

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A.4-1

“ACTUACION URBANISTICA PARQUE CENTRAL”



MAYO 2006

AJUNTAMENT DE VALENCIA

AREA DE URBANISMO, VIVIENDA Y CALIDAD URBANA
- SERVICIO DE PLANEAMIENTO -

INDICE GENERAL

MEMORIA

- 1.- Objeto y alcance del documento
- 2.- Antecedentes: Resumen actuaciones efectuadas (Historial 1989-2004)
- 3.- Determinaciones establecidas por la Homologación Sectorial
- 4.- Ámbito y características del territorio objeto de ordenación
- 5.- Referencias históricas
- 6.- Descripción de la propuesta
- 7.- Ordenanzas de la Edificación
- 8.- Régimen de desarrollo y ejecución
- 9.- Justificación urbanística

ANEXO MEMORIA

Convenios.

Propiedades afectadas.

PLANOS

- I-1. Emplazamiento en relación con el sector ámbito de la Homologación.
E/1:10.000
- I-2. Fotografía aérea S/E
- I-3. Estado actual: Usos y edificaciones existentes E/1:2.500
- I-4. Parcelario catastral. E/1:2.500
- O-1. Estructura urbana: Alineaciones y alturas de la edificación E/1:2.500
- O-2. Usos del suelo. E/1:2.500
- O-3 Gestión urbanística. E/1:2.500

MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

1.- Objeto y alcance del documento

Constituye el objeto del presente documento establecer las determinaciones urbanísticas propias de la ordenación pormenorizada en el área definida por el conjunto de terrenos liberados del uso ferroviario propiedad del Ministerio de Fomento– ENFE, así como aquellos otros colindantes, de propiedad privada, que conforman el ámbito A-4/1 “Actuación Urbanística Parque Central”, objeto de planeamiento de desarrollo, de acuerdo con lo previsto en la **Homologación Sectorial modificativa de Plan General de Valencia en el sector Centro y Sur de la ciudad de Valencia: ámbitos A.4 “Parque Central”; A.5 “Reserva viaria paso Bulevar Suroeste”y Barrios de Sant Marcel.lí y Camí Reial.**

Ello, en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local de 18 de junio de 2004 (Ref. Expte. nº 428/2004, Servicio de Planeamiento) que, en relación con el Asunto: Homologación sectorial modificativa del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y Plan de Reforma Interior .-Sector Centro y Sur-, en su apartado SEGUNDO se acuerda que,

La citada Homologación Sectorial Modificativa del Plan General deberá satisfacer el cumplimiento de las determinaciones establecidas en los respectivos Convenios suscritos, el primero en 26 de Febrero de 2003 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia, RENFE y GIF y, el segundo, suscrito el 10 de febrero de 2004 entre la Gerencia de Infraestructuras y Equipamientos de la Defensa y el Excmo. Ayuntamiento de Valencia; delimitando simultáneamente los diferentes subámbitos de planeamiento y gestión. Todo ello de conformidad con los acuerdos municipales adoptados en relación con los mismos.

Asimismo, el o los Planes de Reforma Interior que en virtud del anterior documento proceda su redacción, igualmente deberán satisfacer las determinaciones establecidas en los dos Convenios citados teniendo en cuenta las propuestas urbanísticas que a nivel de sus respectivos avances de planeamiento sirvieron de base para la formalización de los mismos.

Acuerdo adoptado como consecuencia directa del específico “Convenio suscrito, el pasado 26 de febrero de 2003, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia. RENFE y GIF para el desarrollo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia”, que determina el alcance de la transformación ferroviaria concretando sus costos, así como las magnitudes urbanísticas básicas necesarias que garanticen la viabilidad de la actuación pretendida, añadiéndose en su apartado TERCERO:

Encargar a tal efecto al Servicio de Planeamiento de este Ayuntamiento la incoación del oportuno expediente administrativo, así como la elaboración y redacción de la documentación que conforme a la vigente la Ley 6/94 de 15 de Noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística, así como en el Decreto 201/98 de 15 de Diciembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, integre los instrumentos de planeamiento citados anteriormente.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL”

Documento que, en cuanto su contenido y determinaciones concretas, ha quedado corregido parcialmente en virtud del dictamen adoptado por la Comisión Informativa de Urbanismo, como resultado de la aceptación total o parcial de las alegaciones formuladas, así como de los requerimientos efectuados en los escritos presentados durante el periodo de información pública efectuada en virtud del acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en 28 de Enero de 2005 (DOGV 19-4-2005 y 30-5-2005).

2.- Antecedentes: Resumen actuaciones efectuadas (Historial 1989-2004).

El Convenio suscrito en 26 de febrero de 2003, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia, RENFE y GIF, para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia, trae causa de un conjunto de actuaciones que tuvieron su origen en un anterior “Documento de Cooperación” suscrito, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y RENFE, en 31 de marzo de 1999.

No obstante, la operación urbanística Parque Central, se remonta en el tiempo hasta **marzo de 1989**, con la firma del “Convenio para el Estudio de Modernización del ferrocarril y su entorno y creación del Parque Central”, suscrito por el Presidente de RENFE y la Alcaldesa de Valencia, entre cuyas manifestaciones expuestas se expresaba que era voluntad de ambas partes que la ejecución de la propuesta del citado Plan Especial suponga una mejora en la calidad de vida de la población en su condición de ciudadanos y de usuarios del ferrocarril.

Convenio, en el que se apuntaban dentro de las exigencias tanto urbanísticas de la Ciudad como ferroviarias en orden a sus previsiones, objetivos tales como: el mantenimiento de la centralidad urbana en la localización espacial de la Estación de Valencia como terminal de viajeros y la incorporación a los proyectos de coordinación metropolitana de transporte, garantizando una buena gestión de intercambiador modal que conecte los servicios públicos de ferrocarril, metro y autobuses.

En ese mismo año, en diciembre de 1989, se convoca, por parte de RENFE, el “Concurso de Ideas previas para la ordenación de la Estación de Valencia, su entorno y Parque Central”, que no tiene continuidad alguna y, a partir de esa fecha se inician diferentes estudios, informes y propuestas que atendiendo a la fecha de su historial se resumen a continuación:

- **julio de 1994**

Se presenta por el MOPTMA el documento “Directrices y Opciones para el Desarrollo de la Actuación Concertada Valencia – Intermodal”, elaborado por la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, con la colaboración de RENFE y de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Documento en el que se señalaba como uno de los objetivos sectoriales el de *mejorar la integración urbana del ferrocarril en el área central de la ciudad de Valencia, facilitando el desarrollo de la Operación Parque Central prevista en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 operación que supone una importante recualificación del tejido urbano y la oferta de permeabilidad transversal en el área de instalaciones ferroviarias entre el Nuevo Cauce y la estación del Norte de Valencia*. Objetivo sectorial que responde perfectamente, con ligeros matices y tal vez empleo de otras palabras, al objetivo urbanístico que, como propuesta concreta, se contiene en el propio PGOU.

En otro orden de ideas, este documento, formulado sobre la base de utilización de criterios de transporte, polivalencia y flexibilidad de la explotación de las estaciones de viajeros y la facilidad de intercambio modal entre los diferentes servicios de transporte, planteaba tres opciones para la ubicación de la nueva Estación ferroviaria de Valencia cualquiera de las cuales, según se decía, abría el camino para la

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

realización de la Operación Parque Central y, ello, bajo las premisas que se consideraban como las piezas claves a resolver de:

- Centralidad de la estación.
- Conexión con la red urbana/metropolitana del transporte.
- Fiabilidad y capacidad del eje pasante.

En sus conclusiones finales, se ponía de manifiesto que la opción “C” Estación Centro, que se construye a continuación de la marquesina de la estación actual entre la C/ Játiva y la plaza de articulación de las Grandes Vías, aunque sólo es compatible con la alternativa de Eje pasante por el Centro Histórico, es la más favorable porque aprovecha las ventajas de la localización actual de la estación, y crea un pasillo urbano de conexión entre el centro de la ciudad y el futuro desarrollo del Parque Central.

• **diciembre de 1995**

Se presenta por el Ayuntamiento de Valencia el documento, elaborado por el Servicio de Planeamiento y la sociedad Municipal AUMSA, “El Parque Central de Valencia: Antecedentes y Bases de la Propuesta municipal”, en el que se señala que la operación del PARQUE CENTRAL como propuesta municipal, debe enmarcarse dentro de las determinaciones establecidas por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, en orden a cumplir sus objetivos urbanísticos, que especialmente se concretan en:

- Obtención del suelo previsto y ejecución del PARQUE CENTRAL como tal espacio libre de Sistema General en su totalidad.
- Soterramiento de la Estación y del pasillo ferroviario de entrada de forma que pueda articularse - y mallar- los distritos Centro y Sur de la ciudad, con la permeabilidad requerida.

• **julio de 1996**

Se elabora por el Servicio de Planeamiento el documento El Parque Central de Valencia en el que, tras analizar la propuesta ferroviaria presentada por el Ministerio destacando sus aspectos positivos, se resalta que ese objetivo global de compatibilizar las determinaciones de la ordenación urbana con la prestación del servicio del ferrocarril, reconociendo el emplazamiento privilegiado que las actuales instalaciones ferroviarias tienen, debe enmarcarse dentro de una propuesta global de carácter estratégico cuyos efectos sobre la estructura general, la incidencia en la configuración del transporte urbano y metropolitano y la mejora de las condiciones de vida urbana, sin olvidar la oportunidad que se brinda para recomponer una trama y una estructura urbana carente de elementos de conexión transversal y falta de orden y calidad urbana, no admiten comparación en toda la ciudad.

En razón de ello, desde el punto de vista urbanístico, el objetivo no puede ser otro que, a través de la formulación, desarrollo y ejecución del Plan Especial propuesto por el Plan General, se mejore la calidad de vida de la población en su condición de ciudadanos y de usuarios del ferrocarril, dentro de las exigencias tanto urbanísticas de la Ciudad como ferroviarias en orden a cumplir las previsiones, tales como:

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

- El mantenimiento de la centralidad urbana en la localización espacial de la Estación de Valencia como terminal de viajeros.
- La transformación de la función actual de la estación y su entorno en un centro de actividades terciarias.
- El traslado de edificación e infraestructuras de mercancías, talleres y otras instalaciones a la Fuente de San Luís, con el fin de liberar el suelo de su actual uso ferroviario.
- La incorporación a los proyectos de coordinación metropolitana de transporte, garantizando una buena gestión de intercambiador modal que conecte los servicios públicos de ferrocarril, metro y autobuses y,
- La compatibilización de la solución con las decisiones futuras de ancho internacional y la alta velocidad.



- **Septiembre/diciembre de 1996**

La Sociedad Municipal AUMSA, aporta el documento “Parque Central: Bases de la propuesta municipal”, en el que se constata la voluntad de actuación por parte de todos los agentes implicados, Ministerio, Generalitat, y Ayuntamiento, ya que existen bastantes grados de consenso sobre la conveniencia de la ejecución del Parque y sobre la operación ferroviaria a realizar, siendo necesario la profundización y estudio

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

de algunas de las alternativas, a fin de cerrar el proceso previo a su ejecución. De este documento se destacan los aspectos siguientes:

- El Ayuntamiento expresa su voluntad de obtener la totalidad el Parque Central previsto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.
- Expresa, igualmente, su voluntad de apoyar, con carácter general, los objetivos ferroviarios de la Operación Valencia - Intermodal, sin perjuicio de que las actuaciones contenidas en el mismo excedan con mucho, el contenido estricto de lo que debe ser el contenido del proyecto de Parque Central, tanto en cuanto a gestión como a financiación.
- En relación con las alternativas ferroviarias, el mayor grado de consenso parece establecerse sobre la denominada “Opción C” Estación Centro, aunque debe de continuarse con los estudios y análisis de otras ubicaciones alternativas. No obstante la “Opción B” del Estudio Intermodal, al impedir la obtención completa del Parque, se rechaza totalmente.
- Determinación del modo de gestión y financiación de los distintos proyectos, y en especial del conjunto de la operación urbanística y ferroviaria Parque Central. En particular, deben definirse los compromisos de financiación de los distintos agentes implicados así como su calendario.

Posteriormente en un documento complementario denominado “Parque Central: Resumen de actuaciones y propuesta de actuación” se insiste en que la operación Parque Central como propuesta municipal *debe enmarcarse dentro de las determinaciones establecidas por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, en orden a cumplir sus objetivos urbanísticos, que especialmente se concretan en:*

- *Mantenimiento de la centralidad de la Estación.*
- *Obtención del suelo previsto y ejecución del Parque Central como tal espacio libre de Sistema General en su totalidad.*
- *Soterramiento de la Estación y del pasillo ferroviario de entrada de forma que pueda articularse –y mallar- los distritos Centro y Sur de la ciudad, con la permeabilidad requerida.*

Premisas, cuya aceptación posterior condujeron al compromiso básico de adoptar, la entonces denominada Opción C: Estación Centro soterrada y Eje Pasante Centro Histórico, propuesta por RENFE en 1996.

Simultáneamente, tiene lugar la presentación del documento “Actuación Parque Central” elaborado por la empresa IDOM (por encargo de AUMSA), cuyas propuestas de ordenación no resultan satisfactorias, entre otras razones, por la inserción de red viaria y excesiva ocupación de edificios aislados formando pantalla en el interior del Parque.

- **mayo de 1997.**

Se presenta el documento urbanístico “Propuesta de Actuación y Gestión del Parque Central” formulado, por encargo del Ayuntamiento de Valencia, por la Sociedad Municipal AUMSA, del que se extrae el siguiente resumen:

- El soterramiento de las líneas ferroviarias y la desaparición de las instalaciones de RENFE debe permitir la aparición del gran Parque Central en el corazón de Valencia y, a su vez, lograr un gran bulevar verde en los nuevos barrios sur de la ciudad, cosiendo toda la ciudad desde la Plaza del Ayuntamiento hasta la Ronda periférica.
- Es por lo tanto necesario salvaguardar el mayor espacio libre posible, evitando ocuparlo por nuevas infraestructuras y organizando la edificación de forma que no acorte ni limite los nuevos grandes espacios logrados.
- Consideramos que el vacío logrado en el Parque Central precisa, más que de operaciones tímidas de sutura que conseguirían una sensación de gran vacío suburbial, una clara formalización urbana, una pieza de arquitectura valiosa en la tradición valenciana de gran escala y amplitud de planeamientos.

- **mayo de 1998.**

Iniciadas las sesiones de la Comisión entre representantes del Ayuntamiento de Valencia, la Generalitat Valencia y el Ministerio de Fomento, se adopta como borrador base de trabajo, el “Estudio Preliminar presentado por la Dirección General de Transporte de la Consellería de obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana”, sobre las tres alternativas ferroviarias de ubicación de la Estación Central y Túnel pasante que, en principio, responden al objetivo compartido de hacer posible la operación Parque Central de Valencia, armonizando los intereses y propuestas de las partes implicadas y con el fin de, profundizando en el análisis, determinar la viabilidad técnica y económica del proyecto, tanto ferroviario como urbanístico, a desarrollar, con carácter previo a la adopción concretada de las oportunas decisiones políticas.

Paralelamente se presenta el documento “Propuesta de Gestión para el Parque Central de Valencia”, elaborada por la empresa IDOM, por encargo de la Sociedad municipal AUMSA y, en su consecuencia, se elabora por el Servicio de Planeamiento del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia el documento “El Parque Central: Criterios y Objetivos de la Ordenación” en el que, en base al anteriormente elaborado por AUMSA, se concretaron los criterios básicos a tener en cuenta para la ordenación urbanístico-ferroviaria a llevar a cabo en el ámbito A-4 “Parque Central” en desarrollo de las determinaciones urbanísticas del Plan General de Valencia a través de la formulación del oportuno instrumento de planeamiento, teniendo en cuenta tanto los criterios y objetivos ferroviarios, como los urbanísticos.

En dicho documento se seleccionaron, *sin perjuicio de su ulterior concreción, las alternativas 1 y 3 contempladas en el estudio preliminar elaborado por la Dirección General de Transporte de la Generalitat Valenciana como opciones más viables desde el punto de vista urbanístico, por cuanto al situar la estación central soterrada a continuación y bajo de la actual, respetan los dos criterios básicos que, como premisa, ha venido manteniendo el Ayuntamiento de Valencia:*

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

- *centralidad de la Estación, en conexión con la red de transporte público, y*

- *ejecución integral del Parque previsto por el PGOU;*

Asimismo, se concretan los objetivos siguientes:

- Mantenimiento del edificio protegido de la actual Estación sin perjuicio de la incorporación de otros usos de carácter complementario con la función que le es propia y, simultáneamente, posibilitando su ampliación por el sur con el fin de resolver mediante una nueva pieza o elemento arquitectónico la articulación funcional con la nueva estación soterrada.
 - La construcción de la Estación llevara aparejada la inclusión de un intercambiador modal de medios de transporte con previsión de un aparcamiento subterráneo de vehículos, garantizando la conexión de las Grandes Vías en superficie.
 - Liberación total de instalaciones ferroviarias de la totalidad de los terrenos calificados como espacio libre de Sistema General -el Parque Central propiamente dicho- para su ajardinamiento integral sin perjuicio de mantener como Servicios Públicos las edificaciones protegidas existentes, ya en desuso, como dotaciones complementarias para usos públicos y/o de mantenimiento del mismo.
 - Formalización del Parque como una pieza arquitectónica de gran escala y amplitud de planeamiento, sobre una base conceptual clásica de gran tradición en la arquitectura Valenciana, y a partir del esquema generador de recomposición estructural del Ensanche modernista de la ciudad.
 - Liberación total de instalaciones ferroviarias del pasillo Sur del Parque, con el fin de formalizar el nuevo Bulevar de la Avenida Federico García Lorca, que permitirá la articulación con el sistema de espacios libres y dotaciones públicas previstos en el Barrio de Malilla y aquellos otros (de nueva creación), consecuencia de la ordenación que el planeamiento de desarrollo establezca en la actual zona industrial.
- **marzo/abril de 1999**

Consecuencia de todas estas actuaciones, estudios y propuestas, se firma del “Documento de Cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y Renfe para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia”, que en su cláusula TERCERA, de acuerdo con las competencias que les son propias en materia de ordenación y gestión, textualmente se dice:

El Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana financiarán un Estudio Urbanístico del área afectada en el que se definan los diferentes usos del suelo y las intensidades de los mismos, evaluando de acuerdo con los parámetros urbanísticos de aplicación, las necesidades de equipamiento y los costes de urbanización. (sic).

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

Documento en el que, además, se establecieron las bases, objetivos y criterios no solo para esa Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia como tal objetivo ferroviario, sino también como objetivo urbanístico la resolución de *los problemas de integración del ferrocarril en el área central de la ciudad de Valencia, facilitando la realización de la Operación Parque Central, que supone una importante recualificación del tejido urbano, y la mejora de la permeabilidad transversal en el área de instalaciones ferroviarias entre el Nuevo Cauce y la estación de Valencia-Término.* (sic).

Su firma supuso el inicio de los trabajos de la Comisión mixta de Seguimiento en orden al desarrollo de las diferentes acciones previstas en el mismo.

• **marzo de 2000**

Por parte del Ayuntamiento, se presenta el documento, elaborado por la Sociedad municipal AUMSA, “Estudio Urbanístico del Parque Central de Valencia”, en el que fijadas las condiciones específicas de la ordenación, se insiste que éstas deben enmarcarse dentro de los objetivos que el Plan General de Ordenación Urbana plantea para los ámbitos A-4 y A-5. Objetivos que, en la actualidad siguen teniendo plena vigencia en términos generales.

El PERI deberá dar solución urbanística al mantenimiento del servicio ferroviario compatibilizándolo con la ordenación y tratamiento del Parque Central garantizando la conexión entre las Grandes Vías y la Avenida de Ausias March, y favoreciendo la permeabilidad entre los distritos de Quatre Carreres y Jesús resolviendo el diseño de encuentro con el Parque Central.

Declaración genérica de intenciones que debe mantenerse, dada la oportunidad histórica que esta operación urbanística plantea, y que se concreta en los objetivos siguientes:

- *Como punto de partida la nueva terminal de pasajeros tiene que situarse lo más próxima al actual edificio, para mantener al máximo su centralidad actual.*
- *El futuro gran Parque deberá ocupar la posición central que el Plan General le asigna.*
- *La Avenida del Poeta Federico García Lorca debe convertirse en el futuro en un bulevar integrador de la trama urbana que permita la conexión del viario transversal y en particular la del nuevo eje viario Joaquín Navarro-Llanera de Ranes (en el barrio de Patraix), Alqueria de la Condesa–Bernat Descoll (en el de Malilla).*
- *El enterramiento de las vías se debe producir nada más entrar en la ciudad, para evitar nuevamente la barrera perturbadora del ferrocarril.*
- *La construcción de un gran intercambiador modal aprovechando la centralidad del nudo de comunicaciones de la futura estación, que evite interferencias con la trama urbana, potenciará aún más el carácter de área de negocios y servicios de la ciudad de Valencia y su entorno metropolitano.*
- *Al objeto de mejorar la calidad de la escena urbana, las soluciones viarias a diseñar deben buscar la máxima compatibilidad entre el tráfico de vehículos y los recorridos peatonales, contemplando la desaparición de elementos*

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

agresivos como los pasos elevados o los túneles. En esta línea la reposición de los jardines centrales de las Grandes Vías debe ser un fin a conseguir.

- **Julio de 2000**

Se publica por el Ministerio de Fomento el documento “Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de Red Arterial Ferroviaria”, en el que se concreta la propuesta ferroviaria con el objetivo global de compatibilizar las determinaciones de la ordenación urbana con la prestación del servicio del ferrocarril, adoptando una solución con los siguientes parámetros:

- Diseño de un Nudo Sur distribuidor del tráfico ferroviario para mejorar la operatividad de la red.
- Construcción de nuevos accesos para las líneas de alta velocidad.
- Soterramiento del pasillo ferroviario de vías y de los andenes de la estación, con el fin de liberar el suelo que permita realizar el Parque.
- Remodelación de la Estación Central que, manteniendo su centralidad, permita interconexión con otros modos de transporte.
- Construcción de un eje pasante que resuelva la situación de la Estación en fondo de saco.
- Concentración en el complejo de la Fuente San Luís de las instalaciones ferroviarias existentes.

- **febrero/junio de 2001.**

Presentación por parte del Ministerio de Fomento del “Informe Urbanístico-financiero del Estudio informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia” elaborado por la empresa SENER adjudicataria del contrato efectuado en cumplimiento de las cláusulas del Convenio, matizado posteriormente en el documento: Resumen del Estudio informativo del Proyecto de Remodelación Arterial ferroviaria de Valencia (junio de 2001) por lo que se refiere a la solución en planta (Nivel 0) de los terrenos ocupados actualmente por la Estación Central y la playa de vías entre las calles Alicante y Bailén donde se plantea la construcción de un edificio exento destinado a vestíbulo y servicios complementarios de la nueva estación soterrada, totalmente independiente del edificio actual cuya fachada Oeste se ajusta a la alineación de la calle Bailén y cuya fachada Sur se ajusta a la alineación que, teóricamente, mantendría el ancho uniforme de la Gran Vía Marqués del Turia.

Asimismo la propuesta incluye la ocupación en planta, con destino a elementos de acceso, en respuesta a los requerimientos funcionales y/o de emergencia de la estación soterrada de parte del área ajardinada y peatonal (Espacio Libre antesala del Parque) sita entre las calles Bailén y Gibraltar y entre el tramo de unión de las grandes Vías y el inicio del Parque Central propiamente dicho.

En el mismo periodo, la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Valencia en sesión celebrada el 8 de junio de 2001 (Ref. Expte. 253/99 Servicio de Planeamiento) en relación con el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia titulado “Memoria Resumen de Impacto Ambiental”-publicado por el Ministerio de Fomento en el mes de julio del año 2000-, dispone lo siguiente:

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

1º Valencia –tercera capital del Estado español, capital de la Comunidad Valenciana y ciudad nodal del Arco Mediterráneo inmersa en un intenso proceso de desarrollo económico- precisa una conexión ferroviaria moderna y avanzada con la primera capital del Estado que impulse su competitividad en la red de ciudades europeas.

2º El Ayuntamiento de esta ciudad, en sesión plenaria -celebrada el 28 de enero de 2000-, mostró su apoyo a la creación de esta importante infraestructura de comunicación de modo que su trayecto fuera “el que menor impacto ambiental” produjera a lo largo de todo su recorrido y también el que “menor impacto a su paso por la ciudad, siendo soterrado en todo su trayecto por el ámbito urbano consolidado”.

3º Valencia necesita una solución ferroviaria que elimine las restricciones y el efecto barrera existente en la actualidad, debido al paso de las vías en superficie por el centro de la ciudad, dificultando su desarrollo, tanto urbanístico como económico.

Las actuaciones a las que hace referencia el citado documento se dirigen a alcanzar este objeto fundamental para la ciudad y se enmarcan dentro de los estudios que están siendo abordados por el Ministerio de Fomento -de acuerdo con el protocolo suscrito con la Generalitat Valenciana, RENFE y el Ayuntamiento de Valencia para el desarrollo del Parque Central- por lo que consideramos que son actuaciones plenamente justificadas.

4º Respecto a las soluciones alternativas de trazados por el interior del ámbito urbano, los informes emitidos señalan como mas favorables la opción A (líneas 1 y 2), tanto por compatibilidad como por mejor uso, y dentro de ella, la línea 4, puesto que crea dos nuevas y necesarias estaciones de cercanías -en la avenida de Aragón y en la avenida de los naranjos, junto a las Universidades-, que contribuirán a una considerable mejora de la movilidad ciudadana y de las conexiones dentro del área metropolitana.

Estos trazados coinciden con lo tratado en la Comisión de Seguimiento integrada por los representantes de las instituciones firmantes del protocolo antes citado, donde se ha puesto de manifiesto la preferencia por la opción A – puesto que permite conjugar la integración urbana de las instalaciones ferroviarias con una mejora sustancial de la funcionalidad de la red- frente a la opción B -que, además de no representar ninguna ventaja de tipo funcional, generaría un mayor impacto en el caso urbano y zonas de alto valor agrícola e interés paisajístico al norte de la ciudad y en el área metropolitana-.

5º La infraestructura planteada también se considera positiva en cuanto a su construcción mediante el uso de tuneladora -tomado como referencia su empleo en la construcción del metro-, puesto que reduce considerablemente las afecciones urbanísticas.

6º Sobre los informe emitidos, sin embargo, resulta necesario hacer ciertas objeciones y matizaciones a considerar.

- La conveniencia de que todas las penetraciones de líneas férreas por el sur y el oeste entren en subterráneo en la ciudad y en la parte norte afloren a superficie del casco urbano al exterior de la Ronda Norte, tal y como se acordó

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

en el citado acuerdo plenario de enero de 2000 –en relación con el soterramiento del recorrido por el ámbito urbano consolidado- que no se cumple con las soluciones A1 y A2 a partir del cruce con la V-30 por la entrada sur y el acceso Norte al Puerto y el Corredor Comarcal Norte.

En conclusión, el Ayuntamiento de Valencia considera favorable esta primera aproximación a las repercusiones medioambientales de la red arterial ferroviaria de la ciudad planteada en el documento del Ministerio de Fomento, al tiempo que pone de manifiesto la necesidad de compatibilizar todas las propuestas que se realicen con las que se deriven del desarrollo urbanístico equilibrado de la ciudad, de modo que se garantice el menor impacto medioambiental y se satisfagan las demandas ciudadanas en cuanto a los usos de las infraestructuras ferroviarias de comunicación.

Simultáneamente, por parte de la Generalitat Valenciana se redacta y tramita el “Plan Especial de reserva de suelo y ordenación de usos de la Estación Fuente de San Luis” (2000/2001), en cumplimiento asimismo de las cláusulas del Convenio que, da lugar al inicio de las expropiaciones correspondientes que permitan la ocupación del conjunto de terrenos reservados por el Plan General para sus instalación definitivas; y asimismo el inicio de los estudios y proyectos en orden a la ejecución de la estación de metro Bailen, actualmente en construcción, primera de las acciones previstas para conseguir esa intermodalidad deseada.

- **marzo de 2002.**

Se presenta ante la Comisión de Seguimiento el documento “Actuación urbanística Parque Central–Avance”, elaborado por el Ayuntamiento (Servicio de Planeamiento) conjuntamente con la Generalitat (Dirección General de Urbanismo) en cumplimiento de las cláusulas del Convenio, del que se extraen los siguientes datos:

- La operación Parque Central como propuesta municipal tal y como se recogió en el documento elaborado por AUMSA: Parque Central. Bases de la propuesta municipal, de septiembre de 1996, debe enmarcarse dentro de las determinaciones establecidas por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, en orden a cumplir sus objetivos urbanísticos.

- Obtención del suelo previsto y ejecución del Parque Central como tal espacio libre de Sistema General en su totalidad.

- Soterramiento de la Estación y del pasillo ferroviario de entrada de forma que pueda articularse -y mallar- los distritos Centro y Sur de la ciudad, con la permeabilidad requerida.

- Seleccionar sin perjuicio de su ulterior concreción, las alternativas 1 y 3 contempladas en el estudio preliminar por la Dirección General de Transporte de la Generalitat Valenciana como opciones más viables desde el punto de vista urbanístico, por cuanto al situar la estación central soterrada a continuación y bajo de la actual, respetan los dos criterios básicos que, como premisa ha venido manteniendo el Ayuntamiento de Valencia: la Centralidad de la Estación, en conexión con la red de transporte público, y ejecución integral del Parque previsto por el PGOU.

- Mantenimiento del edificio protegido de la actual Estación sin perjuicio de su ampliación por el sur hasta la unión de las grandes vías, con el fin de resolver mediante una nueva pieza o elemento arquitectónico la articulación funcional con la nueva estación soterrada. Ello sin perjuicio de la incorporación de usos terciarios de carácter complementario que resulten compatibles. La formalización de este espacio llevaría aparejada la inclusión de un intercambiador modal de medios de transporte con previsión de un aparcamiento subterráneo de vehículos.

- Liberación total de instalaciones ferroviarias de la totalidad de los terrenos calificados como espacio libre de Sistema General -El Parque Central propiamente dicho- para su ajardinamiento integral sin perjuicio de mantener como Servicios Públicos las tres edificaciones protegidas existentes y ya en desuso, como dotaciones complementarias.

- Formalización del Parque como una pieza arquitectónica de gran escala y amplitud de planeamiento, sobre una base conceptual clásica de gran tradición en la arquitectura valenciana, y a partir del esquema generador de recomposición estructural del Ensanche modernista de la ciudad.

-. Liberación total de instalaciones ferroviarias del pasillo Sur del Parque, con el fin de formalizar el nuevo Bulevar de la Avenida Federico Garcia Lorca, que permitirá la articulación con el sistema de espacios libres y dotaciones públicas previstos en el Barrio de Malilla y aquellos otros (de nueva creación), consecuencia de la ordenación que el Planeamiento de desarrollo establezca en la actual zona industrial, de conformidad con las previsiones del Plan General y lo que respecto dicte la legislación urbanística.

- **Noviembre 2002/Febrero 2003.**

Tras diferentes informes y reuniones de la Comisión de Seguimiento, se firma finalmente, en 26 de febrero de 2003, el “Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia, RENFE y GIF, para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia” y, posteriormente, con fecha 1 de abril de 2003, se constituye la Sociedad “Valencia Parque Central, Alta Velocidad 2003 S.A.”; cuyo cometido principal es coordinar las actuaciones para el desarrollo de la operación urbanística-ferroviaria, así como de las transformaciones que se deriven de estas obras.

- **Marzo 2004**

Redactados los oportunos documentos de planeamiento por el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, en virtud del encargo efectuado por la Junta de Gobierno Local de 18 de junio de 2004 (Ref. Expte. nº 428/2004, Servicio de Planeamiento), estos se someten a información pública en virtud del acuerdo adoptado por Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 28 de Enero de 2005 (DOGV 19/4/05 y 30/5/05).

3.- Determinaciones establecidas por la Homologación Sectorial.

Las determinaciones establecidas por la Homologación sectorial son consecuentemente las que se derivan del Convenio suscrito, y así se dice que del ámbito A-4 “Parque Central”,

se excluye, a todos los efectos las dos áreas donde se sitúan los terrenos propiedad del Ministerio de Defensa (cuarteles de la C/ San Vicente), delimitada la primera por las calles San Vicente Mártir, Uruguay, Francisco Climent y Dolores Alcayde, y la segunda por las calle San Vicente Mártir, la Avenida Primero de Mayo y las calles Carteros y Mossen Febrer,

Acuerdo adoptado como consecuencia directa del específico “Convenio suscrito, el pasado 26 de febrero de 2003, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia. RENFE y GIF para el desarrollo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia”, que determina el alcance de la transformación ferroviaria concretando sus costos, así como las magnitudes urbanísticas básicas necesarias que garanticen la viabilidad de la actuación pretendida, añadiéndose en su apartado TERCERO:

Encargar a tal efecto al Servicio de Planeamiento de este Ayuntamiento la incoación del oportuno expediente administrativo, así como la elaboración y redacción de la documentación que conforme a la vigente la Ley 6/94 de 15 de Noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística, así como en el Decreto 201/98 de 15 de Diciembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, integre los instrumentos de planeamiento citados anteriormente.

Elo, a los efectos de permitir a través de los respectivos Planes de Reforma Interior que simultáneamente se tramitan y conforme al art. 33.5 de la LRAU, la delimitación de Unidades de Ejecución que conformarán, cada una de ellas, su respectiva área de reparto, concretando sus características y magnitudes principales.

Ámbito de planeamiento de desarrollo A.4-1 “Parque Central”, objeto del presente documento, cuyos objetivos y magnitudes principales quedan de manifiesto en la correspondiente Ficha de Características que se inserta continuación:

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
"ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL"**

HOMOLOGACIÓN SECTORIAL MODIFICATIVA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA			
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELO URBANO			CODIGO: A.4-1
FICHA DE CARACTERISTICAS			
IDENTIFICACION	1.- NOMBRE DEL AREA: ACTUACIÓN URBANÍSTICA "PARQUE CENTRAL":		
	2.- JUNTA MUNICIPAL: ABASTOS	3.- DISTRITOS: EXTRAMURS- JESÚS	
	4.- TIPO: PLAN DE REFORMA INTERIOR	5.- INICIATIVA: PUBLICA	
REGIMEN URBANISTICO	6.- SUPERFICIE: 800.000 m2s	7.- EDIFICABILIDAD	Área total: -----
	8.- USO DOMINANTE: RESIDENCIAL		Área vacante: ver texto
	9.- ZONA DE ORDENACIÓN:: EDA Y ENS		
10.- USOS PROHIBIDOS: SALVO MENCION EXPRESA, LOS DE LA ZONA DOMINANTE			
GESTION	11.- TIPO DE GESTION: INDISTINTA	12.- CONVENIO URBANÍSTICO	
	13.- ACTUACIONES AISLADAS Y ACTUACIONES INTEGRADAS		
	14.- DELIMITACIÓN UNIDADES DE EJECUCION	15.- CESIONES RED PRIMARIA INTERNA	PARQUES RED VIARIA
OBJETIVOS DEL PLAN Y CARACTERISTICAS DE LA ORDENACION	<p>De acuerdo con el Convenio suscrito, se prevé como mínimo una edificabilidad de 627.417 m2t con destino a edificios de nueva planta, garantizando que entre un setenta y un ochenta por ciento de la misma se destine al uso residencial y el resto al uso exclusivo terciario. Consiguientemente se parte del criterio excluyente de no contabilizar la correspondiente a las edificaciones residenciales actualmente existentes que no se encuentren en fuera de ordenación sustantivo. Asimismo, se establece un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible, de 82.666 m2t a desarrollar en el conjunto formado por la Estación actual y su ampliación.</p> <p>La ordenación pormenorizada deberá establecer sus determinaciones acordes con las características técnicas y funcionales de las nuevas instalaciones ferroviarias adecuando su diseño tanto a las soluciones constructivas de la estación soterrada, como las que pudieran plantearse por exigencia del tráfico rodado de la ciudad dada la ubicación de la nueva Estación y las características de su entorno.</p> <p>El reparto de la edificabilidad total asignada atenderá, en primer lugar, a la construcción renuevas edificaciones ocultando las medianeras y traseras vistas que, completando la trama urbana inacabada de los Ensanches, respondan a la tipología de manzana cerrada (como es el caso de la zona de las calles Doctor Gil y Morte y Gibraltar, y las situadas entre la calle San Vicente y la Avenida de Giorgeta), y destinando el resto a edificaciones en parcela aislada –bloque exento-propio de la tipología de edificación abierta. Este planteamiento respecto de la utilización de la tipología de edificación abierta supone aprovechar aquellos emplazamientos concretos para edificios de mucha mayor altura que los de su entorno que, a modo de piezas singulares de cuidado diseño, servirían como hitos urbanos de referencia.</p> <p>Se establece una reserva de un 25% de la edificación bruta residencial asignada a la zona de "Federico García Lorca" con destino a la construcción de viviendas de protección pública (VPP).</p>		

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
"ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL"**

Igualmente, en el documento de Homologación se delimita dentro de este ámbito de planeamiento una Área de reparto en la que se determina su correspondiente Aprovechamiento tipo, cuyas principales parámetros quedan resumidas en el cuadro que se reproduce a continuación:

AREA DE REPARTO A.4-1 "ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL"				
	R. LIBRE	TERCIARIO	R. VPP	TOTAL
SUPERFICIE DEL ÁREA DE REPARTO (m2)				677.877
SUELO DOTACIONAL ADSCRITO (m2)				78.534
SUPERFICIE COMPUTABLE ÁREA REPARTO (m2)				599.343
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA (m2t)	436.580,50	127.000,00	67.319,50	630.900
EDIFICABILIDAD TOTAL E (m2t)	436.580,50	127.000	67.319,50	630.900
VR UNIT. (€/m2t)	1.533	1.398,61	225,67	3.157,28
COEFICIENTES RELATIVOS	0,4855	0,4430	0,0715	1
COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN	1,0000	0,9123	0,1472	----
EDIF HOMOGENEIZADA (m2 EH)	436.580,50	115.866,58	9.909,97	562.357,06
APROVECHAMIENTO TIPO/MEDIO (UEH/m2s)	0,9358			

Por otra parte, resulta oportuno señalar las determinaciones establecidas por el Plan Especial de Protección del Ensanche de Russafa-Gran Vía (PEP-2), aprobado provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 29 de abril del 2005, por lo que hace referencia a parte de las dos manzanas recayentes a las calles Gibraltar y Filipinas incluidas en el ámbito objeto de planeamiento de desarrollo. Documento del que se concluye que no incluye determinación concreta alguna respecto de dichas parcelas al excluirlas de su propio ámbito y remitirse, precisa y específicamente a las que resulten de la Actuación urbanística "Parque Central. Asimismo, las excluye del Catálogo al considerarlas no protegidos explícitamente.

En efecto, tal y como se aprecia en el Plano Normativo 5 "Refundición del P.G.O.U. y del P.E.", el ámbito correspondiente a las parcelas de referencia señaladas como P-1 y P-2 quedan excluidas del ámbito propiamente dicho del Plan Especial (PE) e incluidas en un ámbito específico, delimitado en trazo discontinuo de color rojo, con la leyenda "Ámbito A.4-1 Actuación urbanística Parque Central/Homologación Sectorial modificativa del PGOU de Valencia-Sector Centro y Sur". Asimismo, en el Plano Normativo 2 "Grados de Protección", se destacan las parcelas recayentes a la calle Denia nº 75, 77, 79, 81, 83, 85 y 87 y Gibraltar nº 29 y 31, como *protegidos en el catálogo del PGOU pero no protegidos en el PE*. Determinación -la exclusión del Catálogo- que queda confirmada del contenido de las "Hojas Normativas 028 a 036" en las que remite el régimen urbanístico *con sustitución referenciada según el PGOU* al que *queda definido en el correspondiente plano de alineaciones* (plano normativo nº 5, citado anteriormente).

4. Ámbito y características del territorio objeto de ordenación.

El ámbito objeto del presente **Plan de Reforma interior A.4-1 “Actuación Urbanística Parque Central”**, se corresponde con una extensa zona de terrenos en el interior de la ciudad que va desde el Centro histórico, donde se ubica la Estación del Norte, con fachada a la calle Xátiva, hasta el Bulevar Sur, justo en la frontera de la periferia urbana de los Distritos de L’Eixample, Extramurs, Jesús y Quatre Carreres, definido por el documento de Homologación Sectorial modificativa de Plan General de Valencia en el sector Centro y Sur de la ciudad de Valencia, que simultáneamente se tramita, y consiguientemente:

- Incluye aquellas manzanas y parcelas, edificadas total o parcialmente, recayentes a las calles Doctor Gil y Morte, Dr. Vila Barberá, San Vicente Mártir, Avenida de Cesar Giorgeta, calle Millares y Pianista Amparo Iturbi, al objeto de establecer sus correspondientes determinaciones urbanísticas (de las que carecen al estar incluidas por el Plan General en los iniciales ámbitos de planeamiento de desarrollo) acordes con su calificación, manteniéndolas e integrándolas en la ordenación.
- Así como, por extensión, todos aquellos terrenos y/o solares sin edificar recayentes o próximos a la actuación (calles Gibraltar, Filipinas, Maestro Sosa y Avenida Peris y Valero, así como aquellos otros con edificaciones antiguas en situación de fuera de ordenación que han quedado desagregados en la parte norte del ámbito A-5 “Reserva viaria del Bulevar Suroeste” de planeamiento diferido previsto igualmente por el Plan General, tras la ejecución y puesta en servicio del citado la citada infraestructura viaria de Bulevar Sur.

Ocupa una extensión superficial de casi 800.000 m²s con una longitud total de unos 2,5 kilómetros de Norte a Sur y una anchura variable desde los 600 metros en la zona de la playa de vías de RENFE hasta los 280 metros en la zona entre el pasillo de acceso ferroviario y la calle San Vicente Mártir, configurándose como un gran vacío urbano a escasos metros del corazón administrativo y comercial de la ciudad.

Respecto de sus características cartográficas, en relación con su estado actual, usos del suelo y edificaciones existentes se pueden distinguir dos zonas;

Zona Estación del Norte/Playa de vías.

Nacida como consecuencia de las necesidades del tráfico ferroviario y situada en su día en la periferia de Valencia y condicionada fuertemente, además de por el pasillo ferroviario, por la existencia de importantes infraestructuras de comunicación viaria, como el túnel de las Grandes Vías y el paso elevado de la Ronda de Tránsitos, de grandes dimensiones e impacto visual, que la cierra y define muy claramente por el Sur, ocupa hoy el centro geométrico de la ciudad entre el viejo y el nuevo cauce del río Túria.

En su extremo Norte, con un alto valor de centralidad urbana, se sitúa la Estación del Norte de Valencia. Edificio modernista, que proyectado por el arquitecto Demetrio Ribes Marco y el ingeniero E. Gasset, está formado por dos unidades constructivas claramente diferenciadas: El edificio principal, en forma de U, con un servicio de llegada de viajeros en el pabellón central o de cabeza y el servicio de salida en el lateral de la calle Bailén, y, a continuación el “hangar” cubierto con una

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

gran marquesina (196 m. de longitud y 45 m. de luz), constituida por grandes arcos articulados sobre rótulas en el terreno, perfectamente integrada en el conjunto arquitectónico, desplegando en sus laterales unas galerías acristaladas sobre los muros que formaban parte del sistema de ventilación. Su diseño es típicamente secesionista, con finos elementos de hierro a base de círculos atravesados por tres barras verticales que quedan suspendidas.



Seguidamente se encuentra el gran espacio cerrado de la “playa de vías”, con la estación de mercancías, zona de maniobras, talleres y demás servicios ferroviarios en los que existen algunas edificaciones asociadas al ferrocarril, de las que cabe destacar por sus características arquitectónicas, cuatro naves-taller sitas frente a la calle Filipinas.

Al este de esta gran “playa de vías” junto a un edificio de viviendas de 14 plantas de altura, con fachadas a la Plaza Manuel Sanchís Guarner, igualmente con una gran medianería vista, existen terrenos de propiedad privada que albergan usos temporales, secundarios o marginales: aparcamiento de camiones, concesionarios de coches, lavaderos, etc., que contribuyen a la degradación del paisaje urbano.

La existencia de estas instalaciones ferroviarias, junto con la falta de ejecución total de los antiguos planeamientos, ha provocado la aparición de traseras y medianeras vistas, que afectan a la escena urbana, como en el área de la Avenida de Giorgeta o, más visible aún por su centralidad, en las traseras de la calle Doctor Gil y Morte, donde hay un conjunto de edificios de viviendas, de entre 8 y 9 plantas de

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

altura. Estas edificaciones, de uso dominante residencial tienen las mismas características que las del Ensanche al que pertenecen. La trama urbana con sus traseras vistas, choca aquí sin solución de continuidad con los terrenos ferroviarios.



Por otra parte, en las proximidades de la estación, aunque fuera del ámbito estricto de estudio, el contiguo barrio de Russafa presenta un cierto estado de deterioro ambiental. Las edificaciones de esta zona en general más antiguas y de peor calidad que las del resto del Ensanche de Colón, son entre otras, las causas de esa degradación ambiental que se acusa de una manera palpable en la calle de Gibraltar, donde los solares coexisten con edificios abandonados.

Zona Industrial/Pasillo de acceso ferroviario.

Caracterizada por la preexistencia de antiguas fábricas que se ubicaron por la necesidad que tuvieron las empresas de situarse próximas a las grandes vías de comunicación y de transporte, cuando esta zona de la ciudad estaba en la periferia y totalmente exterior al tejido urbano, constituye hoy una verdadera barrera infranqueable reforzada por la ancha banda de vías del ferrocarril lo que provoca una ruptura total en la trama urbana.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

En la práctica el frente continuo de estas instalaciones fabriles impide las conexiones de tráfico rodado entre los barrios situados a uno y otro lado del pasillo de acceso ferroviario y únicamente una pasarela posibilita los recorridos peatonales.



Su abandono progresivo, unido al crecimiento de la ciudad y al inacabado borde urbano recayente a las vías del ferrocarril, ha provocado un deterioro en el tejido urbano en general más acusado en la calle de San Vicente Mártir y su entorno inmediato, agravado por el intenso tráfico rodado que soporta. Ello ha generado otro gran vacío urbano interior que precisa de una transformación radical.

En su extremo sur, en el barrio de la Cruz Cubierta se aprecian los restos de un antiguo tejido residencial alterado por los usos de talleres industriales y de almacenaje que por sus carencias de urbanización y el deterioro de su edificación preexistente, dan un carácter claramente suburbial. Situación similar a la que se da en el vecino barrio de Malilla, en la que existen naves industriales y talleres junto a nuevas edificaciones de viviendas en altura.

Las discontinuidades en la trama viaria, tanto para el tráfico rodado como para el peatonal, y segregación espacial de barrios es un problema generalizado en toda el área en la que se dan, desde zonas de gran centralidad, con edificios de servicios y oficinas, como los situados en las proximidades de la Estación del Norte, hasta fábricas abandonadas en la zona sur, junto a edificios de viviendas tradicionales de dos plantas o modernos bloques de viviendas colectivas de reciente construcción.



PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

En general, la falta de un planeamiento de desarrollo que permitiese la renovación urbana, ha propiciado la degradación de la trama existente en la medida que ésta se iba quedando obsoleta.



Por lo que se refiere a la estructura de la propiedad del suelo, basándose en los datos catastrales, señalar que en su mayoría los terrenos son de titularidad pública, básicamente del Ministerio de Fomento (RENFE), con una extensión superficial de 291.574 m²s que representan un 36,75% del área. Le sigue en importancia la zona Industrial de las antiguas fábricas de Macosa, Belenguer, Cervezas Turia y adyacentes, de diferentes propietarios privados, con una superficie en conjunto de aproximadamente unos 146.580 m²s (18,47%), quedando el resto para propietarios privados que, salvo algunas excepciones, no superan la media hectárea o comunidades de vecinos de las fincas ya construidas que se mantienen integrándolas en la ordenación, así como terrenos dotacionales (viajeros públicos) ya adscritos a su destino.

Finalmente, se incluyen también en el ámbito terrenos propiedad del Ayuntamiento de Valencia destinados a viales, cedidos y urbanizados -consecuentemente ya afectos a su destino público- que se incluyen en la unidad de ejecución con el fin de garantizar la adecuada conexión e integración de las nuevas obras de urbanización con las existentes.

5.- Referencias históricas.

Características del territorio, las citadas en el apartado anterior, que son consecuencia de un desarrollo urbano que ha estado condicionado históricamente, desde la llegada a Valencia del ferrocarril en 1851, a la ubicación de la Estación y de sus instalaciones ferroviarias, conforme se producía el desplazamiento del centro administrativo y de negocios, acompañado o precedido por la creación de barriadas residenciales de calidad.

En esa época, Valencia era una ciudad amurallada por lo que la decisión de ubicar la Estación en el interior del recinto urbano, -consciente y necesaria para conseguir un movimiento de mercancías y viajeros aceptable-, provocó la petición de abrir un portal en el recinto amurallado, para la entrada y salida de la estación, lo que supuso uno de los últimos derribos antes de su total derrocamiento.

Nace así la primera Estación que fue durante todo el siglo XIX punto neurálgico de la ciudad, convirtiéndose en un centro de actividades comerciales y polo de atracción de las actividades administrativas.



Tras sucesivos proyectos de remodelación y de ampliación, entre 1862 y 1894 se suscita con ocasión de la ejecución del primer ensanche y urbanización en la zona comprendida entre la Plaza de San Francisco y los barrios de Ruzafa y de Pescadores, su traslado a las afueras de la ciudad.

Así, en 1898, la compañía del Norte acepta finalmente esta proposición y presenta el primer Proyecto de traslación de la estación de Valencia y de construcción definitiva de Valencia, de gran interés para comprender el origen y desarrollo de los espacios ferroviarios que constituyen hoy el futuro Parque Central.

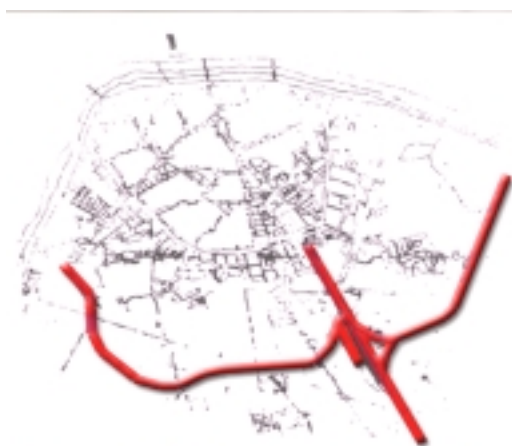
Este proyecto redactado por el ingeniero Vicente Sala, que presentaba una nueva estación que estaría situada en el cruce de la prolongación de las dos Grandes Vías del Ensanche, retirándose del centro de la ciudad y dejando libre el primer y segundo cinturón de ronda no se llevó a cabo por la oposición de los representantes de la industria, del comercio, y del mundo empresarial, que proponían situarla próxima

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

al centro de la ciudad, trasladándola simplemente al otro lado del primer paso a nivel, con fachada en la calle Játiva.



PROPUESTA TRASLADO - 1898



PROPUESTA TRASLADO - 1904

En 1906, se aprueba el proyecto de Edificio de viajeros planteando su fachada a la calle Játiva, inaugurándose, tras una serie de modificaciones y reformas al proyecto, en 1917, la nueva Estación en su actual emplazamiento. Decisión que impidió la articulación de las Grandes Vías de Marques del Turia y Fernando el Católico la articulación del segundo ensanche, y la aparición del efecto barrera.



Situación que ha llegado hasta nuestros días, al no llevarse a efecto posteriormente la propuesta del Plan General de 1946 de trasladar la Estación a una posición más alejada que permitiera aquella unión de las Grandes Vías que potenciaron el uso terciario de los ensanches; ni tampoco la contenida en el Plan General de 1966 derivada de las propuestas del “Plan Sur” aprobados por el Consejo de Ministros de 22 de julio de 1958, tras la trágica riada de 1957, que proponía la ubicación de la gran Estación central de viajeros en el cauce abandonado del Turia, aguas abajo del puente del Angel Custodio.

Circunstancias históricas que hicieron que Valencia creciera arrastrando el problema que supone la existencia de una infraestructura como la ferroviaria que constituye una auténtica “barrera” que separa en dos sectores la ciudad y que se muestra hoy como un gran vacío urbano a escasos metros del corazón administrativo y comercial de la ciudad.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

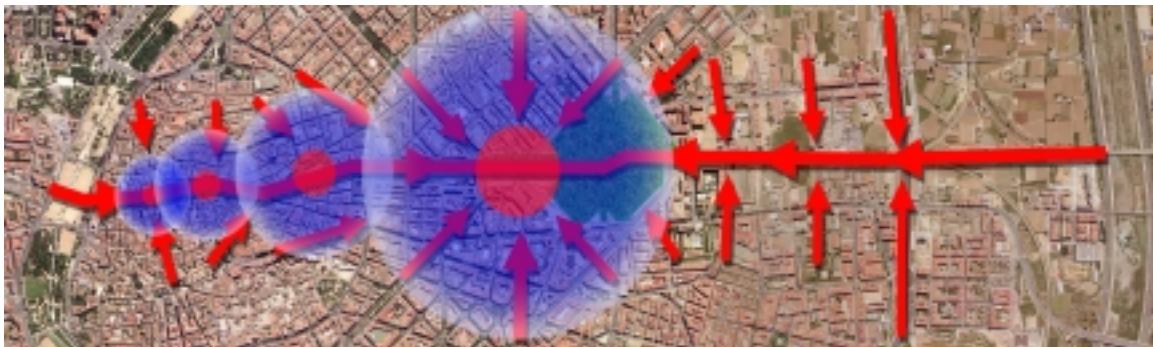


La actuación urbanística “Parque Central” prevista por el Plan General de 1988 como propuesta estructural es, por consiguiente, una etapa mas de este proceso, ya que se encuentra en una zona de gran importancia simbólica, llamada a ser la pieza principal del futuro urbanístico de la ciudad.

Pero a pesar de este planteamiento continuista y respetuoso con la historia reciente de Valencia, dada la envergadura de la operación en cuanto a dimensiones y objetivos, hay que ser conscientes de que se esta definiendo un gran sector de la ciudad y sus cualidades vienen determinadas fundamentalmente por las características del espacio urbano, y los usos que en él se den, y por la índole de las actuaciones previstas en el Proyecto para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, unidas a la llegada del tren de Alta Velocidad a la Comunidad Valenciana.

Por ello, para caracterizar esta actuación no se puede tomar como modelo el de aquellos centros direccionales segregados espacial y funcionalmente que operan a nivel mundial, sino que debemos recurrir, a organizaciones espaciales que permitan la mezcla de uso terciarios y usos residenciales de calidad con la creación de espacios ciudadanos de recreo y expansión, que al favorecer el intercambio y mantener los flujos de actividad durante todo el día, permiten la creación de auténticos núcleos de vida urbana.

No debemos olvidar que éste tipo de interrelación entre los usos urbanos ha estado presente en la reciente historia de Valencia. Cada desplazamiento del centro administrativo y de negocios ha venido acompañado o precedido por la creación de barriadas residenciales de calidad.



PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL”

La plaza de la Virgen fue el origen de la calle Caballeros, las aperturas de nuevas calles y plazas, fruto de los primeros Planes de Reforma Interior, en Barrio de Universitat Sant Francesc, coincidiendo en el tiempo con la remodelación del primitivo Barrio de Pescadores propiciaron el desplazamiento del centro hacia la actual Plaza del Ayuntamiento y su consolidación con la ejecución del primer Ensanche. Las Grandes Vías de Marques del Turia y de Fernando el Católico y el segundo ensanche potenciaron el uso terciario de aquel, pero el traslado de la Estación a su actual emplazamiento, impidió su articulación.

Consecuentemente, los efectos que tendrá la Actuación urbanística-ferroviaria “Parque Central” sobre la estructura general de la ciudad de Valencia no admiten comparación alguna, revelándose como la última oportunidad histórica con que cuenta la ciudad para articularse definitivamente recomponiendo una trama urbana, carente de elementos de conexión transversal y falta de orden y cualidad.

6.- Descripción de la propuesta.

La propuesta parte del enfoque general de lo que representa en si misma la “Actuación urbanística Parque Central” y de la asunción de los objetivos y criterios generales, unos y otros expuestos anteriormente, con el fin de prefigurar los diferentes espacios y elementos urbanos asociados que la configuran: Estación Central, Parque Central propiamente dicho y futura Avenida Federico García Lorca/Calle San Vicente, dando así una imagen prospectiva de la ordenación resultante.

Lo que aquí se plantea es no acometer la planificación de esta parte de la ciudad sin que, desde el principio, se conozca el resultado final de la ordenación, habida cuenta que nos encontramos en un ámbito de reforma Interior en donde se trata de suturar un tejido urbano rodeado de ciudad existente, y no en un área de nueva expansión donde no existe ninguna preexistencia o condicionante.

Por ello, dadas las características del ámbito y su problemática y con el objeto además de controlar las tipologías edificatorias, se considera conveniente optar por una ordenación de carácter determinista, en donde desde el propio planeamiento se definan los parámetros urbanísticos básicos (alineaciones, profundidades edificables y alturas) frente a planteamientos o soluciones de corte más flexibles, en donde con carácter general se difiere la ordenación de los volúmenes a la posterior redacción y tramitación de Estudios de Detalle previos a los proyectos de solicitud de licencia de obra. Ordenación determinista que no debe suponer la prohibición expresa de formular Estudios de Detalle dentro del ámbito, ya que su utilización puntual como instrumento de planeamiento puede servir para dar soluciones específicas a problemas concretos.

Por otra parte, no parece conveniente la concentración en áreas, manzanas o parcelas concretas de los usos terciarios sino proponer, salvo en algunos caso tasados en función de su específica situación en relación con el nuevo entorno diseñado, regímenes de usos en términos parecidos a los de las zonas de calificación urbanísticas de Ensanche y Edificación Abierta, establecidos por el Plan General, en donde se permite la compatibilidad del uso terciario con el residencial, aunque esta posibilidad de edificación de uso mixto quede demorada a la formulación de Estudio de detalle.

En cualquier caso, los posibles edificios de uso exclusivo terciario tendrán parecidas características volumétricas a las edificaciones de uso exclusivo residencial o mixto, si bien su formalización arquitectónica, por razones obvias, podrá ser diferente.

Zona 0: Estación Central de Valencia

Por lo que se refiere a esta zona, se parte del mantenimiento del conjunto urbano caracterizado por el actual edificio protegido de la Estación de viajeros, con fachada a la calle Xátiva, respondiendo así al objetivo de asegurar la centralidad urbana en la localización espacial de la nueva Estación de Valencia y al mantenimiento de las características arquitectónicas de la misma declarada Bien de Interés Cultural (BIC).

Ello supone el mantenimiento de la alineación correspondiente tanto a la Calle Alicante como a la calle Bailen, marcadas por el trazado de su actual valla y, simultáneamente, definir las nuevas alineaciones que permitan la construcción, conforme a las exigencias ferroviarias de una nueva pieza arquitectónica de

articulación con la nueva estación soterrada que, situando su eje coincidiendo con el del espacio urbano liberado del uso ferroviario, conformado con los paramentos de fachada recayentes respectivamente a la calle Bailén y a la calle Alicante, se mostrará como una nueva pieza a continuación de la actual marquesina, dando lugar en su conjunto a la Nueva Estación Central de Valencia.

Con ello, cabe pensar en una configuración de la nueva Estación Central, distinta de la actual pero conformada como un único elemento urbano en su conjunto y con una nueva fachada recayente a las Grandes Vías, reforzando así el criterio de centralidad y su adecuada integración dentro de la trama urbana preexistente, al acotarla tanto en sus dimensiones en planta como en su volumen emergente.

En efecto, el conjunto de la Estación Central, debe de diseñarse bajo el objetivo esencial de cerrar el modelo urbano de la ciudad del diecinueve y del veinte, articulando las tres piezas más representantes: el Centro Histórico, el Ensanche y los Espacios del Sur.

Solución urbanística que no solo resulta compatible con el proyecto estrictamente ferroviario de crear una nueva terminal de pasajeros, mediante un nuevo vestíbulo exterior que conectaría directamente con los andenes de la estación soterrada, sino que permite, al mismo tiempo, la confluencia de dos itinerarios de tanta significación urbana como son el eje Norte-Sur, que históricamente es una constante vinculada a los desplazamientos del centro de actividad administrativa y económica, de clara constancia en el sistema cognoscitivo de la ciudad, dándole continuidad por el doble itinerario de relación entre el Centro Histórico y el futuro Parque Central que conformarán la calle Bailén y la de Alicante; y el conformado por el eje Este-Oeste de las Grandes Vías, que representan uno de los mejores ejemplos del modernismo valenciano.

Por otra parte, el edificio de la estación como tal edificio público no deja de ser la “puerta” de la ciudad, por lo que dentro de la tradición ferroviaria, a través de numerosos ejemplos, tiene que configurarse como un referente urbano rompiendo, llegado el caso, las reglas de altura/línea de cielo/volumen, de la misma forma que lo han hecho en otras ciudades europeas como Londres, Milán, París, Amberes, Leipzig, La Haya, Berlín, etc.

Por tanto, desde el punto de vista arquitectónico, quizás el mayor reto es resolver la interrelación entre el “viejo” y el “nuevo” edificio, dada la declaración de aquel como Bien de Interés Cultural, pero ello no debe impedir que la cuestión a tratar es que la suma de ambas piezas sean percibidas como una parte de un todo funcionalmente único.

Consecuentemente el Plan solamente prevé los parámetros urbanísticos necesarios (alineaciones exteriores y edificabilidad máxima autorizada en el conjunto) para que su concreción pueda materializarse de forma satisfactoria a través de un Proyecto singular y específico que dote al conjunto de una formalización arquitectónica que, siguiendo ejemplos existentes en otras ciudades, configuren la Estación Central de Valencia como un hito urbano de gran importancia a escala metropolitana por su singularidad, por su situación de centralidad y por su connotación como puerta de la ciudad.



La formalización de este espacio lleva aparejada la conexión tanto con la estación de Bailen de la línea 5 principal del metro, ya ejecutada, como con la nueva prevista en la calle Alicante de la Línea T-2 (en proyecto), así como la reserva de espacios para los servicios de taxi y autobuses y, complementariamente, la construcción de un aparcamiento subterráneo que se ubicaría al Oeste de la estación soterrada a lo largo y bajo las calles Alicante y Gibraltar, garantizando así el intercambio de pasajeros entre los diferentes modos de transporte.

A continuación de la Estación Central, y directamente relacionada con ella, se crea una nueva pieza urbana de articulación viaria en la intersección de las Grandes Vías, de dimensiones adecuadas, que permitan resolver las exigencias del tráfico urbano. Seguidamente, a partir de ella, en la zona comprendida entre las Calles Bailén y Gibraltar, se abre una “plaza-jardín” a modo de antesala del Parque Central propiamente dicho, reforzando el criterio del itinerario peatonal “pasillo verde” desde el centro de la ciudad.

Esta “plaza-jardín” que duda cabe responde a los principios geométricos que caracterizan la actuación, desligándose de lo que es un “simple cauce” de calles y avenidas de tráfico rodado y peatonal, para convertirse en un espacio urbano estacional atractivo conformado por una edificación perimetral cuyas preexistencias le otorgan una geometría rectangular propias de la “Place Republique”, con las alineaciones Este y Oeste perfectamente acotadas con una fachada norte definida por la nueva Estación y con un borde Sur, a definir, por las nuevas edificaciones, igualmente singulares, que conformarán la puerta de acceso al Parque Central, propiamente dicho. Solución que responde con toda claridad a los objetivos

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

urbanísticos de recuperar ese gran espacio urbano, sin perjuicio de que las necesidades funcionales, y/o de emergencia ferroviarias se resuelvan mediante bocas de acceso directo desde los andenes de la estación soterrada.

Zona 1: Calle Gibraltar/Filipinas

Esta zona se corresponde con las parcelas del frente de manzanas recayentes a las citadas calles que se incluyeron en el ámbito de la Actuación Urbanística Parque Central, dado que se trataba de una zona degradada por la existencia de solares sin edificar y edificaciones antiguas deterioradas por el paso del tiempo. Ello con el objetivo de su recuperación integral adaptándose a las nuevas determinaciones del planeamiento y armonizando con el entorno del propio Parque.

De esta mejora cualitativa son beneficiarios directos los propietarios de las parcelas de dicho frente (P-1), y en concreto las que se corresponden con los números 5, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23, 25 y 27 de la Calle Gibraltar y Denia 84, con los que se han firmado los correspondientes Convenios de Colaboración (de los cuales se adjunta fotocopia como Anexo 1 a esta Memoria) que tienen por objeto regular los derechos, compromisos y obligaciones de las partes intervinientes.

En razón de ello, tales parcelas se integran en la ordenación, otorgándoles una edificabilidad de planta baja y siete plantas altas (más ático, como corresponde a la zona de calificación urbanística de Ensanche en la que se incluyen), quedando sujetas su ejecución al régimen de las Actuaciones Aisladas. Régimen urbanístico al que podrá acogerse asimismo la parcela sita en el número 13, actualmente edificada, si bien con la obligación de satisfacer igual compromiso económico que las restantes.

Por su parte, a las parcelas incluidas en la manzana colindante (P-2), también en zona de Ensanche protegido (ENS-2), incluidas asimismo en el ámbito de la actuación e igualmente sujetas al régimen de Actuaciones aisladas, y en concreto las que se corresponden con los números 29 y 31 de la calle Gibraltar y 85 y 87 de la calle Denia que conforman el chaflán, se les otorga un régimen de planta baja y seis plantas altas (más ático).

No así las restantes parcelas, hoy solares, recayentes a la calle Denia (números 75, 77, 79, 81 y 83, que mantienen las determinaciones establecidas por el planeamiento vigente, permitiendo su sustitución referenciada con sujeción al mismo régimen urbanístico que el Plan General establece para el resto de edificios de ese mismo tramo de la calle Denia, otorgándoseles un régimen de planta baja y tres plantas altas (más ático), sin admitir, en ningún caso, incremento de alturas.

Determinaciones, en unas y otras, que se adoptan en coherencia y de acuerdo con lo establecido por el Plan Especial de Protección del Ensanche de Russafa-Gran Vía (PEP-2), aprobado provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno el 29 de abril del 2005, al que se ha hecho referencia en el apartado 3 de esta Memoria.

Zona 2: Parque Central

En esta zona la idea básica es recuperar, a través de la conformación del propio Parque, el trazado geométrico característico de los ensanches, de suerte que puedan mallarse a través de su diseño y configuración espacial.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

Y asimismo, mejorar la escena urbana con las recuperación del “cinturón de tránsitos” (con eliminación del paso elevado) que, junto con la prolongación de la Calle Filipinas mediante la ampliación de la sección viaria de la de Gibraltar así como la apertura de una nueva vía, trazada prácticamente simétrica a la anterior, hasta enlazar con Calle San Vicente Mártir permiten, como viario de borde, configurar el cierre de los respectivos ensanches de la ciudad, delimitando y acotando a su vez el espacio destinado al Parque propiamente dicho, con una configuración abierta en la totalidad de su perímetro hoy en día consolidado por la edificación.

A partir de ahí, partiendo de posturas dialogantes con los barrios colindantes y considerando que el vacío logrado precisaba una clara formalización urbana, se llega a la configuración de un espacio definido, pero permeable, que contenga el gran parque y resuelva los encuentros con las preexistencias, cerrando las manzanas inacabadas de los ensanches e introduciendo dos dobles piezas que definen y atan sus esquinas norte y sur, canalizando y templando los dos grandes ejes geométricos de composición.



Estas dos dobles piezas singulares que se sitúan, las primeras, con destino a uso exclusivo terciario, en el límite Norte del Parque y simétricas respecto del eje de las Calles Gibraltar y Bailén y las segundas, con destino a uso residencial, en su límite Sur, a derecha e izquierda del eje de la futura Avenida Federico García Lorca, se

conciben como fondos de perspectiva y, a su vez, puertas de entrada (a modo de “propileos”) Norte y Sur respectivamente del Parque.

Piezas características y/o singulares que permitan potenciar aún más el carácter de área de servicios de la ciudad de Valencia y su entorno metropolitano, y que vienen a sustituir a la previsión establecida por el Plan General en la franja calificada como edificación abierta en todo el paramento de fachada recayente a la Calle San Vicente, que ahora permanece totalmente abierta hacia el Parque, favoreciendo la permeabilidad con las preexistencias del barrio de Extramurs.

La existencia, por otra parte, de una edificación recayente a la Plaza Sanchis Guarner permite, además de tapar su medianería vista, completar la fachada a la citada plaza, reproduciendo una pieza simétrica respecto de ella a partir del eje geométrico prolongación de la Avenida Doctor Waksman.

La ordenación se completa con el mantenimiento en el interior del futuro parque urbano de las cuatro antiguas naves de talleres, en desuso, incluidas en el Catalogo, así como una alquería que se conserva en buen estado, que se califican como dotaciones públicas y por tanto pueden destinarse a servicio asociados al mismo o con destino a otros usos alternativos complementarios (instalaciones deportivas, culturales o sociales) que resulten oportunos.

Respecto de su diseño y ajardinamiento, se considera debe ser integral sobre una base conceptual clásica -una pieza de arquitectura valiosa en la tradición valenciana de gran escala y amplitud de planteamientos- a partir del esquema generador de recomposición estructural del Ensanche modernista de la ciudad, sin perjuicio de que pueda dársele un tratamiento paisajístico y de que, desde luego, pueda ser objeto de proyecto específico por parte de profesionales de primer rango, convocando para ello, si así se estima por la Corporación municipal, el oportuno concurso.

Zona 3: Avenida Federico García Lorca - Calle San Vicente.

Desaparecida la playa de vías del pasillo de acceso a la Estación Central, la configuración definitiva de la Avenida Federico García Lorca se concibe como un nuevo elemento urbano de la Red Viaria de la ciudad generadora de la actuación urbanística correspondiente al sector Sur de la actuación urbanística Parque Central.

Su transformación como nueva vía urbana se diseña como un Bulevar que permite la incorporación en su franja central de un conjunto de espacios libres asociados a las dotaciones de la Red Secundaria, a partir del cual el esquema viario transversal responde a buscar la continuidad, allí donde todavía es posible, de la malla viaria entre los Barrios de Malilla y Patraix. Así, se establecen como determinaciones vinculantes la apertura viaria que conecte el eje de la Calle Alquería de la Condesa con el de la Calle Joaquín Navarro y la predeterminación de un espacio libre como continuidad del previsto en el Barrio de Malilla entre la Calle Alquería de la Condesa y Bernat Descoll.

La propuesta se complementa con el diseño de la ordenación pormenorizada tanto de los terrenos ya previstos por el Plan General, ocupados actualmente por las grandes instalaciones industriales sitas al Oeste del futuro Bulevar, como los situados al Este ocupados por talleres y almacenes (que requieren ser transformados desde su actual calificación heredera de la antigua tolerancia industrial).

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1 “ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

De esta forma queda garantizada la configuración urbana de la Avenida de Federico García Lorca conformando una nueva fachada en la totalidad de su recorrido, mediante el empleo de bloques exentos, perpendiculares en su mayor parte recayentes a su fachada Oeste como a la Calle San Vicente Mártir, pretendiendo “pautadamente” configurar un nuevo gran espacio urbano interior de relación ciudadana a modo de una “lonja” de equipamientos. Solución en “espinas” que permite asegurar la permeabilización transversal, de suerte que los barrios colindantes accedan a ocuparlo visual y espacialmente, sin perjuicio de mantener su propia personalidad y sin perder la oportunidad que se les presenta.

En la fachada Este de la Avda de Federico García Lorca, es de destacar la existencia de unas edificaciones de viviendas con bajos comerciales, señaladas con los números 85 y 87 y calle Oltá 2, que, según las determinaciones del Plan General vigente, se encuentran en situación de fuera de ordenación sustantivo por estar afectadas por la sección viaria de la citada Avenida. Situación que en atención a la Moción del Teniente de Alcalde Delegado del Área de Grandes Proyectos, se reconduce ya que, según consulta con la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, no se va a producir afección real por la obras de construcción del túnel de acceso ferroviario. Lo que permite, adoptando una solución provisional para la ejecución del vial, mantenerlas pasando tales inmuebles al supuesto de fuera de ordenación diferido hasta su vida útil.

A tal efecto, el documento se modifica en el sentido de excluir tales inmuebles de la Unidad de Ejecución/ Área de reparto delimitada inicialmente en el documento sometido a información pública, sin perjuicio de prever una nueva edificabilidad en sustitución de la existente y delimitando un ámbito independiente sujeto al régimen de Actuaciones aisladas que los incluya, junto con los terrenos dotacionales que le confieren la condición jurídica de solar. Actuación aislada, cuyo desarrollo y ejecución se efectuará mediante el correspondiente Programa que queda diferido al tiempo en que dichos edificios terminen su vida útil.

En su extremo Sur, se destinan dos parcelas de uso exclusivo terciario que, junto con las previstas en la zona del Parque Central, completan el porcentaje destinado a este uso como mínimo por el “Convenio suscrito, el 26 de febrero de 2003, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia, RENFE y GIF para el desarrollo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia”. Y, asimismo, una parcela destinada a mantener la actividad de la Estación de Servicio de carburantes, actualmente existente, si bien, por razones derivadas de la propia ordenación del sector en coherencia con la trama viaria del entorno urbano consolidado, resulta adecuado “reubicarla” desplazándola hacia el Sur al otro lado de la calle en proyecto, prolongación de la de Primero de Mayo, regularizando las características de la parcela en base a las condiciones establecidas en la ordenanza específica actualmente vigente y mejorando además sus accesos.

Por último, se recompone la trama urbana en el entorno del monumento de la Creu Coberta que, como tal elemento significativo y tradicional, se incluye en el Catálogo con propuesta de Bien de Relevancia Local (BRL). modificando la ordenación prevista en la zona colindante, tanto en planta como en la sección viaria de la calle San Vicente Mártir, y delimitando el correspondiente entorno *de modo que se garantice su correcta contextualización y presentación digna en el espacio urbano resultante (sic)*, a través del oportuno Plan Especial a redactar posteriormente.

7.- Ordenanzas de la Edificación.

De conformidad con lo previsto en la Homologación Sectorial modificativa del Plan General vigente, que se tramita simultáneamente, a los efectos del ámbito afectado por el presente documento regirán con carácter general las Ordenanzas Generales de la Edificación contenidas en el Título Quinto de las Normas Urbanísticas del Plan General vigente, así como las Particulares correspondientes a las Zonas de Ordenación Urbanística de Ensanche (ENS-1 y ENS-2) y Edificación abierta (EDA) contenidas respectivamente en los Títulos Quinto y Sexto de sus Normas Urbanísticas; así como las del Capítulo Decimoprimeros para los suelos dotacionales, si bien con las matizaciones que se establecen a continuación:

A) USO RESIDENCIAL

A.1.- Zona de Ordenación Urbanística de Ensanche protegido (ENS-2)

En esta zona en la que se incluyen las parcelas susceptibles de ser edificadas de nueva planta, designadas en el plano de ordenación O-2 de “Usos del Suelo” como P-1 y P-2 (a y b), junto con las ya edificadas en la misma manzana que se mantienen integrándolas en la ordenación, regirán además las normas y ordenanzas establecidas por el Plan Especial de Protección del Ensanche de Russafa-Gran Vía (PEP-2) aprobado provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, el 29 de abril del 2005, si bien con las siguientes matizaciones:

- a) La parcela edificable, su profundidad y edificación se ajustará a las alineaciones y régimen de alturas establecidas por el presente documento.
- b) Las licencias de edificación que se soliciten en las parcelas señaladas con los números 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23, 25 y 27 de la Calle Gibraltar y Denia 84, quedarán sujetas al cumplimiento de las obligaciones establecidas en los respectivos Convenios suscritos por sus propietarios con el Ayuntamiento.
- c) Las licencias de edificación que se soliciten en las parcelas señaladas con los números 29 y 31 de la calle Gibraltar y 85 y 87 de la calle Denia, quedaran obligadas a efectuar la compensación económica que resulte de la diferencia de edificabilidad resultante de aplicar el nuevo régimen de alturas respecto del establecido por el Plan General vigente, calculada conforme a los mismos términos contenidos en los Convenios aludidos en el apartado b) anterior, dando así cabida a esa posibilidad de incremento de edificabilidad a través de transferencia voluntaria de aprovechamiento
- d) No se admitirá tolerancia alguna respecto del número de plantas autorizadas, excepto para la parcela de la calle Gibraltar nº 13, ya edificada, que llegado el caso podrá acogerse al régimen urbanístico determinado por el presente documento, si bien en los mismos términos regulados en el apartado c) anterior, dando así cabida a esa posibilidad de incremento de edificabilidad a través de transferencia voluntaria de aprovechamiento.
- e) Por encima de la altura de cornisa del ático autorizado no se permitirá la formación de cubierta inclinada alguna, ni la construcción de cajas de escalera y casetas de ascensores. Su remate será el de terraza plana.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

- f) No se autorizará remodelación alguna mediante Estudios de Detalle.

A.2.- Zona de Ordenación Urbanística de Ensanche (ENS -1)

En esta zona en la que se incluyen las parcelas susceptibles de ser edificadas de nueva planta, designadas en el plano de ordenación O-2 de “Usos del Suelo” como P-3, P-6 y P-12, junto con las ya edificadas en la misma manzana, que se mantienen integrándolas en la ordenación, regirán las siguientes normas adicionales:

- a) No se admitirá tolerancia alguna respecto del número de plantas autorizadas.
- b) Por encima de la altura de cornisa del ático autorizado no se permitirá la formación de cubierta inclinada alguna, ni la construcción de cajas de escalera y casetas de ascensores. Su remate será el de terraza plana.
- c) No se autorizará remodelación alguna mediante Estudios de Detalle.

Los principales parámetros urbanísticos de las parcelas previstas susceptibles de aprovechamiento privado, incluidas en esta zona de ordenación, son las siguientes:

PARÁMETROS URBANÍSTICOS PARCELAS EDIFICABLES					
PARCELA	SUPERFICIE	PLANTAS	USO TERCIARIO	USO RESIDENCIAL	E. TOTAL
P-3	10.894	1/8 (+ático)	---	60.123	60.123
P-6	3.833	1/8 (+ático)	---	17.719	17.719
SUMAN	14.727	----	----	77.842	77.842

** Nota: La superficie indicada, y consiguientemente la edificabilidad asignada al estar calculada geoméricamente, de cada una de las parcelas edificables queda sujeta a la preceptiva fijación de líneas.*

B) USO RESIDENCIAL y TERCIARIO EXCLUSIVO

Zona de Ordenación Urbanística de Edificación abierta (EDA)

En esta zona en la que se incluyen las parcelas susceptibles de ser edificadas de nueva planta, junto con las ya edificadas en la misma manzana o bloque que se mantienen integrándolas en la ordenación, en función del emplazamiento, uso y características de la edificación, se subdivide en tres subzonas:

Subzona B.1

En esta subzona, constituida por el conjunto de parcelas designadas en el plano de ordenación O-2 “Usos del Suelo” como P-4, P-5, P-10 y P-11, recayentes al Parque Central propiamente dicho, regirán además las siguientes normas adicionales:

- a) La parcela mínima edificable, sus dimensiones y edificación se ajustará a las alineaciones y régimen de alturas establecidas por el presente documento sin exceder de la edificabilidad total asignada.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

- b) No se admitirán segregaciones ni, consiguientemente, podrán adjudicarse porciones de parcela inferiores a las grafiadas.
- c) La ocupación de parcela por la edificación que podrá ser del 100%, su altura, volumen y forma se establecerán mediante proyecto unitario de carácter singular, siempre que no se alteren los usos previstos, se rebasen las alineaciones exteriores, ni se exceda de la edificabilidad máxima autorizada. Consiguientemente, sobre las alineaciones exteriores no se admitirán cuerpos o elementos salientes.
- d) El uso exclusivo determinado para cada una de estas parcelas podrá ser intercambiable entre ellas e, incluso, se admitirá el uso mixto residencial-terciario en una única parcela pero ello, siempre y cuando se mantenga la proporción en cuanto a la edificabilidad asignada a cada uso y se efectúe la propuesta mediante la formulación conjunta por los titulares de las parcelas objeto de intercambio del oportuno Estudio de Detalle, previo a la solicitud de licencia de obra.

Los principales parámetros urbanísticos de las parcelas previstas susceptibles de aprovechamiento privado, incluidas en esta zona de ordenación, son las siguientes:

PARÁMETROS URBANÍSTICOS PARCELAS EDIFICABLES					
PARCELA	SUPERFICIE	PLANTAS	USO TERCIARIO	USO RESIDENCIAL	E. TOTAL
P-4	2.962	> 25	40.000	---	40.000
P-5	3.193	> 25	40.000	---	40.000
P-10	3.058	> 25	----	41.000	41.000
P-11	4.557	>25	----	42.000	42.000
SUMAN	13.770		80.000	83.000	163.000

** Nota: La superficie indicada de cada una de las parcelas edificables queda sujeta a la preceptiva fijación de líneas.*

Subzona B.2

En esta subzona, constituida por el conjunto de parcelas designadas en el plano de ordenación O-2 “Usos del Suelo” como P-7, P-8, P-9 y P-12, delimitadas geométricamente en el sector recayente a la Plaza Sanchis Guarner, las Avenidas de Peris y Valero y Cesar Giorgeta, regirán además las siguientes normas adicionales:

- a) La parcela mínima edificable, sus dimensiones y edificación se ajustará a las alineaciones y régimen de alturas establecidas por el presente documento.
- b) No se admitirán segregaciones ni, consiguientemente, podrán adjudicarse porciones de parcela inferiores a las grafiadas.
- c) No se admitirá tolerancia alguna respecto del número de plantas autorizado.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

- d) La edificación de cada parcela responderá necesariamente a un único proyecto unitario, no admitiéndose cuerpos volados ni siquiera en los términos regulados en artículo. 6.25.9a “in fine” de las NNUU del Plan General vigente.

Los principales parámetros urbanísticos de las parcelas previstas susceptibles de aprovechamiento privado, incluidas en esta zona de ordenación, son las siguientes:

PARÁMETROS URBANÍSTICOS PARCELAS EDIFICABLES					
PARCELA	SUPERFICIE	PLANTAS	USO TERCIARIO	USO RESIDENCIAL	E. TOTAL
P-7	3.671	1/14	----	30.425	30.425
P-8	1.154	1/14	----	11.918	11.918
P-9	1.644	9	----	14.796	14.796
P-12	1.849	9	----	16.641	16.641
SUMAN	8.318		----	73.780	73.780

** Nota: La superficie indicada, y consiguientemente la edificabilidad asignada al estar calculada geoméricamente, de cada una de las parcelas edificables queda sujeta a la preceptiva fijación de líneas.*

Subzona B.3

En esta subzona, constituida por el conjunto de parcelas designadas en el plano de ordenación O-2 “Usos del Suelo” como P-13 a P18; P-20 a P-38; y P-40 a P-43, delimitadas geoméricamente en el sector entre la futura Avenida de Federico García Lorca y la calle San Vicente Mártir, regirán además las siguientes normas adicionales:

- a) La parcela mínima edificable, sus dimensiones y edificación se ajustará a las alineaciones y régimen de alturas establecidas por el presente documento.
- b) No se admitirán segregaciones ni, consiguientemente, podrán adjudicarse porciones de parcela inferiores a las grafiadas.
- c) No se admitirá tolerancia alguna respecto del número de plantas autorizado.
- d) La edificación de cada parcela responderá necesariamente a un único proyecto unitario, no admitiéndose cuerpos volados ni siquiera en los términos regulados en artículo. 6.25.9a “in fine” de las NNUU del Plan General vigente.
- e) Solo se admitirá la formulación de Estudios de detalle, con arreglo a lo establecido en el art. 6.25.10 de las NNUU del Plan General vigente, en las parcelas P-24 a P-27, siempre y cuando:
- El ámbito del mismo abarque como mínimo los cuatro bloques unitarios.

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”**

- No se altere la forma y superficie del gran espacio libre de titularidad y uso público previstos por la ordenación en la manzana donde se ubican, con el fin de garantizar tanto la permeabilidad trasversal como la longitudinal.

Los principales parámetros urbanísticos de las parcelas previstas susceptibles de aprovechamiento privado, incluidas en esta zona de ordenación, son las siguientes:

PARÁMETROS URBANÍSTICOS PARCELAS EDIFICABLES					
PARCELA	SUPERFICIE	PLANTAS	USO TERCARIO	USO RESIDENCIAL	E. TOTAL
P-13	1.527	9	----	13.743	13.743
P-14	2.791	1/12	----	22.371	22.371
P-15	1.442	1/12	----	8.570	8.570
P-16.	1.051	9	----	9.459	9.459
P-17	1.048	9	----	9.432	9.432
P-18	1.048	12	----	12.576	12.576
P-20	901	12	----	10.812	10.812
P-21	900	12	----	10.800	10.800
P-22	932	9	----	8.388	8.388
P-23	905	9	----	8.145	8.145
P-24	1.170	12	----	19.040	19.040
P-25	2.068	9	----	18.612	18.612
P-26	1.178	12	----	14.136	14.136
P-27	1.769	9	----	15.921	15.921
P-28	675	12	----	8.100	8.100
P-29	939	9	----	8.451	8.451
P-30	675	12	----	8.100	8.100
P-31	870	9	----	7.830	7.830
P-32	675	12	----	8.100	8.100
P-33	801	9	----	7.209	7.209
P-34	675	12	----	8.100	8.100
P-35	733	9	----	6.597	6.597
P-36	675	12	----	8.100	8.100
P-37	675	12	----	8.100	8.100
P-38	675	12	----	8.100	8.100
P-40	683	9	----	6.147	6.147
P-41	683	9	----	6.147	6.147
P-42	683	9	----	6.147	6.147
P-43	552	8	----	4.416	4.416
SUMAN	29.399	----	----	291.649	291.649

* Nota: La superficie indicada, y consiguientemente la edificabilidad asignada al estar calculada geoméricamente, de cada una de las parcelas edificables queda sujeta a la preceptiva fijación de líneas.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

Subzona B.4

En esta subzona, constituida por las parcelas designadas en el plano de ordenación O-2 “Usos del Suelo” como P-19 y P-39, delimitadas, la primera en el sector de Malilla y la segunda entre la futura Avenida de Federico Garcia Lorca y la calle San Vicente Mártir, destinadas a uso exclusivo terciario, regirán además las siguientes normas adicionales:

- a) La parcela mínima edificable, sus dimensiones y edificación se ajustará a las alineaciones y régimen de alturas establecidas por el presente documento, sin exceder de la edificabilidad total asignada.
- b) No se admitirán segregaciones ni, consiguientemente, podrán adjudicarse porciones de parcela inferiores a las grafiadas.
- c) La ocupación de parcela por la edificación que podrá ser del 100%, su altura, volumen y forma se establecerán mediante proyecto unitario de carácter singular, sin necesidad de formular Estudio de detalle previo, siempre que no se alteren los usos previstos, se rebasen las alineaciones exteriores, ni se exceda de la edificabilidad máxima autorizada. Consiguientemente, sobre las alineaciones exteriores no se admitirán cuerpos o elementos salientes.

Los principales parámetros urbanísticos de las parcelas previstas susceptibles de aprovechamiento privado, incluidas en esta zona de ordenación, son las siguientes:

PARÁMETROS URBANÍSTICOS PARCELAS EDIFICABLES					
PARCELA	SUPERFICIE	PLANTAS	USO TERCIARIO	USO RESIDENCIAL	E. TOTAL
P-19	4.012	15	25.000	----	25.000
P-39	3.009	15	20.000	----	20.000
SUMAN	7.021	----	45.000	----	45.000

** Nota: La superficie indicada de cada una de las parcelas edificables queda sujeta a la preceptiva fijación de líneas.*

C) USO ESTACION DE SERVICIO

Constituida por la parcela específicamente destinada a este uso dotacional privado de Infraestructura local de servicio y suministro de carburantes (IS-6), con una superficie de 2.000 m²s, para la que regirán las normas sectoriales y ordenanzas específicas establecidas por el Plan General vigente, asignándosele a la parcela sirviente un aprovechamiento objetivo de 1,00 m²t/m²s, con compatibilidad de usos terciarios autorizados conforme a la normativa del Plan General vigente.

D) USO ESTACIÓN CENTRAL

Constituida por la manzana/parcela designada en el plano de ordenación O-2 de “Usos del Suelo” como P-0, con una superficie aproximada de 38.620 m²s, calificada como uso dotacional público de la Red Primaria de Infraestructura de Transporte ferroviario (P/ID-F), con compatibilidad terciaria que incluye el edificio de la

Estación actual más su ampliación, a la que se aplicará subsidiariamente las Ordenanzas Particulares de la Zona de Ordenación Urbanística de Terciario (TER-3).

Sus condiciones de volumen y forma se establecerán a través de proyecto de carácter singular de carácter unitario, vinculado a la funcionalidad y características de la estación soterrada, asignándosele una edificabilidad total máxima autorizada en el conjunto de 82.666 m²t. Proyecto de intervención que deberá justificarse adecuadamente dada su inclusión en el entorno del edificio actual declarado Bien de Interés Cultural.

E) USO DOTACIONAL

Constituido por el conjunto de parcelas destinadas al uso dotacional públicas tanto de la red primaria como de la secundaria, a las que se les aplicarán las correspondientes Ordenanzas Particulares contenidas en el TITULO SEXTO de las NNUU del Plan General Vigente, si bien con las siguientes norma adicionales:

- a) Bajo los espacios calificados dotaciones públicas de la Red primaria de Espacios libres (P/QL+JL), Red viaria estructural (P/RV+AV) y Red viaria secundaria (S/RV+AV), se admitirán otros usos, igualmente públicos, destinados a las Redes primarias de Infraestructuras de Transporte Ferroviario (P/ID-F) y Transporte Metropolitano (P/ID-M), incluyendo las instalaciones y servicios complementarios que requieran para su funcionalidad y mantenimiento, así como aquellos elementos urbanos emergentes que sean necesarios. Es decir, queda entendido que estos elementos de la red primaria estructural comparte el dominio público, referidos unos al suelo y los otros al subsuelo.
- b) Bajo los espacios calificados como dotaciones públicas de la red secundaria de espacios libres o itinerarios peatonales (JL+IP), ubicados interbloques y/o colindantes con ellos se admitirá, conforme al artículo 60.3 de la LUV, el uso dotacional privado en el subsuelo con destino a la construcción de aparcamientos, siempre que la cara superior de su forjado de techos se sitúe a cota igual o superior a -1,20 metros respecto de la cota de referencia.

8.- Régimen de desarrollo y ejecución.

De acuerdo con lo establecido en el documento de Homologación Sectorial Modificativa de las determinaciones del Plan General vigente, que simultáneamente se tramita, el régimen de desarrollo y ejecución aplicable al ámbito objeto de este Plan de Reforma Interior es el correspondiente al suelo urbano, toda vez que es ésta la clasificación establecida por él.

Por otra parte, de conformidad con las determinaciones establecidas por la citada Homologación sectorial, en cuanto a la delimitación de las oportunas Áreas de reparto determinando para cada una de ellas el correspondiente Aprovechamiento tipo *-para una mas justa y eficaz ejecución del planeamiento-* resulta además procedente, conforme a lo previsto en su artículo 23.2 y en los términos establecidos en artículo 33.5 de la LRAU, delimitar las unidades de ejecución *que conformarán, cada una de ellas, su respectiva área de reparto*, concretando sus características y magnitudes principales.

Consecuentemente, en el ámbito del presente Plan de Reforma Interior, en términos de una gestión eficaz que no implique alteración de los elementos urbanos ya consolidados por otras actuaciones administrativas que se han producido desde su aprobación, se diferencian los terrenos que quedan sujetos al régimen de Actuaciones Aisladas, de aquellos otros en los que resulta conveniente que su desarrollo y ejecución se lleve a cabo sujetos al régimen de Actuaciones Integradas, delimitando la correspondiente Unidad de Ejecución.

A tal efecto:

A) Quedan sujetas al régimen de Actuaciones Aisladas las parcelas ya edificadas identificadas en el plano de información I-3. “Estado actual: Usos y edificaciones existentes”, recayentes a las calles Gibraltar, Filipinas, Denia, Doctor Vila Barberá, Doctor Gil y Morte, San Vicente Mártir, Millares, Avenida Giorgeta y Pianista Amparo Iturbi; así como aquellas otras todavía susceptibles de ser edificadas, recayentes a las calles Gibraltar, Filipinas y Denia, integradas en la ordenación, pero no incluidas expresamente en el área de reparto establecida.

Asimismo, se incluye dentro de este régimen de Actuaciones aisladas:

- El ámbito delimitado gráficamente que incluye los inmuebles existentes en la Avenida Poeta Federico García Lorca números 85 y 87, calle Oltá 2ac y calle Magallons 4ac (parcelas catastrales números 5405601 y 5405602), así como la parcelas números 5504003 y 5504006, junto con los terrenos dotacionales que le confieren la condición jurídica de solar a la parcela susceptible de ser edificada (P-14).

El desarrollo y ejecución se efectuará mediante el correspondiente Programa de Actuación Aislada, de acuerdo con la legislación urbanística de la Comunidad Valenciana, diferido al tiempo en que dichos edificios existentes terminen su vida útil o al momento en que medie acuerdo voluntario entre los propietarios afectados.

Dadas las circunstancias que concurren en el presente caso, la correspondiente Ficha de características de esta Actuación, con el fin de

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL”

garantizar el realojo de los vecinos afectados, reserva una edificabilidad patrimonializable específica equivalente a la superficie edificada actualmente existente que, según medición efectuada, es de aproximadamente 15.542 m2t.

B) Quedan sujetos al régimen de Actuaciones Integradas los terrenos susceptibles de soportar edificación de nueva planta, incluidos en la Unidad de Ejecución delimitada dentro del Área de Reparto establecida en el documento de Homologación sectorial modificativa del Plan General, que simultáneamente se tramita, ya que de ella se excluyen los terrenos correspondientes a la zona de ampliación de la Estación actual, junto con la urbanización correspondiente a la plaza de articulación viaria de las Grandes Vías con las calles Bailén y Gibraltar, toda vez que su ejecución está vinculada a la construcción del nuevo vestíbulo de la Estación soterrada, no debiendo implicar carga adicional alguna para el resto de propietarios incluidos en la citada Área de Reparto.

El desarrollo y ejecución de esta Unidad de Ejecución se efectuará mediante la formulación del correspondiente Programa de Actuación Integrada (PAI), de acuerdo con la legislación urbanística de la Comunidad Valenciana.

Y ello sin perjuicio de que, con el fin de favorecer su gestión y desarrollo, el oportuno Programa de Actuación integrada que se presente pueda redelimitarla, a tenor de la establecido en el artículo 33.6 de la LRAU y 119 del RPCV, diferenciando dos o más unidades de ejecución.

Ámbitos de Actuación Aislada e Integrada, cuyas características y magnitudes principales son las que se contienen en los cuadros que se insertan a continuación:

Actuación Aislada 1 “García Lorca/Oltá”	TOTAL
Superficie de la unidad/área de reparto (UE/AR).	6.664 m2s.
Superficie suelo dotacional ya adscrito a su destino (RV)	1.510 m2s
Superficie computable (SAR)	5.154 m2s
Superficie parcela edificable privadamente (P-14)	2.791 m2s.
Edificabilidad total	22.371 m2t
Edificabilidad patrimonializable propietarios fincas existentes (Poeta Federico García Lorca nº 85 y 87; calle Oltá 2ac y calle Magallons 4ac)	15.542 m2t
Edificabilidad patrimonializable resto propietarios	6.829 m2t
Aprovechamiento objetivo	4,34051 m2t/m2s
Aprovechamiento subjetivo propietarios fincas existentes	3,01552 m2t/m2s
Aprovechamiento subjetivo resto propietarios	1,32499 m2t/m2s
Superficie total Cesiones dotaciones públicas (S/RV+AV)	3.873 m2s

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”**

Actuación Integrada/Unidad de Ejecución A.4/1 “Parque Central”	TOTAL
Superficie Área de reparto (AR)*	677.877 m2s
Superficie suelos dotacionales ya adscritos a su destino (SD/RV)	78.534 m2s
Superficie computable (SAR-SD)	599.343 m2s
Superficie zona ampliación Estación (P/ID-F) y Plaza articulación viaria	21.253 m2s
Superficie Unidad de Ejecución	656.624 m2s
Superficie parcelas edificables privadamente	72.444 m2s
Edificabilidad total	630.900 m2t
- Residencial renta libre 436.580,50 m2t	
- Residencial VPP/ER Subzona B3 67.319,50 m2t (25% s/ER)	
- Terciario exclusivo 127.000,00 m2t (19,95% s/ET)	
Aprovechamiento objetivo	1,0527 m2t/m2s
Coefficientes de homogenización: Residencial RL 1,0000	
Residencial VPP 0,9123	
Terciario exclusivo 0,1472	
Edificabilidad homogeneizada	562.357,06
Aprovechamiento tipo homogeneizado	0,9358 UEH/m2s
Cesiones dotacionales Red Primaria	
- Parques (P/QL+JL)	264.692 m2s
- Red viaria (P/RV)	77.876 m2s
Suman dotaciones públicas red primaria	342.568 m2s
Cesiones dotacionales Red secundaria	
- Jardines e itinerarios peatonales (S/JL+IP)	65.987 m2s
- Equipamiento Educativo-cultural (S/EQ-ED)	33.378 m2s
- Equipamiento Deportivo-recreativo (S/EQ-RD)	7.319 m2s
- Equipamiento Administrativo-institucional (S/EQ-AD)	3.072 m2s
- Otros Equipamientos sin determinar (S(EQ)	8.472 m2s
- Red viaria y aparcamientos (S/RV+AV)	44.850 m2s
Suman dotaciones públicas red secundaria	163.078 m2s
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	505.646 m2s

(*) Nota: En el cálculo del Área de reparto se incluyen los terrenos propiedad del Ministerio de Fomento/RENFE, correspondientes a la zona de ampliación de la Estación actual.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

9.- Justificación urbanística.

9.1.- Resumen principales magnitudes.

	PLAN DE REFORMA INTERIOR
Superficie Ámbito de planeamiento en suelo urbano	
- Superficie Actuación Integrada	677.877 m2s
- Superficie Actuaciones aisladas	118.003 m2s
TOTAL AMBITO	795.880 m2s
Superficies dotaciones red primaria (P/D)	
- Infraestructura de transporte ferroviario (P/ID-F)	39.924 m2s
-Jardines (P/QL+JL)	264.692 m2s
-Red Viaria (P/RV)	171.612 m2s
Suman dotaciones públicas Red Primaria	476.228 m2s
Superficies dotaciones red secundaria (S/D)	
-Jardines+Áreas juego+Itinerarios peatonales (S/JL+AJ+IP)	70.402 m2s
- Equipamiento Educativo-Cultural (S/EQ-EC)	33.378 m2s
- Equipamiento Administrativo Institucional (S/EQ-AD)	15.791 m2s
- Red Viaria (P/RV)	74.518 m2s
Suman dotaciones públicas Red Secundaria	194.089 m2s
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	670.317 m2s
Superficie Parcelas edificables	
-Residencial/Terciario en Actuación Integrada	72.444 m2s
-Residencial en Actuaciones aisladas	53.127 m2s
Suman Parcelas edificables	125.571 m2s
Edificabilidad	
Nueva planta en Unidad de ejecución	630.900 m2t
Existentes en actuaciones Aislada	299.762 m2t
TOTAL EDIFICABILIDAD	930.662 m2t

9.2.- Medidas compensatorias artículo 55.3 de la LRAU.

El art. 55.3 de la LRAU exige que toda modificación de planeamiento que aumente el aprovechamiento lucrativo privado de algún terreno contemple las medidas compensatorias precisas para mantener la proporción y calidad de las dotaciones públicas previstas respecto al aprovechamiento.

En desarrollo de esta previsión dispone el art. 17 del Anexo al RPCV que en suelo urbano, a fin de verificar que la relación entre el índice de suelo dotacional (ISD) y el índice de edificabilidad bruta (IEB) de la nueva ordenación sea mayor que la misma relación en la antigua ordenación ($ISD_n/IEB_n > ISD_a/IEB_a$), se medirá la superficie computable de referencia sobre un área virtual con las características indicadas en el artículo 17 de este Reglamento.

Tomaremos como tal área virtual en suelo urbano correspondiente al conjunto de los barrios entre los se encuentra ubicado el ámbito de referencia: es decir, los barrios de Russafa (D.2/B.1), La Roqueta (D.3/B.2), Arrancapins (D.3/B.4), La Raiosa (D.9/B.1), La Creu Coberta (D.9/B.3) y Malilla(D.10/B.10), verificando el cumplimiento de los estándares urbanísticos respecto de la superficie de suelo resultante del mismo, teniendo en cuenta que la propuesta provocará los siguientes cambios:

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”**

- edificabilidad de nueva planta que se crea: con un total de 630.900 m²t de techo edificable.
- uso dotacional público (SD) que se crea: 163.078 m²s.

Distrito 2: Barrio 1 “Russafa”+Distrito 3:Barrio 2 ”La Roqueta” y 4 “Arrancapins”+Distrito 9: Barrio 1 “La Raiosa”, 3 “La Creu Coberta” +Distrito 10: Barrio 10 “Malilla”		
	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN FUTURA
Superficie Barrios (m ² s)	3.664.009,92	3.664.009,92
Edificabilidad total (m ² t)	3.513.213,34	3.513.213,34+ 630.900 = 4.144.113,34
Índice de edificabilidad bruta IEB (m ² t/m ² s)	0,9588438	1,1310324
Suelo dotacional (m ² s)	766.606,14	766.606,14 + 163.078 = 929.684,14
Índice de suelo dotacional ISD (m ² s/m ² s)	0,2092260	0,2537340
Estándar dotacional ISD/IEB (m ² s/m ² t)	0,2182065	0,2243384

Como puede apreciarse, comparando las dos columnas de la tabla anterior, en el conjunto del Barrio afectado, el estándar dotacional no sólo se mantiene, sino que incluso resulta sensiblemente mejorado, incrementándose desde los 0,2182065 m²sd/m²t hasta los 0,2243384 m²sd/m²t, por lo que se cumplen las exigencias del art. 55.3 de la LRAU y art. 17 del Anexo al RPCV.

Por tanto, la reforma interior que se propone supone una evidente mejora para el interés público respecto de la situación anterior, pues, a pesar de que conlleve un incremento de la edificabilidad, el mismo se encuentra sobradamente compensado con un paralelo incremento de suelo dotacional público de nueva creación; todo lo cual se traduce en una mejora del estándar dotacional en el conjunto del sector Centro y Sur de la ciudad objeto de la Homologación sectorial modificativa de las determinaciones del Plan General vigente.

PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARQUE CENTRAL”

9.2.- Cumplimiento exigencia artículo 17 “in fine” Anexo Reglamento de Planeamiento.

El artículo 17, último párrafo del Anexo al RPCV, en relación con arts. 17.2.A) de la LRAU y 36 del propio RPCV, exige que las modificaciones de planeamiento que conlleven un incremento de más de 1.000 habitantes en el potencial de población municipal se acompañen de la correspondiente reserva suplementaria de 5.000 m² de Parque Público de la Red Primaria (P/QL), que podrá satisfacerse con jardines (P/JL) siempre que el citado incremento poblacional no supere los 5.000 habitantes.

Para su verificación, calcularemos el potencial incremento de población que se produciría como consecuencia de la modificación propuesta, a partir de los datos contenidos en el “Estudio urbanístico del Parque Central de Valencia”, elaborado por la Sociedad municipal AUMSA en marzo de 2000, según la Hipótesis II, tomando como base de cálculo la edificabilidad destinada a uso residencial propiamente dicha, y aceptando una media por vivienda de 120 metros construidos con elementos comunes y un índice de 2,15 habitantes por vivienda.

	PGOU vigente	Plan de Reforma interior	Diferencia
<i>Edificabilidad residencial</i>	446.405 – 238.459 = 207.946	466.212 m2t	258.266 m2t
<i>Número viviendas</i>	1.733	3.885	2.152
<i>Habitantes</i>	3.725	8.352	4.627

Con lo que resulta un incremento de la potencial población de aproximadamente 4.627 habitantes, lo que requiere de conformidad con lo establecido por la citada norma, la previsión como mínimo de una reserva suplementaria de red primaria a razón de 5 m²s/hab., equivalente a 23.135 m²s de zona verde.

Reserva que se efectúa en los diferentes tramos del bulevar central de la futura Avenida de Federico García Lorca que, con una superficie total de 28.445 m²s cumple con tal reserva suplementaria, exigida en función del incremento potencial de población calculado. Reservas que cumplen las condiciones exigidas por el art. 34 del RPCV para poder ser consideradas como (P/JL), ya que superan la superficie mínima de 1.000 m²s y puede inscribirse un círculo superior a 25 mts. de diámetro, dado que su ancho es de 28 mts.

Valencia, Mayo de 2006
El Arquitecto Jefe de Servicio de Planeamiento

Fdo. Juan Antonio Altés

**ANEXO MEMORIA
CONVENIOS
PROPIEDADES CATASTRALES**

ANEXO MEMORIA 1

CONVENIOS

Como anexo a esta Memoria, se adjunta copia de los respectivos Convenios de Colaboración suscritos en Valencia, entre el Ayuntamiento de Valencia y los propietarios de las parcelas de la calle Gibraltar, números 5, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23, 25 y 27 y calle Denia 84, incluidas en el ámbito de suspensión de licencias del área de la Actuación urbanística “Parque Central”.

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
"ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL"**

**ANEXO MEMORIA 2
PARCELAS AFECTADAS**

AREA DE REPARTO A.4-1 "PARQUE CENTRAL"			
REF. CATASTRAL	CALLE	Nº	TITULAR
5411701YJ2751A	XATIVA	24	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROV
5411702YJ2751A	SAN VICENTE MARTIR	167	ADMINISTRADOR INFRAESTRUTURAS FERROV
5100301YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	285	SEGURA MARTINEZ JOSE
5100302YJ2750A	MANUEL ARNAU	4	SEGURA MARTINEZ JOSE
5100303YJ2750A	MANUEL ARNAU	6	SEGURA MARTINEZ JOSE Y OTROS
5100304YJ2750A	MANUEL ARNAU	8	DONATO ROMERO MARIA TERESA
5100305YJ2750A	VICENTA SALCEDO	4	DONATO ROMERO MARIA TERESA
5100306YJ2750A	VICENTA SALCEDO	6	CODOÑER RAMIREA DOLORES
5100307YJ2750A	VICENTA SALCEDO	8	GONZALEZ MARTINEZ HIPOLITO
5100308YJ2750A	ALTAMIRA	3	CASTELLO CALATAYUD FERNANDA
5100309YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	293	SOSPEDRA SANCHIS LUIS MIGUEL Y HNOS
5100310YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	291	ALMENAR CODOÑER JOSE Y OTRO
5100311YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	289	CODOÑER RAMIRES DOLORES
5100312YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	287	SEGURA MARTINEZ JOSE
5100501YJ2750A	MANUEL ARNAU	10	SANCHIS SOTO DOLORES Y OTRO
5100502YJ2750A	MANUEL ARNAU	12	ASENSIO NAVARRO ISABEL E HIJOS
5100503YJ2750A	MANUEL ARNAU	14	PONCE MARTINEZ VICENTE
5100504YJ2750A	MANUEL ARNAU	16	CARCEL GARCIA AGUSTIN Y OTRO
5100505YJ2750A	RICARDO CODOÑER	4	PONCE MARTINEZ VICENTE
5100506YJ2750A	RICARDO CODOÑER	6	CODOÑER GOMEZ MANUELA
5100507YJ2750A	RICARDO CODOÑER	8	CODOÑER GOMEZ MANUELA
5100508YJ2750A	RICARDO CODOÑER	10	VILATA BAUSET ENCARNACION
5100509YJ2750A	RICARDO CODOÑER	12	VILATA BAUSET AMPARO Y OTRO
5100510YJ2750A	VICENTA SALCEDO	11	CODOÑER RAMIREZ RICARDO Y OTRO
5100511YJ2750A	VICENTA SALCEDO	9	CODOÑER RAMIREZ RICARDO Y OTRO
5100512YJ2750A	VICENTA SALCEDO	7	CODOÑER RAMIREZ RICARDO Y OTRO
5100513YJ2750A	RICARDO CODOÑER	4	LAYETANA PARC CENTRAL S L
5100514YJ2750A	VICENTA SALCEDO	3	RODRIGUEZ MARTINEZ CRISTINA
5198118YJ2659G	EDISON	2	MUÑOZ SANCHEZ JOSE ANTONIO
5198801YJ2659G	EDISON	1	PERIS BOIX FRANCISCO Y OTRO
5198802YJ2659G	RAMBLETA	2	BURGUET VIVO VICENTE Y OTRO
5199401YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	295	INVERLIS S A
5199402YJ2750A	ALTAMIRA	6	GALINDO BOIX MATIAS JESUS Y OTRO
5199403YJ2750A	ALTAMIRA	8	FERRER BONAFONT VICENTE Y OTRO
5199404YJ2750A	VICENTA SALCEDO	12	SEGURA MARTINEZ JOSE
5199406YJ2659G	SAN VICENTE MARTIR	313	EL TURIA FCA DE CERVEZA
5199407YJ2659G	SAN VICENTE MARTIR	311	AYTO VALENCIA
5199408YJ2659G	SAN VICENTE MARTIR	305	LLOPIS RODRIGO JOSE
5199409YJ2659G	SAN VICENTE MARTIR	303	EL TURIA FCA DE CERVEZA
5199410YJ2659G	SAN VICENTE MARTIR	301	EL TURIA FCA DE CERVEZA
5199411YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	299	EL TURIA FCA DE CERVEZA
5199412YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	297	FERRER SALVO VICENTE

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
“ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL”**

5203801YJ2750C	SAN VICENTE MARTIR	269	LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
5203802YJ2750C	SAN VICENTE MARTIR	271	BELENGUER ARAGO VICENTE Y OTRO
5203803YJ2750C	SAN VICENTE MARTIR	273	LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
5203804YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	277	MATEO QUINTANA Mª CARMEN Y OTRO
5203805YJ2750A	MANUEL ARNAU	17	EL TURIA FCA DE CERVEZA
5203806YJ2750A	MANUEL ARNAU	15	GEC ALSTHOM TRASPORTE S A
5203807YJ2750A	MANUEL ARNAU	13	ORTEGA CHIRIVELLA ENCARNACION
5203809YJ2750A	MANUEL ARNAU	9	ARCHENA ARNAU ASOCIADOS S L Y OTRO
5203810YJ2750A	MANUEL ARNAU	7	MORENO CAMBRES DOLORES Y OTRO
5203811YJ2750A	MANUEL ARNAU	5	CAMBRES CUESTA GIORGINA Y HNOS
5203812YJ2750A	MANUEL ARNAU	3	BURGUET MONTORO ISABEL Y OTRO
5203813YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	283	ROCA CONTELL FRANCISCO Y OTRO
5203814YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	281	DIAZ FERRANDO JUAN
5203815YJ2750A	SAN VICENTE MARTIR	279	PUCHADES COMES JOSE HNOS
5203816YJ2750A	POETA FERDERICO GARCIA LORCA	67	LAYETANA PARC CENTRAL S L
5399001YJ2659G	ALMENAR	2	SOCIEDAD AGRICOLA VEGA VALENCIANA
5399002YJ2750A	ALMENAR	4	GARCIA CAMARA ROIG LAURA Y OTRO
5399003YJ2750A	ALMENAR	6	LLAMAS IZQUIERDO Mª CARMEN Y OTRA
5399004YJ2750A	ALMENAR	8	RAMOS IBAÑEZ EMILIO
5399005YJ2750A	ALMENAR	10	SOCIEDAD AGRICOLA VEGA VALENCIANA
5399006YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	33	SOCIEDAD AGRICOLA VEGA VALENCIANA
5399007YJ2659G	PG NUM 156	109	SOCIEDAD AGRICOLA VEGA VALENCIANA
5399008YJ2659G	PG NUM 156	108	S A AGRICULTORES DE LA VEGA
5399009YJ2659G	PG NUM 156	107	S A AGRICULTORES DE LA VEGA
5399010YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	27	CARLO CORNEO NOBILI Y CIA CB
5399011YJ2659G	TORRETA	21	AZNAR MINGUET RAMON Y OTRO
5399012YJ2659G	PG NUM 156	106	MOCHOLI MONFORT JOSE Y HNOS
5399015YJ2659G	PG NUM 156	109	SOCIEDAD AGRICOLA VEGA VALENCIANA
5401001YJ2750A	ISLA CABRERA	1	FELIX VICENTE FRANCISCO
5401017YJ2750A	ALMENAR	9	SACRISTAN CANO ANGEL Y OTRO
5401018YJ2750A	ALMENAR	9	TORRES PUCHADES ANTONIO Y OTRO
5401019YJ2750A	ALMENAR	9	-----
5401020TJ2750A	ALMENAR	7	FELIX VICENTE FRANCISCO
5401021YJ2750A	ISLA CABRERA	2	ORTS MONTAÑANA Mª ANGELES Y OTROS
5402025YJ2750A	PG NUM 156	68	LAYETANA PARC CENTRAL S L
5402026YJ2750C	PG NUM 156	69	LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
5402027YJ2750C	PG NUM 156	70	R S E HIJOS S L
5498001YJ2659G	PG NUM 156	156	GONZALEZ ATARD JOSEFA
5498002YJ2659G	PG NUM 156	62	ATARD TELLO JOSEFINA Y HNA
5499904YJ2659G	PG NUM 156	101	MOCHOLI MONFORT DOLORES Y HNOS
5504001YJ2750C	PG NUM 156	74	LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
5504002YJ2750C	PG NUM 156	87	COMPAÑÍA VALENCIA DE F. RUSTICAS
5504004YJ2750C	PG NUM 156	72	IBERDROLA S A
5499002YJ2659G	ALMENAR	14	MENDOZA FUSTER ALFONSO Y HNA
5499003YJ2659G	ALMENAR	16	BANCO BIBLBAO VIZCAYA
5499004YJ2659H	MALILLA	86	SOTO LLUESA ARTURO Y OTRO
5599007YJ2659H	ISLA FORMENTERA	29	LELIC S A Y OTRO
5599013YJ2659G	ALMENAR	12	COLOM ROIG FRANCISCA
5599016YJ2659H	MALILLA	92	PROMOCIONES PATERNA S A Y OTRO
5599017YJ2659H	MALILLA	90	SOTO LLUESA ARTURO

**PLAN DE REFORMA INTERIOR AMBITO A. 4-1
"ACTUACIÓN URBANISTICA PARQUE CENTRAL"**

5501003	NO REGISTRO		
5516807YJ2751E	DOCTOR GIL Y MORTE	5	INMOBILIARIA CABAÑAL SA
5415701YJ2751F	DOCTOR VILA BARBERA	22	INMOBILIARIA MARTINEZ SEGURA SA
5709309YJ2751B	FILIPINAS	4	RODRIGO MOLINS ANA
5709302YJ2751B	FILIPINAS	4	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5709301YJ2751B	FILIPINAS	2	TOMAS NAVARRO CARMELO
5709308YJ2751B	DOCTOR DOMAGK	5	GINER BALLESTER JUAN
5709305YJ2750H	PERIS Y VALERO	27	PRAT DUDUY LOME FEDERICO
5709306YJ2750H	PERIS Y VALERO	25	MAS MARTI FRANCISCO
5709307YJ2750H	PERIS VALERO	23	FERNANDEZ QUINTANA JESUS CASIMIRO
5509301YJ2751B	MALILLA	39	SANCHIS COTANDA RAMON
5509302YJ2750H	PERIS Y VALERO	21	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5509303YJ2750H	PERIS Y VALERO	19	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5509304YJ2750H	MALILLA	49	TRAMOYERES CASES ALFREDO Y OTROS
5509305YJ2750H	MALILLA	47	NAVARRO PLA MARIANO HR.
5509306YJ2750H	MALILLA	47	URBEM SA
5509307YJ2750H	MALILLA	45	FOS JOSE MARIA
5509308YJ2750H	MALILLA	45	NAVARRO PLA MARIANO HR.
5509309YJ2750H	MALILLA	43	MARTINEZ SOSPEDRA JOSE
5509310YJ2751B	MALILLA	41	DSCONOCIDO
5509312YJ2750H	MALILLA	49	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5506313YJ2750H	MALILLA	49	FRASQUET SEBASTIA FRANCISCA DE PAULA
5407501YJ2750G	PG NUM. 156	6	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5406703YJ2750F	PIANISTA AMPARO ITURBI	50	ALBORS RODIGO JUAN CARLOS
5406702YJ2750F	PIANISTA AMPARO ITURBI	48	ALBORS COLTELL MARIA FRANCISCA
5406701YJ2750F	PG NUM. 156	78	ALBORS COLTELL MARIA FRANCISCA
5406709YJ2750F	PG NUM. 156	78	MARQUES VIDAL TERESA
5406406	NO REGISTRO		
5406707YJ2750F	OLTA	3	PORTEÑA DE INMUEBLES SL
5406708YJ2750F	PG NUM. 156	77	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5405201YJ2750E	PG NUM. 156	76	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR
5504005YJ2750C	PG NUM. 156	73	LAYETENA PARC CENTRAL SL
5402023YJ2750A	ISLA CABRERA	1	DESCONOCIDO
5599020YJ2659H	MALILLA	86	CONSTRUCCIONES PLACA PLANELLS SL
5599019YJ2659H	MALILLA	88	MADERAS JOSE MARIA FERRERO VIDAL SL
5499902YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	23	GIMENEZ GARCIA AQUILINO
5499901YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	25	ALMENAR TORRES VICENTE
5499903YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	23	COMUNIDAD DE REGANTES POZO SAN MIGUEL
5497101YJ2659G	PG NUM. 156	60	AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
5396102YJ2659G	PG NUM. 156	2	CHULIA RAMON ENRIQUE
5396101YJ2659G	PG NUM. 156	2	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA FERROV
5203808YJ2750A	MANUEL ARNAU	11	TORRIJO PEREZ ANGEL
5203808YJ2750A	MANUEL ARNAU	11	LAYETENA PARC CENTRAL SL
5203808YJ2750A	MANUEL ARNAU	11	BREVO SUANCES FLORENCIA
5203808YJ2750A	MANUEL ARNAU	11	RUIZ SANTIAGO RAQUEL
5499901YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	25	HERNANDEZ RODRIGUEZ FRANCISCO
5499901YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	25	ALMENAR MOCHOLI CONCEPCION
5499902YJ2659G	TORRETA DE MALILLA	23	SANCHIS GIMENO JOSE
5509304YJ2750H	MALILLA	49	PARQUE CENTRAL AGENTE URBANIZADOR

PLANOS