

JULIA SALOM CARRASCO*
JUAN MIGUEL ALBERTOS PUEBLA**
IGNACIO MAESTRO CANO***

LA ACCESIBILIDAD DEL BARRIO DEL CABANYAL A LOS CAMPUS DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA¹

RESUMEN

En este artículo se evalúa la accesibilidad existente entre el barrio del Cabanyal-Canyamelar de los poblados marítimos de la ciudad de Valencia y los distintos campus de la Universitat de Valencia-Estudi General, con el fin de considerar en qué medida este aspecto condiciona la viabilidad de la ubicación en el barrio de equipamientos y actividades universitarias que puedan contribuir a favorecer su revitalización funcional. Para ello, se utilizan herramientas SIG-T para estimar la distancia y tiempo medio de recorrido entre el barrio y las actuales instalaciones, y se comparan los resultados obtenidos con las pautas actuales de movilidad de la comunidad universitaria.

PALABRAS CLAVE: Cabanyal, accesibilidad, SIG-T, movilidad universitaria

ABSTRACT

ACCESSIBILITY FROM THE CABANYAL DISTRICT (VALENCIA)
TO THE DIFFERENT CAMPUS OF THE UNIVERSITY OF VALENCIA

We evaluate in this paper the accessibility showed by the neighbourhood of Cabanyal-Canyamelar (waterfront of Valencia) in relation with the three campuses the University of Valencia has in the metropolitan area in order to establish the viability of the location of new university facilities as a part of a wider strategy trying to promote a functional revitalisation. We apply specific SIG-T tools to calculate the average time-distance from each city block of the neighbourhood of Cabanyal-Canyamelar to each of the three campuses now existing. These results are interpreted taking into account the mobility patterns of the university community.

KEY WORDS: Cabanyal, accesibilidad, SIG-T, movilidad universitaria

* Departamento de Geografía, Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universidad de Valencia.

** Departamento de Geografía, Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universidad de Valencia.

*** Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universidad de Valencia.

¹ Este artículo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación "Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del Área Metropolitana de Valencia", financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional I+D+I 2008-2011, ref. CSO2010-20481- subprograma 6E06).

Fecha de recepción: 20 de abril de 2012. Fecha de aceptación: 12 de septiembre de 2012.

INTRODUCCIÓN: LOS POBLADOS MARÍTIMOS COMO PROBLEMA URBANO

Probablemente, en los Poblados Marítimos, y más específicamente en los barrios del Cabanyal-Canyamelar, nos encontremos ante el problema urbano más grave al que se enfrenta el planeamiento en la ciudad de Valencia. Sus principales ingredientes son un conflicto social y político enquistado, una creciente degradación material, una elevada incidencia de situaciones de pobreza y marginalidad social, junto al enfrentamiento entre administraciones y una casi permanente incertidumbre, prolongada ya durante décadas, sobre el futuro de esta parte de la ciudad. Para mayor perplejidad, esto ocurre en uno de los barrios de la ciudad de Valencia que disfruta de una mayor calidad medioambiental, que ha merecido la consideración y el reconocimiento de su entramado urbano a través de diversas figuras de protección, y que en las últimas décadas ha visto desaparecer buena parte de las infraestructuras ferroviarias que constreñían su desarrollo y limitaban su apertura al mar, mejorando además muy notablemente su accesibilidad al resto de la ciudad.

Sin duda, el planeamiento urbano propuesto –o más bien su ausencia– no es ajeno a esta situación, que no se puede entender sin considerar el proyecto de “Paseo de Valencia al Mar” entre el Jardín del Real y el Cabanyal y sus diversas vicisitudes. Antes incluso de la anexión del Pueblo Nuevo del Mar a la ciudad de Valencia (1897) se plantean los primeros proyectos (Sorni-1865, Meseguer-1893) para la ejecución de dicha avenida. En el proyecto de Meseguer² la avenida finaliza al llegar al Cabanyal sin que se proponga ninguna solución que altere la trama del barrio. En 1931, un nuevo proyecto elaborado por el arquitecto municipal José Pedrós ya plantea la necesidad de adecuar el Paseo en su tramo final, proponiéndose un gran espacio abierto y una ligera reorientación de su dirección en el contacto con los poblados marítimos, aunque de nuevo sin alterar en nada la trama urbana del Cabanyal. Hay que esperar al PGOU de 1966 para que se plantee de forma explícita la prolongación de la avenida hasta la primera línea de playa rompiendo y atravesando la trama urbana de los poblados marítimos, proyecto que sería suspendido definitivamente por el Tribunal Supremo en 1982. El Plan General de 1988, sin embargo, considera el área de la posible ampliación del Paseo Valencia al Mar, ahora ya denominada avenida Blasco Ibáñez, como una zona de planeamiento diferido. La incertidumbre que llevó asociada esta decisión ha conducido a un fuerte retraimiento de la inversión privada en la construcción y rehabilitación de viviendas, lo que unido a las limitaciones en la concesión de licencias municipales de obras, está en el origen de la degradación de buena parte del patrimonio inmobiliario afectado potencialmente por la prolongación.

Tras la propuesta y consideración de varias alternativas que finalmente no fueron adoptadas, –entre las que destacan las derivadas del concurso internacional de ideas de 1989– la trama urbana histórica del Cabanyal-Canyamelar es declarada Bien de Interés Cultural por parte de la Generalitat Valenciana en 1993, en un intento de asegurar la protección del conjunto histórico. Sin embargo, el soterramiento de las vías de RENFE en 1991 y la consiguiente desaparición del efecto barrera que éstas suponían, al romper el aislamiento de los Poblados Marítimos, había puesto de nuevo en un primer plano la prolongación de la avenida Blasco Ibáñez. La solución que adopta finalmente el

² El 1/8/1893 las Cortes aprueban el proyecto de Paseo de Valencia al Mar basado en las propuestas del ingeniero Casimiro Meseguer (1883), que con posterioridad se plasmarían en el plano elaborado por el arquitecto municipal de Valencia, José María Cortina, en 1899.

ayuntamiento de Valencia como desarrollo del PGOU de 1988 acaba plasmada en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PEPRI) del barrio del Cabanyal-Canyamelar, propuesto en 1999 y aprobado por la Consellería de Urbanismo en abril de 2001. En él se opta por la prolongación de la avenida hasta las playas, si bien con una anchura algo menor (48 metros), lo que supondría la eliminación de unos 575 inmuebles. A esta decisión ha seguido una fuerte polémica y la aparición de un movimiento ciudadano que con el lema de "Salvem el Cabanyal" se opone frontalmente al proyecto. La declaración de "expolio cultural" por parte del Ministerio de Cultura en 2009 ha paralizado la ejecución del PEPRI, pero también ha provocado un agravamiento de toda la problemática existente en el barrio al suspender el ayuntamiento de Valencia la concesión de licencias de rehabilitación en la zona afectada en tanto se resuelva su recurso a esta decisión.

En relación con lo anterior, la situación socioeconómica del Cabanyal-Canyamelar presenta importantes puntos oscuros. En el último cuarto del siglo XX la población según el Padrón de Habitantes ha disminuido en un 30% (Oficina de Estadística, 2011): en 2001 tenía 20807 habs., frente a los 29486 habs. de 1975. Desde entonces, la cifra de residentes en el barrio se ha mantenido constante (20866 habs. en 2011). Se trata además de una población crecientemente envejecida, lo que a menudo va asociado a una mayor incidencia de situaciones de pobreza; su índice de envejecimiento³ es de 147,9 en 2011, muy superior al de la ciudad de Valencia y al del conjunto de los Poblados Marítimos. Además, algunos problemas sociales tienen aquí una especial incidencia. Así, la población residente en el Cabanyal-Canyamelar presentaba en 2011 niveles de estudios relativamente bajos: un 16.9% de la población de mayores de 10 años es analfabeta o carece de estudios, frente al 11,1 % en la ciudad de Valencia (Oficina de Estadística, 2011). Esta situación negativa también se deja sentir en la estructura socioeconómica de la población: según el Censo de 2001 un 11.9% de los ocupados residentes en el barrio eran peones no cualificados frente a una cifra del 9.2% en el conjunto de la ciudad (INE, 2001). Y, finalmente, la variable que quizás mejor sintetiza la calidad de vida y el bienestar socioeconómico, la esperanza de vida al nacimiento, presenta en los Poblados Marítimos⁴ durante el período 2007-2010 los valores más bajos de toda la ciudad de Valencia: 75.7 años para varones y 83.8 para mujeres, respectivamente 3 y 1 año por debajo de la media de la ciudad (Oficina de Estadística, 2011).

En estas circunstancias, la Universitat de València se ha propuesto contribuir a la puesta en marcha de dinámicas positivas para el barrio que permitan escapar del actual círculo vicioso de degradación y concentración de problemas sociales y urbanos. A este efecto se creó en febrero de 2011 una comisión de estudio multidisciplinar encargada de abordar análisis y elaborar propuestas de mejora planteadas desde la institución universitaria.

Una de las posibles líneas de actuación pasaría por aprovechar las mejoras de accesibilidad que ha conocido recientemente el barrio en relación con los diferentes campus de la Universitat de Valencia para favorecer la localización en el frente marítimo de nuevas funciones y actividades ligadas a la actividad universitaria. Se trataría de analizar su atractivo como posible lugar de residencia para el personal y, sobre todo, para estudiantes de la Universitat, tanto propios como procedentes de programas de intercambio. El presente trabajo es una contribución en este sentido, y se dirige a identificar y delimitar las áreas que dentro del barrio del Cabanyal-Canyamelar son más

³ El Índice de Envejecimiento se define como: $100 \times \text{Población de } > 64 \text{ años} / \text{Población de } < 15$.

⁴ Para la variable esperanza de vida al nacimiento no disponemos de información para los barrios de la ciudad, sino sólo para distritos.

adecuadas, desde el punto de vista de accesibilidad por transporte público, para albergar estos posibles nuevos usos.

El artículo está estructurado en cuatro partes: En la primera se hace una breve descripción de la metodología utilizada, en la segunda se presentan algunos datos sobre la movilidad de la población universitaria por campus y colectivos con el fin de averiguar cuáles serían los umbrales de distancia-tiempo más adecuados para la localización de los equipamientos, y en la tercera se detallan los resultados del análisis de accesibilidad a cada campus. Finalmente, se presentan algunas conclusiones dirigidas a la definición de las áreas del barrio más adecuadas para la instalación de equipamientos ligados a la Universitat de Valencia.

METODOLOGÍA

El objetivo de este artículo es evaluar la accesibilidad existente entre el barrio del Cabanyal-Valencia y los distintos campus de la Universitat de Valencia-Estudi General, con el fin de considerar este factor a efectos de la propuesta de actividades que pueda desarrollar la Universidad de Valencia en el barrio. La distancia y tiempo medio de recorrido entre los potenciales equipamientos universitarios a instalar en el Cabanyal y el resto de las instalaciones universitarias son determinantes para el éxito de la iniciativa, en especial si lo que se pretende es localizar residencias universitarias, que implican un desplazamiento diario de ida y vuelta hacia y desde el lugar donde se imparte la docencia. Para poder valorar en sus justos términos el peso de esta variable se han comparado los resultados obtenidos con las pautas actuales de movilidad de la comunidad universitaria extraídas de la 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València, elaborada en 2006 por encargo del Área de Medio Ambiente del Servicio de Prevención y Medio Ambiente de la UVEG⁵. Pese al periodo transcurrido, se considera que sus resultados son aplicables a la situación actual en los aspectos que aquí nos interesan, es decir determinar cuáles son los umbrales de distancia más adecuados para favorecer la utilización de los potenciales equipamientos.

La Encuesta de Movilidad se realizó en abril y mayo de 2006 a una muestra representativa de 4.000 miembros de la comunidad universitaria (personal docente e investigador –PDI–, personal de administración y servicios –PAS–, y estudiantes). La muestra fue estratificada utilizando tres variables de referencia con incidencia en las pautas individuales de movilidad: estatus personal del encuestado en la Universidad (estudiantes de primero, segundo y tercer ciclo, estudiantes de intercambio en programas Erasmus y Séneca, personal de Administración y Servicios, y personal docente e investigador), el área geográfica en la que se localizaba su puesto de trabajo o sus estudios en curso (instalaciones de C/Ausias March, campus de Blasco Ibáñez, campus de Tarongers, campus de Burjassot) y sexo. El nivel de significación fue de $\pm 2'5\%$ por campus y $\pm 5\%$ por subgrupo de población⁶. Aunque desde la fecha de la encuesta se han producido algunos cambios que sin duda han influido en la entidad, dirección y reparto por modos de los desplazamientos, tales como la reubicación de la Facultad de Magisterio y el aumento del uso de la bicicleta, consideramos que las referencias al tiempo empleado en el desplazamiento, que son nuestro principal interés, siguen siendo válidas.

⁵ Los resultados están publicados en ALBERTOS, *et al.* (2007).

⁶ Para más detalles, ver ALBERTOS, *et al.* (2007), p. 67-69 y 183-190.

El índice de accesibilidad utilizado es la distancia-tiempo en minutos (BHAT *et al.*, 2000; GARROCHO y CAMPOS, 2006) desde el centro de cada una de las manzanas del barrio del Cabanyal⁷ al centro geométrico de cada uno de los tres campus universitarios de la ciudad de Valencia en donde se imparte docencia: Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna. Se ha determinado la accesibilidad para cada una de las manzanas existentes utilizando la combinación de medios de transporte públicos (tranvía, autobús y a pie) que minimiza en cada caso el tiempo total de recorrido. Se han tenido en cuenta tanto la red de metro (Metrovalencia) como las líneas de autobuses (Empresa Municipal de Transportes –EMT) que discurren por la zona (líneas 1, 2, 3, 4, 19, 30, 31, 32, 41 y 81).

La frecuencia de paso y las velocidades consideradas para cada desplazamiento se han estimado a partir de los datos reales de hora de paso por cada estación o parada en cada línea de acuerdo con la información proporcionada por la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. En el caso de Metrovalencia se ha estimado una velocidad media de 37 km/h.; en el caso de EMT ésta ha sido de 13 km/h. Para los desplazamientos a pie se ha considerado una velocidad típica de 4 Km/h.

El algoritmo de cálculo escogido ha sido el denominado *shortest path*, el más habitual en estudios de este tipo. Éste es un algoritmo de optimización que identifica, entre las distintas alternativas existentes, aquella que implique el mínimo tiempo entre origen (cada manzana de la zona de estudio) y destino (el campus considerado en cada caso). El tiempo considerado para cada alternativa posible ha sido el constituido por los siguientes componentes, según fueran necesarios o no: el tiempo de acceso al modo de transporte, –transbordo y egreso hacia o desde el transporte público (a pie)–, los tiempos medios estimados de espera y transbordo, y el tiempo transcurrido durante el desplazamiento a bordo del transporte público (incluyendo la estimación del tiempo de permanencia en cada parada).

Las fuentes cartográficas utilizadas han sido las siguientes:

- Cartografía de manzanas: Cartociudad (IGN).
- Cartografía de la red vial: TeleAtlas.
- Resto de elementos (barrio, PEPRI, BIC, carriles bici, etc.): Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Valencia.

El cálculo de la accesibilidad se ha realizado mediante el uso del programa *TransCad* 5.0 de Caliper y las mediciones superficiales y la elaboración de la cartografía mediante el programa *ArcGis* 9.2 de Esri.

LAS PAUTAS DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA

En la tabla 1 se presenta la distribución de la población universitaria durante el curso 2009-2010 por campus y por tipo de vinculación con la universidad (personal docente e investigador, personal de administración y servicios o estudiante) y, dentro de esta última categoría, diferenciando entre estudiantes de primer y segundo ciclo, de tercer ciclo (máster y doctorados) y de intercambio. Estas dos últimas categorías son de particular interés para la posible ubicación de residencias universitarias, ya que se

⁷ La zona considerada en el análisis es algo más amplia que el barrio en sentido estricto: la comprendida entre las calles Serrería, Arnaldo de Vilanova, Paseo Marítimo y la Avenida del Puerto.

trata de colectivos que en su totalidad en el caso de los estudiantes de intercambio y en un creciente porcentaje en el caso de los estudiantes de máster⁸ proceden de fuera del Área Metropolitana, y deben buscar alojamiento en una zona relativamente próxima a los centros donde reciben docencia. En este sentido, destaca el campus de Blasco Ibáñez (1.047 estudiantes de intercambio y 1.336 estudiantes de máster); pero también el Campus de Tarongers, con 749 estudiantes de intercambio y 1.149 estudiantes de máster, además de sus 21.279 estudiantes de primer y segundo ciclo, ofrece un mercado potencial importante.

Campus	Estudiantes			PDI	PAS	Total	%
	1 ^{er} y 2 ^o ciclo	3 ^{er} ciclo	Intercambio				
Burjassot-Paterna	8.275	1.162	200	911	302	10.850	37,98%
Blasco Ibáñez	16.804	3.233	1.047	1.668	443	23.195	17,77%
Tarongers	21.279	1.735	749	3.662	200	27.625	45,23%
Otras ubicaciones		1.111			868	1.979	3,24%
Total	46.358	7.241	1.996	3.662	1.813	61.070	100,0%

Fuente: Universitat de València, *Recull de dades estadístiques*, Curs 2009-2010

Los medios de transporte que utiliza este colectivo en sus desplazamientos al lugar de trabajo o estudio son preferentemente el transporte público (75'5%) y los medios no motorizados (a pie o en bicicleta: 25%), si bien existen también diferencias en función del área geográfica. El transporte motorizado privado tiene un peso mucho mayor en los campus de Burjassot y Tarongers que en el campus de Blasco Ibáñez (ver tabla 2).

Modos de transporte utilizados	Campus			Total
	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Transporte no motorizado	35,3	15,9	20,7	25,1
Transporte motorizado público	70,6	86,3	72,1	75,5
Transporte motorizado privado	21,6	42,6	40,4	33,2

Fuente: I^a Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

Los desplazamientos tienen también una entidad muy diversa en función del campus considerado, ya que existen importantes diferencias en cuanto a carácter más o menos urbano y disponibilidad de viviendas adecuadas en el entorno próximo. Así, en un radio de 2 Km. en torno del Campus de Blasco Ibáñez se ubica un 20% de la población

⁸ En el curso 2009-2010, el 19% de los estudiantes de máster de la Universitat de València eran de nacionalidad no española (Universitat de Valencia, 2010).

universitaria vinculada, mientras que en ese entorno más inmediato del Campus de Tarongers sólo tenían su lugar de residencia un 3% de las personas que trabajaban o estudiaban en él (Tabla 3).

Campus	Hasta 2 Km.	Hasta 3 Km.	Hasta 5 Km.	Hasta 7 Km.
Blasco Ibáñez	20%	48%	64%	73%
Burjassot-Paterna	14%	18%	23%	35%
Tarongers	3%	10%	33%	47%
Universitat de València	12%	27%	43%	54%

Fuente: I Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València

No obstante, existe una pauta común en relación al tiempo medio de desplazamiento al lugar de trabajo o estudio, que oscila entre los 30 minutos del Campus de Blasco Ibáñez y los casi 34 minutos del Campus de Burjassot-Paterna (Tabla 4). Un 45% de la población universitaria (49% en caso del Campus de Blasco Ibáñez, 42% en caso del campus de Burjassot) tarda menos de 20 minutos en llegar a su lugar de trabajo, mientras que un 27-28% adicional debe realizar desplazamientos de entre 20 y 40 minutos. Desplazamientos más largos afectan a un porcentaje crecientemente menor de población universitaria (Tabla 4).

Campus	Tiempo empleado (minutos)					Total	Media
	<20	20-40	40-60	>60			
Blasco Ibáñez	49.2%	28.5%	13.2%	9.1%	100%	30.4	
Burjassot	41.8%	27.5%	21.6%	9.2%	100%	33.7	
Tarongers	43.5%	28.3%	18.3%	10.0%	100%	33.5	
Total U.V.	44.7%	28.3%	17.3%	9.7%	100%	33.5	

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

Las diferencias de comportamiento son mucho más marcadas en función del colectivo considerado; así, los tiempos medios de desplazamiento son notablemente superiores en el caso de los estudiantes de primer y segundo ciclo (33 minutos de media en el primer caso, 35 en el segundo) que en el caso de PDI, PAS y estudiantes de intercambio (25'3, 24'2 y 20'2 minutos respectivamente). La diferencia entre ambos grupos radica en que la elección del lugar de residencia de los últimos está condicionada en gran medida por su lugar de trabajo o estudio, mientras que en el primer grupo tienen importancia otros factores. El comportamiento de los estudiantes de tercer ciclo es intermedio (casi 31 minutos de media), seguramente por la mezcla de estudiantes locales y no locales que compone este colectivo (Tabla 5).

En nuestro caso, resulta especialmente relevante la información de que el 76'5% de los estudiantes de intercambio se ubican en un radio de unos 20 minutos, y el 92'2%, a menos de 40 minutos de su lugar de estudio. Por tanto, distancias-tiempo superiores a 40 minutos no deberían ser consideradas a efectos de localización de equipamientos para este colectivo; siendo un umbral preferente el de 20 minutos.

Colectivo	Tiempo empleado (minutos)					Total	Media
	<20	20-40	40-60	>60			
Estudiantes de primer ciclo	43.1%	28.0%	18.8%	10.1%	100%	33.1	
Estudiantes de segundo ciclo	41.1%	28.7%	18.7%	11.5%	100%	35.0	
Estudiantes de tercer ciclo	51.8%	28.1%	12.0%	8.2%	100%	30.9	
Erasmus/Séneca	76.5%	15.7%	1.9%	5.9%	100%	20.2	
PAS	56.3%	33.4%	8.5%	1.8%	100%	24.2	
PDI	56.8%	28.9%	10.0%	4.3%	100%	25.3	
Total	44.7%	28.3%	17.3%	9.7%	100%	32.7	

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Colectivo	Tiempo empleado (minutos)					Total
	<= 5	5,1 - 10	10,1 - 20	20,1 - 40	>40	
Estudiantes de 1º ciclo	5,4%	11,3%	26,3%	26,8%	30,2%	100%
Estudiantes de 2º ciclo	5,1%	10,8%	22,8%	32,2%	29,0%	100%
Estudiantes de 3º ciclo	10,6%	10,9%	31,3%	26,4%	20,7%	100%
Erasmus/Séneca	9,1%	27,2%	45,5%	13,6%	4,6%	100%
PAS	6,0%	10,0%	40,0%	34,0%	10,0%	100%
PDI	3,3%	15,2%	35,9%	29,3%	16,3%	100%
Total	5,5%	11,6%	26,4%	28,3%	28,3%	100%

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Colectivo	Tiempo empleado (minutos)					Total
	<= 5	5,1 - 10	10,1 - 20	20,1 - 40	>40	
Estudiantes de 1º ciclo	6,7%	12,4%	31,4%	29,0%	20,6%	100%
Estudiantes de 2º ciclo	2,0%	11,5%	29,0%	27,5%	30,0%	100%
Estudiantes de 3º ciclo	5,0%	16,1%	35,9%	28,0%	15,0%	100%
Erasmus/Séneca	7,8%	46,3%	23,0%	15,5%	7,5%	100%
PAS	2,2%	9,3%	39,9%	36,1%	12,6%	100%
PDI	5,4%	17,6%	33,1%	29,7%	14,2%	100%
Total	4,7%	13,3%	31,2%	28,5%	22,3%	100%

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Esta afirmación de carácter general puede ser afinada algo más por campus: Las tablas 6, 7 y 8 nos indican que los desplazamientos tienden a ser más largos en el caso del campus de Tarongers y, sobre todo, del campus de Burjassot, que en el de Blasco Ibáñez, seguramente porque en este último la mayor disponibilidad de alojamientos en zonas próximas permite reducir las distancias. Así, en el Campus de Blasco Ibáñez el 54'1% de los estudiantes de intercambio se ubica a menos de 10 minutos de su lugar de estudio, mientras que en el caso del Campus de Tarongers el porcentaje es sólo del 36%, y en el de Burjassot del 30%. Esto nos permite concluir que podría haber una mayor flexibilidad de localización en el caso de orientar los equipamientos hacia la población estudiantil de estos dos últimos campus, acostumbrada a asumir distancias-tiempo algo más elevadas.

	Tiempo empleado (minutos)					Total
	<= 5	5,1 - 10	10,1 - 20	20,1 - 40	>40	
Estudiantes de 1º ciclo	7,6%	8,7%	21,0%	28,2%	34,6%	100%
Estudiantes de 2º ciclo	8,3%	9,7%	23,8%	26,3%	32,0%	100%
Estudiantes de 3º ciclo	5,7%	3,1%	21,8%	33,2%	36,2%	100%
Erasmus/Séneca			30,0%	35,0%	35,0%	100%
PAS	3,6%	20,0%	40,7%	28,6%	7,1%	100%
PDI	6,2%	11,3%	43,3%	26,8%	12,4%	100%
Total	7,5%	9,6%	24,7%	27,5%	30,7%	100%

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia

LA ACCESIBILIDAD AL BARRIO DEL CABANYAL DESDE LOS CAMPUS DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

El análisis de la accesibilidad por transporte público entre el barrio del Cabanyal y los tres campus (mapas 1, 2 y 3 y tabla 9) nos indica que tanto el campus de Blasco Ibáñez como el de Tarongers se encuentran en umbrales de distancia-tiempo asumibles por la población universitaria de acuerdo con las pautas actuales de movilidad que comentábamos en el apartado anterior. Así, el campus de Tarongers se encuentra a una distancia-tiempo del barrio del Cabanyal que oscila entre los 11 y 27 minutos, mientras que el campus de Blasco Ibáñez, algo menos accesible, oscila entre los 17 y 35 minutos. El campus de Burjassot-Paterna se encuentra a una distancia excesiva para que el Cabanyal pueda ser considerado un lugar de residencia atractivo para un número importante de estudiantes, si bien no se descarta que pueda acoger algunos en función de las características del equipamiento ofrecido.

Como puede verse en la tabla 9, todo el Cabanyal se encuentra a menos del umbral máximo considerado de 40 minutos, encontrándose prácticamente la mitad del barrio a menos de 20 minutos del campus de Tarongers. También hay una pequeña parte del barrio (6'6%) ubicada a menos de 20 minutos del campus de Blasco Ibáñez. En los

mapas adjuntos aparecen representadas las distancia tiempo de cada manzana del barrio al campus de Tarongers (mapa 1), campus de Blasco Ibáñez (mapa 2), y campus de Burjassot-Paterna (mapa 3).

En relación con el campus de Tarongers, el área más accesible del barrio está en función de la proximidad a la línea de Metrovalencia y a la Avda. de los Naranjos, por donde transcurren varias líneas de autobuses que conectan el Cabanyal con el campus. Las manzanas ubicadas a una distancia de entre 10 y 15 minutos están ubicadas en su mayoría en la proximidad inmediata de la línea de metro, prolongándose en cierta medida hacia el sur a lo largo del eje de la calle Luis Peixo y hacia el norte, ya en el barrio de la Malvarrosa, por la calle Luis Fausto Elio. Sin embargo, el área incluida en la isocrona entre 15 y 20 minutos que, de acuerdo con la movilidad observada se puede considerar también como un área de accesibilidad elevada, se extiende mucho más, llegando hasta la Avda. del Mediterráneo-c/Justo Vilar-Virgen de Sufragio por el Sur, y el eje Dr. Alvaro López-Vicente La Roda-San Rafael por el norte. Esto supone que algo más de la mitad de la superficie del barrio del Cabanyal se encuentra a una distancia de entre 10 y 20 minutos, por tanto idónea para la localización de equipamientos universitarios vinculados al campus de Tarongers.

Tabla 9
Superficie del barrio del Cabanyal (%) a las distancias-tiempo especificadas

Minutos	Campus Universitario		
	Tarongers	Blasco Ibáñez	Burjassot
<= 5	0,00	0,00	0,00
5,1 - 10	0,00	0,00	0,00
10,1 - 15	9,60	0,00	0,00
15,1-20	41,46	6,56	0,00
20,1-30	48,94	75,36	0,00
30,1-40	0,00	18,08	7,38
Más de 40	0,00	0,00	92,62
TOTAL	100,00	100,00	100,00
Valor mínimo	10,82	17,32	38,11
Valor máximo	27,02	34,99	53,32
Media	18,89	25,40	44,68
Desv.St	3,24	3,57	3,65

Fuente: Elaboración propia

La situación no es tan favorable en relación con el campus de Blasco Ibáñez (mapa 2); en este caso es la proximidad a las líneas de autobuses que transcurren por la Avda. Blasco Ibáñez la que determina el área de máxima accesibilidad, que aquí queda a una distancia-tiempo algo más elevada que en el caso anterior, de 17 a 20 minutos. Las manzanas afectadas son las incluidas en un rectángulo delimitado aproximadamente por las calles Serrerria-Marino Blas Lezo, Conde de Oliva, Marti Grajales y Francisco Eiximenis. El conjunto apenas alcanza un 6'5% del total del barrio. Por su parte, la zona incluida en la isocrona de 20 a 25 minutos, quizás algo alejada, viene a coincidir en términos generales con el área de entre 15 y 20 minutos del campus de Tarongers.

Finalmente, en el mapa 3 puede verse el área más accesible respecto al campus de Burjassot-Paterna, también vinculada, como en el caso del campus de Tarongers, a la línea del tranvía, pero que aquí alcanza distancias-tiempo sustancialmente mayores, entre 38 y 40 minutos.

Minutos	Campus					
	Tarongers		Blasco Ibáñez		Burjassot	
	% incluido en PEPRI	% incluido en BIC	% incluido en PEPRI	% incluido en BIC	% incluido en PEPRI	% incluido en BIC
<= 5	-	-	-	-	-	-
5,1 - 10	-	-	-	-	-	-
10,1 - 15	29,02	12,26	-	-	-	-
15,1-20	71,36	31,39	64,22	0,00	-	-
20,1-30	45,28	14,98	61,27	23,82	-	-
30,1-40	-	-	22,91	19,76	29,38	12,42
Más de 40	-	-	-	-	56,53	22,25
TOTAL	54,53	21,52	54,53	21,52	54,53	21,52

Fuente: Elaboración propia

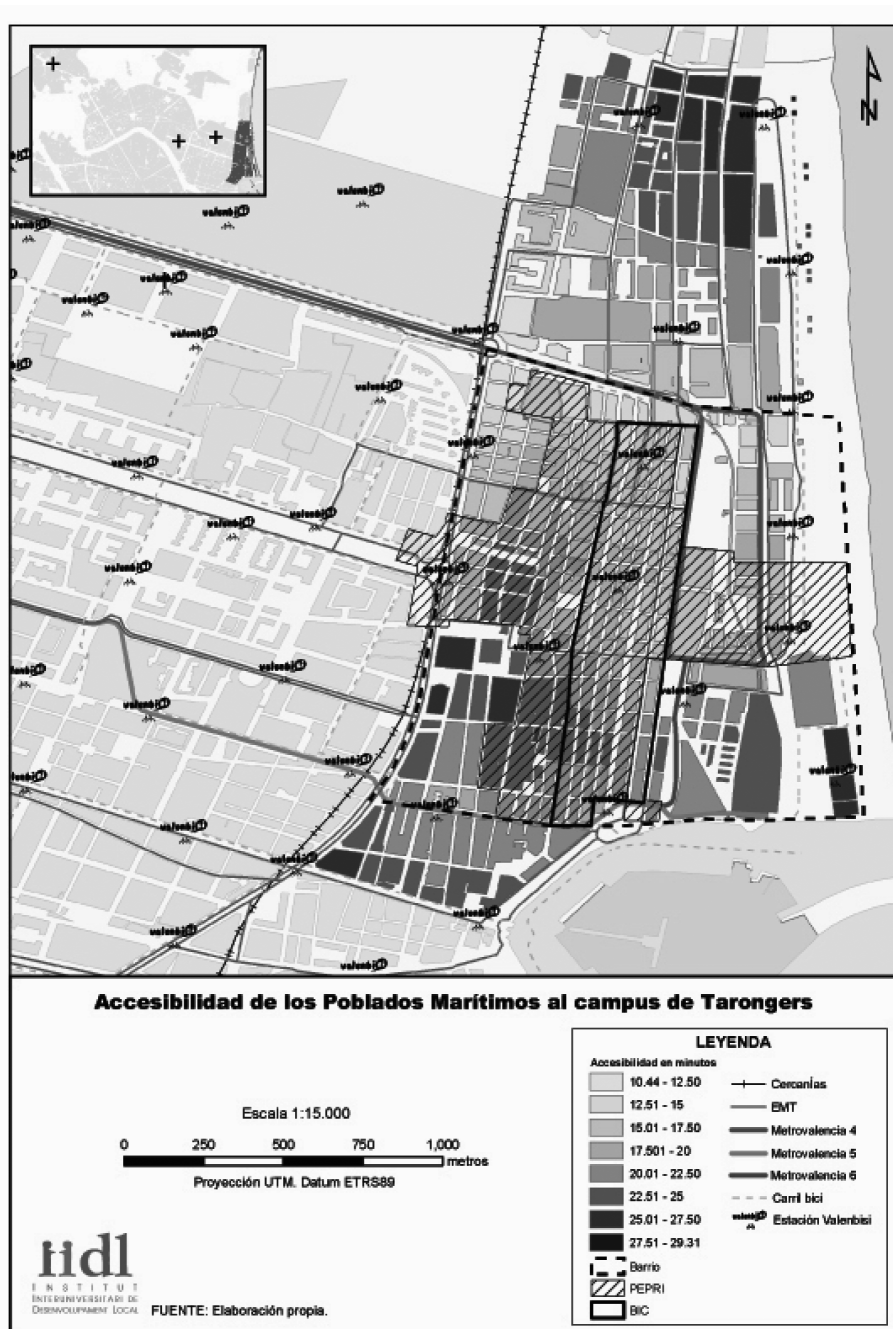
Para concluir este punto, y dadas las circunstancias actuales, hay que hacer referencia también a otro aspecto a valorar a la hora de la intervención en el barrio: la afectación urbanística de las áreas consideradas. Como puede verse en la tabla 10, una parte importante del área delimitada como más accesible y por tanto idónea para la intervención (el área situada entre 15 y 20 minutos a los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez) se ve afectada de manera importante por las actuaciones previstas por el Plan Especial del Cabanyal (PEPRI), incluyendo la prolongación de la avenida. Asimismo, al menos un tercio del área con buena accesibilidad al campus de Tarongers está calificada como zona BIC, aspecto que debe ser considerado por sus implicaciones tanto positivas como negativas a la hora de la intervención. La afectación es cuantitativamente menos importante en el área situada entre 10 y 15 minutos del campus de Tarongers.

CONCLUSIONES

De acuerdo con el análisis realizado, una parte importante de los Poblados Marítimos, la delimitada por la Avda. del Mediterráneo por el sur, y por la calle de Vicente La Roda por el norte, reúne las condiciones de accesibilidad necesarias para permitir desplazamientos alternantes diarios desde y hacia el campus de Blasco Ibáñez y, sobre todo, el campus de Tarongers. Por tanto, nos encontramos en este sentido con condiciones favorables para el éxito de la implantación de equipamientos para el colectivo universitario.

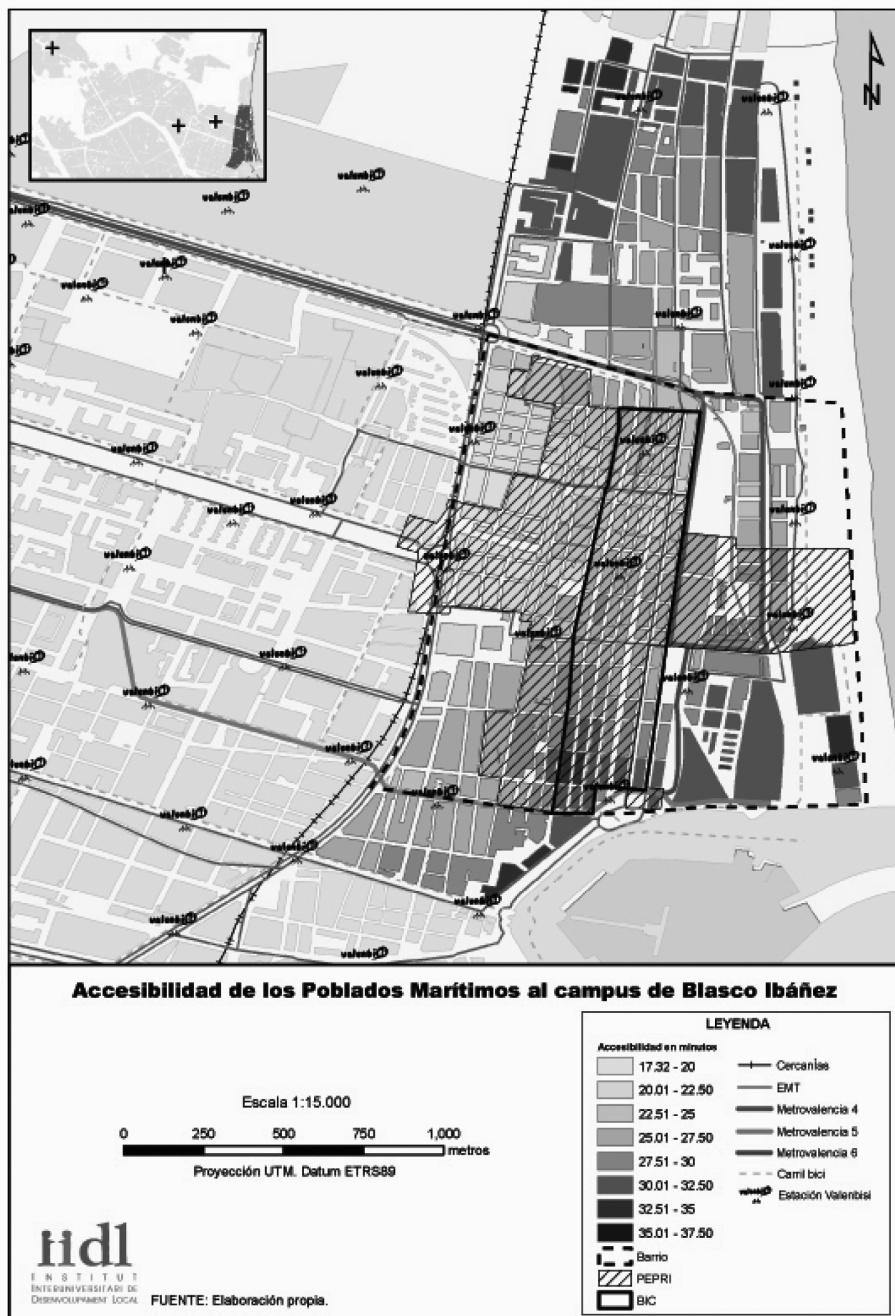
Teniendo en cuenta el comportamiento actual de movilidad de la población universitaria, y en particular de los estudiantes de intercambio, podemos destacar a este respecto tres áreas del barrio como las más adecuadas para intervenir (ver mapa 4):

Zona 1.- Es el área preferente de actuación para maximizar la accesibilidad al Campus de Tarongers, ya que se encuentra a una distancia de entre 10 y 15 minutos en transporte público. Se encuentra además a una distancia de entre 20 y 26 minutos del Campus de Blasco Ibáñez, quizás algo excesiva para convertirse en una ubicación preferente para

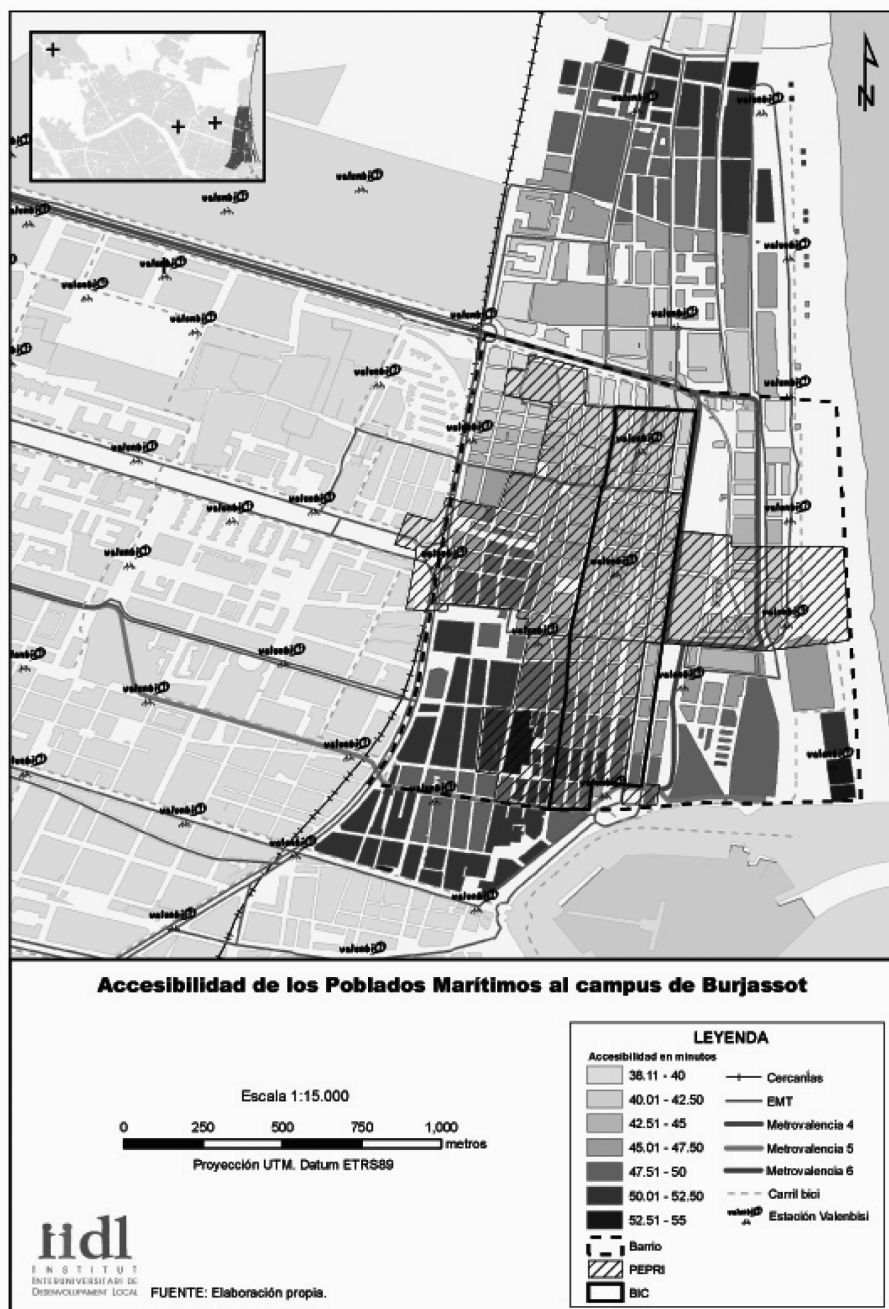


Mapa 1

[12]



Mapa 2



Mapa 3

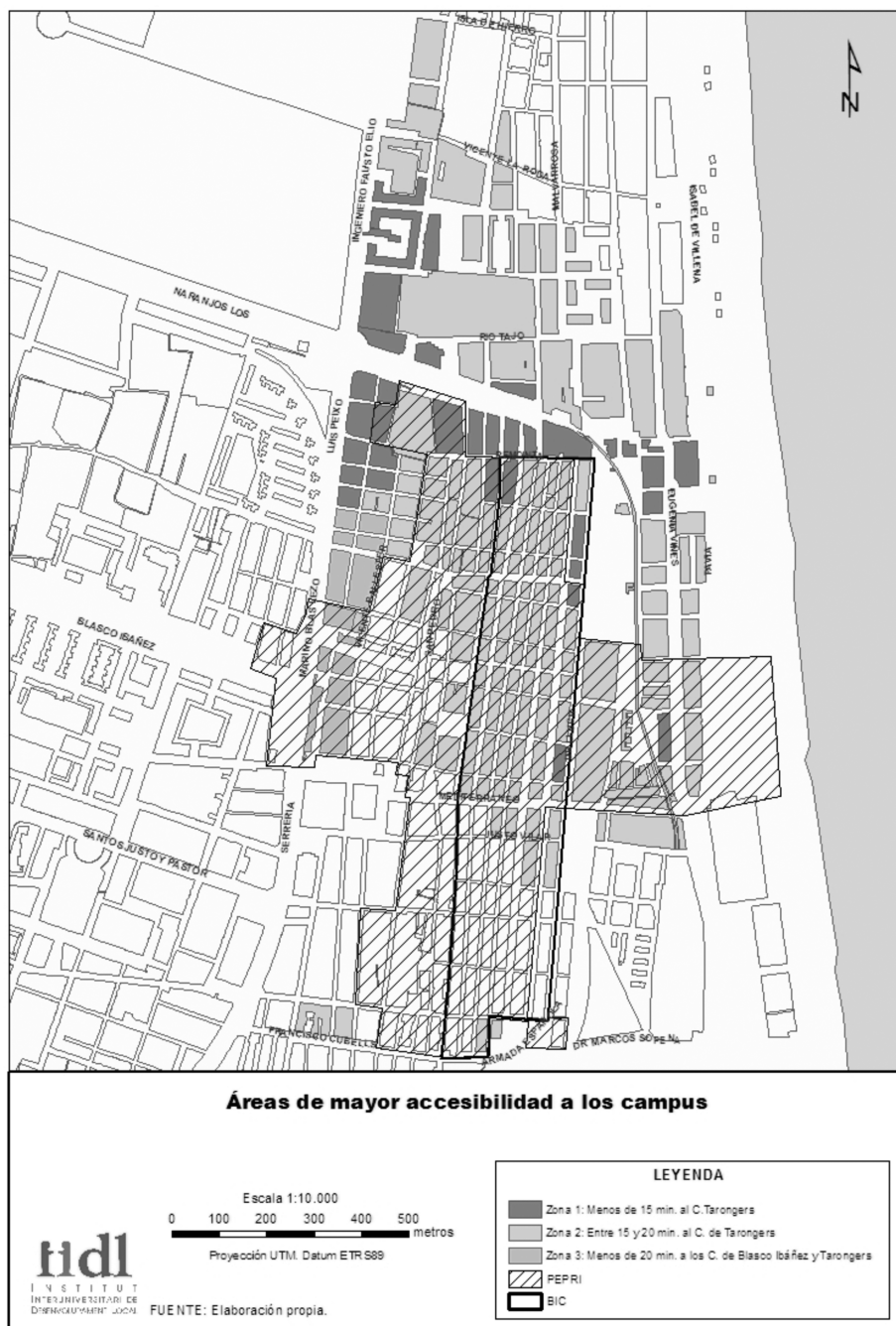
[14]

los estudiantes de este campus, pero con posibilidades de captar parte de la demanda. Es también la zona del Cabanyal más accesible desde el campus de Burjassot. Aunque la distancia respecto a este campus es alta (alrededor de 40 minutos), dada la tendencia a buscar residencia en zonas relativamente alejadas que caracteriza a la población universitaria de este campus, es posible que capte algunos estudiantes, si bien de manera marginal. En relación con las afecciones urbanísticas, se encuentra en su mayoría fuera del área BIC y sólo parcialmente afectado por el PEPRI. Geográficamente comprende una zona aproximadamente triangular delimitada por las calles Luis Peixo-Ingeniero Fausto Elio, Conde de Oliva-D. Vicente Guillot y San Juan de Dios-Río Tajo-Avda de los Naranjos.

Zona 2.- Es el área preferente de actuación para captar la demanda combinada de los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez, ya que se encuentra a entre 15 y 20 minutos de ambos. Sin embargo, en este momento resulta más problemática ya que la mitad de la superficie está incluida en zona PEPRI y se ve afectada por la prolongación de la avenida. Comprende las dos líneas de manzanas de las calles Serrería-Mario Blas Lezo y Vidal de Cañelles-Vicente Ballester próximas a la Avda. Blasco Ibáñez y delimitadas por las calles mencionadas y Conde de Oliva y Martín Grajales.

Zona 3.- Es el área más amplia de las tres, y puede ser un ámbito de ubicación de equipamientos en relación con el Campus de Tarongers, respecto al cual se encuentra a entre 15 y 20 minutos, y sólo de forma secundaria en relación con el Campus de Blasco Ibáñez, del que se encuentra a entre 20 y 30 minutos de distancia. Su parte meridional está incluida en el PEPRI y en zona BIC, viéndose afectada por la prolongación. Geográficamente, el área de máxima accesibilidad desborda el barrio por el norte para incluir la zona meridional del barrio de la Malvarrosa (un área irregular delimitada por las calles Pintor Vidal Corella-Dr. Alvaro López-Vicente La Roda- Padre Pedro Velasco-San Rafael-Cavite-Río Tajo), llega en su parte central hasta el frente marítimo y por el sur se prolonga hasta las calles Justo Vilar y Virgen del Sufragio.

Tal y como hemos descrito en la introducción, el barrio está viéndose afectado por dinámicas urbanas, sociales y económicas muy negativas. La reversión de estas dinámicas, que afectan al conjunto del barrio, resulta muy difícil una vez que se han consolidado, y no se producirá como un efecto más o menos inmediato o automático de la resolución del conflicto que está planteado en relación con la prolongación de la Av. Blasco Ibáñez. Tal y como puede verse en otras áreas de la ciudad, y especialmente en ciertos barrios del centro histórico, las situaciones de degradación urbana resultan lamentablemente muy persistentes. La iniciativa que ha tomado en este contexto la Universidad de Valencia de reflexionar sobre su papel en la renovación y revitalización funcional del barrio, y a la que este artículo trata de contribuir, debería por tanto poder aprovecharse como una ocasión para plantear una necesaria acción urgente sobre el barrio que, para tener éxito, necesitaría de un nuevo consenso entre las instituciones políticas y los agentes sociales, vecinales y económicos presentes.



Mapa 4

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTOS, J.M. *et al.* (2007): *Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad*, PUV, Colección Desarrollo Territorial, Valencia. Disponible en: <http://www.uv.es/SSSQA/mediambient/documents/movilidad%20UV.pdf>
- BHAT, CH., HANDY, S., KOCKELMAN, K., MAHMASSANI, H., CHEN, Q. y WESTON, L. (2000): *Development of an Urban Accessibility Index: Literature Review*, Centre of Transportation Research, The University of Texas at Austin, 92 pp.
- GARROCHO, C. y CAMPOS, J. (2006): "Un indicador de accesibilidad a unidades de servicios clave para ciudades mexicanas: fundamentos, diseño y aplicación", *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, num. 022, 61 pp.
- Instituto Nacional de Estadística (2001), *Censo de Población. Resultados detallados*, Instituto nacional de Estadística, Madrid. Disponible en Internet en <http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft20%2Fe242&file=inebase&L=0>
- Oficina de Estadística (2012): *Anuario de la Ciudad de Valencia. 2011*, Oficina de estadística, Ayuntamiento de Valencia, Valencia. Disponible en http://www.valencia.es/ayuntamiento/anuario.nsf/vDocumentosTituloAux/Presentacion?opendocument&lang=1&bdOrigen=ayuntamiento/estadistica.nsf&nivel=6_1&bdOrigen=ayuntamie nto/estadistica.nsf
- Universitat de València, Servei d'Anàlisi i Planificació (2010): *Recull de dades estadístiques, Curs 2009-2010*, Valencia. Disponible en: <http://www.uv.es/sap/v/reculls/recull0910.pdf>

