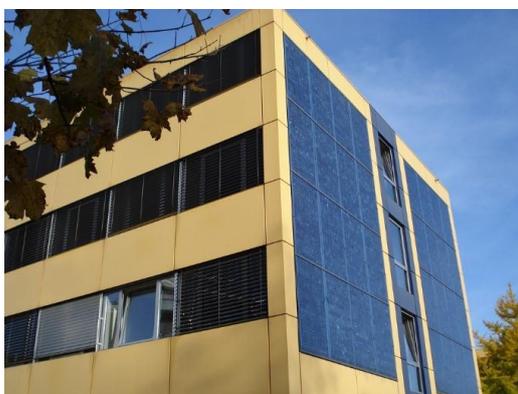


En este sentido, la propia Normativa Urbanística del PEC dedica al tratamiento de las medianeras existentes y su integración paisajística y ambiental el Artículo 1.52 de la Segunda Sección de su Capítulo 3.

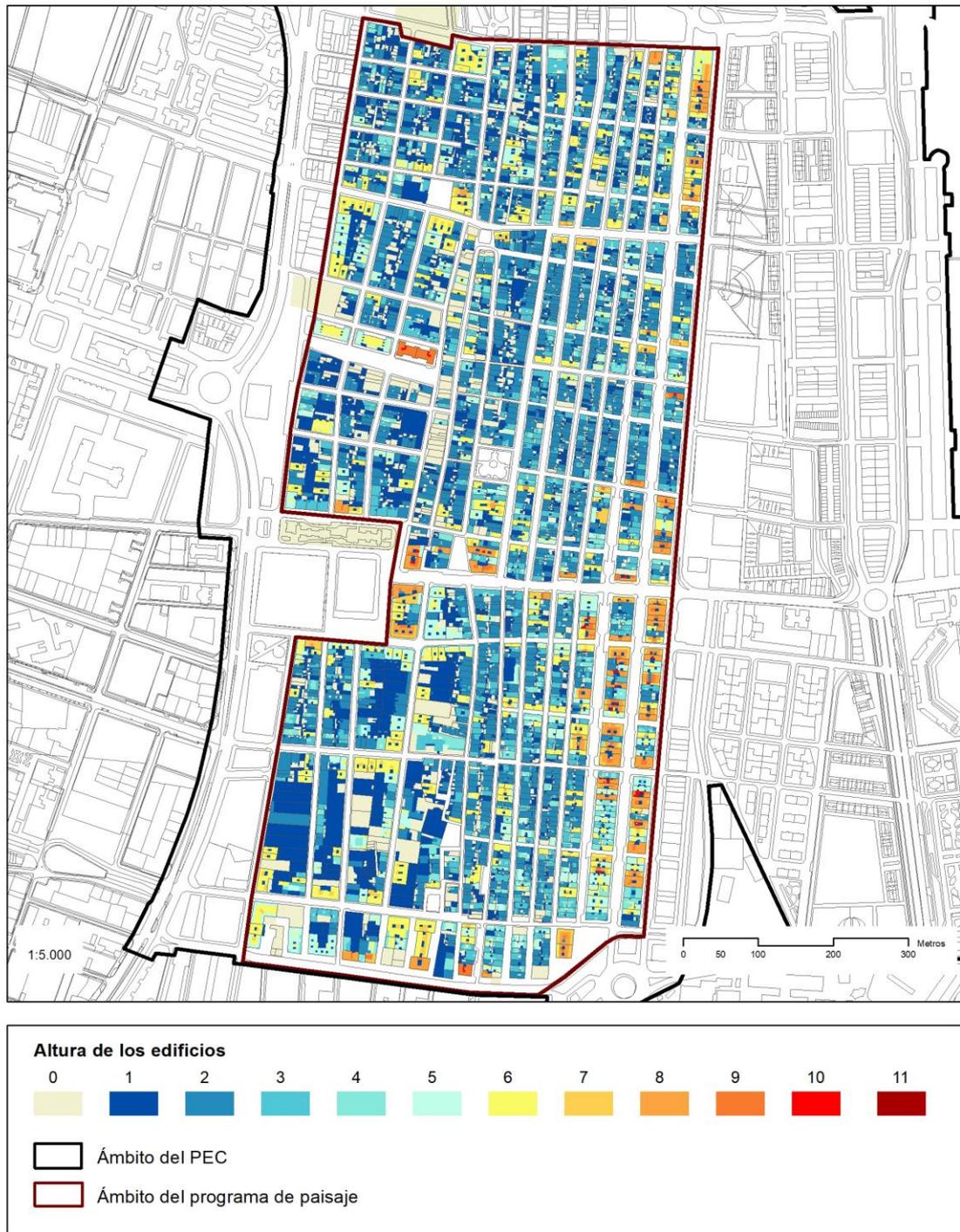
Además de lo anterior, para abordar esta problemática, se considera apropiado el establecimiento de un Programa de Paisaje concreto relativo al tratamiento de las medianeras de las edificaciones existentes en el ámbito de la *Unidad de Paisaje nº1, Núcleo Histórico del Cabanyal* (por ser el espacio de mayor valor paisajístico del ámbito del PEC), el cual se concreta en el presente apartado del EIP.



Ejemplos de posibles tratamientos de medianeras y fachadas con distintos materiales

10.1.2. DELIMITACIÓN GRÁFICA DEL ÁMBITO DEL PROGRAMA

En la siguiente figura se delimita el ámbito de aplicación del programa, que coincide con la delimitación del de la *Unidad de Paisaje nº1, Núcleo Histórico del Cabanyal* de las definidas en el EIP del PEC. Adicionalmente, se indica el número de alturas de la edificación existente, lo que permite conocer la incidencia zonal de la problemática a resolver:



10.1.3. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS CONCRETOS DEL PROGRAMA Y DE LOS BENEFICIOS A OBTENER

El principal objetivo que tiene el programa, como ya se ha apuntado, es aumentar la calidad estética y paisajística de su ámbito de actuación.

Los beneficios que se pretenden obtener son

- La mejora de la escena urbana
- Conseguir que el propio tejido urbano del barrio actúe como escenario de manifestaciones artísticas de calidad
- Atraer la mirada de los visitantes y residentes hacia espacios públicos no incluidos tradicionalmente en los recorridos habituales, y modificar positivamente la tradicional visión de las áreas degradadas.
- En el caso de las fachadas vegetadas, además de las anteriores, mejorar el confort bioclimático de las edificaciones existentes.
- En el caso de las fachadas con placas solares, además de las anteriores, contribuir a la producción de energía renovable en las áreas urbanas

10.1.4. DESCRIPCIÓN LITERARIA Y GRÁFICA DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA OBTENER LOS OBJETIVOS DEFINIDOS

Como se ha comentado, la existencia de edificaciones contiguas con una gran diferencia entre sus alturas de cornisa da lugar a la aparición de paños de medianera de una gran tamaño que, debido a su tratamiento superficial (inexistente en algunos casos, en su mayoría enfoscados con aplicación de pinturas selladoras negro o blanca o las más de las veces con pintura de clorocaucho roja) distorsionan la percepción visual del espacio público en el ámbito de aplicación del programa, tal como queda reflejado en las imágenes aportadas en apartados anteriores.

Para evitar estas circunstancias, desde el PEC se propone el empleo de materiales como aplacados, cerámicas, guarnecidos o materiales análogos, por un lado, y por otro, y especialmente, la introducción de soluciones innovadoras como el empleo de fachadas vegetales, placas solares (en especial en las medianeras con recayentes al sur, donde serían más eficientes) y muy especialmente la pintura de estos paños con

composiciones artísticas. En las siguientes imágenes se puede ver mediante simulaciones gráficas algunos ejemplos de los resultados pretendidos sobre medianeras existentes en la actualidad en el barrio.



Situación actual



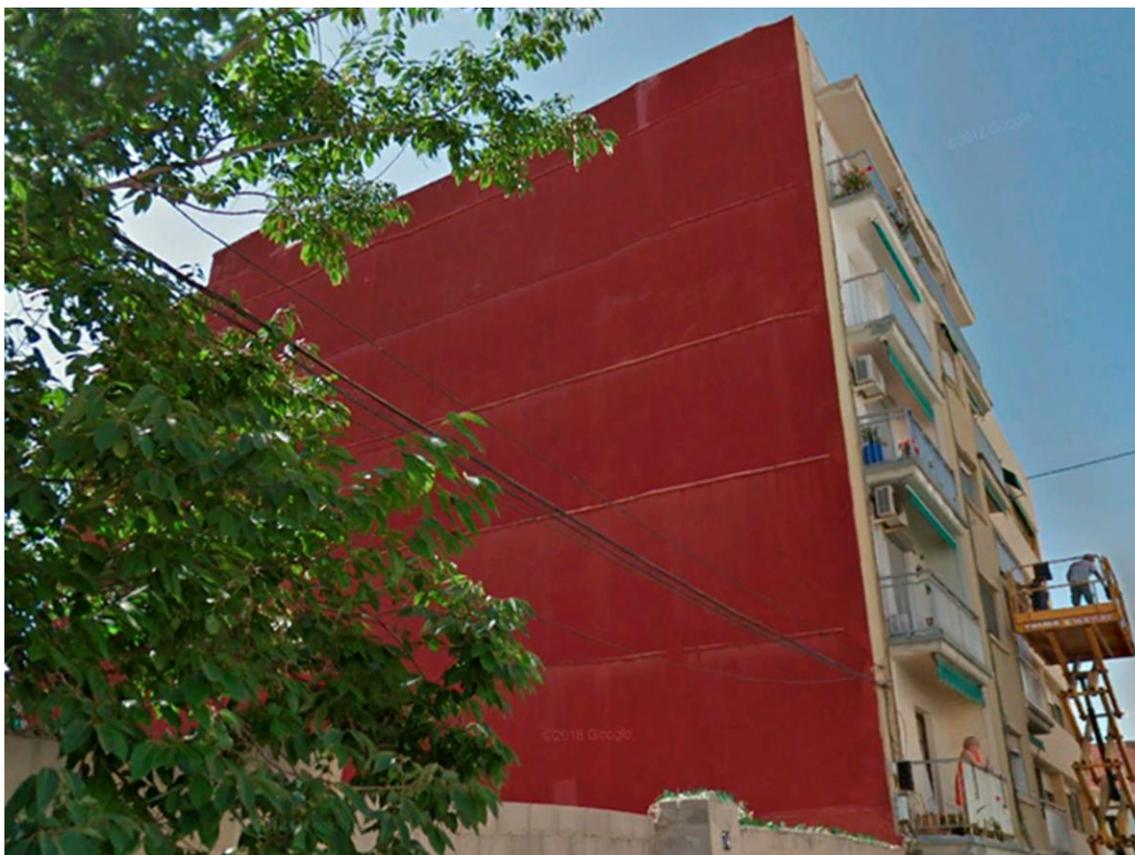
Simulación con tratamiento de fachada con pintura artística



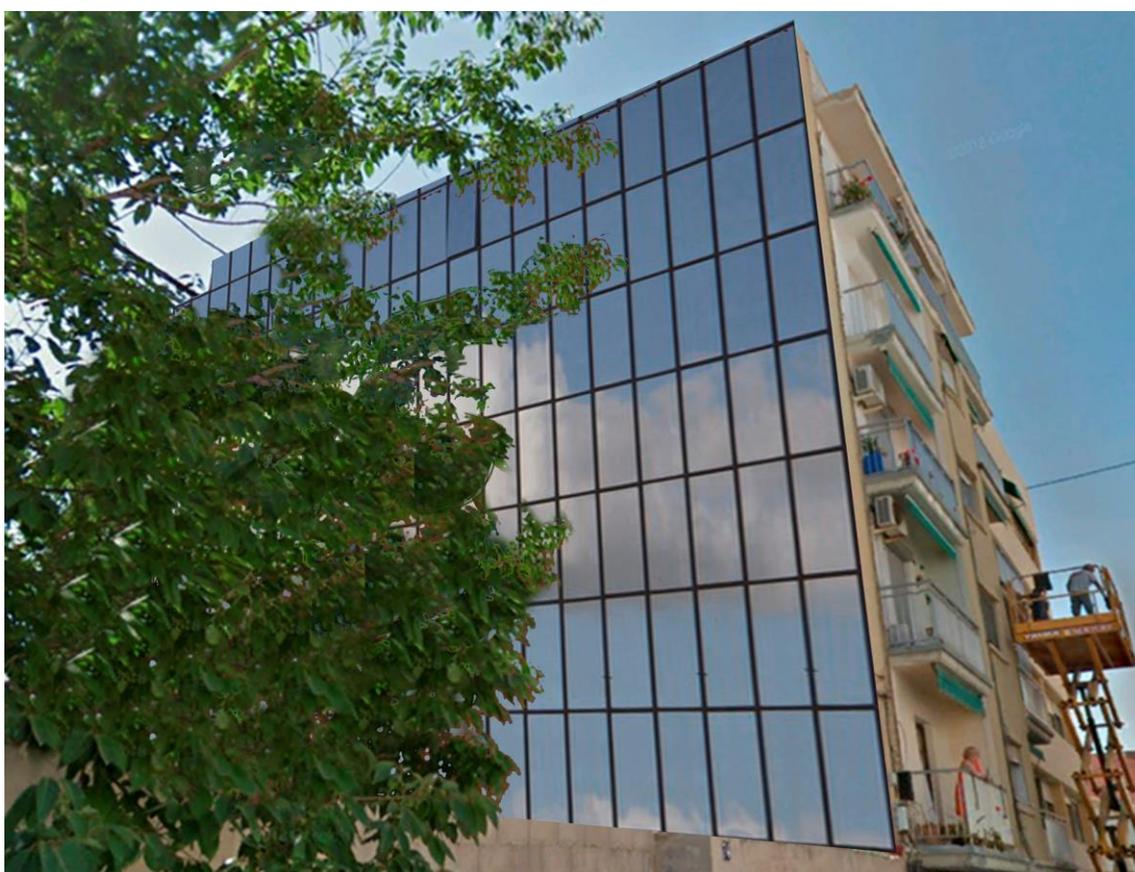
Situación actual



Simulación con tratamiento de fachada con jardín vertical



Situación actual



Simulación con tratamiento de fachada con placas solares

10.1.5. CRONOGRAMA GLOBAL DE LAS ACTUACIONES

Las actuaciones que se deriven del presente Programa tienen un difícil encaje temporal, en la medida en que su aplicación debe ser paulatina y sufragada por los propietarios de las edificaciones de pisos. Además, dada la naturaleza de las actuaciones que se proponen, éstas deberán ser continuadas en el tiempo, por lo que su plazo de ejecución no debe estar acotado.

No obstante, desde el presente Programa se propone que dentro de las estrategias de renovación y rehabilitación urbana que están operando en la actualidad en el barrio (ARRU y EDUSI fundamentalmente) se establezcan las correspondientes líneas de actuación a tal efecto, por lo que el cronograma temporal de las actuaciones derivadas del presente programa de paisaje deberá ser definido e incluido en los cronogramas de éstas.

10.1.6. MEDIOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN Y TIPO DE GESTIÓN PREVISTA

Además de la financiación que puede provenir de los fondos gestionados por la EDUSI y el ARRU, existen otras vías de financiación que pueden acoger las actuaciones definidas en el programa.

Así, por ejemplo, la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio convoca anualmente un Programa de fomento de la rehabilitación edificatoria, en el marco del actual Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a través del cual se podrían financiar estas actuaciones.

Este Plan estatal se financia con las dotaciones que se consignan en los Presupuestos Generales del Estado de cada año, de manera que en los Convenios de colaboración que se establecen con las Comunidades Autónomas, el Ministerio de Fomento se comprometerá a aportar a cada Comunidad Autónoma el 70 % del importe que le corresponda de su respectivo Plan.

Por otro lado, como se recoge en la Memoria Justificativa y en la Memoria de Viabilidad Económica del PEC, como consecuencia de su desarrollo se generan unas plusvalías adicionales a invertir en el interior del Barrio, parte de las cuales podría dedicarse al desarrollo del presente programa de paisaje.

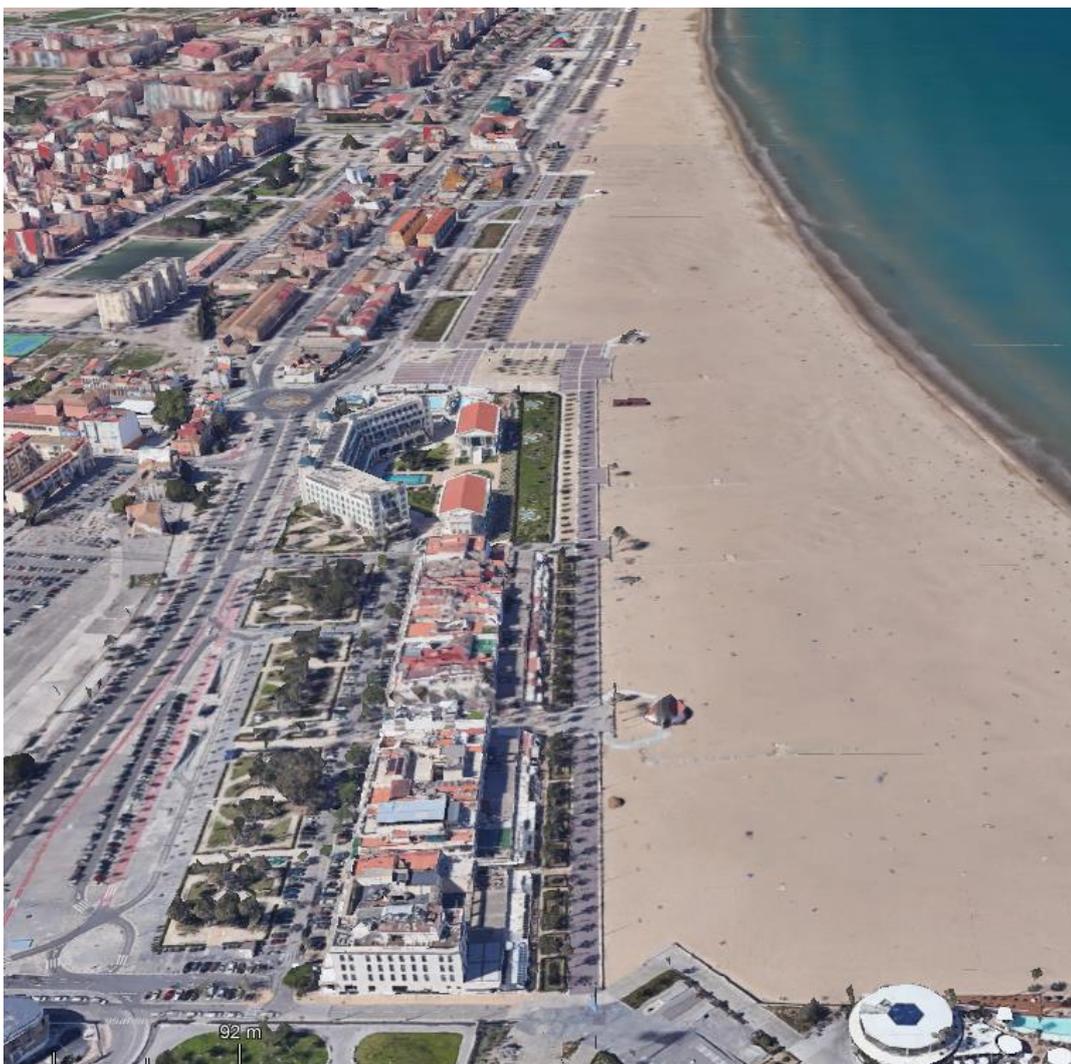
10.2. Programa de remodelación del Paseo Marítimo

10.2.1. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y CONFLICTOS EXISTENTES

El Paseo Marítimo, diseñado por los arquitectos Miguel Colomina y Juan Luis Piñón, se desarrolló por medio del Plan Especial del Ordenación del Paseo Marítimo que se aprobó definitivamente por acuerdo plenario del Ayuntamiento de Valencia de fecha 13 de noviembre de 1990.



Si se analiza el Proyecto, se puede apreciar una ortodoxia compositiva y geometrizable, completamente acorde con los criterios de ordenación imperantes en su momento. También se puede apreciar una priorización del Transporte Privado, que se refleja en la gran cantidad de espacio dedicado a viarios y aparcamientos. Cabe resaltar la “doble fachada” que se propuso para la ordenación visual y morfológica de los Restaurantes del Paseo de Neptuno que nunca se llegó a materializar.



Posteriormente, se realizó un ejercicio de ordenación y mejora morfológica, en los años noventa, dentro del Plan de Ordenación y Mejora Urbana del Marítimo (POUM) realizado por la Generalitat Valenciana, que sirvió no solamente para la optimización visual, sino para la mejora de la calidad de los propios Restaurantes.

Por otra parte, la Obra de Urbanización del Paseo Marítimo, se contrató y ejecutó por el entonces Ministerio de Obras Públicas (MOP), con una calidad de los materiales empleados coherente con un Presupuesto muy ajustado lo que hace que la calidad arquitectónica resulte manifiestamente mejorable.

En cualquier caso, y sin perjuicio de estas consideraciones críticas, lo que es cierto es el extraordinario éxito urbano del Paseo Marítimo que se refleja en el uso intensivo del mismo por parte de la totalidad de los habitantes de la Ciudad de Valencia.

No obstante, y tal como ya se recogía en el Borrador del PEC, el “waterfront” de Valencia se diferencia de otros situados en su contexto geográfico, en los usos y la

ordenación de su Paseo Marítimo. Ninguna otra como Valencia dedica el mejor espacio de la Ciudad, frente a la magnífica Playa, a crear “un parking inmenso, jalonado de soleras de hormigón y descampados”.



Zona de aparcamiento junto al Paseo Marítimo

La Playa tiene una amplitud muy superior a lo habitual en el litoral valenciano, debido a la ampliación del Puerto; sin embargo, este espacio está desaprovechado, es incluso excesivo para albergar las actividades deportivas y lúdicas propias de las Playas, y sin embargo no se ha aprovechado para albergar espacios arbolados o crear sombras.

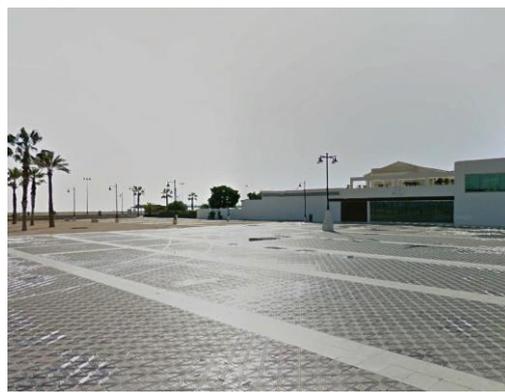


Paseo Marítimo

El Paseo, en sí mismo, es monótono, lineal y completamente urbano; hasta los jardines que lo jalonan se forman con setos recortados, baladre, y palmeras que no tienen nada de natural o silvestre, sino de naturaleza transformada, amaestrada.



Paseo frente restaurantes de Las Arenas



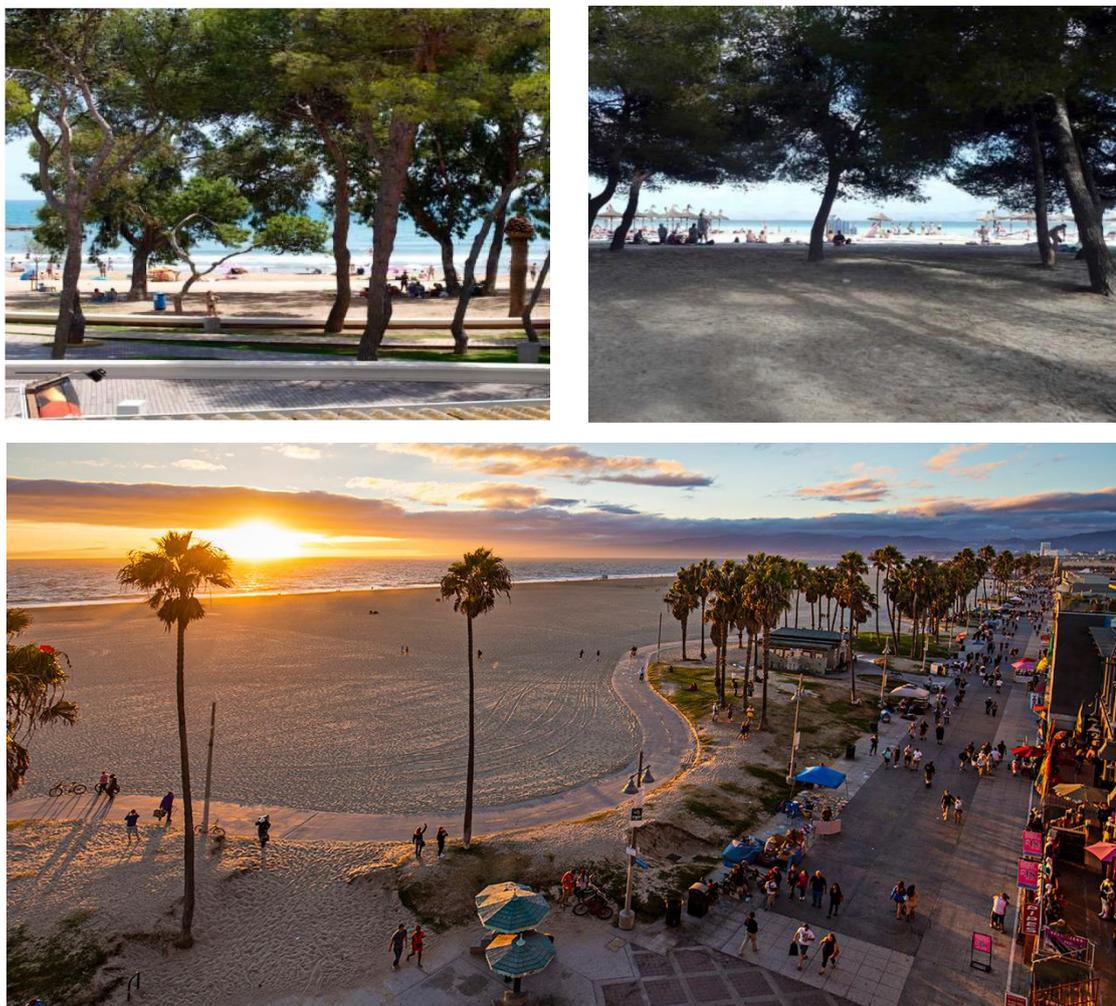
Explanada frente Hotel Las Arenas

Valencia tiene probablemente la mejor Playa urbana de Europa, solo comparable con la de alguna ciudad suramericana. Tiene el mejor clima, dispone de una gran Ciudad llena de comercios y equipamientos culturales detrás, y, a pesar de ello, se tiene un Paseo marítimo más bien vulgar, que no es todo lo utilizado que podría ser por los valencianos, que no constituye un atractivo tan fantástico como podría ser para el visitante, y que, en definitiva, no singulariza y otorga todo el valor añadido posible al territorio. En este sentido, los frentes marítimos de Santander, Barcelona, Bilbao, Donostia, Estocolmo, San Francisco, Londres, Boston, etc.- han sido mimados, estudiados, diseñados e implementados con esmero, respetando y potenciando los elementos arquitectónicos autóctonos para conseguir la singularidad y calidad urbana necesaria.

Por todo ello, desde el PEC se propone “rediseñar” el Paseo Marítimo como un borde entre la Ciudad y una zona costera lo más naturalizada posible. Aprovechando la gran cantidad de espacio que existe: aparcamientos, descampados, jardines irrelevantes, etc. para implantar nuevas edificaciones exentas y rodeadas de pinos de porte alto como los del Saler o de bosquetes de palmeras, creando sombras, facilitando la aparición de terrazas sin toldos artificiales. Rompiendo la frialdad y dureza del Paseo, haciendo que la vegetación salte ocasionalmente al propio Paseo y llegue hasta la misma arena de la playa, donde, sin crear un bosque tupido y lineal que impida la visión del mar, sí que se cree zonas de sombra donde poder disfrutar de la playa de otra forma.

Es decir, no implantar un cordón dunar virgen, pero si una playa bastante naturalizada, con vegetación autóctona, con edificios de una altura y diseño adecuados para

integrarse en la vegetación y armónicos con la tradición cabanyalera, manteniendo el Paseo accesible a personas mayores o con movilidad reducida, implantando los servicios y comercios propios de una playa urbana, pero en un entorno de aspecto más natural y de gran calidad paisajística.



Ejemplos de paseos marítimos naturalizados

Esta actuación que se propone, además, presenta una ventaja adicional, ya que el nuevo diseño permitiría integrar en el mismo la Vía Litoral de la Comunidad Valenciana”. La Vía Litoral se encuentra definida en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, como “un eje estructural que forma parte de la infraestructura verde del litoral, posibilita el recorrido íntegro del mismo, junto al mar o en sus inmediaciones, conectando física, funcional y socioculturalmente los espacios naturales y los elementos del paisaje característicos del litoral, articulando los núcleos costeros. (...). Se procurará que el trazado integre elementos transitables existentes tales como la red de caminos rurales, senderos excursionistas, vías pecuarias, paseos

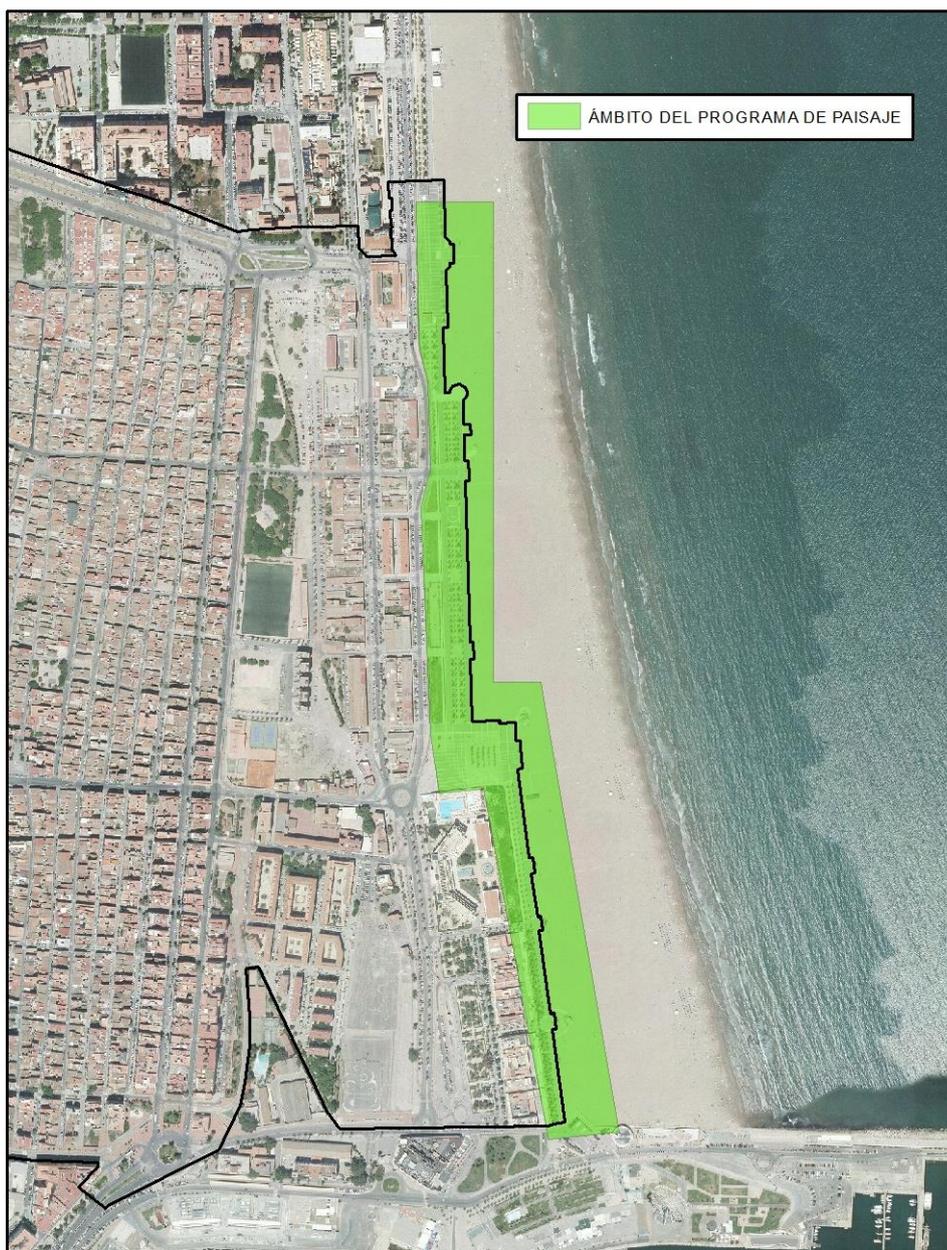
marítimos, carreteras o infraestructuras viarias abandonadas o en desuso, y otras análogas”.

Un último beneficio de la actuación no despreciable sería el de contribuir a la mitigación de los efectos del cambio climático, en particular a las consecuencias que pueda tener una elevación del nivel del mar sobre el propio paseo marítimo y los establecimientos hoteleros que en él se integran, especialmente durante los temporales marítimos; al disponer de una zona elevada entre éstos y la línea de costa, el nuevo cordón dunar, se evitaría la progresión del oleaje hacia las zonas interiores y por tanto disminuiría los daños ocasionados por estos eventos.

No obstante, una actuación como la que se propone no puede circunscribirse únicamente al tramo del Paseo Marítimo afectado por el ámbito territorial del PEC, sino que debe extenderse a la totalidad del frente marítimo, como idea fuerza que pueda otorgar racionalidad y coherencia a todo el litoral de la ciudad. Por todo ello, desde el presente Documento se propone la redacción de un “Plan Especial del Frente Marítimo de la Ciudad de Valencia”, que además de dar respuesta a la problemática ya apuntada, genere un diseño que permita la conexión con los espacios naturales que constituyen, tanto al N (zonas de huerta) como al S (Parque Natural de L’Albufera), la base de la Infraestructura Verde de la Ciudad de Valencia.

10.2.2. DELIMITACIÓN GRÁFICA DEL ÁMBITO DEL PROGRAMA

En la siguiente figura se delimita el ámbito de aplicación del programa:



10.2.3. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS CONCRETOS DEL PROGRAMA Y DE LOS BENEFICIOS A OBTENER

Los principales objetivos y los beneficios a obtener son los siguientes:

- a) Calmar el Tráfico: Se propone que una parte de la Calle Pavía se convierta en calle de coexistencia para facilitar el acceso rodado de los residentes.
- b) Reducir y suprimir los aparcamientos de vehículos en la cota de rasante situados junto al Paseo Marítimo, para lo que se propone un aparcamiento

subterráneo bajo la calzada (sirva de referencia la solución adoptada en el Paseo Marítimo de Gandía).

- c) Prolongación de los “senderos peatonales” de conexión del Barrio con el mar (las travesías) a través del propio Paseo Marítimo
- d) Rediseño del propio Paseo Marítimo: Dado el tiempo transcurrido desde la construcción del Paseo, se puede observar una cierta obsolescencia del mismo, tanto de carácter funcional, formal y morfológico.
- e) Integrar la “Vía Litoral” en el Paseo Marítimo

10.2.4. DESCRIPCIÓN LITERARIA Y GRÁFICA DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA OBTENER LOS OBJETIVOS DEFINIDOS

Se propone desde el PEC, que se redacte un nuevo proyecto de Pase Marítimo, en el que se introduzcan los criterios expuestos anteriormente y que se considere la importantísima función que ha adquirido su uso para los habitantes de la Ciudad de Valencia.

Se propone que el nuevo Proyecto sea formalmente mucho más orgánico y menos geométrico, mucho más funcional y sostenible, con una mayor implantación de espacios verdes arbolados, que amortigüen el efecto “isla de calor” y con mucha mayor calidad constructiva y de materiales. También se propone que mediante su ejecución se contribuya a la mitigación de los efectos del cambio climático, en particular a la previsible elevación del nivel del mar.

En las siguientes imágenes se realiza una simulación gráfica aproximada, sin ningún tipo de carácter vinculante, de la propuesta efectuada por el EIP vista desde tres puntos de observación diferentes, comparándola con la situación actual.







10.2.5. CRONOGRAMA GLOBAL DE LAS ACTUACIONES

El cronograma de las actuaciones de un programa como el que se propone está sometido a un gran número de incertidumbres.

En primer lugar, por el número de Administraciones implicadas: la Administración General del Estado, por sus competencias sobre el Dominio Público Marítimo Terrestre; la Generalitat Valenciana como gestor supramunicipal de la Infraestructura Verde en general y por la Vía Litoral en particular; en tercer lugar, y como no podía ser de otra manera, el propio Ayuntamiento de Valencia.

En cualquier caso, una actuación como la propuesta debe realizarse desde una perspectiva global, de manera que se planifique de manera conjunta todo el frente litoral, tanto en sentido longitudinal como transversal (de ahí la propuesta de redacción de un Plan Especial del Frente Marítimo de la ciudad, en el sentido que tiene en la práctica urbanística un “master plan” global”).

Además, para que la propuesta que finalmente se efectúe tenga éxito, debe estar participada públicamente, de manera que sea el resultado tanto de la voluntad de las Administraciones como de la opinión contrastada del público interesado.

Por todo lo anterior, en el presente momento no se considera oportuno establecer un cronograma concreto de actuaciones, sino que este deberá establecerse en el Instrumento de Planeamiento que desarrolle finalmente la propuesta.

10.2.6. MEDIOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN Y TIPO DE GESTIÓN PREVISTA

Análogamente a lo indicado en el apartado anterior, será el Instrumento de Planeamiento que desarrolle finalmente la propuesta el que deberá establecer, en sus Memorias de Viabilidad y Sostenibilidad Económica preceptivas, las fuentes de financiación y el tipo de gestión prevista.

11. INCORPORACIÓN AL PEC DEL COSTE DEL PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN Y LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Mediante el desarrollo del PEC se persigue la regeneración y mejora urbana de todo su ámbito territorial, en particular de su paisaje característico. En este sentido, durante la redacción del PEC se han tenido en consideración los aspectos paisajísticos como uno de los factores determinantes a la hora de plantear las actuaciones que de él se derivan.

Estas actuaciones van en la línea de conservar aquellos paisajes y recursos paisajísticos más singulares y de mejor calidad de su ámbito territorial, y por otro lado, introducir nuevos elementos que mejoren el carácter existente en aquellos espacios deteriorados y degradados. Como consecuencia, el cumplimiento de las Normas Urbanísticas garantiza la integración paisajística de las actuaciones propuestas, que en cualquier caso introducen impactos que han sido valorados como de carácter positivo, por lo que no es necesaria la incorporación de medidas adicionales a las ya descritas.

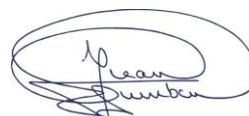
Por lo que se refiere a los Programas de Paisaje definidos, del destinado a la integración de medianeras, su coste, en el momento de su desarrollo temporal concreto deberá ser incluido en los presupuestos de las operaciones EDUSI y ARRU que se encuentran en la actualidad operando sobre su ámbito, y/o en el Programa de fomento de la rehabilitación edificatoria desarrollado por la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Por lo que se refiere al Programa de remodelación del Paseo Marítimo, será el Instrumento de Planeamiento que desarrolle finalmente la propuesta el que deberá establecer, las fuentes de financiación y el tipo de gestión prevista.

Valencia, febrero de 2023.

Por el Equipo Redactor:



Enric Cardona Borrás



Juan Gumbau Bellmunt

12. PLANOS

Índice de Planos

1. Situación y emplazamiento
2. Ordenación propuesta
- 3.1. Visibilidad UE1
- 3.2. Visibilidad UE2
- 3.2. Visibilidad UE3
- 3.4. Visibilidad UE4
- 3.5. Visibilidad PIN
- 3.6. Visibilidad PAA1
- 3.7. Visibilidad PAA2
- 3.8. Visibilidad PAA3
- 4.. Delimitación del Ámbito de análisis del EIP
5. Unidades de paisaje
- 6.1. Recursos paisajísticos de interés patrimonial y cultural
- 6.2. Recursos paisajísticos de interés ambiental y visual
7. Puntos de observación
- 8.1. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 1
- 8.2. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 2
- 8.3. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 3
- 8.4. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 4
- 8.5. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 5
- 8.6. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 6
- 8.7. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 7
- 8.8. Visibilidad desde puntos de observación. Estático 8
- 8.9. Visibilidad desde puntos de observación. Dinámico 1
- 8.10. Visibilidad desde puntos de observación. Dinámico 2
- 8.11. Visibilidad desde puntos de observación. Dinámico 3
- 8.12. Visibilidad desde puntos de observación. Dinámico 4
- 9.1. Simulación visual de las actuaciones. 1
- 9.2. Simulación visual de las actuaciones. 2
- 9.3. Simulación visual de las actuaciones. 3
- 9.4. Simulación visual de las actuaciones. 4
- 9.5. Simulación visual de las actuaciones. 5
- 9.6. Simulación visual de las actuaciones. 6
- 9.7. Simulación visual de las actuaciones. 7
- 9.8. Simulación visual de las actuaciones. 8
10. Infraestructura Verde