

Informe sociològic sobre els efectes de la implantació del Plan del Cabanyal-Canyamelar

Pura Duart

Profesora titular del Departamento de Sociología y Antropología Social de la Universitat de València

A. Aproximación descriptiva.

El barrio del Cabanyal-Canyamelar constituye un conjunto social en su totalidad. Por su particular historia, su evolución de municipio independiente a parte integrada en el área metropolitana, el entramado urbano de este barrio se ha constituido como una entidad dotada de una autonomía y personalidad propias. Prueba de esta condición especial es, por ejemplo, la persistencia de numerosas instituciones tradicionales -asociaciones culturales, musicales, vecinales; industrias y comercios; teatro, mercado, etc.-.

El conjunto se caracteriza por su singularidad, puesto que la evolución actual de las grandes urbes ha ido reduciendo la cantidad y calidad de este tipo de espacio social en el que es posible la convivencia vecinal. Muchos de los habitantes viven y trabajan, satisfacen la mayor parte de sus necesidades dentro del barrio. Esto sólo es posible cuando se trata de un medio social integrado. También es prueba de esta integración el hecho de que, aun tratándose de una población con una situación social muy variada, es uno de los lugares de la ciudad donde mayor cantidad de gente conoce y utiliza el valenciano.

Otra de sus características es la de ofrecer una imagen cosmopolita de la ciudad, ya que la composición social de la población del barrio es compleja, como corresponde a un largo proceso de constitución y evolución. A pesar de que la mayor parte de los vecinos tiene ingresos modestos y de que en los últimos años el barrio se ha ido deteriorando, no se observa especial conflictividad social.

En las últimas décadas el barrio ha perdido algunos habitantes, aunque en menor medida que los otros dos conjuntos históricos de la ciudad declarados de interés cultural (Ciutat Vella y L'Eixample). A pesar de ello, en el distrito al que pertenece el barrio, Poblats Marítims, se desempeña un elevado número de actividades económicas de las cuales un 10,5% son profesionales y artísticas; es el cuarto distrito valenciano en cantidad de comercios; y, entre los mercados municipales, el del Cabanyal es el tercero en número de puntos de venta.

La Semana Santa Marinera, la celebración religiosa más popular de Valencia, es organizada por asociaciones locales a las que pertenecen más de 2.000 personas. Hay varias cofradías con más de 50 años de tradición, como el Santo Cristo del Salvador, el Santísimo Cristo del Buen Acierto, los Granaderos de la Virgen de los Dolores y la Real Hermandad de la Santa Faz, entre otras.

El Cabanyal cuenta con una de las dos estaciones ferroviarias de Valencia, varias líneas de autobuses y

un moderno tranvía que lo unen con el centro de la ciudad y con los campus universitarios de la Universitat de Valencia y la Universidad Politécnica.

B. Efectos previsibles de la ejecución del PEPRI

El conjunto de El Cabanyal-Canyamelar fue declarado Bien de Interés Cultural por el Gobierno Valenciano el 3 de Mayo de 1993. A pesar de ello, el Ayuntamiento de Valencia pretende prolongar la Avda. de Blasco Ibáñez atravesando el barrio protegido. De entre los proyectos de reestructuración presentados a consulta ciudadana, el impulsado por la alcaldía es el que obtuvo menos apoyos (sólo 19 personas lo consideraron adecuado). En síntesis, el proyecto aprobado consiste en la construcción de un gran vial, para la circulación del tráfico rodado, en cuyos márgenes se levantarían nuevos edificios de mayor altura que los actuales.

1. En principio, la realización de este proyecto supondrá la desaparición de buena parte del tejido social del barrio. Más de 1.700 viviendas serán demolidas, en una zona central que se organiza alrededor de algunos edificios emblemáticos, como la Lonja del Pescado, y otros en los que se realizan actividades culturales, como el teatro La Estrella. Esta parte del Cabanyal-Canyamelar destinada a desaparecer está constituida por una serie de calles, muchas de las cuales son peatonales, y por pequeñas plazas.

A corto plazo es fácil prever que la destrucción de viviendas y el desplazamiento de población que acarrearía la prolongación de la Avda. Blasco Ibáñez tendrá una serie de consecuencias inmediatas para los afectados de forma más directa.

Por un lado, si las expropiaciones se efectúan según las condiciones propuestas hasta ahora por la alcaldía, los vecinos no podrán ser realojados de nuevo en su barrio, dada la posición económica de la mayoría de los habitantes de la zona, y ya que las indemnizaciones están por debajo del precio de mercado de la vivienda (un 50% aproximadamente). Buena parte de los expropiados, quienes se hallen en una peor situación económica -ancianos, colectivos desfavorecidos, mujeres, etc.-, se verán obligados, pues, a abandonar el barrio y reinstalarse en otro lugar.

El efecto social previsible de inmediato es el desarraigo. Determinadas actitudes y valores sociales están vinculados al entorno personal concreto. La sociabilidad se origina siempre en el contacto con quienes son considerados prójimos. Si los seres humanos son obligados por las circunstancias a renunciar a sus relaciones de proximidad, el conjunto de sus creencias y principios morales se fragiliza y esta desarticulación puede expresarse como agresividad o depresividad -según las condiciones y rasgos de los individuos-. En cualquier caso, es indudable que un desplazamiento no deseado, como el que se da en algunos fenómenos migratorios, impide o dificulta la integración, destruye la memoria personal y la historia colectiva. Es un trauma social doloroso siempre e inasimilable para algunos, como los más ancianos.

2. Por otro lado, entre quienes permanezcan en sus viviendas, dada la compleja composición social de los habitantes actuales, es de prever efectos diversos según la posición que ocupe el grupo afectado. La instalación de los habitantes de los nuevos edificios, sin duda con hábitos de consumo y estilos de vida más 'urbanita', puede producir algún beneficio. Por ejemplo, es de prever la instalación de más servicios o grandes comercios, pero los propietarios de estos negocios no suelen residir en lugares de este tipo. Es más, podría ser que esto repercutiera negativamente sobre el pequeño comercio local.

Ahora bien, los colectivos peor situados en la escala social pueden verse marginalizados como

consecuencia de los cambios previsibles. La presión inmobiliaria, en especial por el aumento de los precios del suelo, hará que algunos abandonen sus viviendas. Los que permanezcan verán empeorar su posición social relativa por el efecto desplazamiento hacia arriba de la situación en el barrio. Es posible que algunos de estos grupos resistan localizados en lo que podríamos llamar guettos internos. Este fenómeno de desclasamiento influirá en la totalidad del barrio, puesto que alterará el equilibrio con que funcionaba hasta ahora.

3. La forma en la que la municipalidad pretende llevar adelante el proyecto también tendrá consecuencias. Puede decirse que existen dos modos de acometer la remodelación total o parcial de una ciudad. Una de ellas, la mecánica, suele estar a cargo en exclusiva de los técnicos y se traduce en intervenciones que responden a un modelo de trazado tecnológico. Otra forma de abordar la mejora de espacios urbanos previamente habitados es la orgánica o evolutiva. En este caso, se trata más bien de restaurarlos mediante la reflexión y colaboración de las partes implicadas. Se han realizado ya algunas de estas experiencias en el diseño de planes de ordenación con la participación de los ciudadanos protagonistas y la ayuda de los expertos. Esta última forma de proceder facilita la concepción dialogada del objetivo propuesto. Si la población participa en el proceso desde el momento inicial, se compromete con el proyecto y su consecución. No es esto lo que está ocurriendo en el Cabanyal-Canyamelar.

El conjunto de El Cabanyal-Canyamelar fue declarado Bien de Interés Cultural por el Gobierno Valenciano con fecha 3.5.1993. Las alternativas para reformarlo fueron sometidas a un procedimiento de consulta entre los ciudadanos por iniciativa del Ayuntamiento. Sin embargo, como hemos señalado, los resultados (sólo 19 de casi 8000 personas eligieron el plan del Ayuntamiento) han sido desoídos por las propias autoridades.

Existe un fuerte enfrentamiento entre un número importante de los residentes (la parte más visible es la organizada en la Plataforma Salvem el Cabanyal-Canyamelar) y los representantes municipales. Es, pues, previsible que la realización del proyecto defendido por la alcaldía sólo pueda hacerse con un importante coste social. En primer lugar, esta actuación está ocasionando que la conflictividad se extienda hacia dentro del barrio. El conflicto se amplificará en la medida en que encuentre eco en otras partes sensibles de la opinión pública. Un desarrollo de este tipo hace prever un endurecimiento de las posiciones enfrentadas. Por otro lado, y dada la forma con la que se desenvuelve el proceso desde el origen, es de esperar que todo esto merme la confianza de la ciudadanía en las instituciones.

4. La destrucción del conjunto actual y la apertura de una vía de acceso rápido para automóviles tendrá otros efectos que, aun siendo bien conocidos, es necesario recordar. El aumento de la circulación del tráfico rodado se traduce en aumento de los niveles de ruido, polución y estrés urbano. Todo ello repercute en la salud individual y social de los habitantes de las ciudades. Es sabido que la irritabilidad característica de las metrópolis está causada por factores como éstos. También es sabido que en algunas de ellas se están llevando a cabo experiencias encaminadas a reducir la concentración y velocidad del tránsito automovilístico para tratar de paliar sus efectos indeseables. Pero, además, se producen algunas otras consecuencias menos visibles.

Las zonas residenciales, en especial aquellas históricas, con una entidad singular y de conjunto, cuando se tornan más accesibles suelen ver cómo se diluye bruscamente su particularidad. La destrucción de la trama actual y su sustitución por otra más penetrable por los automóviles, la instalación en las nuevas

construcciones de otro tipo de habitantes -que se desplazan a motor y que condicionan su alojamiento a este tipo de necesidades- producirá transformaciones importantes en la composición del barrio. El perfil del ciudadano que reside sólo donde puede encontrar fácil aparcamiento para su coche, y que espera recuperar el tiempo que emplea en sus desplazamientos con la velocidad, suele ser el típico de los habitantes de las llamadas ciudad-dormitorio. Este modelo de relación con el entorno es el opuesto al que hoy todavía caracteriza algunos paisajes urbanos como el del Cabanyal-Canyamelar.

El aumento del flujo de automóviles y de este nuevo tipo de residentes es de esperar que no sólo desplazará a quienes prefieren la forma de vida actual sino que alterará la complejidad del tejido social del barrio. Esta transformación, como ya se ha probado en otros lugares, es más destructiva que constructiva, puesto que simplifica y homogeneiza las tramas de relaciones vecinales. Esta desestructuración es en especial más grave cuando opera en lugares de una tipología como la del que nos ocupa. Las buenas relaciones no surgen de improviso, se sustentan en la memoria compartida. Las redes de intercambios no monetarizados de lo que llamamos relaciones vecinales es difícil que sobrevivan donde abunda la compra-venta de servicios. El tipo de habitante que ocupará las nuevas casas es con toda probabilidad, como la mayor parte de los ciudadanos 'estandarizados', más usuario que vecino.

5. Contra la opinión mayoritaria en otros tiempos hoy se va abriendo paso, tanto entre los expertos como entre la población en general, una valoración más crítica acerca de la contribución del automóvil a la calidad de la vida. Para muchos, el desplazamiento cotidiano mediante el vehículo privado es cada vez más una obligación impuesta, entre otras causas, por las formas de vida urbana. Es cada día más evidente para todos que, cuando sobrepasa cierto nivel, el tráfico no sólo no contribuye a acercar las relaciones sino que las aleja. Cuando la gente se ve forzada a utilizar buena parte de su tiempo en viajar para realizar sus actividades diarias, como trabajar o comprar, los intercambios amistosos se resienten.

Donde abundan las autopistas y las grandes vías para automóviles suele ser donde más dificultades encuentran los ciudadanos para establecer contactos personales. Las posibilidades de mantener relaciones con el entorno próximo disminuyen en calidad y cantidad a medida que aumenta la circulación de los vehículos. Este fenómeno es fácilmente perceptible, por ejemplo, en las poblaciones modificadas por el trazado de algún gran vial. No sólo se ven separadas entre sí las gentes que antes habitaban el lugar sino que la totalidad del barrio o pueblo se encuentra a menudo ante una barrera difícil de traspasar. Este tipo de obras suelen terminar por separar o dividir, real y simbólicamente, el espacio transitable. El uso masivo del automóvil separa la vida diaria en compartimentos, segregando los lugares de trabajo, los de compra y los de residencia.

6. El uso del vehículo privado como medio de transporte en los núcleos urbanos es cada vez más insostenible. El coste parece menor porque en su mayor parte es financiado indirectamente. El gasto en la construcción y mantenimiento de las calles y carreteras, los perjuicios a largo plazo causados por la contaminación, la enfermedad y los efectos sobre el carácter individual y social no suelen reflejarse en las contabilidades al uso, pero su influjo se observa en las personas y en las comunidades.

Algunos de los efectos perniciosos que tiene el aumento del tráfico urbano para los individuos son bien conocidos. Por ejemplo, hoy sabemos que el efecto producido por el aumento del ruido en la ciudad de Valencia se traduce en múltiples problemas de salud, como la pérdida de audición y los relacionados con las situaciones de estrés continuado o los trastornos del sueño.

7. En tanto que el barrio de El Cabanyal -Canyamelar constituye una unidad articulada que funciona con notable autonomía, como una microsociedad dentro del conjunto metropolitano, como microurbe dentro de la macrourbe, ha ido configurando sus propias vinculaciones sociales a lo largo de un dilatado periodo de la historia reciente. Por ello, en el Cabanyal-Canyamelar siguen desarrollándose ciertas prácticas urbanas tradicionales. El barrio mantiene y preserva ciertos modos de vida que sólo son posibles cuando el entorno ofrece estas posibilidades.

Su fragmentación significaría una seria amenaza para la vitalidad que caracteriza al Cabanyal-Canyamelar y de la que depende el bienestar de sus habitantes. El coste social de una intervención como la propuesta en el PEPRÍ atentaría contra el valor urbanístico del barrio, y de la ciudad de Valencia, y contra su patrimonio arquitectónico puesto que destruiría parte de la riqueza y diversidad sociales sobre los que se sustentan los valores urbanísticos y patrimoniales.

8. Por tanto, podemos afirmar que, de llevarse adelante el plan aprobado, se producirán las consecuencias expuestas, predecibles desde un criterio objetivo, dado el actual estado de la ciencia social, y que se resumen como sigue:

- a. Las relaciones sociales internas, entre los habitantes actuales sufrirán un deterioro progresivo que, de no darse circunstancias imprevisibles, llevará a su ruptura y sustitución por otro tipo de conexiones más mecánicas y precarias. La situación futura de la población más desfavorecida será sin duda la desintegración social.
- b. La relación entre el barrio y el resto de la ciudad también sufrirá un cambio. Si bien hoy el barrio del Cabanyal-Canyamelar es relativamente autónomo y funciona como una totalidad organizada alrededor de su propio centro, la propuesta del Ayuntamiento trastocará este equilibrio hacia la paulatina desestructuración y dependencia ‘periférica’.
- c. Esta pérdida de sus características históricas alterará también la relación entre la ciudad y su entorno. No sólo se empeorará la sostenibilidad medioambiental sino que, desde la perspectiva de los cálculos al uso, un hábitat “vivo” es más económico, puesto que se sostiene por sí mismo y no requiere la continuada intervención de las Administraciones Públicas para evitar su deterioro.

9. En definitiva, consideramos que, de llevarse a término la intervención aprobada por el gobierno municipal, es previsible una degradación paulatina del tejido social del conjunto Cabanyal-Canyamelar. Este tipo de procesos son irreversibles. No es esperable que se produzca ninguna regeneración espontánea, en especial en los trazados urbanos ordenados siguiendo criterios de rentabilidad inmobiliaria, como el del plan analizado. El coste social que originará es inconmensurable en términos monetarios.

Todas estas consideraciones se oponen, pues, a:

- La consideración del conjunto de El Cabanyal-Canyamelar como Bien de Interés Cultural declarado por el Gobierno Valenciano con fecha 3 de Mayo de 1993.
- La protección que, para este tipo de bienes, establece la ley 4/1998 de 11 de junio del patrimonio cultural valenciano.
- Las acciones previstas en los artículos 45, 55 y 57 de esta Ley.

- Los objetivos explícitos de revitalización social establecidos por el propio plan.
- El artículo 46 de la Constitución Española, que establece el deber de los poderes públicos de garantizar la conservación y enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico.
- Los principios 1º y 2º de la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico, suscrita por el Estado Español en Amsterdam, en Octubre de 1975, que ordenan la conservación de la diversidad cultural y el entorno heredado, así como el patrimonio arquitectónico necesario para el equilibrio y la calidad de vida humanos.