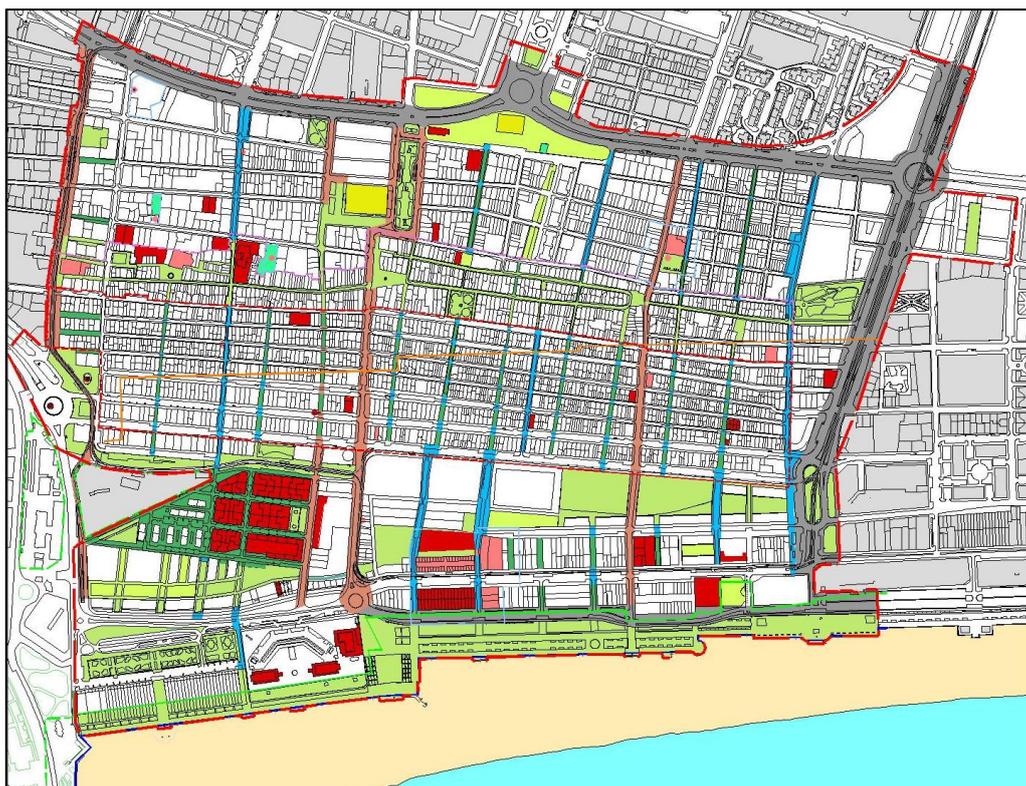


# MEMORIA INFORMATIVA CORRESPONDIENTE AL PLAN ESPECIAL DEL CABANYAL-CANYAMELAR Y SU ENTORNO URBANO (PEC).

**TEXTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2023**



## ÍNDICE MEMORIA INFORMATIVA.

<b>INTRODUCCIÓN GENERAL A ESTE DOCUMENTO DE MEMORIA INFORMATIVA DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CABANYAL-CANYAMELAR Y SU ENTORNO (PEC).....</b>	<b>6</b>
<b>1. ANTECEDENTES DEL ENCARGO, CONSTITUCIÓN DEL EQUIPO REDACTOR Y RECONOCIMIENTO A LAS INSTITUCIONES Y PROFESIONALES, PÚBLICOS Y PRIVADOS, QUE HAN COLABORADO EN LA FORMULACIÓN DEL PRESENTE PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CABANYAL-CANYAMELAR (EN ADELANTE PEC).....</b>	<b>6</b>
<b>2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y JURÍDICO-URBANÍSTICOS APLICADOS A LA FORMULACIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO DEFINITIVO DEL PEC.....</b>	<b>9</b>
<b>MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.....</b>	<b>13</b>
<b>1. OBJETIVOS Y DOCUMENTACIÓN BÁSICOS DE LA MEMORIA INFORMATIVA. ....</b>	<b>13</b>
<b>2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CABANYAL-CANYAMELAR-CAP DE FRANÇA. ....</b>	<b>14</b>
2.1.- El Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada (1796).....	14
2.2.- Los Planes en la Bailía (1796-1837).....	17
2.2.1.- EL PLAN DE RECTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN DE LA PLAYA (1797). ....	18
2.2.2.- EL PLAN DE LA PLAYA DEL MAR (1806).....	20
2.3.- La Cohabitación Bailía-Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1837-1865).....	22
2.3.1.- PLAN DE RECTIFICACIÓN DE CALLES Y APERTURA DE LA CALLE DE LA REINA (1840).....	22
2.4.- La Actividad del Ayuntamiento de Poble Nou del Mar (1865-1897). ....	24
2.5.- El Cabanyal Barrio de València: Vigencia de las Reglas Propias (1897-1939). ....	30
2.5.1.- LA PERIFERIA A LEVANTE. ....	30
2.5.2.- LA PERIFERIA A PONIENTE. ....	31

2.6.- El Cabanyal Barrio de València: la Dictadura de Barrio a “Barrera” (1939-1977).....	35
2.7.- El Cabanyal Barrio de València: la Democracia; ¿de Barrera a Barrio? (desde 1977)..	41
2.8.- Evolución de la Edificación en el Espacio Parcelado. ....	48
<b>3. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS RECIENTES Y ACTUALES. ....</b>	<b>58</b>
3.1.- Antecedentes. ....	58
3.2.- Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988. ....	58
3.3.- La Revisión Simplificada del PGOU de Valencia. ....	60
3.4.- La Revisión Pormenorizada del Plan General. ....	60
3.5.- Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar.....	62
3.6.- Normas Transitorias de Urgencia del Cabanyal-Canyamelar.....	63
3.7.- Incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su Incidencia en otros Instrumentos de la Planificación Territorial o Sectorial. ....	63
3.7.1.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. ....	63
3.8.- Incidencia en otros Instrumentos de Desarrollo Territorial o Sectorial.....	66
3.9.- Análisis de las Alternativas Contempladas en el Documento Inicial Estratégico (DIE). ....	67
<b>4. SITUACIÓN SOCIOLÓGICA Y URBANÍSTICA ACTUAL EN EL ÁMBITO DEL PEC.....</b>	<b>74</b>
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. ....	74
4.1.1.- EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA. ....	74
4.1.2.- PARQUE EDIFICADO. ....	75
4.1.2.1.- EDIFICABILIDAD TOTAL MATERIALIZADA EN EL ÁMBITO DEL PEC. ....	75
4.1.2.2.- USO RESIDENCIAL. ....	75
4.1.2.3.- USO TERCIARIO. ....	77
4.1.2.4.- USO INDUSTRIAL.....	77
4.1.3.- SUELO DOTACIONAL PÚBLICO. ....	78
4.2. Situación Actual de las Infraestructuras del PEC.....	82
4.2.1. INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD. ....	82

4.2.1.1. LA RED VIARIA. ....	82
4.2.1.2. LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS.....	106
4.2.1.3. LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES. ....	107
4.2.1.4. EL TRANSPORTE PÚBLICO. ....	110
4.2.2. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS. ....	120
4.2.2.1. LA RED DE SANEAMIENTO. ....	120
4.2.2.2. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE.....	124
4.2.2.3. RED DE ABASTECIMIENTO ELÉCTRICO. ....	126
4.2.2.4. REDES DE TELECOMUNICACIONES.....	128
4.2.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA.....	129
4.3. Programas de Mejora de las Infraestructuras en la actualidad en el ámbito del PEC.	131
<b>5. PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....</b>	<b>136</b>
5.1. Desarrollo del Plan de Participación Pública.....	136
5.1.1.- MARCO LEGISLATIVO.....	136
5.1.2.- OBJETIVOS.....	142
5.1.3.- ANTECEDENTES: REDACCIÓN COLABORATIVA DE LA EDUSI. ....	143
5.1.4.- METODOLOGÍA. ....	144
5.1.4.1.- PRINCIPIOS Y DIRECTRICES. ....	145
5.1.4.2.- FASES. ....	146
5.1.4.3.- ACTORES SOCIALES. ....	149
5.1.4.4.- CRONOGRAMA DEL PROCESO. ....	159
5.1.5 AVANCE DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN DURANTE LA FASE PREVIA. ....	159
5.1.5.1 ACTIVIDADES O ESPACIOS GENERADOS. ....	159
5.1.5.2 ALGUNAS CONCLUSIONES: AVANCE DE NECESIDADES Y OPORTUNIDADES DETECTADAS. ....	160
5.2.- Resultado del Plan de Participación Pública. ....	162
<b>6. CONCLUSIONES GENERALES A LA MEMORIA INFORMATIVA DEL PEC.....</b>	<b>169</b>
<b>7. ANEXOS.....</b>	<b>170</b>
Anexo I: Análisis DAFO Elaborado Durante Va Cabanyall!.....	171
Anexo II: Síntesis de las Propuestas Trabajadas Durante Va Cabanyall!.....	180
Anexo III: Listado de Administraciones e Instituciones Implicadas en el Ámbito de Actuación.....	186

Anexo IV: Listado de Servicios Municipales para el PEC.....	189
Anexo V: Actores Ciudadanos Presentes en el Ámbito Territorial. ....	190
Anexo VI: Reuniones y Entrevistas Realizadas.....	193
Anexo VII: Presentación de Inicio de Redacción del PEC.....	199

# INTRODUCCIÓN GENERAL A ESTE DOCUMENTO DE MEMORIA INFORMATIVA DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CABANYAL-CANYAMELAR Y SU ENTORNO (PEC).

## 1. ANTECEDENTES DEL ENCARGO, CONSTITUCIÓN DEL EQUIPO REDACTOR Y RECONOCIMIENTO A LAS INSTITUCIONES Y PROFESIONALES, PÚBLICOS Y PRIVADOS, QUE HAN COLABORADO EN LA FORMULACIÓN DEL PRESENTE PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CABANYAL-CANYAMELAR (EN ADELANTE PEC).

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 y procede la **Contratación en fecha 27/Abril/2017 de 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 los siguientes profesionales:**

**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 (desarrollo en los trabajos de 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.

Queremos agradecer en la elaboración del presente Documento, la colaboración de la Oficina del Plan Cabanyal-Canyamelar y especialmente la de **Carlos Vejarano** y de su Gerente: **Vicente Gallart**, así como la de los funcionarios del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, especialmente la **Fernando Berenguer, Esperanza Colomé** y la Directora General: **Florentina Pedrero**.

También se agradece la aportación fotográfica realizada por **Guillermo Sánchez** que ha sido incluida en las Fichas de Protección del Catálogo.

**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 preliminar y definitiva del PEC, **permanecen como redactores formales del Documento de Versión Preliminar así como del Documento Definitivo las tres Consultoras señaladas** en primer lugar, **junto a los dos 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) y su Reforma 1/2019 (en adelante RLOTUP/19), **se redacta y se presenta este Documento Definitivo de PEC** a los efectos de su consideración por el Excmo. Ayuntamiento, aprobación municipal y **remisión a la Comisión de Patrimonio de la Generalitat Valenciana** y tras la evacuación de su Informe, proceder a su **Aprobación Provisional** y finalmente elevarlo a la **Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia** para que determine, al fin, 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 las juristas Begoña Pla Tormo y Esperanza Colomé, **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 los Directores Generales de Urbanismo**, Lluís Ferrando en la primera etapa y Vicente García Nebot en esta última, por sus trascendentes aportaciones en la Ordenación del frente litoral metropolitano y en la estructuración procedimental del PEC, respectivamente, y **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 y posteriormente por su nuevo Director, Alberto Aznar Traval, por sus aportaciones y sugerencias en la formulación del presente Documento.

Asimismo, el Equipo Redactor quiere reconocer, agradecer y poner en valor la ejemplar colaboración llevada a cabo por **la mayoría de las tradicionales Asociaciones 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 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.

Por último, el Equipo Redactor quiere agradecer la confianza que ha depositado en él la **Corporación municipal de Valencia**, representados por los **Concejales responsables de Urbanismo**, Vicent Sarriá en primer lugar y Sandra Gómez finalmente, junto a sus asesores Delegados, Rafael Rubio y Carlos Fernández.

## **2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y JURÍDICO-URBANÍSTICOS APLICADOS A LA FORMULACIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO DEFINITIVO DEL PEC.**

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

1. **Plan General de Ordenación Urbana de Valencia:** aprobación definitiva el 28/diciembre/1988.
2. **Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar, PEPRI,** (contemplando la Prolongación de la Avda. de Blasco Ibáñez): **formulado en 2001.**
3. **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”.
4. **Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de Valencia de 30/julio/2015** por el que se desiste de la tramitación del Plan Especial.
5. **Acuerdo de 8/julio/2016 del Consell de la Generalitat** por el que se suspende el Plan Especial y se aprueban Normas Transitorias.
6. **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.
7. **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.
8. **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.
9. **Documento de Versión Preliminar del PEC** que se presenta ante el Ayuntamiento en septiembre de 2018.
10. Aprobación del Documento de Versión Preliminar por el **Ayuntamiento Pleno, en sesión de 31/enero/2019** y **sometimiento a Información Pública** por plazo de 45 días, publicado en el DOGV de 7/febrero/2019.
11. Tras el estudio y análisis de las Alegaciones correspondientes, se somete, de nuevo, a un **segundo Período de Información Pública el 4 de junio de 2020,** considerando

que alguna de las Alegaciones aceptadas comportaba una modificación sustancial del Documento de Versión Preliminar.

En concreto, las **Modificaciones consideradas Sustanciales que justificaron el segundo Período de Información Pública** se pueden sintetizar en las siguientes:

- **Las cuatro Unidades de Ejecución**, UE-1, UE-2, UE-3 y UE-4, por causa de la alteración de sus parámetros básicos.
- **La UE PIN “Entorno Piscinas”**, aunque solo en lo que afecta a las condiciones de su Ordenación Pormenorizada, pues sus parámetros originarios del “PAI Piscinas” se mantienen.
- **Las determinaciones jurídico-urbanísticas de la Subzona** de suelo Urbano sometido al régimen de las Actuaciones Aisladas localizada en suelos contiguos al “PIN Entorno Piscinas” que, por ello, se denomina **“Entorno Piscinas”, ENP**.
- **Las determinaciones jurídico-urbanísticas** correspondientes a los **tres Programas de Actuación Aislada**, PAA-1, PAA-2 y PAA-3.
- **Las determinaciones** normativas de **Usos, Alturas y Condiciones de Protección** que afectan al suelo Urbano “consolidado” que resultan modificadas con carácter sustancial.
- Asimismo, se procede a recalcular **las magnitudes globales**, tanto las que afectan a los suelos Dotacionales como a las **Edificabilidades** en las tres situaciones jurídico-económicas posibles: la situación preexistente, las atribuidas por el PGOU vigente y las resultantes del PEC, así como se procede también a determinar las **nuevas Ratios Dotacionales** que las identifican unitariamente en las tres situaciones señaladas.
- Adicionalmente, con respecto a **la denominada “Vía Verde”**, aunque en puridad legal no se pueda considerar una modificación ni Ordinaria ni Sustancial pues el “Itinerario Público” ya se recoge en el PEC como un “sendero peatonal” que discurre N-S sobre el viejo trazado de FEVE, teniendo en cuenta que ha sido una Alegación reiterada por diversos vecinos, se procede a exponer al público una propuesta de Ordenación reforzada con arbolado y vegetación que se establece para el **“Itinerario Verde” que discurre en dirección Norte-Sur del PEC**, básicamente sobre el antiguo trazado del

- Ferrocarril al Puerto, itinerario que articula todos los Espacios Libres y Zonas Verdes de relevancia existentes en el Barrio.
- Cabe destacar que este “itinerario verde” viene a complementar el “sistema estructural” de ejes peatonales N-S conformado por **el Bulevar San Pedro en el centro del Barrio y el Paseo Marítimo por el borde litoral.**
  - Por último, cabe señalar que tras el Verano se ha hecho entrega por parte de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Valencia a este Equipo de una **nueva Cartografía actualizada del ámbito del PEC** que será la utilizada para futuros planeamientos de ámbito municipal. Su incorporación en el presente Documento ha producido, obviamente, ligeras modificaciones con respecto al documento del PEC (Versión Preliminar), lo que ha generado ligeras modificaciones dimensionales que en ningún momento pueden considerarse relevantes.
12. Ultimado el segundo Período de Información Pública (de 4/junio/2020) se procedió a la formulación del **Documento Definitivo del PEC**, Documento que fue aprobado por el Ayuntamiento en enero de 2021 y **remitido a la Dirección General de Patrimonio con la finalidad de formulación de nuevo** Informe con relación al Catálogo del PEC en virtud de un acuerdo adoptado en su día entre la citada Dirección General y el Ayuntamiento.
13. **Remitido el Informe** por la Dirección General de Patrimonio en el **Verano de 2022**, aunque sus observaciones no se consideran sustanciales, por mayor seguridad jurídica, **se volvió a someter todo el Documento a un Tercer Período de Información Pública**, período que **terminó el 22/diciembre/2022**, procediendo, a partir de entonces, a la formulación del presente Documento Definitivo del PEC con el objeto de obtener su **Aprobación Provisional** y remitirse a la Conselleria para su Aprobación Definitiva.

# 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.

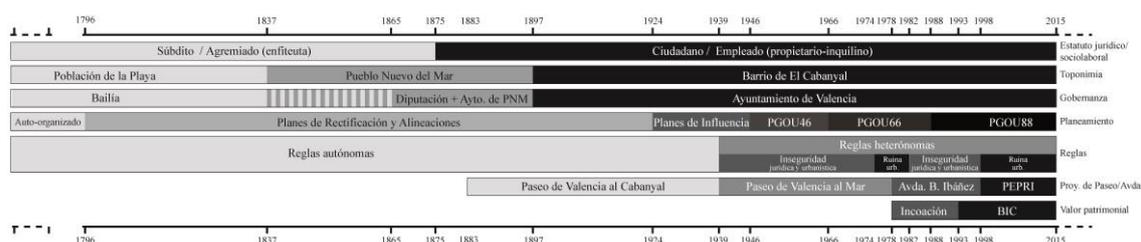
En la primera serie, se pondrá de manifiesto la trascendencia de las travesías perpendiculares al mar en el proceso de crecimiento experimentado por la población de la Playa desde 1796.

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.

**NOTA.-** LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO UTILIZADA EN ESTA MEMORIA INFORMATIVA ES LA QUE CORRESPONDE, COMO ES LÓGICO, AL MOMENTO DE FORMULACIÓN ORIGINARIA DE LA MISMA. OBIAMENTE, EN EL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN DEL PEC DEFINITIVO SE ADOPTA, COMO ES PRECEPTIVO, LA DELIMITACIÓN ESTABLECIDA POR EL AYUNTAMIENTO CON LA FINALIDAD DE FORMULAR EL PEC FINAL.



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

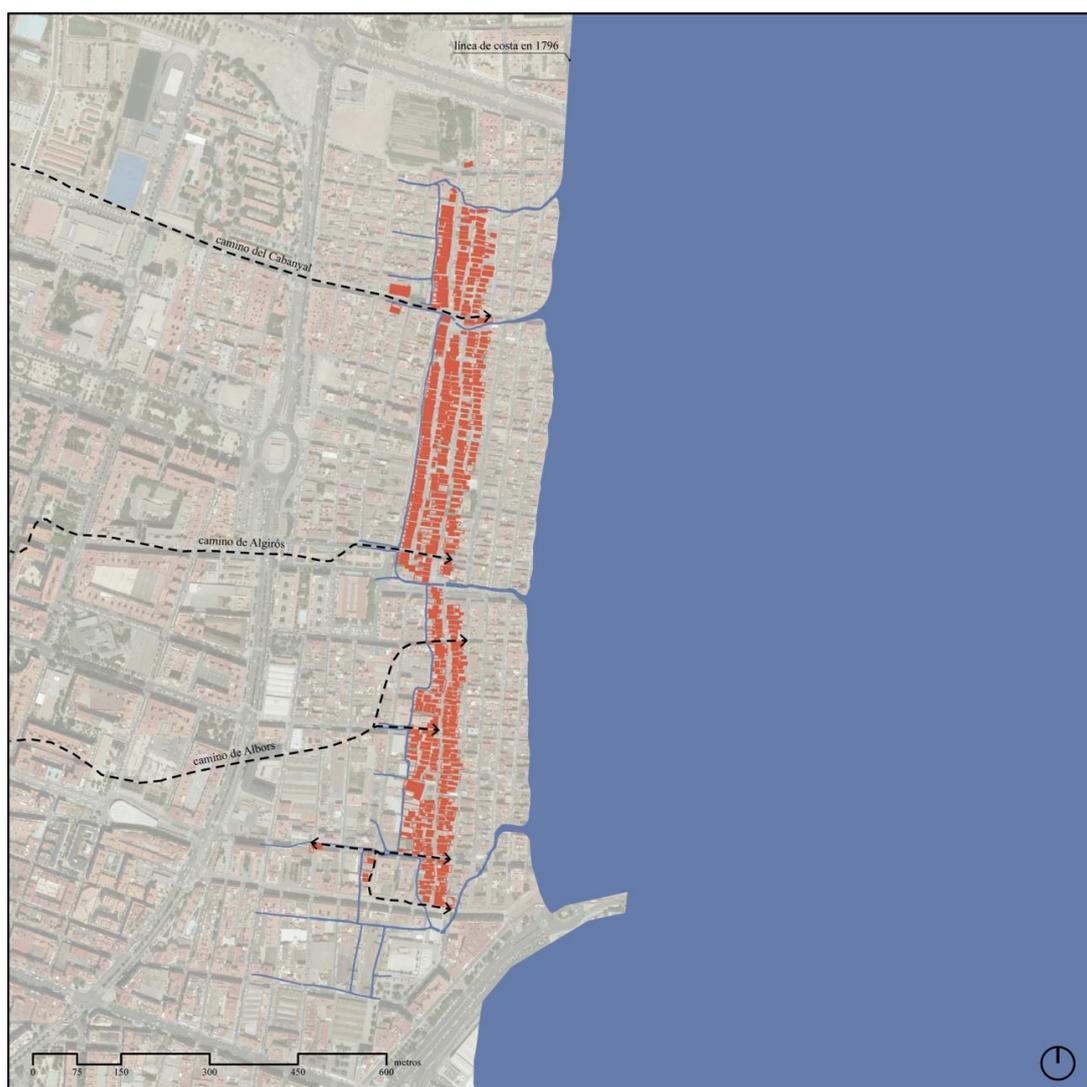
### 2.1.- El Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada (1796).

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.

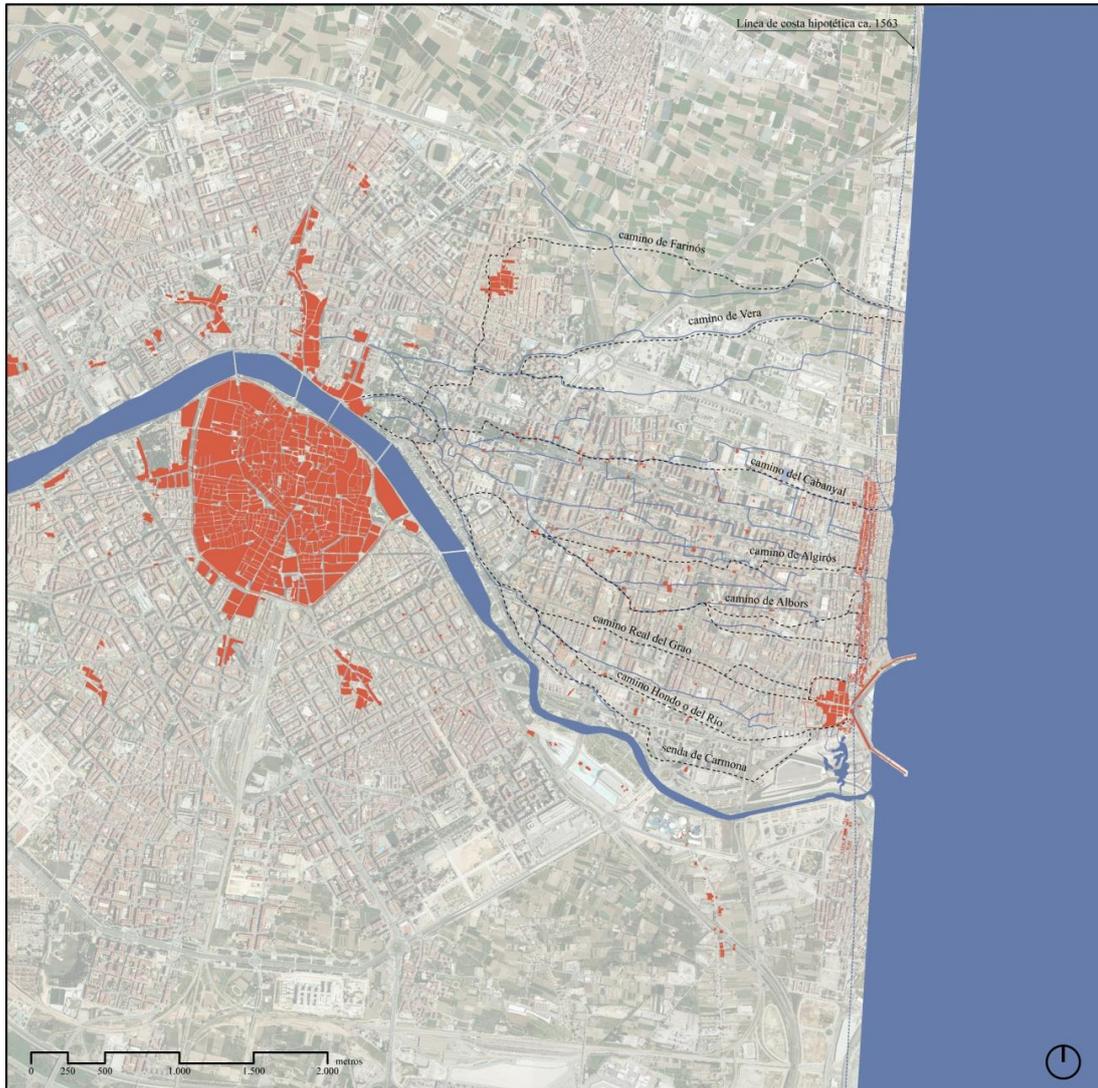


La imagen permite distinguir tres zonas delimitadas por las acequias de desagüe de la de Mestalla. La leyenda del *“Plan Geográfico de la población de la Playa de la Ciudad*

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 configurarán 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

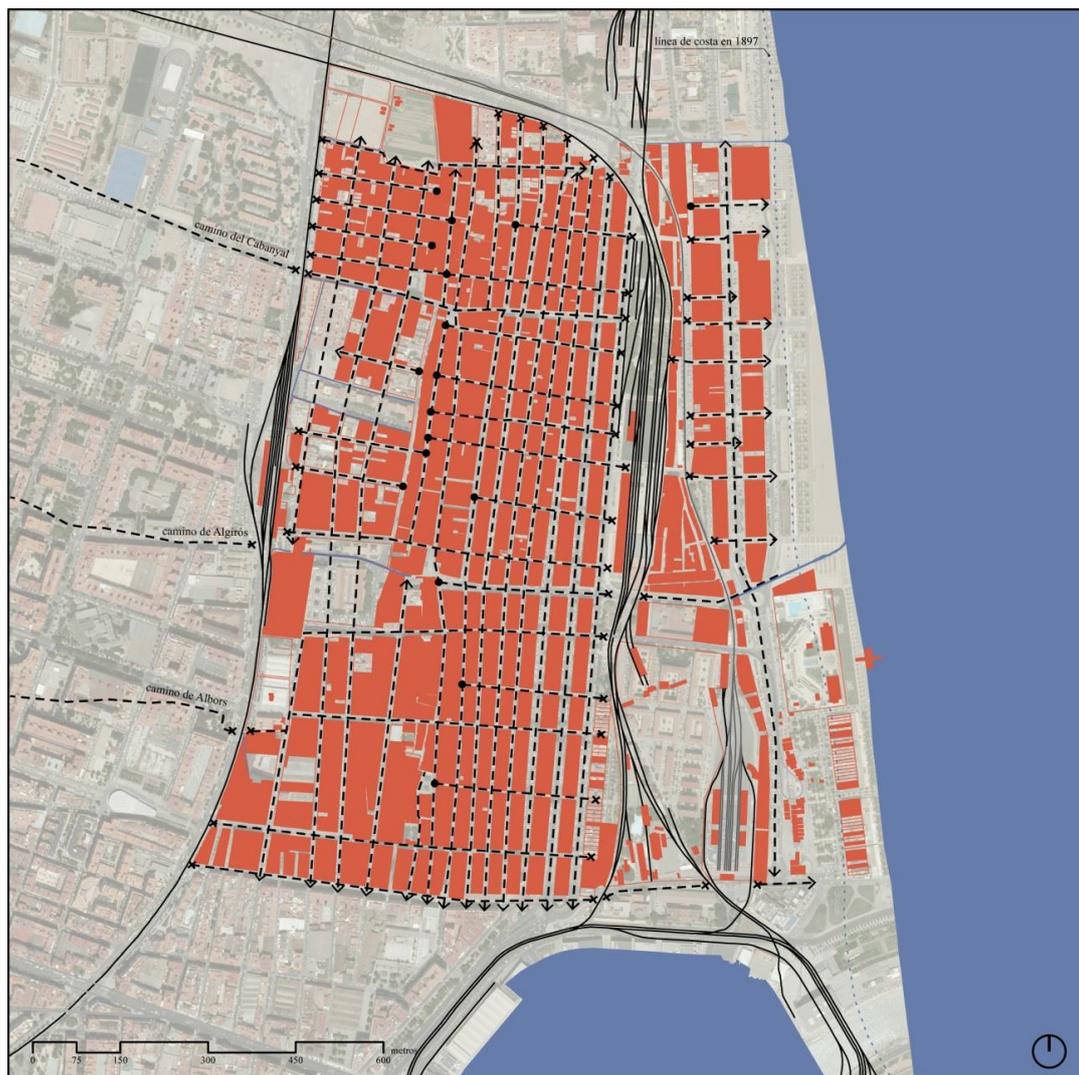
travesías, que define quince manzanas sensiblemente cuadradas; dos de las travesías se dibujan en prolongación de las preexistentes Marina y Vicente Guillot. Esta retícula es producto de un Proyecto de Urbanización promovido por Juan B. Llamosí en 1885, que modifica la parcelación agrícola.

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.



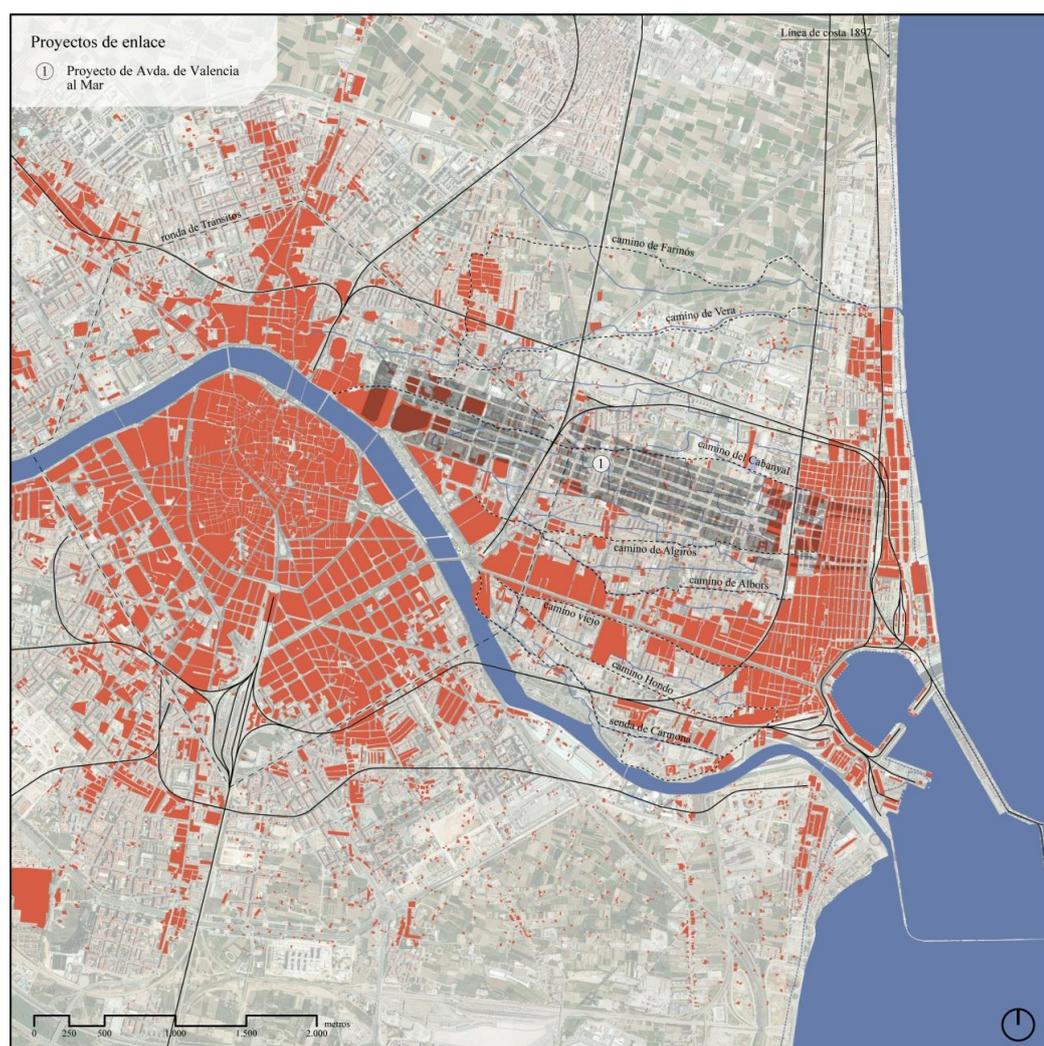
Desde su anexión por València, el tejido urbano de Poble Nou del Mar, ya como Barrio de El Cabanyal, experimentó un notable crecimiento.

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.



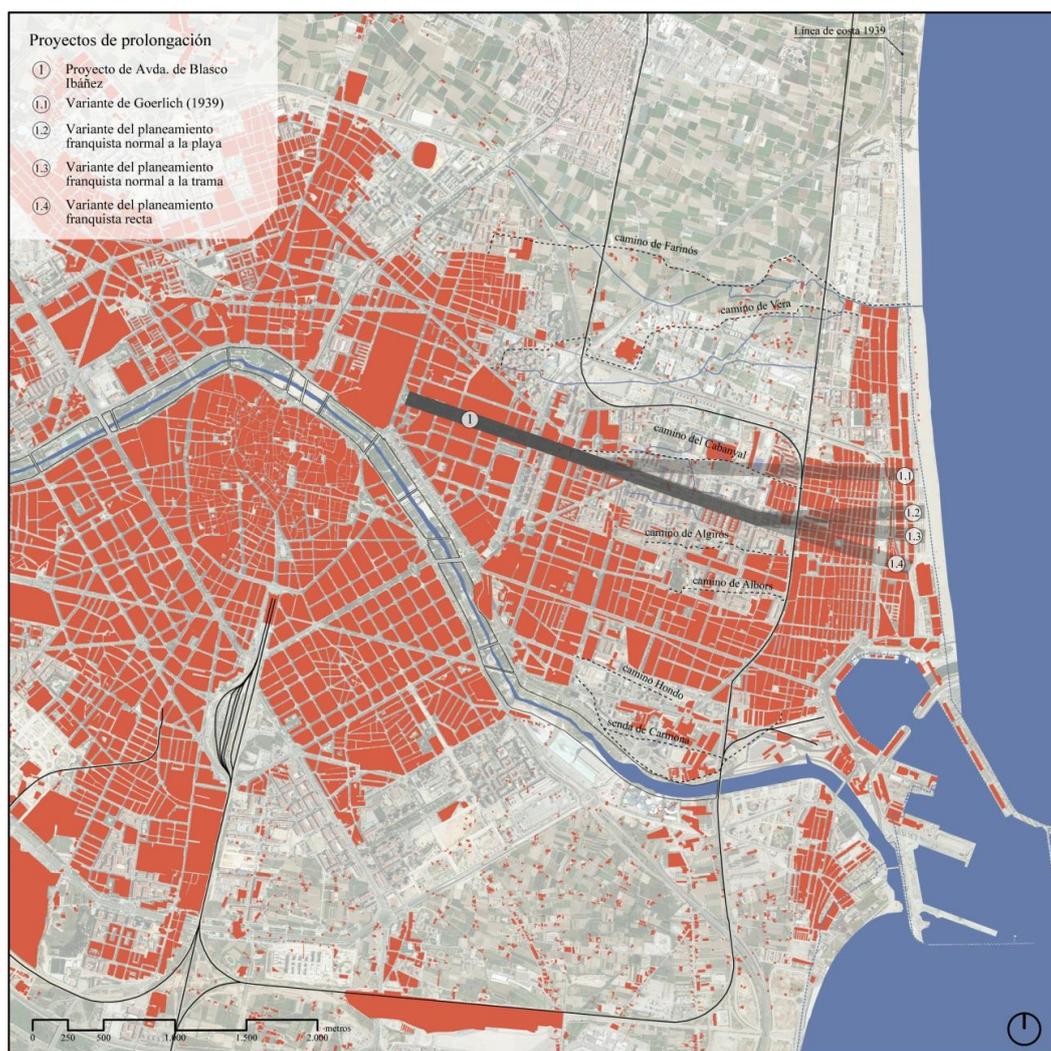
Durante este periodo, el Puerto se limitó a consolidar las ampliaciones proyectadas en el anterior periodo y a la construcción a partir de 1957 del nuevo Dique del Este, paralelo a la costa a continuación del dique del Norte construido entre 1924 y 1932, actividad que no va a suponer grandes desplazamientos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

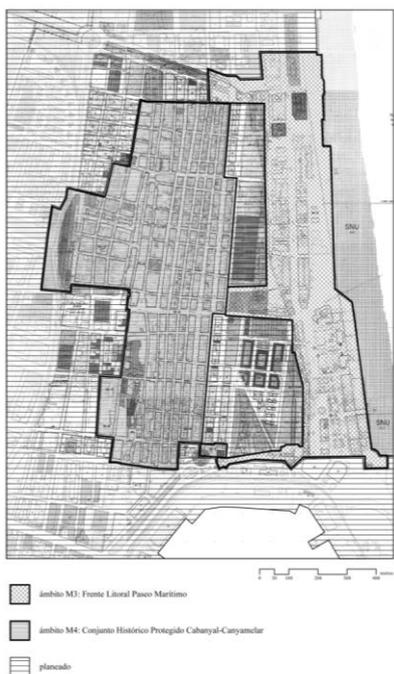
En 1982 se inician los trabajos de información previos para la redacción de un nuevo Plan General del Término Municipal; en 1984 el Ayuntamiento encarga su redacción a sus técnicos municipales.

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. Lluçh) 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 Serrera. 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

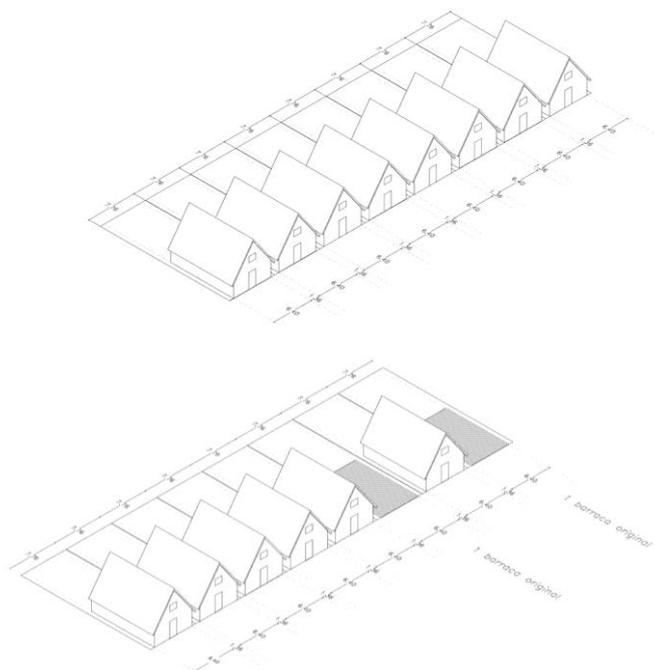
proceso de transformación de Barraca a casa, se fueran generando parcelas cuyas anchuras oscilan desde los casi 320 cm del cuarto de Barraca, hasta los más de nueve metros contando con las dos *escalàs* laterales completas.

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:

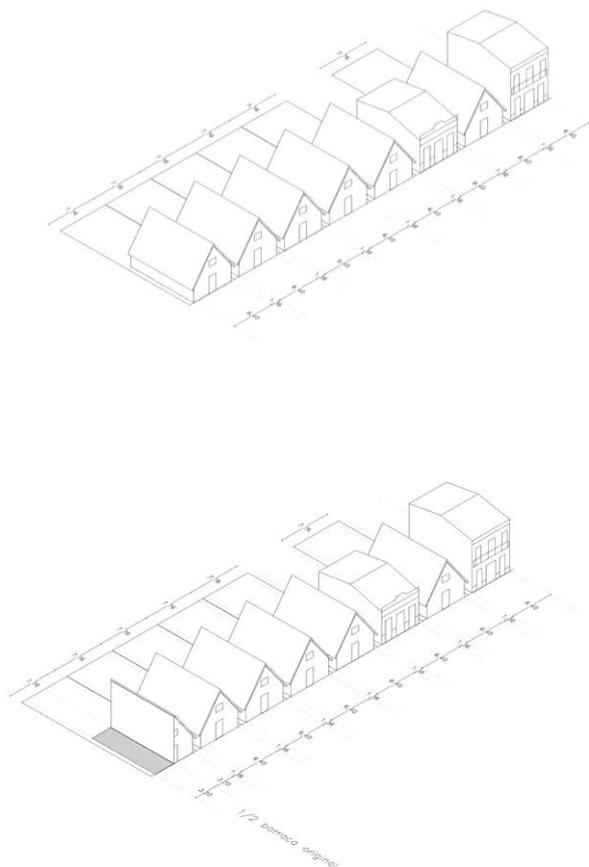
- Entre 1806 y 1865, caracterizado por desarrollarse en la Bailía, por súbditos enfiteutas mediante reglas autónomas.
- Entre 1865 y 1939, caracterizado por desarrollarse en el Término Municipal de Poble Nou del Mar hasta 1897 y después en los límites del Barrio de el Cabanyal en el de València, por 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)

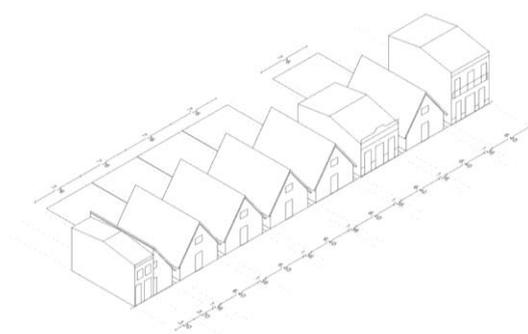


Siguiendo la costumbre habitual descrita en el punto 2.1 este Capítulo, las Barracas se orientaron en dirección Este-Oeste, de forma que sus fachadas aprovecharán equitativamente el soleamiento y se beneficiarán del régimen de brisas marinas para la ventilación de sus habitaciones.

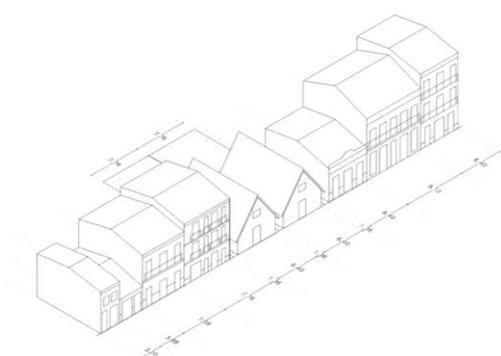
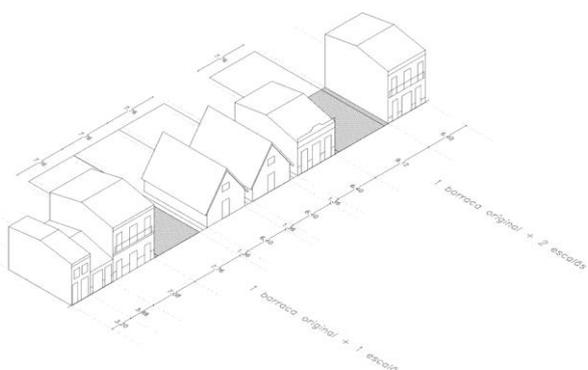
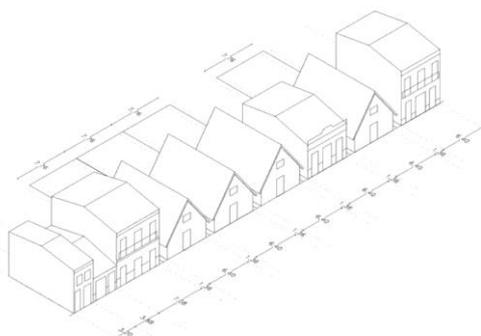
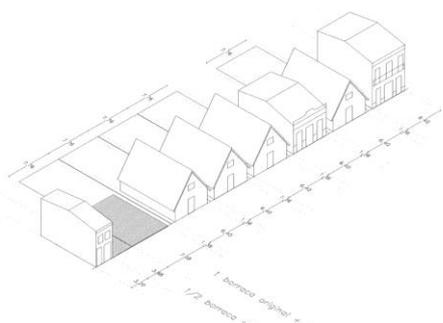


Las primeras casas, mantendrán el carácter unifamiliar de las Barracas y con ello, la relación directa con la calle.

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

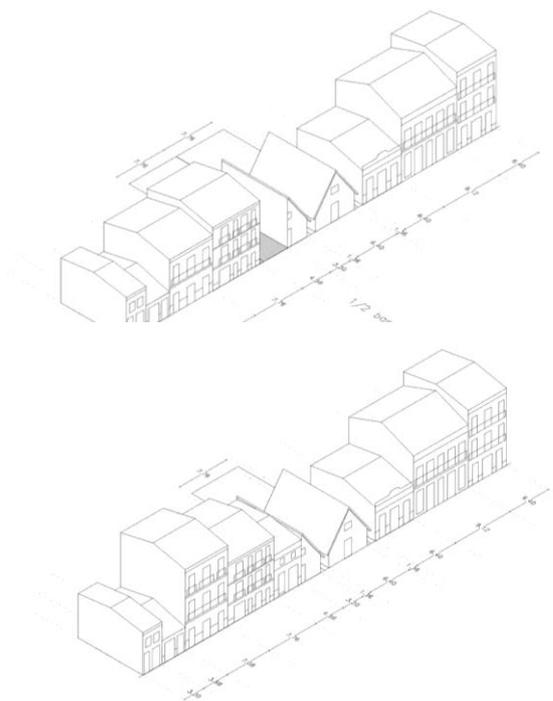
alta con acceso desde una escalera de un tramo situada entre las dos puertas de acceso a sendas viviendas en planta baja con acceso directo desde la calle.

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)

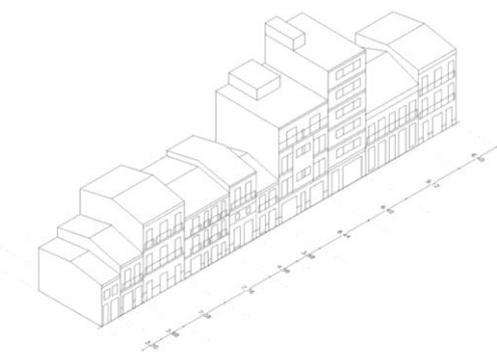
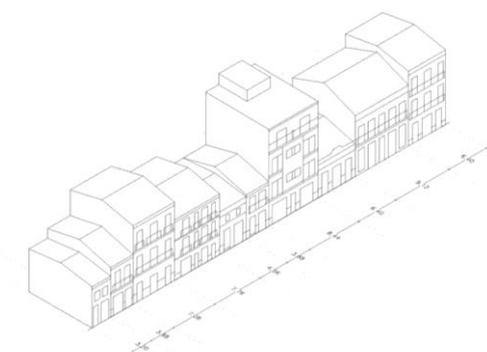
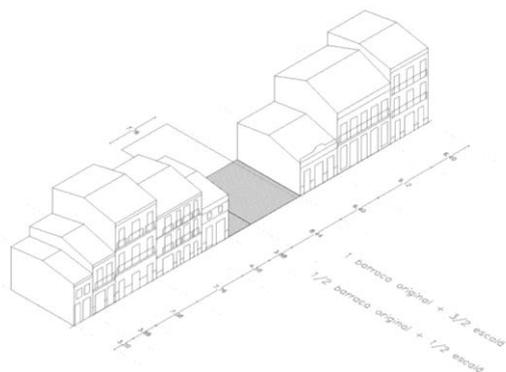
En los primeros años de la Dictadura, las penurias de la posguerra y la ruina urbanística provocada por las determinaciones del planeamiento de la Ciudad ralentizaron la actividad inmobiliaria.

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.

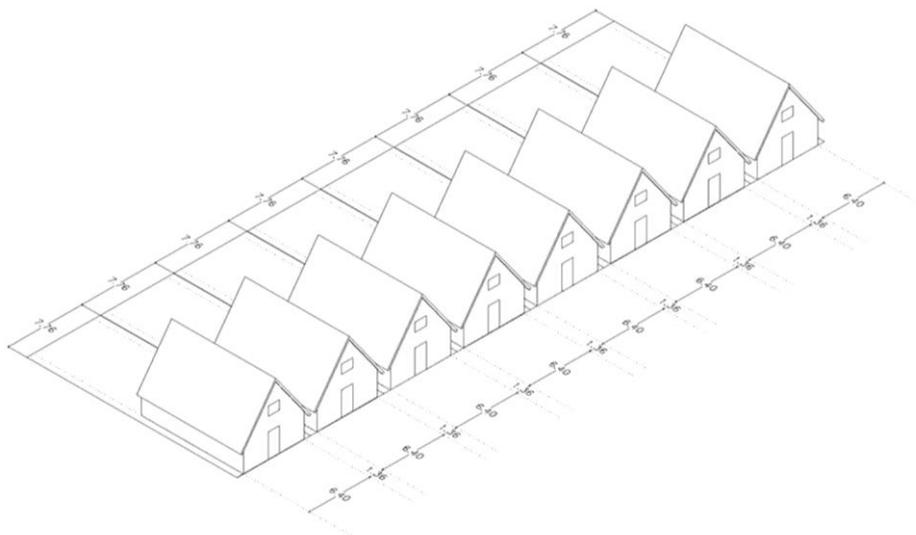
El crecimiento experimentado por la economía española se dejará sentir en la economía de este proletariado industrial que podrá acceder a las Viviendas de Protección Oficial en las fincas de pisos que irán sustituyendo a las casas, normalmente respetado la parcelación: se derriba una casa y se construye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

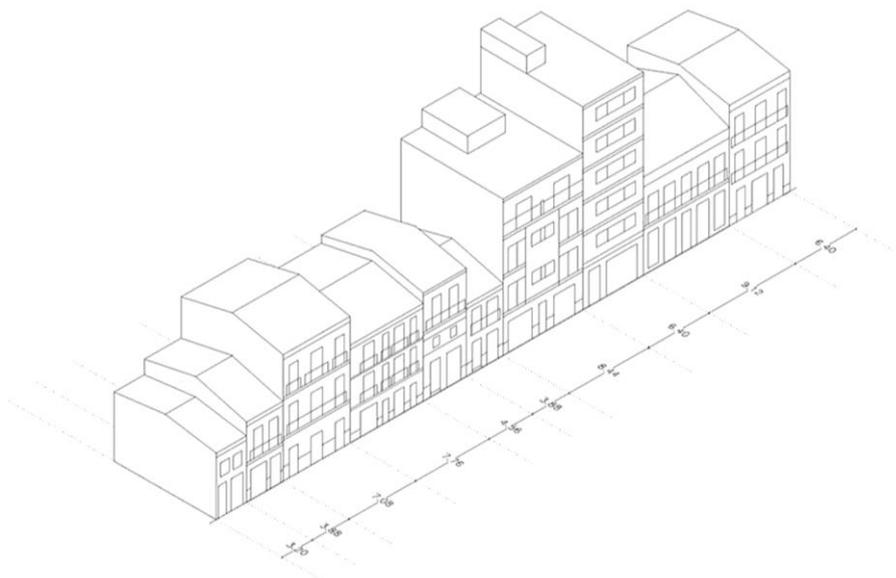
heterónomas. Las fincas de pisos proliferan en el Canyamelar y en menor medida en el Cap de França, donde conviven con las casas “como el agua y el aceite”. En la Zona del Cabanyal prácticamente no existen por la amenaza constante de la Prolongación de la Avenida.



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 m<sup>2</sup>s.

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 Baldomá 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.*

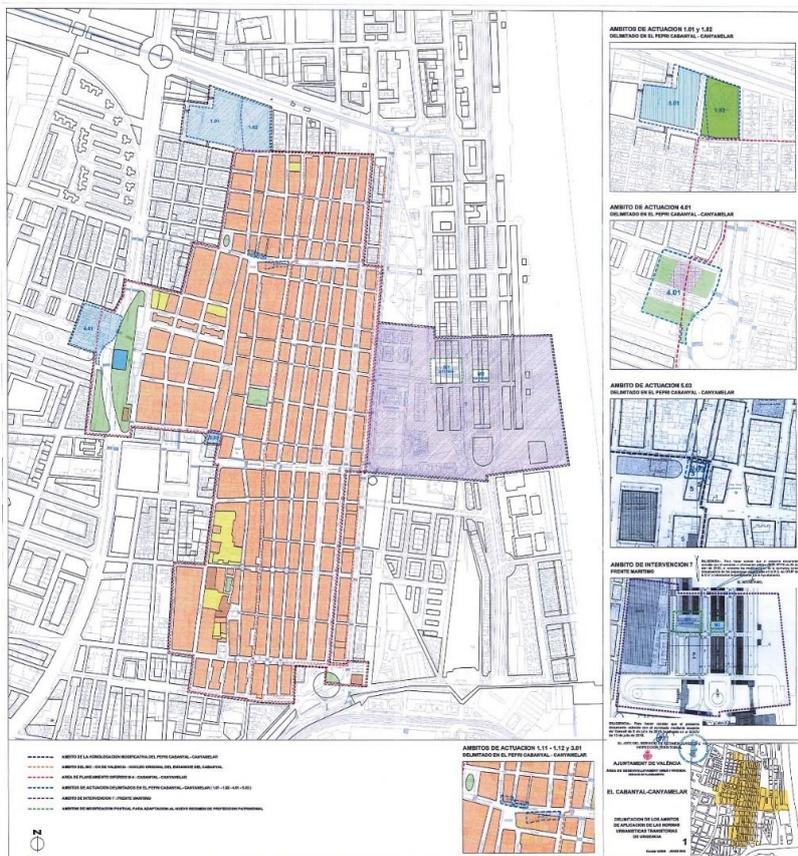
*Cuarta*

*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: MANUEL 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



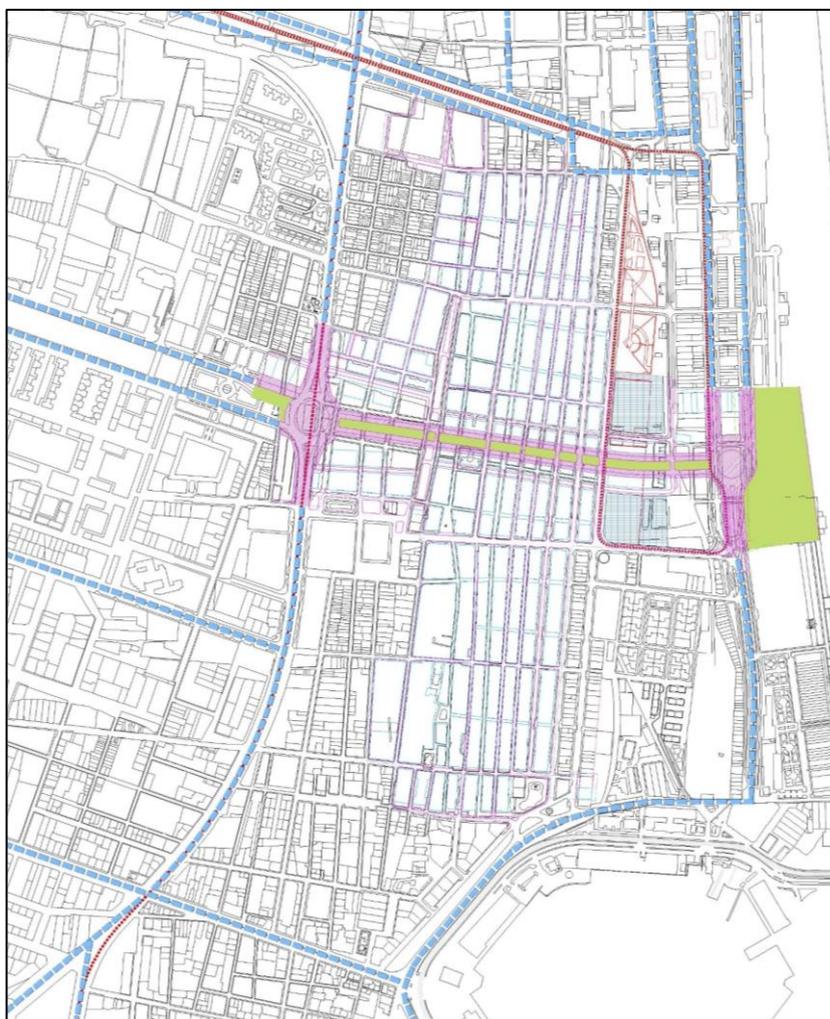
Como puede concluirse de la lectura del ACUERDO de 8 de julio de 2016 del Consell, por el que se suspende el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar y se aprueban las Normas Urbanísticas Transitorias de Urgencia para dicho ámbito del municipio de Valencia, se trata de un 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.



**NOTA ACLARATORIA.-** A PARTIR DE ESTE APARTADO SE PRESENTA LA DELIMITACIÓN ORIGINARIA DEL ÁMBITO DEL PEC (POSTERIORMENTE REAJUSTADA PARA EL DOCUMENTO DEFINITIVO). OBIAMENTE, ESTA DELIMITACIÓN NO AFECTA A LAS DETERMINACIONES QUE SE EXPONEN EN LA SITUACIÓN PREEXISTENTE CONTEMPLADA EN ESTA MEMORIA INFORMATIVA.

#### **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 cómo 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 .....1.432.363 m<sup>2</sup>s.**
- **Superficie Total Edificada en el Ámbito del PEC .....1.388.944 m<sup>2</sup>t.**

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

$$\text{IEB (m}^2\text{t / m}^2\text{s)} = 1.388.944 \text{ m}^2\text{t} / 1.432,363 \text{ m}^2\text{s} = \mathbf{0,9697 \text{ m}^2\text{t/m}^2\text{s}}$$

, 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 PEPRÍ 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 PEPRÍ.

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 (1.432.363 m<sup>2</sup>s) de:

$$IER (m^2tR/m^2s) = 989.508 m^2tR / 1.432.363 m^2s = \mathbf{0,6908 m^2tR/m^2s}$$

, Índice unitario **muy inferior al límite de referencia de 1 m<sup>2</sup>tR / m<sup>2</sup>s** 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  $RPOM = 20.493 \text{ hab.} / 11.609 \text{ viv.} = 1,76 \text{ hab./vívda.}$

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:

$$RM = 2,3 \text{ habits. / vívda.}$$

, 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:

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

#### 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:

$$ET (m^2t) = 241.482 m^2t$$

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

$$IET (m^2t / m^2s) = 0,1622 m^2t / m^2s.$$

#### 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:

**EI (m<sup>2</sup>t) = 157.954 m<sup>2</sup>t**

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

**IEI (m<sup>2</sup>t / m<sup>2</sup>s) = 0,1061 m<sup>2</sup>t / m<sup>2</sup>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 de Red Secundaria y de Red Primaria 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 LOTUP/19 vigente), las superficies de suelo Dotacional público implantado en el ámbito del PEC ascienden a **256.455,39 m<sup>2</sup>s**. (ver ANEXO Determinación de los Parámetros de Edificabilidad Bruta y Suelo Dotacional Público previstos tanto el PGOU/88 como en la Propuesta del PEC).

, lo que comporta un porcentaje de SD con relación a la Superficie Total ámbito del PEC del 14,18 %, y una **Ratio Dotacional Preexistente (RDP)** por cada 100 m<sup>2</sup>t, como ratio de referencia mínima para la disposición de reservas Dotacionales adicionales a prever en el PEC (artículo 76.3 de la LOTUP), de:

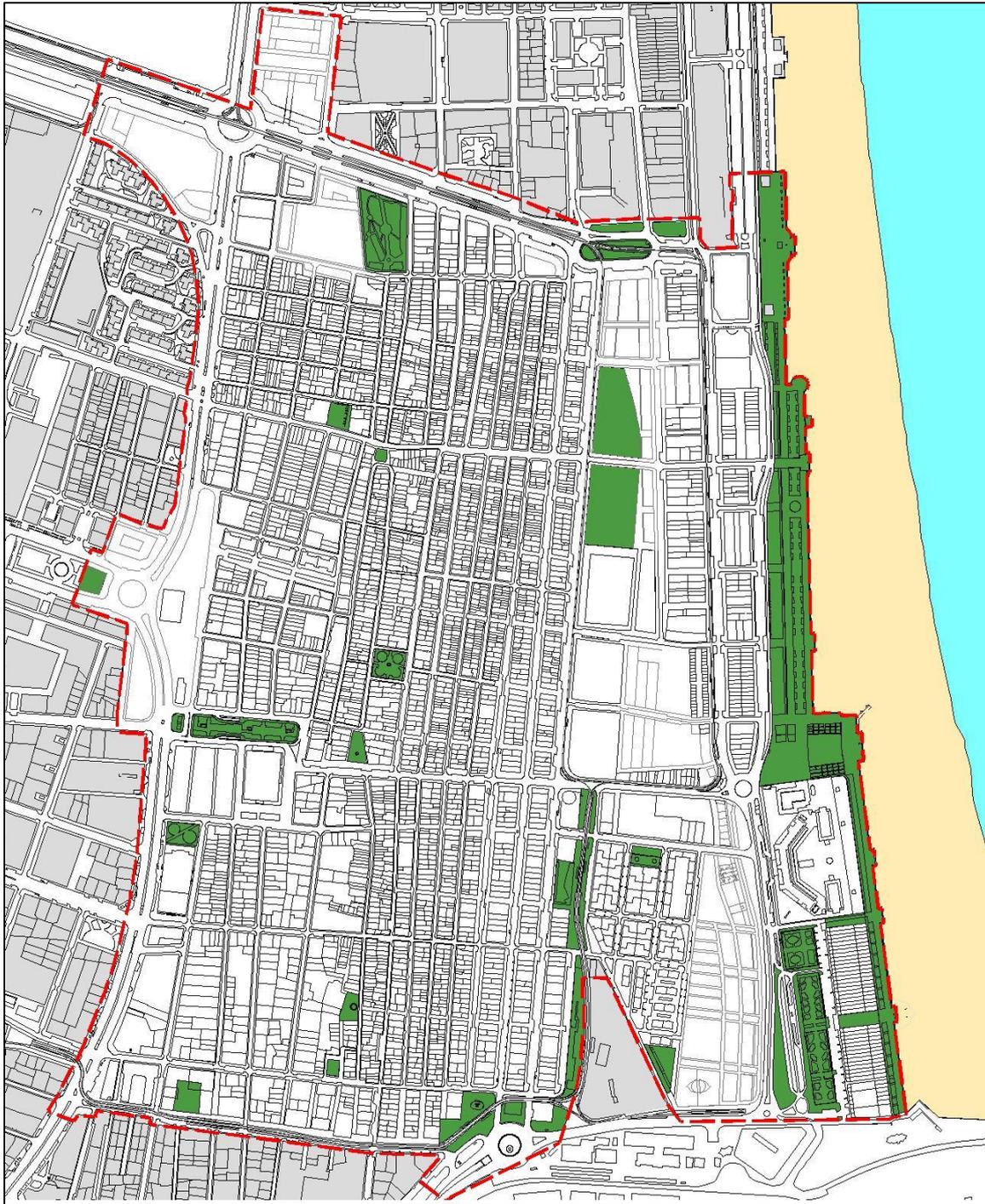
**RDP = 255.455,39 m<sup>2</sup>sDot. / 1.552.003 m<sup>2</sup>t (Edificabilidad Potencial Preexistente) =**

**0,1418 = 14,18 m<sup>2</sup>sDot. / 100 m<sup>2</sup>t.**

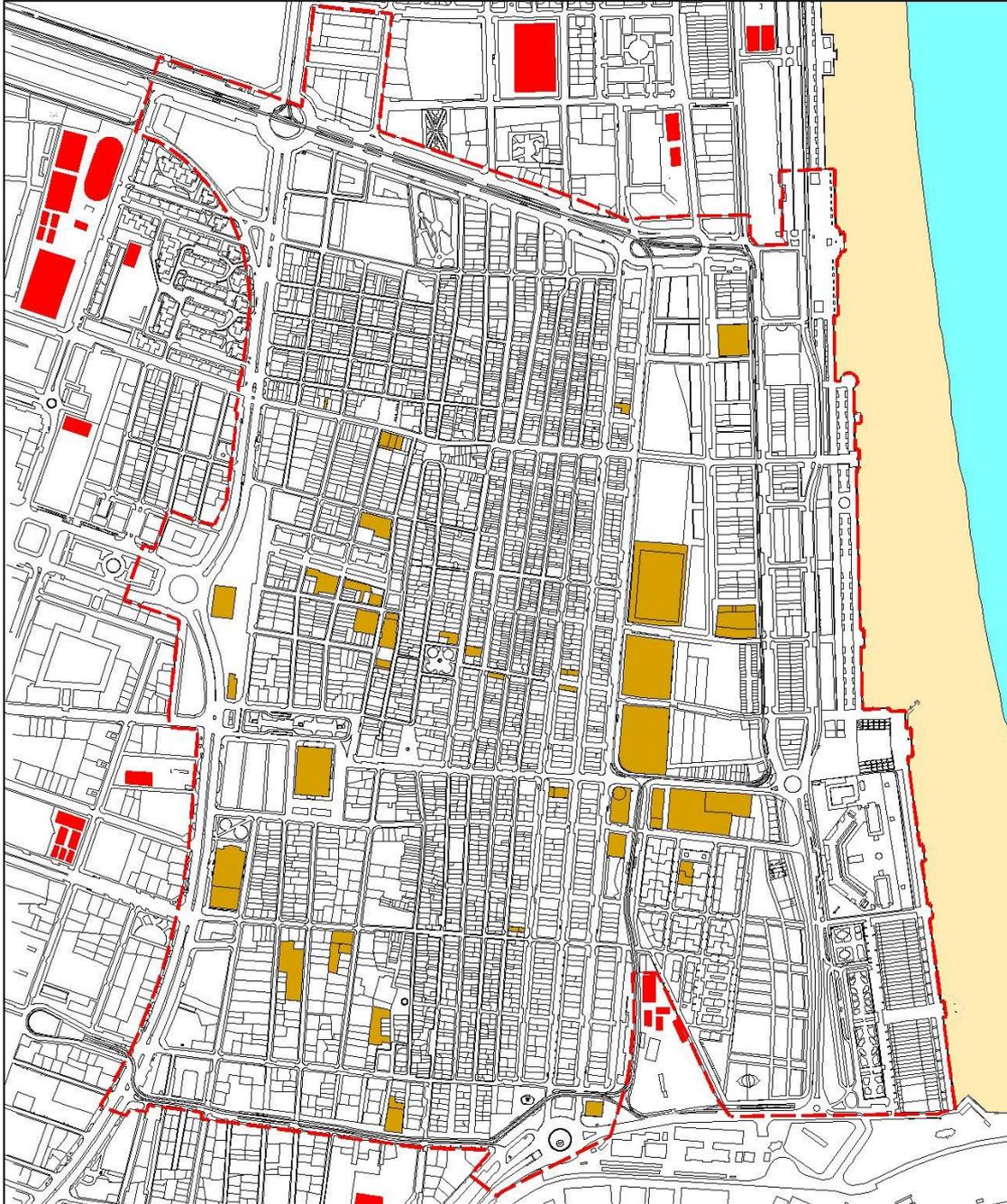
En consecuencia, **esta RDP se constituye como la ratio mínima que deberá ser incrementada intencionadamente con las actuaciones previstas en este PEC** para satisfacer los objetivos básicos señalados de mejorar sustancialmente el espacio público y la calidad ambiental y, sobre todo de vida de los vecinos actuales y futuros del Barrio.

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

- <b>Superficie del ámbito del PEC</b> .....	<b>1.432.363,54 m<sup>2</sup>s (143,2 Has.)</b>
- <b>Nº (aprox.) de Viviendas</b> .....	<b>11.609 Viviendas.</b>
- <b>Nº Potencial de Habitantes</b> .....	<b>26.700 habs.</b>
- Edificabilidad Residencial Preexistente .....	989.508 m <sup>2</sup> tR.
- IER .....	0,6908 m <sup>2</sup> tR/m <sup>2</sup> s.
- <b>Edificabilidad Total ámbito PEC</b> .....	<b>1.388.944 m<sup>2</sup>t.</b>
- IEB .....	0,9697 m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s.
- <b>Total Suelo Dotacional Público</b> .....	<b>196.940,66 m<sup>2</sup>s.</b>
- <b>Ratio Dotacional Pública / Edif. Existente</b> .....	<b>14,18 m<sup>2</sup>sDot/100 m<sup>2</sup>t.</b>



**SEÑALIZACIÓN DE LAS ZONAS VERDES PREEXISTENTES**



**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.

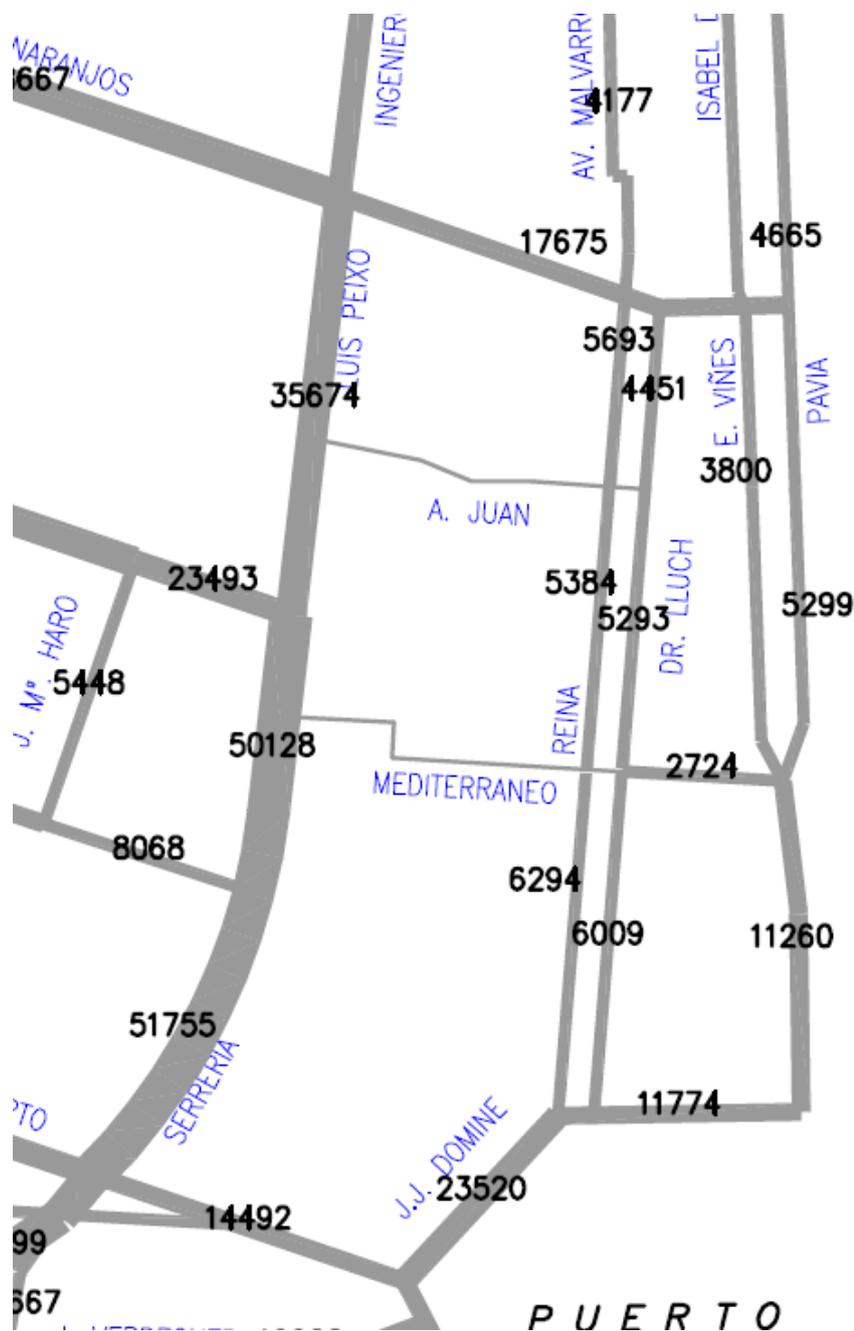


## LEYENDA

 **Ámbito del Plan Especial**

-  **Vari estructural - Variio estructural**
-  **Vari troncal - Variio estructural**
-  **Vari col·lector/distribuïdor - Variio col·lector/distribuïdor**
-  **Vari local- Variio 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 jerarquía<sup>1</sup>:



<sup>1</sup> 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.

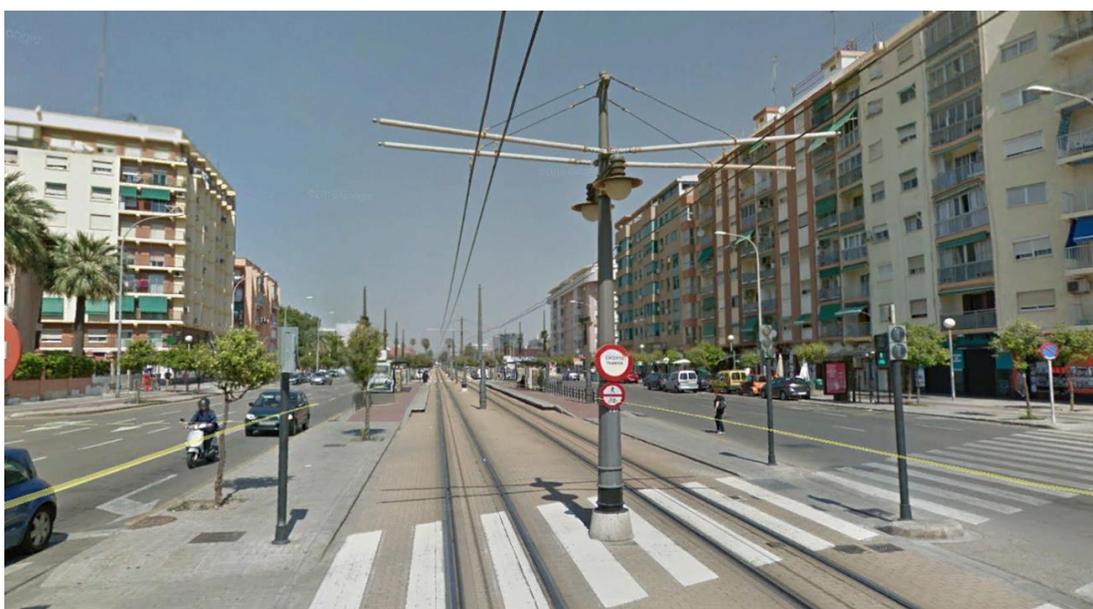
La Avenida de la Serrería, en el tramo que afecta al PEC, presenta una IMD de 51.755 veh/día y su prolongación Luis Peixó de 35.874 veh/día. El eje Viario cuenta en la actualidad con calzadas separadas, de hasta 4 carriles por sentido, para una anchura media en el ámbito del PEC de 25 metros, lo que 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).

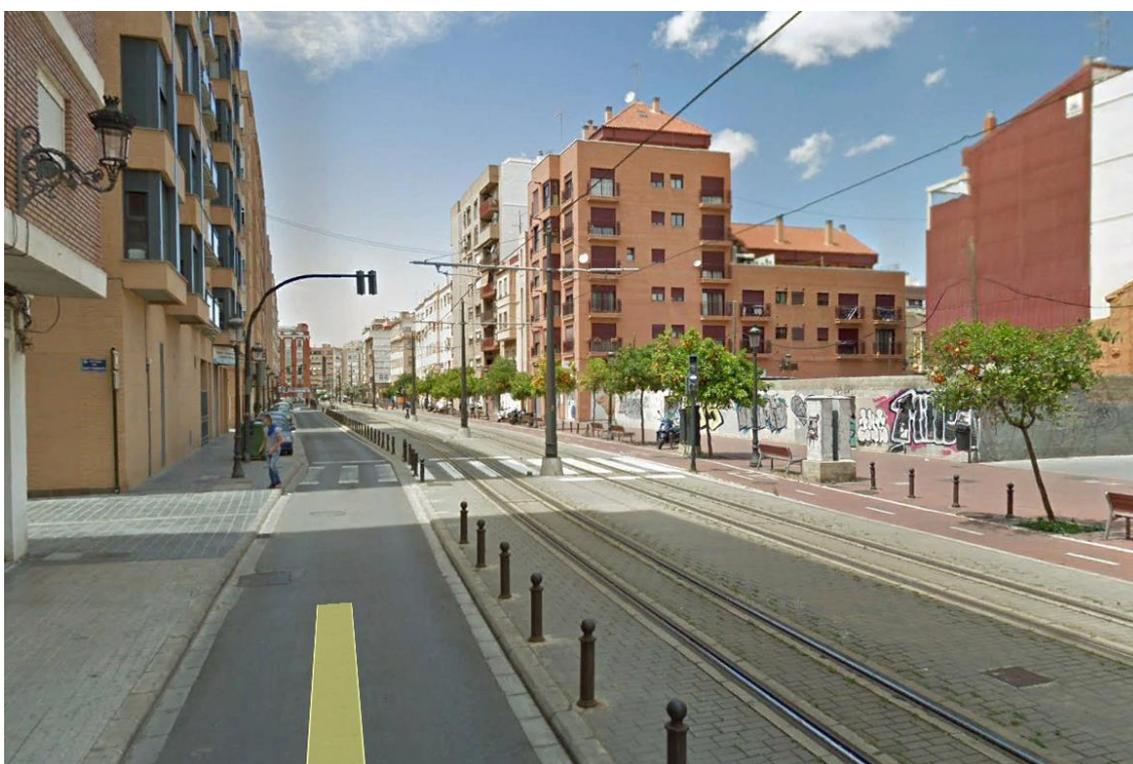


### **CALLE LA REINA.**

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 Viarío 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 Viaríos 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 peatonalizadas, 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. Lluçh, 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.



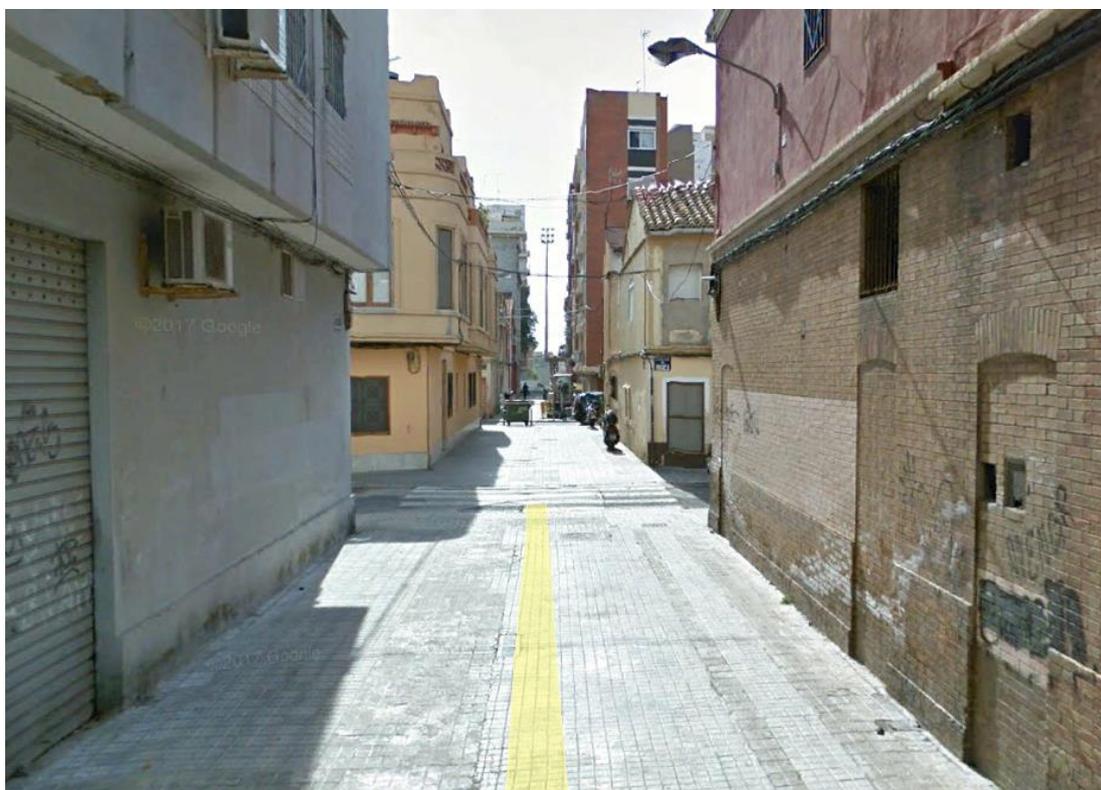
**JUSTO VILAR.**



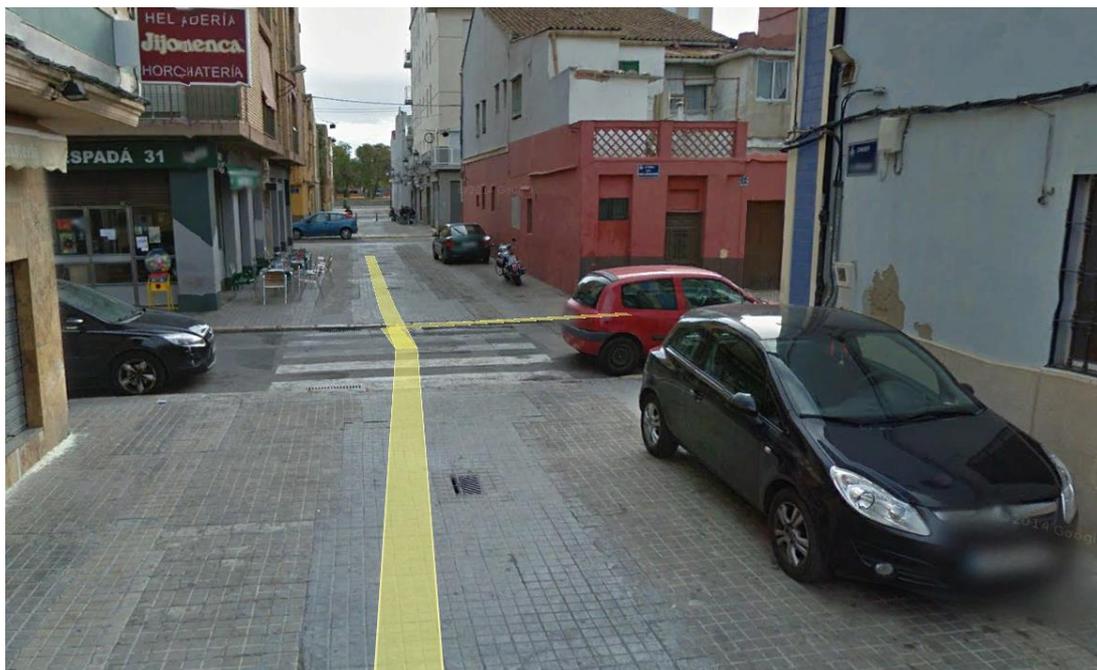
**COLUMBRETES.**



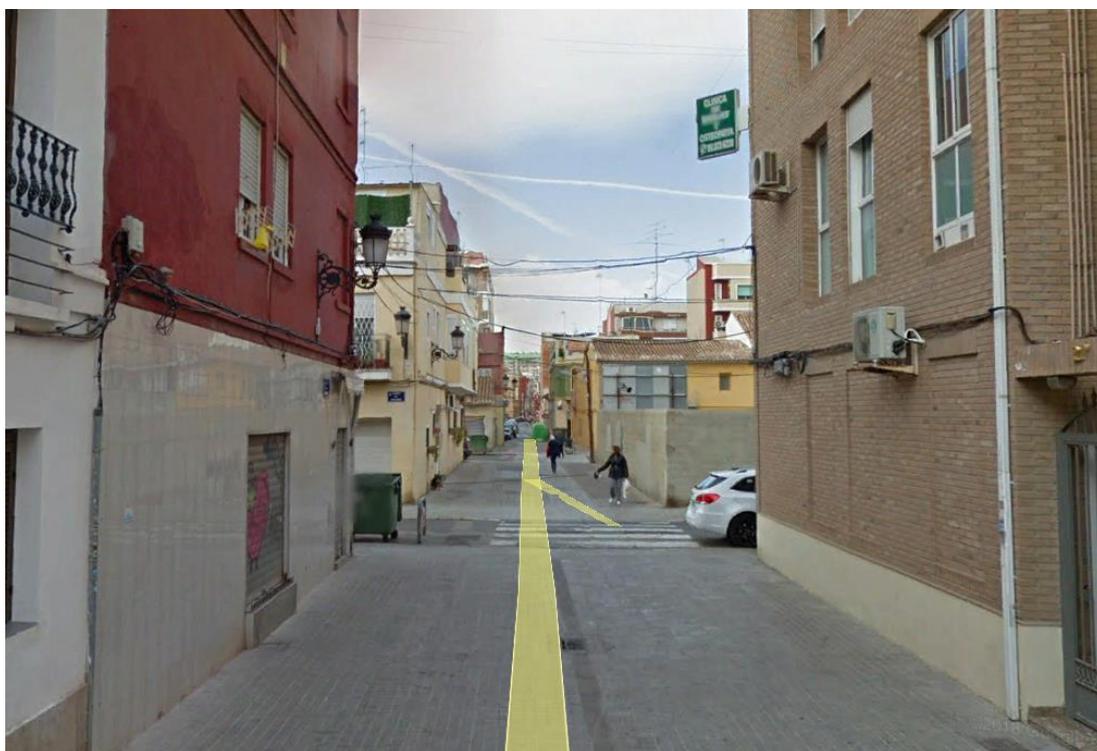
**PESCADORS.**



**CARLOS ROS.**

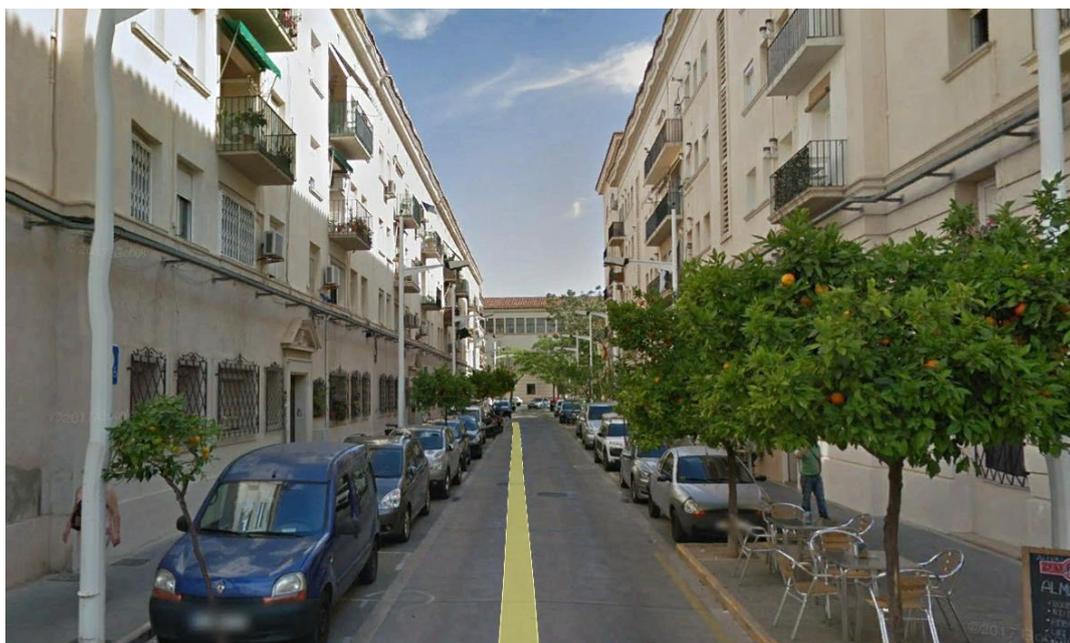


**ESPADÁN.**

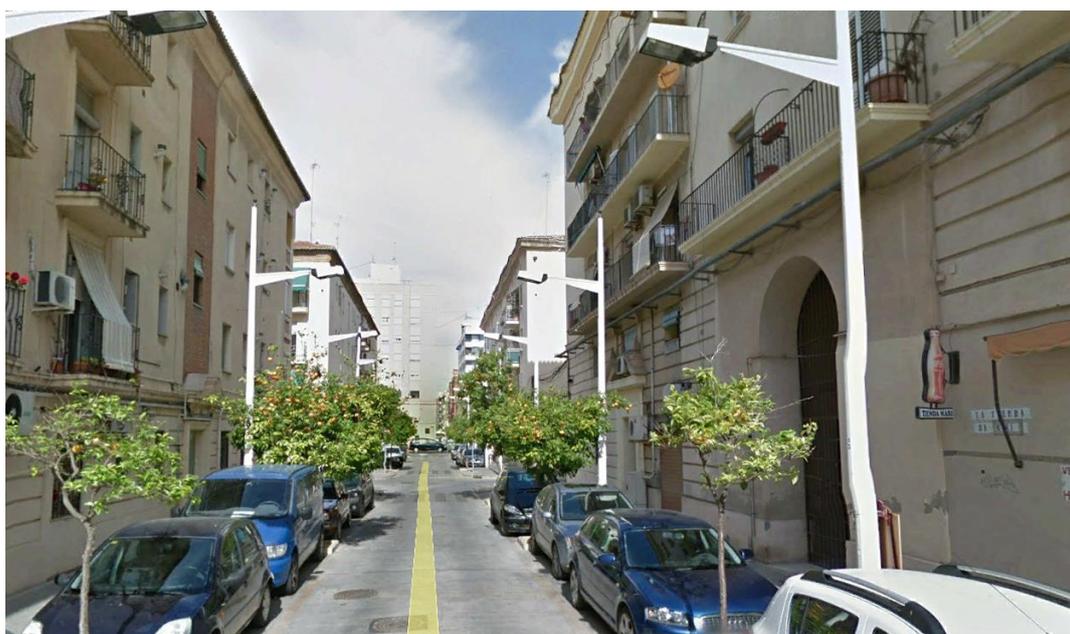


**LA MARINA.**

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.

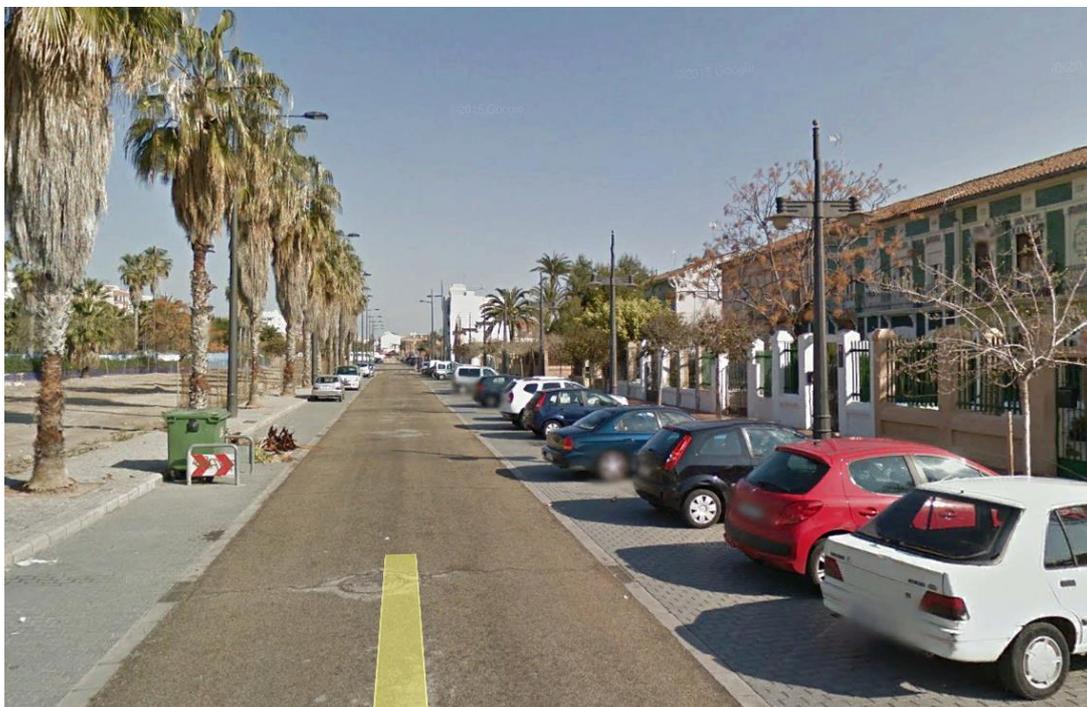


**CALLE CHULLILLA.**



**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.**



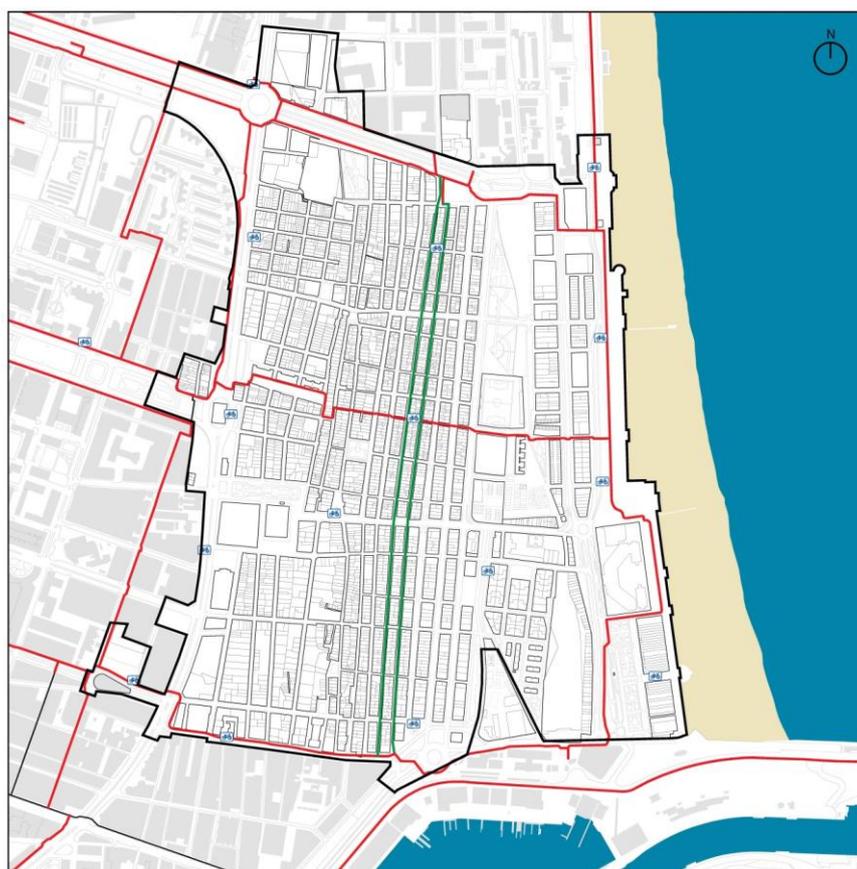
**ENTORNO BLOQUE PORTUARIOS.**

#### 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, discurrendo 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.**

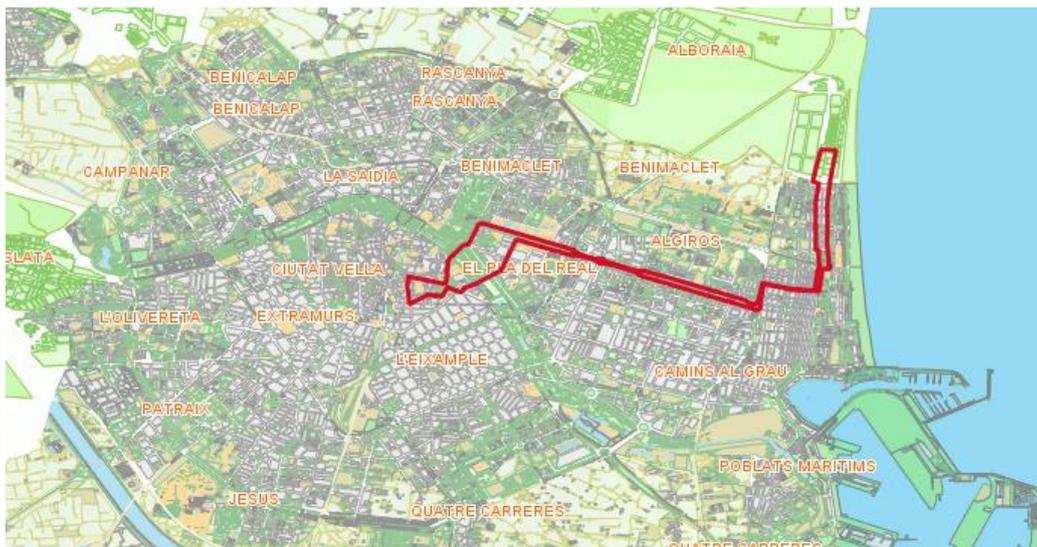
En el ámbito del PEC prestan servicio **numerosas líneas de autobuses de EMT-Valencia** que conectan el Barrio con distintos ámbitos de la ciudad. Estas líneas atraviesan el Barrio, circulando en líneas generales **por los viales Estructurales, Troncales y distribuidores**: Serrería, Tarongers, Dr. Lluch,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



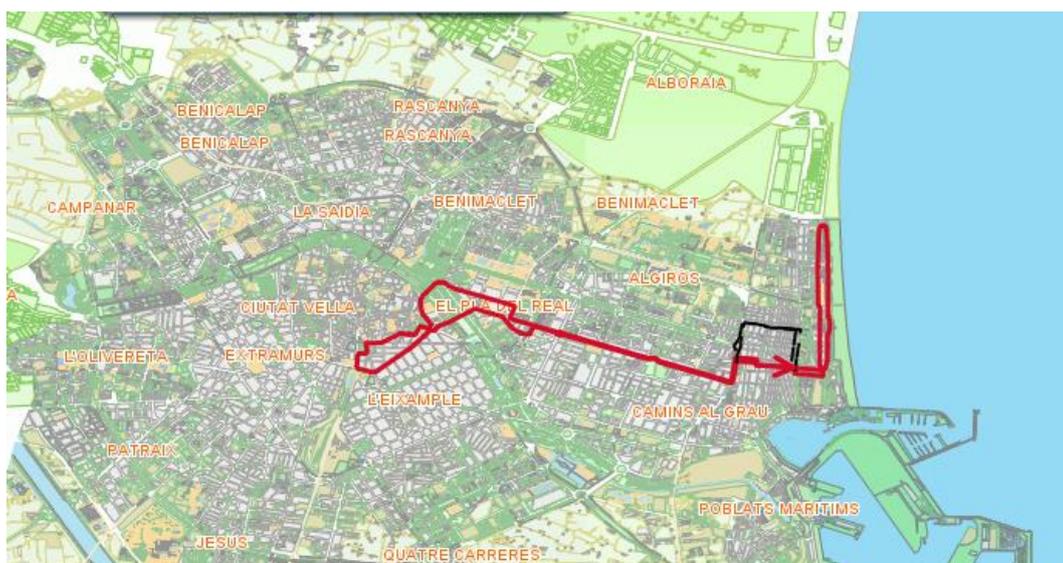
##### **RECORRIDO LÍNEA 99.**

**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.



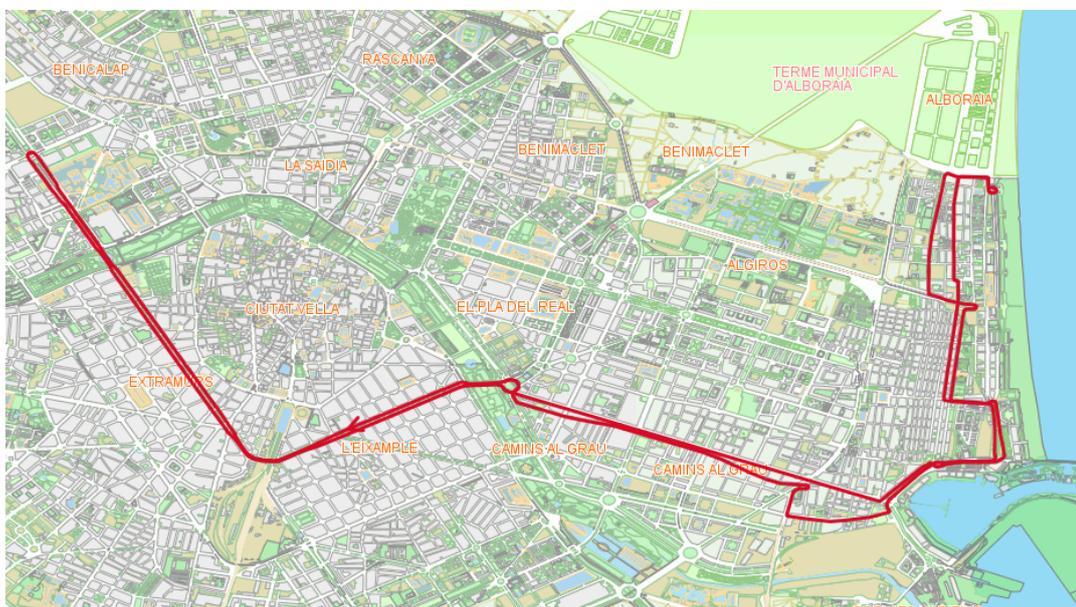
### RECORRIDO LÍNEA 31.

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 Poblats Marítims, 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.