etapa de la niñez y juventud), escasa comunicación entre las minorías más vulnerables y pocas ayudas a la integración.
- D07.** Deterioro de la convivencia. Comportamientos sociales vividos de manera conflictiva, con falta de empatía y ausencia de un reconocimiento mutuo: ruidos, horarios, higiene, uso del espacio público, etc.
- D08.** Fragmentación vecinal y social.
- D09.** Suciedad en el espacio público. Falta de respeto y de concienciación sobre limpieza e higiene en el entorno urbano.
- D10.** Falta de espacios públicos destinados al ocio saludable.
- D11.** Inseguridad ciudadana. Se manifiesta en venta de droga y escándalos callejeros y percepción de una limitada actuación policial.
- D12.** Elevada tasa de paro en especial de larga duración, juvenil femenino y de colectivos vulnerables, y alta proporción de empleos temporales y precarios.
- D13.** Exclusión social. Alto porcentaje de población sin recursos económicos ni culturales.
- D14.** Segregación escolar y absentismo (falta de legislación y recursos que incidan en la obligatoriedad de la escolarización).
- D15.** Bajo nivel de instrucción, en términos globales.
- D16.** Alta proporción de personas dependientes.
- D17.** Envejecimiento de la población. Problemas de desatención, miedo y falta de recursos, especialmente de soledad en mujeres mayores.
- D18.** Falta de recursos de prevención comunitaria para mayores, menores y mujeres.
- D19.** Falta de coordinación entre centros educativos, de servicios sociales y de salud.
- D20.** Falta de difusión y conocimiento del servicio de teleasistencia para mayores.
- D21.** Plazas insuficientes en el Centro Municipal de Actividades para Personas Mayores.
- D22.** Falta un Centro de Día para Personas Mayores en el barrio.
- D23.** Falta de instalaciones y recursos humanos en el Centro Municipal de Servicios Sociales Malvarrosa para tender a la población del barrio.



03

D

► **Economía**

- D24. Actividad económica inferior a los estándares de la ciudad y de la comunidad autónoma.
- D25. Dificultades del comercio tradicional y el pequeño comercio. Barrio poco poblado y envejecido, con escasa clientela.
- D26. Desequilibrio en el asentamiento terciario. Excesiva concentración espacial de comercio en el Canyamelar y el entorno del Mercado, así como en la Avda. Mediterráneo o la calle de la Reina.
- D27. Falta de visión estratégica de negocio.
- D28. Alta concentración de determinados sectores comerciales que generan una excesiva competencia.
- D29. Escasa proyección exterior del comercio del barrio.
- D30. Desaparición de la actividad industrial.
- D31. Alta proporción de locales vacíos, muchos de ellos sin servicios (agua, luz).

► **Espacio público, equipamientos y vivienda**

- D32. Deterioro de las construcciones y el espacio público.
- D33. Alto número de solares y casas vacías.
- D34. Tipología y tamaño de vivienda inadecuado para las actuales formas de vida. Insalubridad de las viviendas. Habitaciones interiores sin iluminación ni ventilación natural.
- D35. Merma en las condiciones de auto-regulación climática de las viviendas, debido a la construcción de los patios interiores.
- D36. Excesiva presencia de automóviles en el espacio público.
- D37. Falta de aparcamiento. Dificultad para establecer una solución de consenso.
- D38. Zonas con alta contaminación lumínica: paseo marítimo y campo de fútbol de Dr. Lluch.
- D39. Falta de conexión del barrio con el mar. La franja de equipamientos de la calle Dr. Lluch actúa como barrera.
- D40. Falta de conexión del barrio con el resto de la ciudad. Barreras de infraestructuras perimetrales (Avda. de los Naranjos y Serrería) dificultan la relación con los barrios adyacentes.
- D41. Transporte público insuficiente. Falta de conexión con el resto de la ciudad (especialmente con el centro y en horario nocturno).
- D42. Ausencia de transporte público N-S que articule todos los poblados marítimos.
- D43. Supresión del servicio de RENFE de conexión con la Zona Norte.
- D44. Carril bici del Paseo Marítimo discontinuo, tortuoso y lleno de arena.
- D45. Ausencia de infraestructura adecuada para tráfico blando (peatonal y ciclista).
- D46. Barrio poco accesible con numerosas barreras arquitectónicas (aceras estrechas, bordillos impracticables, falta de badenes accesibles, objetos que interrumpen recorridos peatonales).
- D47. Ratio por habitante de equipamientos públicos inferior al resto de la ciudad (educativos, sanitarios y de atención ciudadana).

03

D

► **Eficiencia energética y medio ambiente**

- D48. Carencia de aislamiento térmico en viviendas (especialmente en fachada y cubierta).
- D49. Parque de viviendas obsoleto. El 90% de los edificios han sido construidos antes de 1979 y ni siquiera cumplen las antiguas exigencias de la NBE-CT-79.
- D50. Valor patrimonial de las fachadas cerámicas características del Cabanyal. Conlleva una dificultad añadida para adaptarlas a las actuales exigencias energéticas.
- D51. Falta de zonas verdes (en especial, áreas de juego infantiles y espacios para mascotas).
- D52. Mala gestión de los residuos urbanos. Falta de información, formación y conocimiento en la materia, así como escasa cantidad e incorrecta ubicación de los contenedores.
- D53. Alto nivel freático. Provoca patologías de humedad en las viviendas y problemas técnicos en las cimentaciones.
- D54. Alcantarillado infra-dimensionado y fallo de mantenimiento.
- D55. Incorrecta evacuación de aguas en el espacio público. Genera problemas de inundaciones ante lluvias intensas.

► **Gobernanza y participación**

- D56. Falta de educación democrática y cívica. Insuficiente formación ciudadana en participación (competencias, técnicas, trabajo cooperativo, metodología).
- D57. Falta de información objetiva sobre los temas de interés general. Conlleva a la formulación de hipótesis incorrectas.
- D58. Falta de representatividad de los colectivos.
- D59. Exclusión de determinados colectivos de las dinámicas participativas. Debido al uso de formatos, emplazamientos, horarios, etc. inadecuados.
- D60. Predominio del individualismo frente a la colectividad (persecución de objetivos distintos y/o personales).
- D61. Inercia y/o pasividad de la población.
- D62. Falta de implicación de antiguas vecinas y vecinos que deseen regresar al barrio.
- D63. Impaciencia ante la obtención de resultados.
- D64. Escepticismo ante el proceso participativo Va Cabanyal y sus resultados.
- D65. Institucionalización de la participación. No existe una participación efectiva.
- D66. Ausencia de estructuras de gobernanza adecuadas para la gestión de la estrategia.
- D67. Falta de un espacio físico de encuentro.



03

AMENAZAS



► Convivencia, igualdad de oportunidades e inclusión social

- A01. Posible gentrificación o guetificación asociada a la rehabilitación del barrio. Desaparición de la diversidad poblacional.
- A02. Excesivo predominio del turismo (alto porcentaje de población flotante, desarraigo, tráfico intenso, apropiación del uso de la playa, etc.).
- A03. Concentración de zonas de ocio (alta ocupación del espacio público, ruidos, residuos, etc.). Excesiva actividad nocturna, asociada a la concentración de ocio y turistas.
- A04. Introducción de usos ajenos a la escala y la morfología del barrio.
- A05. Influencia de movimientos especulativos en la transformación del barrio.
- A06. Enquistamiento de los conflictos de convivencia en las zonas más degradadas (aumento de la xenofobia y resolución violenta -o judicializada- de los conflictos).
- A07. Incremento de la marginalidad (consolidación de guetos e invisibilización de la pobreza).
- A08. Feminización de la pobreza.
- A09. Continuidad en el proceso de envejecimiento poblacional.
- A10. Cronificación del asistencialismo. La obtención continua de prestaciones que no exigen el uso de recursos de prevención comunitaria, puede generar un modo de vida dependiente que se transmita de generación en generación.

► Economía

- A11. Presencia de grandes grupos económicos y franquicias que puedan dañar al pequeño comercio.
- A12. Aparición de grandes superficies comerciales.
- A13. Dificultad en la obtención de licencias.
- A14. Gentrificación comercial y cultural del barrio.

► Espacio público, equipamientos y vivienda

- A15. Riesgo de derrumbamiento de edificaciones en mal estado.
- A16. Aplicación de políticas laxas que desprotejan el carácter del barrio.
- A17. Presión de los procesos de urbanización.
- A18. Desarrollo urbanístico al servicio del turismo (flujo de tráfico continuo y uso intensivo nocturno del espacio público).
- A19. Insuficiente inversión pública para las transformaciones necesarias más allá de la EDUSI
- A20. Falta de instrumentos de gestión de fondos públicos para atraer la inversión privada manteniendo el control sobre la calidad de las transformaciones.
- A21. Mala gestión del tráfico.

03



► **Eficiencia energética y medio ambiente**

- A22. Excesivo gasto energético y económico en infraestructuras públicas como el alumbrado.
- A23. Legislación confusa y contradictoria.
- A24. Falta de ayudas económicas.
- A25. Efectos del cambio climático sobre el barrio.
- A26. Crecimiento del puerto comercial (incremento de la superficie de arena de la playa, aumento de tráfico).
- A27. Alteración del microclima del barrio debido al calor acumulado en el resto de la ciudad.

► **Gobernanza y participación**

- A28. Posible cambio político. Puede suponer una regresión a la situación anterior al desaparecer la voluntad política por parte de la actual Administración en favor de la regeneración del barrio.
- A29. Desconfianza hacia las instituciones. Identificación de los futuros equipos gestores de la estrategia con los antiguos agentes agresores.
- A30. Presión mediática que responde a los intereses particulares de grupos editoriales.
- A31. Falta de gestión participativa. Participación no vinculante según la legislación actual. Dificulta la efectividad de los procesos participativos. Burocracia participativa (lentitud, complejidad, etc.). Legislación contraria a la participación ciudadana ("Ley mordaza", etc). Posible fracaso del proceso participativo, si no es asumido como propio por la sociedad.
- A32. Dificultad de empoderamiento de la población derivada del sistema político y económico actual.
- A33. Incumplimiento de la ley por parte de la Administración (Art.47 de la Constitución Española: "Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada...").



03

FORTALEZAS



► Convivencia, igualdad de oportunidades e inclusión social

- F01.** El uso intensivo del espacio público como elemento de calidad de vida del barrio e intercambio intergeneracional.
- F02.** Tejido social y asociativo del barrio complejo, heterogéneo, fuerte y participativo, con conciencia colectiva y motivación por el cambio real. Buena comunicación vecinal.
- F03.** Sentido de pertenencia, orgullo e identidad de barrio por parte de la ciudadanía (valoración patrimonial, uso del valenciano, etc.).
- F04.** Experiencia de los agentes sociales en el tratamiento de los problemas sociales del barrio.
- F05.** Diversidad y tradición cultural (bandas música, cultura popular, multiculturalidad, etc.). Presencia del deporte como factor de cohesión intercultural.
- F06.** La gente mayor como fuente de memoria histórica del barrio.
- F07.** Buena coordinación entre el Centro Municipal de Servicios Sociales Malvarrosa y la Policía Local en el servicio de atención de urgencias sociales 24h.

► Economía

- F08.** Ubicación privilegiada (cercanía con el mar, las universidades, la Marina Real, el mercado).
- F09.** Enclaves de valor. Emplazamiento cultural y arquitectónicamente único.
- F10.** Vitalidad del asociacionismo y cooperativismo vinculado al comercio.
- F11.** Alta presencia de comercio alimentario, generada a partir del Mercado Municipal.
- F12.** El Cabanyal como marca e icono. Potencial atracción para el resto de la ciudad.

► Espacio público, equipamientos y vivienda

- F13.** Alta calidad de la arquitectura existente en el barrio.
- F14.** Alto valor patrimonial y artístico.
- F15.** Planta baja con uso residencial. Buena relación de viviendas con el espacio público.
- F16.** Tipología edificatoria. El predominio de construcciones con un bajo nº de alturas permite una excelente ventilación natural.
- F17.** Valiosa trama urbana y escala humana del barrio.
- F18.** El Mercado del Cabanyal.
- F19.** Reversibilidad del proceso de degradación.
- F20.** Alto porcentaje de propiedades de titularidad pública. Posibilidad de frenar la especulación y permitir el desarrollo de múltiples soluciones que respondan a situaciones muy diversas.
- F21.** Espacios públicos disponibles que permiten la creación de nuevos espacios infantiles, plazas, recorridos urbanos, etc.

03

F

- F22. Edificios y solares vacíos, infrautilizados o abandonados como espacios de oportunidad para la introducción de nuevos equipamientos públicos (espacios de reunión para las vecinas y vecinos, servicios sociales, etc.).
- F23. Superficie libre entre la calle Dr. Lluch y el Paseo Marítimo. Puede albergar el crecimiento del barrio hacia el mar con vivienda y equipamientos.

► **Eficiencia energética y medio ambiente**

- F24. Trazado y configuración urbanística climáticamente eficaz.
- F25. Proximidad al mar. Supone un impacto climatológico positivo.
- F26. Ventilación natural en verano.
- F27. Gran altura libre entre plantas.
- F28. Mayor superficie de m2 de cubierta por habitante en comparación con el resto de la ciudad.
- F29. Densidad y tipología edificatoria. Una estructura de la propiedad en la que dominan los edificios de menos de tres viviendas por parcela, facilita la gestión de sistemas de auto-producción y consumo de energía renovable.
- F30. Zonas con tráfico moderado.
- F31. La conciencia ecológica que se ha desarrollado en el barrio.
- F32. La fertilidad del suelo.
- F33. Autogestión tradicional del agua: acequias, pozos, etc.

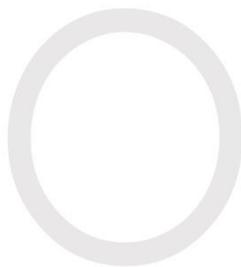
► **Gobernanza y participación**

- F34. Sociedad civil vital, diversa y organizada. Movimiento vecinal histórico y fuerte. Tejido asociativo importante. Capacidad de movilización y resistencia. Ilusión ciudadana.
- F35. Existencia de objetivos comunes.
- F36. Capacidad de negociación y ejecución de las asociaciones.
- F37. Comisión de Urgencia del Cabanyal (actualmente formada y trabajando).
- F38. Grupo Motor ciudadano de Va Cabanyal (actualmente formado y trabajando).
- F39. Voluntad política de regeneración urbana participativa en la sociedad y las administraciones.
- F40. Marco competencial homogéneo (Ayuntamiento), que facilita la gestión de las acciones.
- F41. El proceso de redacción colaborativa de la EDUSI ha supuesto un fortalecimiento de la articulación entre agentes sociales del barrio.



03

OPORTUNIDADES



► Convivencia, igualdad de oportunidades e inclusión social

- O01. Posibilidad de construir un modelo extensible a otros barrios. Identidad de barrio vivo y resistente, como elemento de difusión al resto de la ciudad.
- O02. Uso creativo del espacio público (arte urbano). Aprovechar el atractivo cultural, joven y creativo.
- O03. Multiculturalidad. Posibilidad de difusión y conocimiento. Oportunidad de confluencia entre diversas visiones y actitudes del barrio.
- O04. Oportunidad de financiación (UE).
- O05. Generación de un turismo específico cultural del Cabanyal, a nivel de ciudad y exterior.
- O06. La resolución de conflictos, la integración social y la mejora de la convivencia como instrumento para hacer barrio y mejorar el vecindario.
- O07. Comunidades de aprendizaje. Aprovechar la sabiduría del barrio.
- O08. Romper el círculo vicioso de cronificación del asistencialismo.

► Economía

- O09. La revitalización del barrio como oportunidad para recuperar el comercio de proximidad. Revalorización del comercio tradicional.
- O10. Nuevas oportunidades laborales en el barrio ligadas a su recuperación
- O11. Turismo sostenible y bien gestionado.
- O12. Inversiones públicas y privadas.
- O13. Creación de empleo. Aprovechar la oportunidad que presenta la rehabilitación/reestructuración del barrio.
- O14. Desarrollo del Puerto de Valencia. Posibilidad de atraer terciario avanzado al barrio.

► Espacio público, equipamientos y vivienda

- O15. Pacto político por la recuperación del barrio y compromiso del actual gobierno municipal. Pasar de la deconstrucción a la construcción.
- O16. Reconocimiento internacional del barrio.
- O17. Localización estratégica del Cabanyal en la ciudad (fachada marítima de Valencia).
- O18. Oportunidad de ensayar diferentes formas de acceso a la vivienda y a la propiedad.
- O19. Una gran cantidad de calles de uso local para introducir la convivencia entre distintos sistema de transporte, cuidando especialmente la accesibilidad de personas con movilidad reducida.
- O20. Creación de un museo de historia reciente del barrio en el proceso de rehabilitación.
- O21. Proximidad de las universidades. Oportunidad de colaboración.
- O22. Potenciar la capacidad de las travesías Este-Oeste para conectar el bulevar de Serrería y el barrio con el mar.
- O23. Posibilidad de conectar todos los poblados marítimos.

03



O24. Posibilidad de rediseñar el barrio atendiendo a la escala humana (especialmente el bulevar de Serrería).

O25. Reorganización del espacio público (principalmente el tema del aparcamiento).

► **Eficiencia energética y medio ambiente**

O26. Gestión local de residuos, en forma de cooperativas.

O27. Introducción de energías renovables en la rehabilitación de edificios.

O28. Superficie disponible para la creación de zonas verdes.

O29. Posibilidad de crear y aprovechar terrazas en las cubiertas.

O30. Condiciones ambientales favorables.

O31. Ayudas económicas de la Unión Europea: mejora de la eficiencia energética, gestión de recursos, mejora de la biodiversidad y lucha contra el cambio climático.

O32. Concienciación ciudadana que permita apostar por el transporte público y blando con el fin de reducir el tráfico rodado y la superficie asfaltada en la zona del paseo marítimo.

► **Gobernanza y participación**

O33. Corto plazo. Frente a las bajas expectativas de la población, los beneficios tangibles a corto plazo pueden generar mayor ilusión y participación.

O34. Posibilidad de replantear las juntas de distrito como herramienta de participación vecinal.

O35. Posibilidad de crear nuevas herramientas para una participación ciudadana coherente.

O36. El proceso Va Cabanyal! empleado en la redacción de la EDUSI contribuye, con los mecanismos que prevé para su implementación, a asentar las bases para una mayor participación ciudadana en el futuro.

O37. Formación de la ciudadanía en los instrumentos de participación y creación de agentes participativos ciudadanos mediante el proceso iniciado.



Anexo II: Síntesis de las Propuestas Trabajadas Durante Va Cabanyal!.

TERRITORIO

VEGETACIÓN

- Aumentar dotación de zonas verdes y de parques infantiles.
- Zonas de esparcimiento canino en todos los parques.
- El Parque Doctor Lluç es una barrera. Reurbanizarlo e iluminarlo para que sea más abierto y accesible a la población, otorgándole usos acordes con su situación. Dejarlo a cota cero.
- Mejorar la calidad ambiental de las calles y las plazas. Introducir nuevo arbolado y preservar el existente.
- Regeneración de parques: Sustitución del exceso de cemento que caracteriza a las ya existentes por zonas de estancia y suelos permeables.
- Parques y jardines de flora autóctona. También con plantas atractivas para especies insectívoras (pajares, murciélagos,...). Eliminar las plantas invasoras no autóctonas
- Incrementar la biodiversidad urbana.
- Contemplar la creación de un gran espacio verde con vegetación autóctona mediterránea al oeste del jardín de la Remunta desde Remunta, Avenida de los Naranjos y la Avenida que es prolongación de Serrería hasta Tarongers.
- Reducir la contaminación lumínica del alumbrado. Racionalizar la existente.

CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

- Enterrar los contenedores de basura y alejarlos, en la medida de lo posible, de los accesos de las viviendas.
- Fuentes de agua potable. Fuentes de ósmosis.
- Redistribución y mejora de mobiliario urbano pensando en su uso real para que los Ciudadanos puedan disfrutarlo.
- En la reurbanización o reestructuración de las calles del Barrio tener en cuenta los recorridos de las procesiones de la Semana Santa Marinera.

ACCESIBILIDAD

- Accesibilidad urbana.
- Que el espacio urbano se diseñe con criterios de accesibilidad
- Equipamientos y mobiliario urbano accesible (bancos no individuales...)
- Accesibilidad edificios públicos.

NUCLEO FUNDACIONAL

- Actuación singular la calle San Pedro / calle Lluç Despuig. Generar permeabilidad con el resto del Barrio a través de las travesías: calle del Sol, calle Pescadores, calle cura Planells, calle Carles Ros; para ello se pueden utilizar los solares ya existentes.
- Propuesta de No construcción en la zona de la calle San Pedro.
- Creación de un eje que relacione las calles del Mediterráneo y Pintor Ferrandis, a través de todas las propiedades municipales, generando espacios libres.
- La calle San Pedro como espacio fundacional, y puerta al Cabanyal, debería recuperar su importancia, permitir la permeabilidad (funcional) equipamientos (simbólico) y vivienda (fundacional).

BORDES

- Remodelación de los bordes de los Barrios Marítimos (Avd. Blasco Ibáñez, Serrería, Avd. de los Naranjos, paseo marítimo) para que dejen de actuar como barrera (ej. Serrería)
- Serrería-Estación Cabanyal debe convertirse en una zona de conexión peatonalbicitransporte público

FRENTE MARÍTIMO

- Proyecto de un nuevo parque metropolitano junto al mar. Conversión del actual parque de Dr. Lluç (antigua Playa de vías del Ferrocarril) en un nuevo espacio metropolitano que permita conectar la Ciudad con la Dársena, con los Poblados Marítimos y con el mar. Partir de la lectura de las preexistencias y de las edificaciones residenciales que existen.

TRAVESÍAS

- Potenciar el uso de las travesías como vías de penetración desde la fachada marítima hacia el interior de los Barrios promoviendo su peatonalización y facilitando su uso al vecindario generando zonas con sombra y zonas verdes, instalando mobiliario urbano. Crear entradas peatonales y parques que accedan al Barrio desde el paseo. Ejemplo: calle Omet que atraviesa el solar frente al paseo Neptuno por un camino de asfalto.
- Conectar el área comprendida entre CarrerPavia y el Carrer Drassanes con el resto del Barrio. Que la Calle Amparo Guillem llegue hasta Eugenia Vinyes.
- Los comercios en general y los establecimientos de hostelería y sus terrazas en particular se tendrían que situar en las travesías y en las calles principales, asegurando la diversidad.
- Tratar las medianeras que dan a las travesías fomentando el carácter colectivo

delas calles. Valorar si las travesías deben ser lineales o pueden tener "mordiscos" utilizando solares que dan a las mismas como espacios verdes

SEÑALÉTICA	<ul style="list-style-type: none"> · Promover una señalización viaria que facilite el acceso no solo a las zonas de Playa sino también a los espacios urbanos del Barrio (centro, mercado, etc). · San Pere: Senyalització vertical des de mercat, Serreria, Av. Mediterrani, Pintor Ferrandis. · Tratar de recuperar las placas desaparecidas (calle Chapa), pasos vía crucis, o hacerlas de forma similar a las que estaban en origen. · Hacer placas de las casas natalicias de: Josep Renau, donde vivió Mariano Benlliure, Jose Benlliure, Juan Antonio Benlliure, taller alquilado por Sorolla, etc.
PASEO NEPTUNO	<ul style="list-style-type: none"> · Buscar un uso efectivo al gran solar del Paseo de Neptuno. Ejemplo: solar frente al paseo Neptuno. Crear un espacio deportivo y piscina descubierta publica para el uso de los Ciudadanos.
PASEO MARÍTIMO	<ul style="list-style-type: none"> · Disposición más permeable de los puestos del paseo, espacio con puntos de red eléctrica · Reducir la intensidad lumínica del paseo marítimo. Contaminación lumínica hacia la Playa y hacia las casas. · Crear a lo largo de la Playa de las Arenas · Malvarrosa hasta el Puerto una DUNA que recuperaría la Flora dunar y estabilizaría la arena y protegería el paseo marítimo de los efectos de la mar. Tendría poca altura y estaría atravesada por atajos de madera. · Zonas sin actividad comercial en el paseo marítimo. · Integración de la Playa y el mar en el Barrio. · Servicios para el usuario en la Playa (zona de vestuarios, baños...)
MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> · Reorganización del flujo de vehículos, coherencia en las direcciones de las calles de entrada y salida del Barrio, pacificación del tránsito, zonas 30 y carriles bici y acceso a personas con diversidad funcional. · Peatonalización de las calles que forman el núcleo tradicional de Cabanyal · Pacificar el tráfico, limitar la velocidad para reducir ruido. Por ejemplo: en la Calle Pavia y en calles paralelas (Drassanes, Doctor LLuch, Eugenia Vinyes,...) próximas a las áreas deportivas, centro de mayores, bloque de portuarios ... · Mejorar la conexión de los transportes públicos Tren, Tranvía, Metro, Bus... · Estaría bien acercar el metro y el tranvía · Fomentar la bici y del transporte público, así como restringir el aparcamiento y a la circulación de vehículos.
APARCAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> · Restricción de coches con aparcamiento para habitantes del Barrio y aparcamientos exteriores para el resto. Plazas de aparcamiento para residentes y especialmente gente con movilidad reducida. · Aparcamiento: educación vecinal. Aparcar con empatía hacia el que viene después · Aparcamiento con pavimento drenante · Construcción de aparcamientos municipales colectivos (subterráneos, edificios, etc.) a un precio asequible para los vecinos. Se pretende evitar problemas de saturación de tráfico en el interior del Barrio. · Estudio de zonas de parking para uso de los vecinos que alivie la presión del automóvil en el interior del Barrio. · Facilitar el uso de plantas bajas en desuso como garajes en alquiler para vecinos. Se proporciona un uso a los locales vacíos y se aborda un posible problema de aparcamiento. · Disminuir el aparcamiento en las zonas donde está saturado y crear bolsas de aparcamiento en solares (zona verde que alivie el impacto)
AGUA	<ul style="list-style-type: none"> · Recuperación de manantiales (sellarin) · Desarrollo de sistema de drenaje sostenible (calzada infiltradora, zona verde,...) · Volver a visibilizar las acequias para zonas verdes · Desvinculación de la red de alcantarillado del sistema de regadío y capa freática · Recuperar y reutilizar agua de lluvia · Plan de ayudas para ahorrar agua a coste 0. · Captador de agua freático.

URBANIZACIÓN/INFRAESTRUCTURAS	<ul style="list-style-type: none"> · Mejora del alcantarillado · Evitar la ocupación 100% en las parcelas. Mantener suelo permeable. · Drenaje de los pavimentos. · Red de alcantarillado separando aguas residuales y aguas pluviales. · Reurbanización del ámbito de actuación con materiales de baja huella de CO2 y que favorezcan el bajo consumo de energía en el transporte. Incorporación de vegetación.
CARRIL BICI	<ul style="list-style-type: none"> · Hacer que las vías de acceso para ciclistas que llegan al Barrio desde el centro resulten dignas, limpias y seguras. · Generar circuitos de carril bici con continuidad en todo el Barrio. · Grandes aparcamientos de bicicletas (+100).
EQUIPAMIENTOS _ EDUCATIVO	<ul style="list-style-type: none"> · Instalaciones educativas. (infantil, primaria, secundaria) · Estudiar si son necesarias o se pueden optimizar las instalaciones educativas existentes · Aumentar la dotación de los recursos formativos en los centros existentes. · Construcción de centros de Enseñanza Primaria
EQUIPAMIENTOS _ IES	<ul style="list-style-type: none"> · Analizar la necesidad de un Instituto de Educación Secundaria Obligatoria dentro del ámbito Cabanyal-Canyamelar-Cap de França. · Aumentar la dotación de los recursos formativos en los centros existentes.
EQUIPAMIENTOS _ SALA DE CONCIERTOS	<ul style="list-style-type: none"> · Sala de Conciertos para las 4 bandas del Barrio
EQUIPAMIENTO · ASTILLERO BENEDITO	<ul style="list-style-type: none"> · El Astillero Benedito: Antes de que este hombre se jubile, se debería plantear comprar su taller, que fue donde se construyó la réplica de la Carabela de Colón y realizar un lugar expositor relacionado con la construcción de barcos en la Playa del Cabanyal.
EQUIPAMIENTOS CULTURALES · PATRIMONIO	<ul style="list-style-type: none"> · Aprovechar la construcción existente en la Calle Escalante 117 como referente de vivienda del antiguo Poble Nou de la Mar. Puede ser de las edificaciones más antiguas en pie en el Canyameler y Cabanyal. · Adecuar los edificios existentes (antiguo cine Merp, Casinet, etc.) y transformarlos en espacios ludico-culturales, donde los vecinos puedan disfrutar de una zona de juegos de mesa, eventos culturales, escuela de adultos, etc...
EQUIPAMIENTOS CULTURALES · MUSEO	<ul style="list-style-type: none"> · Museo del Mediterráneo. Puesta en valor de la cultura mediterránea y de los oficios y Barrios vinculados a él.
EQUIPAMIENTOS · FILMOTECA	<ul style="list-style-type: none"> · Construir una segunda Fílmoteca de la Ciudad de Valencia al Barrio del Cabanyal – Canyameler – Cap de França.
EQUIPAMIENTOS · DEPORTIVO	<ul style="list-style-type: none"> · Mayor número de infraestructuras deportivas de uso no federativo. Es decir, no hay ninguna, puesto que tanto el Campo de Fútbol de Dr. LLuch como el Tenis los pueden usar solamente equipos federados · Instalaciones deportivo-recreativas. Asegurar acceso de todos los vecinos y vecinas del Cabanyal. · Crear instalaciones deportivas para complementar el entrenamiento de los deportistas que se practican actualmente en la Playa durante el verano y de los cuales se celebran competiciones muy importantes incluso a nivel internacional. Por ejemplo: running, patinaje, voley, fut-voley, Surf, pádelSurf, fútbol Playa, etc...
EQUIPAMIENTOS · DEPORTIVO: PABELLÓN MULTIMODAL	<ul style="list-style-type: none"> · Pabellón Multimodal para escuelas deportivas con modelo de co-gestión o gestión participada · El Club de Hándbol Canyameler no tendría que migrar a otros pabellones para mantener su escuela. El C D Algirós podría atender a toda la demanda de niños y niñas que ahora se quedan en "lista de espera" · Se desaturaría el pabellón del Cabanyal que ahora recoge las actividades de un club de voleibol, dos clubes de balonmano, tres de fútbol sala, uno de atletismo, uno de esgrima y algunas actividades de colegios de la zona que no tienen suficiente espacio en sus instalaciones. Es un polideportivo que recoge actividad extraescolar desde primeras horas de la tarde hasta las 12 de la noche en diferentes categorías.

- EQUIPAMIENTOS · DEPORTIVO:
PISCINA
- Piscina cubierta, un espacio que haya donde existe en la Ciudad tiene un éxito considerable en la atracción de las familias para escuelas de natación, actividades para mayores y explotación comercial a través de la gestión privada de las instalaciones y de bares y zonas de reunión anexas.
 - Posibilidad piscina descubierta.
 - Recuperación de la piscina del Balneario de las Arenas para uso público a precio de las demás piscinas municipales.

PATRIMONIO

- HABITABILIDAD
- Conseguir que las viviendas presenten unas condiciones de habitabilidad básica garantizadas
- PATRIMONIO
- Regular condiciones mínimas de estética/diseño (colores, materiales...)
 - Creación de una comisión técnico/artística que valore los proyectos
- EFICIENCIA ENERGÉTICA
- Potenciar la construcción o rehabilitación de edificios de consumo de energía casi nulo (EECN)
 - Construcción de viviendas bioclimáticas y autosuficientes
 - Redacción de normativa que no permita empeorar las condiciones de ventilación o aislamiento
 - Eliminación de cubiertas de uralita
 - Establecer un porcentaje de patio con suelo blando
 - Normativa para la construcción con ventilación natural

GESTIÓN

- DISEÑO PARTICIPATIVO
- Procesos de Planificación Colaborativa con la Ciudadanía tanto de los espacios públicos como de los equipamientos.
- CONCURSOS PÚBLICOS
- Apertura de concursos públicos para la definición de los proyectos
- OFICINA DE BARRIO
(REHABILITACIÓN y PARTICIPACIÓN)
- Oficina de Barrio donde:
 - Asesoramiento de eficiencia energética y ayudas disponibles
 - Educación e información en bio-construcción.
 - Información sobre distintos modelos de acceso a la vivienda, más allá del alquiler y compra.
 - Formación en participación
 - Gestión de la rehabilitación
 - Coordinación de las diferentes iniciativas
 - Gestión, puesta en común y difusión de las posibilidades y alternativas en el Barrio. Inventario y control de las propiedades públicas del Cabanyal. Portal de transparencia.
- PROPIEDADES MUNICIPALES
- Venta de solares municipales bajo ciertos criterios ·VS· No vender ni los solares ni las viviendas de propiedad municipal.
 - Estudiar fórmulas de cesión de superficie a particulares para fomentar la iniciativa privada sin perder patrimonio municipal de suelo.
 - Venta de solares o edificios públicos que requieran rehabilitación y el Ayto. no pueda acometer, mediante concursos que permitan primar los plazos de ejecución, el destino social del inmueble, la ocupación inmediata y/o el uso como primera residencia, la idoneidad del proyecto...
 - Evitar en la medida de lo posible inmobiliarias e intermediarios con ánimo de lucro.
 - Crear una entidad que gestione las viviendas públicas con representación vecinal

POLÍTICA DE VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> · Pensar la vivienda en torno a políticas sociales más amplias. · Acabar con las viviendas vacías. Que vuelvan a ser habitadas por sus propietarios o herederos, vendidas o alquiladas. Como medidas para incentivar que las viviendas se habiten: 1. Disminuir impuestos. 2. Penalizar económicamente 3. Expropiar. · Realizar un estudio pormenorizado de las casas vacías para saber por qué lo están. · Fijar el máximo del precio de la vivienda y del suelo público, con fórmulas directas e indirectas. · Ámbito público para construcción y rehabilitación de viviendas de titularidad pública: a través de VPO, vivienda social, en régimen de cooperativa, concurso público para constructoras, etc. · Ofrecer en alquiler social las viviendas municipales a cambio de la obligatoriedad de la escolarización de los niños y niñas y/o la obligatoriedad de asistir a los cursos de formación públicos que se establezcan. · Establecer mecanismos de mediación entre los inquilinos y los propietarios para hacer posible la permanencia en la vivienda con contratos de alquiler, masovería, cesión de uso....si hay interés por ambas partes. Explorar todas las posibilidades. · Incentivar/difundir/fomentar alternativas al acceso y tenencia de vivienda alternativas a la compra o a el alquiler: <ul style="list-style-type: none"> · Cooperativismo, · Masovería urbana, · Derecho a superficie, cesión de uso, · Cesión de uso a cambio de mantenimiento, · Cesión de uso a cambio de rehabilitación, · Cooperativa de alquiler
LICENCIAS / REHABILITACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> · Agilizar las licencias y rebajar el cumplimiento de normativa, considerando la idiosincrasia arquitectónica del Barrio (escaleras estrechas, techos altos con posibilidad de altillos, medidas de los baños y estancias). · Facilitar las tareas de restauración / rehabilitación que permitan mejorar la calidad del hábitat actual. Rediseñar los elementos húmedos, Plantear una nueva organización espacial que facilite la ventilación cruzada, mejorar el acondicionamiento y la salubridad de las viviendas, recuperar el patio y la terraza-azotea, eliminar añadidos.
MIENTRASTANTO	<ul style="list-style-type: none"> · Espacios temporales (huertos urbanos, cine de verano, bares móviles, zonas de encuentro, conferencias, etc.,) que permiten volver a dar vida a los espacios vacíos, con muy poco presupuesto, y de manera eficaz y muy rápida. Todo el Barrio no se va a poder rehabilitar dentro de varios años. Una estrategia de transición es necesaria.
HOSTELERÍA, COMERCIO DIURNO Y TERRAZAS	<ul style="list-style-type: none"> · Limitación/regulación del tipo y número de locales de ocio y bares. Regular la concesión de licencias a los locales de ocio con el fin de evitar futuros problemas de ruido, suciedad, tráfico, etc., y asegurando, a su vez, la diversidad del sector terciario en el Barrio. · Limitación del número de terrazas vinculadas a la hostelería. Limitar además número de mesas y porcentaje de ocupación del espacio público. · Establecer un plan de contención del ocio nocturno ligado en las zonas de costa de la Ciudad · Evitar la privatización del espacio público por la profusión de terrazas. Tomar como ejemplo la declaración de zona ZAS (Zona Acústicamente Saturada) de distintos Barrios de la Ciudad.
APARTAMENTOS TURÍSTICOS	<ul style="list-style-type: none"> · Regular la aparición de apartamentos turísticos.
GENERACIÓN DE EMPLEO · REHABILITACIÓN + CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> · Facilitar la agrupación de trabajadores de la construcción que llevan trabajando en el Barrio desde distintos oficios (electricistas, fontaneros, albañiles, pintores....) durante muchos años, para poder dar una respuesta integral a la construcción o rehabilitación de viviendas. · Evitar la concentración de las labores de rehabilitación en unas pocas empresas, · Crear una bolsa de gente que necesita trabajo y formación (demanda) y otra de servicios necesarios por parte de la comunidad (oferta)
COMERCIO DE PROXIMIDAD	<ul style="list-style-type: none"> · Fomento del comercio de proximidad, evitando proliferación comercios destinados a la actividad turística que terminen por desplazar a los comercios que realmente utilizan los vecinos y vecinas del Barrio
PEQUEÑO COMERCIO	<ul style="list-style-type: none"> · Agilizar al máximo los permisos para obras y apertura de locales comerciales en el Barrio.

**Anexo III: Listado de Administraciones e Instituciones
Implicadas en el Ámbito de Actuación.**

ADMINISTRACIONES

- CONSELLERIA DE EDUCACIÓN, INVESTIGACIÓN, CULTURA Y DEPORTES
- CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO
- CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO RURAL
- AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

INSTITUCIONES

- AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA
- CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA
- COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMNOS, CANALES Y PUERTOS
- COLEGIO OFICIAL DE APAREJADORES, ARQUITECTOS TÉCNICOS E INGENIEROS DE LA EDIFICACIÓN DE VALENCIA
- UNIVERSITAT POLITÈCNICA
- UNIVERSITAT DE VALÈNCIA
- UNIVERSITAT EUROPEA DE VALENCIA
- ARZOBISPADO DE VALENCIA

OTRAS SOCIEDADES U ORGANISMOS

- AUMSA
- PLAN CABANYAL-CANYAMELAR S.A.
- OCOVAL
- CONSEJO SOCIAL DE LA CIUDAD
- JUNTA DE DISTRITO DEL MARÍTIM
- EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE VALÈNCIA S.A.U.
- LA MARINA DE VALÈNCIA - CONSORCI VALÈNCIA 2007

EQUIPAMIENTOS DE CARÁCTER EDUCATIVO

- CAES SANTIAGO APOSTOL (PRIV-CONC)
- COL·LEGI LES ARENES (PUB)
- CENTRO EDUCACIÓN ESPECIAL RUIZ JIMÉNEZ (PUB)
- COLEGIO CHINER VILLARROYA (PRIV-CONC)
- COLEGIO PUREZA DE MARÍA (PRIV-CONC)

- COLEGIO PÚBLICO CAVITE-ISLA DEL HIERRO (PÚB)
- COLEGIO PÚBLICO SERRERÍA (PÚB)
- COLEGIO PÚBLICO SAN PEDRO (PÚB)
- COLEGIO PÚBLICO NTRA. SRA. DEL CARMEN (PÚB)
- COLEGIO PÚBLICO MARE NOSTRUM (PÚB)
- IES GRAO (PÚB)
- IES CABANYAL (PÚB)
- IES SERPIS (PÚB)
- IES ISABEL DE VILLENA (PÚB)
- IES SOROLLA (PÚB)

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS DE CARÁCTER DEPORTIVO

- POLIESPORTIU CABANYAL
- POLIESPORTIU DR. LLUCH
- FÒRUM DE L'ESPORT

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS DE CARÁCTER SOCIO-SANITARIO

- CONSULTORIO AUXILIAR VICENTE BRULL
- CENTRO ESPECIALIZADO DE ATENCIÓN A LOS MAYORES
- CENTRO DE ACOGIDA DE MENORES CABANYAL
- CENTRE DE DIA DE “EL CABANYAL” – Atenció Paràlisi Cerebral
- C.M.ACTIVIDADES PERSONAS MAYORES CABANYAL-CANYAMELAR
- CENTRO SERVICIOS SOCIALES DE LA MALVARROSA

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS DE CARÁCTER CULTURAL

- TEATRE EL MUSICAL
- BIBLIOTECA CASA DE LA REINA

IGLESIAS Y PARROQUIAS

- PARR. CRISTO REDENTOR-S. RAFAEL ARCÁNGEL
- PARR. NUESTRA SEÑORA DE LOS ÁNGELES
- PARR. NTRA. SEÑORA DEL ROSARIO
- PARR. NTRA. SEÑORA DE LA BUENA GUÍA
- IGLESIA EVANGÉLICA “REY DE REYES”
- IGLESIA EVANGÉLICA “EL SALVADOR”

- IGLESIA EVANGÉLICA "RUGUL APRINS"
- PARR. SAN VICENTE FERRER

Anexo IV: Listado de Servicios Municipales para el PEC.

- SERVICIO BIENESTAR SOCIAL E INTEGRACIÓN
- SERVICIO DE PERSONAS MAYORES
- SERVICIO DE EMPLEO Y EMPRENDIMIENTO
- SERVICIO DE PROMOCIÓN ECONÓMICA, INTERNACIONALIZACIÓN Y TURISMO
- SERVICIO DE EDUCACIÓN
- SERVICIO DE VIVIENDA
- SERVICIO DE PATRIMONIO
- SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARTÍSTICO
- SERVICIO DE PLANEAMIENTO
- SERVICIO DE PROYECTOS URBANOS
- SERVICIO DE CICLO INTEGRAL DEL AGUA
- SERVICIO DE CALIDAD AMBIENTAL, CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y PLAYAS
- SERVICIO DE JARDINERÍA
- SERVICIO DE ACTIVIDADES
- SERVICIO MOVILIDAD SOSTENIBLE
- SERVICIO DE DEPORTES

Asimismo, se considera importante el trabajo con los técnicos de:

- PLAN CABANYAL-CANYAMELAR

Anexo V: Actores Ciudadanos Presentes en el *Ámbito Territorial.*

VECINALES

- AVV CABANYAL-CANYAMELAR
- AVV PAVIMAR
- AVV LLAMOSÍ
- AVV VILLAS DE LAS ARENAS

COMERCIANTES

- ASS. VENEDORS MERCAT CABANYAL
- ACIPMAR - ASS. COMERCIANTS, INDUSTRIALS I PROFESIONALS
- ASS. EMPERESARIOS DE HOSTELERÍA PLAYA DE LAS ARENAS

SOCIO-CULTURALES VECINALES

- ASOCIACIÓN AMAS DE CASA MARÍTIMO - TYRIUS
- ATENEU MARÍTIM
- ASOCIACIÓN ISLÁMICA "LLUM DE LLAR"
- CSOA "LA FUSTERIA"
- ATENEU LLIBERTARI
- TEATRO DE MARIONETAS "LA ESTRELLA"
- CENTRE CULTURAL L'ESCOLA
- APEC - Artistas Pro Entendimiento Cultural
- ASOCIACIÓN "ATELIER DELS BOUS"
- LA COL.LECTIVA
- ASSOCIACIÓ BRÚFOL
- MILLOREM EL CABANYAL
- CABANYAL REVIU
- CABANYAL INTIM

FALLAS

- ROSARIO - PLAZA CALABUIG
- ARQUITECTO ALFARO-FRANCISCO CUBELLS
- LA CRUZ, PLAZA - LOS ANGELES
- BLOCS PLATJA
- JOSE BENLLIURE-TEATRO DE LA MARINA
- BARRACA-TRAV. IGLESIA ROSARIO
- JUSTO VILAR - PLAZA MERCADO CABAÑAL
- PROGRESO-TEATRO DE LA MARINA

- BARRACA - COLUMBRETES
- RAMON DE ROCAFULL-CONDE ALACUAS
- VIDAL DE CANELLES - SANCHEZ COELLO
- JOSE BENLLIURE-VICENTE GUILLOT
- ESCALANTE - MARINA
- REINA - VICENTE GUILLOT
- BARRACA - ESPADAN
- ESCALANTE - AMPARO GUILLEN
- PADRE LUIS NAVARRO - REMONTA
- SAN PEDRO - VIRGEN DE VALLIVANA
- AGRUPACIÓN FALLAS DISTRITO MARÍTIMO

MUSICALES

- SOCIEDAD MUSICAL UNIÓN DE PESCADORES del Cabanyal
- SOCIEDAD MUSICAL “POBLADOS MARÍTIMOS”
- SOCIEDAD ATENEO MUSICAL DEL PUERTO
- VIRGEN DE LOS DOLORES DEL CABANYAL
- CCTT DEL CANYAMELAR
- BANDA DE CORNETAS Y TAMBORES CRUCIFIXIÓN
- DE LA BUENA GUÍA
- CAMBRA MUSICAL

SETMANA SANTA MARINERA

- JUNTA MAYOR SEMANA SANTA MARINERA (BUSCAR DIRECCIONES Y COFRADIAS: 31)

MOROS Y CRISTIANOS

- AGRUPACIÓN DE COMPARSAS DE MOROS Y CRISTIANOS DEL MARÍTIM

PLATAFORMAS Y REDES

- SALVEM EL CABANYAL
- ESPAI VEÏNAL CABANYAL
- ESPAI OBERT EL MARÍTIM
- ASOCIACIÓN CÍVICO CULTURAL POBLE NOU DE LA MAR

INICIATIVES /INICIATIVAS

- CABANYAL Z
- CABANYALEAR
- VIU AL CABANYAL

- SISTEMA DEL SOLAR
- CABANYAL HORTA

MEDIOS DE COMUNICACIÓN COMUNITARIOS

- RADIO MALVA

Anexo VI: Reuniones y Entrevistas Realizadas.

AGENTE IMPLICADO	TIPO DE ENCUENTRO	FECHA	LUGAR	ASISTENTES	TEMAS ABORDADOS
Servicio de Patrimonio Cultural	Reunión con agente implicado	11/04/2017	San Miguel de los Reyes	Consuelo Matamoros de Villa (Jefa de Servicio) Vicent Sarrà Rafael Rubio Jose Antonio Marfinez Daniel Ruiperez Luis Casado	- Objeto del contrato - Informe de Cultura - Objeto del contrato
AUMSA Regiduría de Urbanisme	Reunión con agente implicado	12/04/2017	Ajuntament de València. Sede Tabacalera	Daniel Ruiperez Luis Casado	- Objeto del contrato
Conselleria Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio - GVA	Reunión con agente implicado	18/05/2017	Sede Conselleria Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio	Lluis Ferrando Vicente Domenech Enrique Marfí Luis Casado Tato Herrero Gerardo Roger	- Estrategia Territorial CV - PGOU
PACCSA	Reunión con agente implicado	19/05/2017	Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Vicent Gallart Sandro Pons Tato Herrero	- Puntos clave para la ordenación - Comisión de Seguimiento
PACCSA	Reunión con agente implicado	25/05/2017	Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Vicent Gallart Sandro Pons Tato Herrero	- Obras de urbanización
EDUSI, PACCSA, Regidorías de Participación, Regiduría de Educació	Reunión coordinación	27/06/2017	Ajuntament de València. Sede Pl. Ayuntamiento	Luis Casado Carmel Gradali Vicent Gallart María Oliver Jordi Peris	- Situación equipamientos EDUSI
AUMSA	Reunión con agente implicado	07/07/2017	Sede AUMSA	Daniel Ruiperez Luis Casado Banco Sabadell	- PAI Piscinas

PACCSA + EDUSI + Alcaldía	Reunión coordinación	29/07/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Carmel Gradolí Vicent Gallart Paco Ballester Andrea Ariza Alfonso Fernández Tato Herrero Luis Casado Sandro Pons	- Situación equipamientos EDUSI
PACCSA + EDUSI	Reunión coordinación	13/07/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Fran Azorín Carmel Gradolí Vicent Gallart Andrea Ariza Aitor Varea Alfonso Fernández Tato Herrero	- Puesta al día del trabajo de los diferentes equipos - Oportunidad gestión datos conjuntos
PACCSA	Reunión con agente implicado	27/07/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Trabajadores de PACCSA	- Presentación inicio de redacción PEC - Barreras para conseguir los objetivos propuestos
IVE	Reunión con agente implicado	28/07/2017	Sede IVE	Alfonso Fernández Aitor Varea Andrea Ariza Begoña Serrano Carolina	- Presentación inicio de redacción PEC - Casos vinculación rehabilitación edificación, formación, inserción sociolaboral
PACCSA + EDUSI	Reunión coordinación	03/08/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Fran Azorín Carmel Gradolí Paco Ballester Andrea Ariza Aitor Varea Alfonso Fernández	- Puesta al día del trabajo de los diferentes equipos - Temas que están bloqueando oportunidades para el barrio - Otros

Regidoria d'esports + EDUSI	Reunió coordinació	10/08/2017	Ajuntament de València. Sede Plz Ayuntamiento	Enrique Orts Jesús García Aitor Varea Tato Herrero Carmel Gradolí Eva Raga Sandro Pons	- Operación 5.2 Plan Implementación EDUSI
Regidoria de Mobilitat	Reunió con agente implicado	10/08/2017	Ajuntament de València. Sede Tabacalera	Aitor Varea Tato Herrero Giuseppe Grezzi Antonio Sanz	- PMUS. Infraestructura de movilidad para El Cabanyal-Canyamelar
Regidoria d'esports + EDUSI	Reunió coordinació	17/08/2017	Ajuntament de València. Sede Plz Ayuntamiento	Asesora de M. Girau Enrique Orts Jesús García Aitor Varea Tato Herrero Carmel Gradolí Eva Raga Sandro Pons Vicent Gallart Jordi Bosch	- Operación 5.2 Plan Implementación EDUSI
PACCSA + EDUSI + Alcaldía	Reunió coordinació	31/08/2017	Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Vicent Gallart Andrea Ariza Aitor Varea Tato Herrero Fran Azorín Sandro Pons	- Coordinación con servicios técnicos municipales - Operación 5.2 Plan Implementación EDUSI - Actuaciones de reurbanización PIP y ARRU - Aparcamientos provisionales

Regiduría de Inclusión Sociolaboral	Reunión con agente implicado	04/09/2017	Ajuntament de València. Sede Tabacalera	Isabel Lozano Técnico de la regiduría Andrea Ariza	- Presentación inicio de redacción PEC - Vinculación rehabilitación edificación, formación, inserción sociolaboral, acceso vivienda - Programas y actuaciones existentes en el barrio
AUMSA	Reunión con agente implicado	05/09/2017	AUMSA	Daniel Rujperez Luis Casado	- Documento Inicial Estratégico: tramitación - Presentación inicio de redacción PEC - Vinculación rehabilitación edificación, formación, inserción sociolaboral, bienestar social - Programas y actuaciones existentes en el barrio
Regiduría de Bienestar Social	Reunión con agente implicado	05/09/2017	Ajuntament de València. Sede Tabacalera	Ferran Senet Consol Castillo Andrea Ariza	
Regiduría de Sports	Reunión con agente implicado y algunos actores sociales	18/09/2017	Fundación Deportiva Municipal de València	Ferran Senet Maitte Girau Jesús Gracia Carmel Gradolí Eva Raga Fran Azorín Andrea Ariza Jordi Bosh Pepa Dasi Faustino Villora Vicente Gallart Charo Sandro Pons Salvador Vallés	- Operación 5.2 Plan Implementación EDUSI

Jesús Gracia
Enrique Orts
Eva Raga
Andrea Ariza

- Operación 5.2 Plan
Implementación EDUSI

Fundación Deportiva
Municipal de València

Reunión con agente
implicado

Regiduría de Sports

20/09/2017

AGENTE IMPLICADO	TIPO DE ENCUENTRO	FECHA	LUGAR	ASISTENTES	TEMAS ABORDADOS
AVV PAVIMAR	Reunión previa	29/05/2017	Barrio	Carmen Benacloy Tato Herrero	- Necesidades e inquietudes de la Asociación de Vecinos de PAVIMAR
VECINOS BLOQUE PORTUARIOS	Reunión previa	29/05/2017	Barrio	Tomás Correa Tato Herrero	- Análisis social de los habitantes del Bloque Portuarios
SALVEM EL CABANYAL ACIPMAR ASSOCIACIÓ DE VEÏNS I VEÏNES CABANYAL- CANYAMELAR	Reunión previa	20/06/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Maribel Doménech Helena Paco Ortega Óscar Carmel Gradolí Eva Raga Fran Azorín Andrea Ariza Alfonso Fernández	- Presentación equipo redactor e introducción del PEC - Reflexión situación barrio, qué se espera de la participación del PEC
ESPAL VEINAL MILLOREM EL CABANYAL LA COL·LECTIVA	Reunión previa	23/06/2017	Oficina Plan Cabanyal- Canyamelar	Guillem Tomás Correas Joseba Catalá Carmel Gradolí Eva Raga Fran Azorín Andrea Ariza Alfonso Fernández	- Presentación equipo redactor e introducción del PEC - Reflexión situación barrio, qué se espera de la participación del PEC

ABIERTA	Presentación pública inicio de redacción	19/07/2017	El Musical	Apróx 150 pers.	<ul style="list-style-type: none"> - Presentación equipo redactor - Qué es un Plan Especial y por qué es necesario - Cúales son los objetivos del mismo - Cómo será el proceso de redacción - Presentación del espacio y puesta al día de los planes en marcha. - Reflexión común sobre los retos y temores existentes en cuanto a la redacción y futura aprobación del PEC (Plan Especial Cabanyal-Canyamelar) y a la implementación de la EDUSI (Estrategia de Desarrollo Urbana Sostenible e Integrada). - Estado de la operación del Centro Cívico (EDUSI). Cuestionario. - Fecha y objetivo para la próxima reunión del grupo motor. - Ciudades en red contra la gentrificación. Casos e inquietudes
ABIERTA	Grupo Motor (conjunto EDUSI)	27/07/2017	Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Apróx 30 personas	
ABIERTA	Coloquio	04/07/2017	La Colectiva Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Apróx 40 pers.	
ABIERTA	Grupo Motor (conjunto EDUSI)	10/08/2017	Canyamelar	Apróx 30 personas	<ul style="list-style-type: none"> - Funcionamiento grupos de trabajo
Asociación Empresarios de Hostelería de la Playa de las Arenas	Reunión	13/09/2017	Oficina Plan Cabanyal-Canyamelar	Fernando Turanzo (secretario) José Miguel Bielsa (presidente) Juan (arquitecto) Tato Herrero Luis Casado Andrea Ariza	<ul style="list-style-type: none"> - Presentación equipo redactor - Necesidades e inquietudes de la asociación

Anexo VII: Presentación de Inicio de Redacción del PEC.

**PRESENTACIÓ
INICI DE REDACCIÓ**

**PLA ESPECIAL DEL
CABANYAL-
CANYAMELAR**

**19 DE JULIOL
19.00h
TEATRE EL MUSICAL
Plaça del Rosari, 3**

PEC
PLA ESPECIAL DEL
CABANYAL-CANYAMELAR

+ info: www.pecplaespecial.wordpress.com // pec.plaespecial@gmail.com
facebook: Pla Especial del Cabanyal-Canyamelar

AUMSA
ACTUACIONES URBANAS DE VALÈNCIA

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
ÀREA DE DESENVOLUPAMENT URBÀ I VIVERDA

