

Trabajo final de Máster

La apropiación ciudadana en la regeneración de entornos portuarios obsoletos.

Aprendizajes sobre el caso de La
Marina de València

Alumna:

Julia Cristina Pineda Soler

Directora:

Mariela Iglesias

Máster universitario de Ciudad y urbanismo

Curso: 2019-1



Creative Commons

Esta obra está sujeta a la siguiente licencia [CC BY-NC-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Agradecimientos

A Júlia y David por las correcciones y el apoyo incondicional
A Ramon por la confianza y el espacio para crecer
A Mariela por el acompañamiento y la experiencia

Resumen del trabajo

El presente documento tiene como objetivo analizar críticamente las implicaciones de apropiación ciudadana como objetivo del proyecto de regeneración del entorno portuario de La Marina de València. Se trabaja desde un marco teórico que sienta las bases y condicionantes específicos de este tipo de entorno urbano y desarrolla un modelo analítico para la aproximación a los procesos de apropiación ciudadana.

Asimismo, el documento presenta el caso de estudio de La Marina de València, un entorno portuario que ha atravesado dos fases de transformación en su proceso de integración urbana: un primer proyecto de revitalización, basado en los grandes eventos y la generación de un entorno de ocio exclusivo, y uno posterior de regeneración, basado en la innovación, la relación con el contexto y la apertura hacia usos urbanos. Posteriormente, el documento analiza el proceso de apropiación ciudadana que se desarrolla durante la segunda fase del caso, aún en desarrollo, haciendo hincapié en los límites, riesgos y oportunidades de mejora.

Finalmente, se desarrollan las conclusiones que buscan profundizar en el proceso de apropiación ciudadana en La Marina de València, introduciendo los objetivos de inclusión, empoderamiento y mejora de las condiciones de vida, que reviertan tanto en la transformación del espacio como en el contexto urbano próximo. Estas derivan en una propuesta de modelo para aplicar los procesos de apropiación ciudadana en otros proyectos de regeneración.

Palabras clave: políticas de regeneración, entornos portuarios obsoletos, frente litoral, apropiación ciudadana, desarrollo inclusivo.

ÍNDICE

1. Introducción	3
1.1. Presentación	3
1.2. Estructura del documento	3
1.3. Justificación de la investigación	4
1.4. Motivación personal	6
2. Diseño de la investigación	7
2.1. Pregunta de investigación	7
2.2. Objetivos	7
2.3. Resultados esperados	8
3. Metodología	9
3.1. Relación entre objetivos específicos, preguntas de investigación y recursos disponibles	10
3.2. Técnicas de investigación	11
3.2.1. La revisión documental	
3.2.2. La entrevista en profundidad	
3.3. Instrumentos de investigación	13
4. Marco teórico	14
4.1. Estrategias de regeneración de entornos portuarios	14
4.1.1. Nuevo contexto de presión global y búsqueda de nuevas herramientas	
4.1.2. Modelos de reconversión de entornos portuarios obsoletos	
4.1.3. Cuestiones relevantes para enfrentar proyectos de regeneración de entornos portuarios	
4.2. El papel de la ciudadanía en los procesos de transformación urbana	19
4.2.1. La apropiación ciudadana como herramienta en la transformación urbana	
4.2.2. Los objetivos del proceso de apropiación	
4.2.3. Las herramientas deseables para alcanzar la apropiación	
4.2.4. Límites y obstáculos a la implantación de procesos de apropiación	
4.3. Modelo de aproximación y análisis sobre el proceso de apropiación ciudadana	24
5. Contexto	25
5.1. La Valencia del cambio y las políticas urbanas	25
5.2. Contexto territorial próximo: Poblat Marítims	26

5.2.1	Vulnerabilidad y proceso de degradación del distrito marítimo	
5.2.2.	Nuevas dinámicas de desposesión	
6.	Estudio del caso	31
6.1.	Transformación en dos fases	31
6.1.1.	Planeamiento urbano	
6.1.2.	Instrumentos y concepción de la primera fase	
6.2.	Aspectos operativos del caso	34
6.2.1.	El consorcio interadministrativo de gestión	
6.2.2.	La desafección del suelo	
6.3.	Planeamiento de la transformación actual	35
6.3.1	Modelización del proyecto de regeneración	
7.	El proceso de apropiación en La Marina de València	44
7.1.	Construcción del proceso de relación sujeto-espacio	45
7.1.1.	Indicadores de uso	
7.1.2.	Reconocimiento de los imaginarios	
7.1.3.	Relación de los imaginarios con el proceso de regeneración ejecutado	
7.2.	Herramientas de implicación comunitaria	49
7.2.1.	Quién impulsa y qué tipo de iniciativa se da en las acciones de la estrategia	
7.2.2.	Qué rol/es adquiere la ciudadanía, cuáles de ellos refieren a los niveles de implicación deseables	
7.2.3.	Sobre qué estructura institucional de participación se genera la implicación comunitaria	
7.2.4.	Qué posiciones aparecen respecto del proceso de regeneración	
8.	Conclusiones	58
8.1.	La apropiación como proceso complejo	58
8.2.	La Marina de València como espacio en tensión	59
8.3.	La falta de una estrategia de implicación comunitaria	60
8.4.	El proceso incipiente, momento de consolidación y profundización	61
9.	Propuestas y caminos abiertos	62
9.1.	Premisas de diseño	62
9.2.	Modelo de acción para coproducir apropiación ciudadana en entornos portuarios	63
	Bibliografía	65
	Anexos de trabajo	68

1. Introducción

1.1. Presentación

La presente investigación se enmarca en la línea de trabajo de “Urbanismo para ciudades colaborativas e inclusivas” específicamente sobre las oportunidades de intervención sobre la ciudad ya consolidada que supone la regeneración de entornos portuarios obsoletos. Enmarcar la investigación en esta línea de trabajo pone de manifiesto la voluntad de investigar el papel de la ciudadanía en este modelo de intervención urbana, con el objetivo de promover respuestas integrales que mejoren la soberanía de los territorios sobre sus frentes marítimos.

A partir del estudio de La Marina de Valencia se buscarán aquellos elementos innovadores que se han dado hasta el momento en el caso, además de los riesgos y límites detectados, principalmente derivados de la tensión permanente sobre el territorio de las dinámicas especulativas y los condicionantes específicos de los entornos portuarios.

1.2. Estructura del documento

El documento se presenta en cuatro secciones que estructuran los nueve apartados contemplados en el índice, además de la bibliografía de referencia y los anexos de trabajo.

La primera sección comprende los apartados uno, dos y tres, y en ella **se enmarca la investigación**. Se desarrolla la presentación y justificación del tema escogido, tanto en relación con el ámbito académico y la línea de trabajo de Urbanismo para ciudades colaborativas e inclusivas, como atendiendo a la motivación personal que guía el desarrollo de este trabajo. Seguidamente, el segundo y tercer apartado desarrollan el diseño de la investigación: la pregunta de investigación, descripción de los objetivos y la metodología utilizada para alcanzar los resultados esperados.

La segunda sección recoge el **marco teórico y analítico** sobre el que se apoya la investigación y que permite enfrentar el caso de estudio propuesto.

La tercera sección engloba los apartados relacionados con **el caso de estudio**. El quinto apartado **enmarca el contexto** del caso y aporta la información necesaria sobre el distrito de Poblats Marítims, para comprender la sensibilidad que requieren las intervenciones en este contexto. El sexto apartado **presenta el proceso entorno a la Dársena histórica de Valencia** y cuál ha sido el proceso de transformación sufrido. Se incide en sus principales herramientas e implicaciones, para acabar desgranando las estrategias de regeneración actual. Por último el séptimo apartado, desarrolla el análisis, objeto de la presente investigación, centrándose en **comprender el estado y las implicaciones del modelo de regeneración respecto del proceso de apropiación**, cuales son sus límites y oportunidades.

La cuarta sección recoge los **resultados de la investigación**, diferenciando entre las conclusiones extraídas sobre el caso concreto de La Marina de Valencia (en adelante LMDV), en el apartado ocho. Para posteriormente realizar algunas propuestas sobre un modelo de trabajo que propicie la apropiación ciudadana de los proyectos de regeneración de entornos portuarios obsoletos, mediante herramientas o procesos de implicación comunitaria.

Por último, se incluye la **bibliografía de referencia y los anexos** donde se recogen los diferentes documentos de trabajo: guías de revisión documental, guía de entrevistas y tablas de catalogación sobre el estudio del caso.

1.3. Justificación de la investigación

El relato contemporáneo más influyente sobre la estructura socioespacial del mundo es, sin duda, la noción de una “era urbana” (Contreras, 2016). Una narrativa que posiciona en el centro del escenario global a las ciudades, eludiendo a tres premisas: la concentración de población, con una previsión de que en 2030 más del 60% de la población viva en ciudades¹; las grandes desigualdades y problemas se manifiestan en ellas pero también, son las fuentes de soluciones por su concentración de diversidad y pensamiento cosmopolita de inclusión y respeto.

Sobre estas premisas, parece clave la centralidad que adquiere en los planteamientos globales la aproximación de la teoría urbana sobre este escenario, entendiéndolo que será esta la encargada de articular los espacios de oportunidad generados, aprovecharlos y producir las transformaciones necesarias para alcanzar su fin último “el bienestar de las personas” y por tanto potenciar un mundo más justo y sostenible para todas.

Esta mirada hacia las ciudades coincide con un momento de transformación de las prácticas de producción de ciudad, propiciado también por la crisis de modelo productivo y de desarrollo de finales del siglo XX, que aun hoy en día se mantiene dando coletazos y perpetua un sistema donde se acentúan las grandes desigualdades. Este modelo de desarrollo, tiene en el caso español, una fuerte vinculación a la explotación del territorio, las grandes operaciones urbanas y el consumo de suelo desmedido.

Así pues, nos encontramos frente a un momento de cambio donde son necesarias nuevas herramientas y miradas hacia la ciudad, que reviertan estos procesos perversos. Nuevas miradas que se caracterizan a su vez por enfrentar ciudades fuertemente desarrolladas, y cuyas estrategias de transformación han de ir focalizadas hacia la ciudad ya construida. Nos enfrentamos a reinventar los espacios heredados resultado del proceso depredador previo, revirtiendo las dinámicas de consumo y expulsión hacia los objetivos de desarrollo sostenible e inclusión deseados.

Pero, ¿cuáles son los espacios de oportunidad para poner en práctica esta nueva mirada? ¿dónde ponen nuestras ciudades los esfuerzos de transformación?

La regeneración de espacios portuarios obsoletos, suponen uno de los grandes retos urbanos en este sentido. Ya que su transformación como entornos urbanos comienza a gestarse a finales del siglo XX (en nuestro país) bajo un modelo especulativo totalmente alineado con las dinámicas pre-crisis que hemos apuntado, y por tanto, su aproximación mediante nuevas prácticas y miradas puede ejemplificar de primera mano el cambio de paradigma.

Además, existe un hecho verdaderamente relevante en la raíz de su transformación que es la recuperación de espacios del sistema primario de infraestructuras para usos urbanos, cuando quedan obsoletos. Así, presentan un contexto que no solo supone incluir en el desarrollo urbano un espacio de alto valor paisajístico, cultural y simbólico, con una localización excepcional de las

¹ Predicción de ONU Habitat 2016

ciudades, sino que puede suponer la aproximación y devolución de soberanía a las ciudades sobre el gobierno de su territorio².

Dentro de esta tipología de transformación urbana, destaca el caso de Valencia, y el actual proyecto de desarrollo de su Dársena histórica: La Marina de València. Un caso que además ejemplifica este proceso de doble transformación, con una primera fase guiada por la dinámica hiperdesarrollista, basada en un gran proyecto urbano para albergar la celebración de un evento deportivo internacional. Y actualmente, un proyecto de regeneración como entorno urbano que busca revertir el proceso de elitización, mediante su priorización como espacio ciudadano, a la vez que pone en práctica un modelo de gestión eficiente y viable y la activación productiva del recinto.

La Marina de Valencia (LDMV), supone hoy en día uno de los casos paradigmáticos de este proceso de recuperación. Una lectura muy acertada de un gran espacio de oportunidad para el desarrollo urbano, que además se enmarca dentro de un cambio de paradigma mayor. La reversión de años de maltrato y degradación del distrito marítimo de la ciudad y la apuesta por la promoción de un desarrollo sostenible, inclusivo e innovador.

La clave del presente trabajo será desgranar las estrategias puestas en juego que articulan esta transformación, analizar su estado actual y evaluar el desarrollo, posicionando como eje central el papel que ejerce la ciudadanía en el proceso. Revisar uno de los objetivos básicos de transformación enunciados en el Plan Estratégico de La Marina de València, conseguir “la apropiación ciudadana del antiguo puerto de València” (Consortio Valencia 2007, 2017). Se aspira por tanto a producir una evaluación de la relación actual entre la ciudadanía y el enclave urbano, para posteriormente ser capaz de articular las medidas necesarias que contribuyan a mantener el carácter innovador de laboratorio urbano que se está consolidando actualmente. Este enfoque busca además, potenciar una mayor resiliencia del proyecto, frente a posibles cambios políticos y dependencias de los liderazgos personales. La intención es la de sumar y apoyar un proceso de éxito entendiendo que este trabajo supone un espacio de reflexión y propuesta más pausada que complementa el trabajo diario y de intervención directa.

Además, valorar no solo el desarrollo del mismo, sino la relación ecosistémica que genera dentro de su ámbito territorial, el de Poblats Marítims. Un contexto urbano que no ha superado el proceso de degradación y actualmente está siendo impactado por nuevos procesos de turistificación y gentrificación. En este sentido parece clave no perder de vista la relación bidireccional de responsabilidad que un proyecto de esta envergadura debería tener hacia su contexto, y mantenerla como una cuestión en paralelo al desarrollo del trabajo. El carácter de innovación y nueva centralidad de La Marina de Valencia debería ser capaz de contribuir a la regeneración también de su contexto y no ser cómplice de las dinámicas perversas que la rodean.

² El modelo de gestión de los principales puertos del estado español responde a una estructura centralista, donde las Autoridades Portuarias de cada uno de ellos, dependen de la entidad estatal de Puertos del Estado, que a su vez depende del Ministerio de Fomento. Estas particularidades se desarrollan en el marco teórico (apartado 4)

1.4. Motivación personal

Plantear un trabajo académico sobre La Marina de València supone, la oportunidad de parar y repensar un contexto de trabajo propio. Así el trabajo nace de la voluntad de desarrollar un espacio complementario a la práctica profesional cotidiana, siendo aquel que permite adquirir la profundidad de análisis y revisión necesaria, con el objetivo de ayudar a ir más lejos en la misma.

Dentro del proyecto de transformación que está suponiendo La Marina de València para la Dársena histórica de València, mi práctica profesional se enmarca entorno a la 3a línea de su plan estratégico: *La mar de cara a la ciutat*, definida con el objetivo de articular las acciones de apertura y vinculación del recinto con la ciudadanía. Sobre ella he participado en el desarrollado dos de los principales procesos de participación como equipo consultor del Consorcio Valencia 2007: *Veus de La Marina* (2017) e *Imaginem el 3* (2018-2019). Además de formar parte de espacios de debate y pensamiento colectivo, *LaMarinaLivingLab* (2018), Nuevos Viejos Puertos (2019) y la *European Placemaking week* (2019).

Fruto de esta práctica y la propuesta propia para el concurso de coproducción del entorno del Tinglado 2, surge la necesidad de esta revisión crítica de los resultados y procesos del primer periodo de implementación del Plan Estratégico actual. Aspira a ser un aprendizaje propio, en primer grado, pero con vocación de colectivización de los mismos, suponiendo el sustrato sobre el que apoyar nuevas propuestas o futuras líneas de investigación. Esta escalabilidad, que se otorga a la investigación viene dada por la condición de proyecto referente que posee el caso en la actualidad, en diversas redes internacionales (*Placemaking Europe* o la Red mundial de ciudades portuarias, entre otras). El trabajo ha de ser capaz de proponer, sumar herramientas, posibilidades o testeos dentro de la concepción de proceso abierto de transformación por el que atraviesa el lugar.

2. Diseño de la investigación

2.1. Pregunta de investigación

La presente investigación se fundamenta, como se ha expuesto, en el caso de estudio de La Marina de Valencia. El análisis del caso y en concreto el estudio del proceso que se está articulando para propiciar la apropiación ciudadana del entorno portuario de esta ciudad, sirven como base para contestar una pregunta de investigación de ámbito mayor:

¿Cuáles son las claves para impulsar proyectos de entornos portuarios obsoletos que aseguren la apropiación ciudadana y la inclusión de los contextos urbanos próximos?

En este sentido, y como se describe durante el desarrollo del marco teórico, el enfoque de los proyectos sobre entornos portuarios desde la perspectiva de la regeneración se encuentra en un periodo de desarrollo y experimentación y por lo tanto, el análisis de los casos presentes que trabajan en esta dirección, ha de permitir la profundización en los objetivos y la corrección de posibles riesgos del caso en concreto. Además deben contribuir a extrapolar aprendizajes y nuevas herramientas hacia un contexto mayor. Mejorar las capacidades que poseemos para enfrentar estos enclaves urbanos, bajo la perspectiva o el objetivo final de alcanzar ciudades más colaborativas e inclusivas.

2.2. Objetivos

El objetivo general de esta investigación es **identificar barreras y elementos facilitadores para la consecución de la apropiación ciudadana y la regeneración inclusiva de La Marina de Valencia y su entorno.**

Para alcanzar este objetivo y contribuir a contestar la pregunta de investigación de ámbito mayor se definen los siguientes objetivos específicos.

- O.E.1: Comprender el modelo y los relatos sobre los que se desarrolla el proyecto de La Marina de Valencia y las herramientas que se diseñan para su implementación.
- O.E.2: Identificar las herramientas de apertura y apropiación ciudadana existentes y relacionarlas con los relatos de transformación.
- O.E.3: Tipificar las voces y posiciones hacia el proceso de transformación según el nivel de confianza y legitimidad otorgado, para determinar los diferentes grados de apego e identificación hacia el lugar.
- O.E.4: Identificar los riesgos, retos y oportunidades derivados del caso de estudio para la inclusión de la ciudadanía en el desarrollo de proyectos de regeneración de ámbitos portuarios.

2.3. Resultados esperados

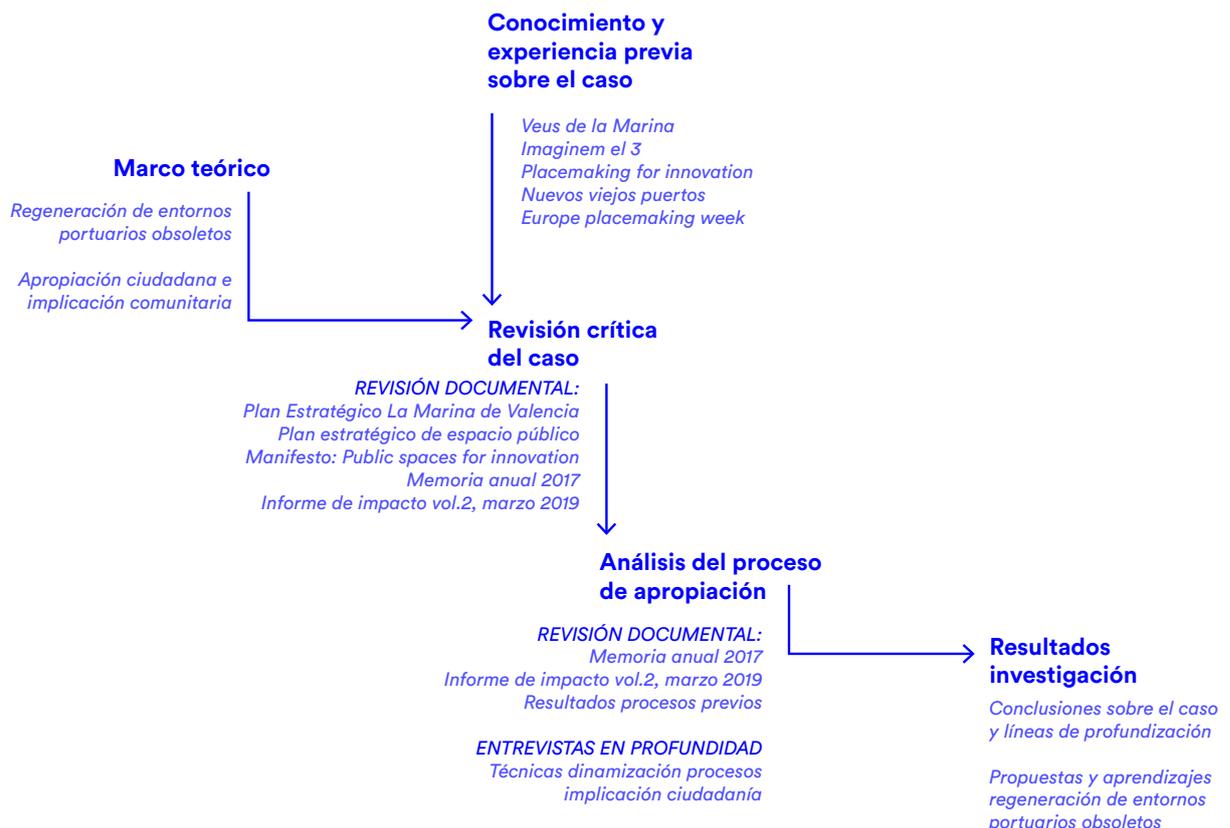
A partir de estos objetivos específicos se definen los siguientes resultados esperados:

- Ofrecer una modelización y descripción detallada del proyecto de regeneración de La Marina de València (LMDV), desarrollando las implicaciones que posee respecto del objetivo de apropiación ciudadana y el desarrollo de un proceso inclusivo.
- Apuntar posibles elementos o propuestas de mejora, así como ventanas de oportunidad abiertas sobre las que ahondar en el proyecto y consecución del objetivo de apropiación ciudadana del Plan Estratégico.
- Recoger aprendizajes y propuestas aplicables a otras experiencias de regeneración de entornos portuarios y la implicación de la ciudadanía en ellas.

3. Metodología

La investigación sigue un diseño metodológico exploratorio a través del cual se identifican los límites, riesgos y oportunidades para propiciar la apropiación ciudadana en procesos de regeneración de entornos portuarios obsoletos.

Mediante el método de estudio de caso se pretende estudiar las características sobre el proyecto específico de LMDV, como una de las prácticas innovadoras abiertas en la actualidad, con la intención de extraer aprendizajes que puedan ser extrapolables a otros contextos.



Esquema desarrollo metodológico. Fuente: Elaboración propia

Tal como indica la figura, el desarrollo se fundamenta en el conocimiento y experiencia previa sobre el caso, que permite identificar la oportunidad que este brinda como referente y su interés para desarrollar el estudio entorno de la apropiación ciudadana.

A este conocimiento contextualizado, se incorpora el obtenido de la revisión académica que constituirá el marco teórico del presente trabajo. Se revisa literatura entorno dos grandes bloques de conocimiento: el campo de transformación de entornos portuarios obsoletos y su integración en el tejido urbano de la ciudad que los acoge; y la conceptualización de la apropiación ciudadana como elemento indispensable para asegurar un desarrollo inclusivo y transformador del contexto social.

Esta aproximación permite enfrentar el caso desde una posición crítica, y revisitarlo aplicando una nueva mirada de investigación y análisis. Se divide el análisis en dos fases, una primera revisión del caso donde se propone una modelización del mismo, que identifique relatos de transformación así como herramientas utilizadas. Y una segunda, donde se profundiza en el ámbito específico de la apropiación y las relaciones que se establecen entre el caso y el contexto social que lo acoge. La realidad de proceso abierto que caracteriza el caso analizado requiere fijar un periodo de análisis, ya que actualmente se mantiene la generación de nuevas acciones y experiencias. La revisión enmarcada en esta investigación se fija entre el inicio de la implementación del Plan Estratégico (2016) y la finalización de los procesos de *Imaginem el 3* y la *Plaça de l'Ona* (inicios de 2019), coincidiendo además con el ecuador del periodo de implementación del plan.

Por último se recogerán las conclusiones extraídas del análisis del caso y se extrapolarán hacia el ámbito mayor del modelo de regeneración, buscando apuntar aprendizajes y cuestiones clave en el desarrollo de futuras estrategias.

3.1. Relación entre objetivos específicos, preguntas de investigación y recursos disponibles.

O.E.1. Comprender el modelo y los relatos sobre los que se desarrolla el proyecto de La Marina de València y las herramientas que se diseñan para su implementación.

¿Qué relatos o estrategias de transformación se dan en el proceso de transformación de LMdV?

¿Cuáles son los objetivos de cada uno de ellos y los modelos sobre los que se apoyan?

Documentos

- > Plan estratégico de La Marina de Valencia
- > Plan estratégico de espacio público
- > *Manifiesto: Public space for innovation*

O.E.2: Identificar las herramientas de apertura y apropiación ciudadana existentes y relacionarlas con los relatos de transformación.

¿Qué papel juega la ciudadanía en cada uno de los relatos?

¿Qué mecanismos de implicación comunitaria se contemplan?

¿Existen estrategias específicas de relación con PPMM?

Documentos

- > Memorias de resultado 2017 y 2018 La Marina de València (CV07)
- > Memorias de resultado procesos participación previos
- > Información disponible web: marinalivinglab.com

O.E.3: Tipificar las voces y posiciones hacia el proceso de transformación según el nivel de confianza y legitimidad otorgado, para determinar los diferentes grados de apego e identificación hacia el lugar.

¿Qué posiciones se dan hacia el proceso de transformación?

¿Existen perfiles invisibilizados/excluidos?

Documentos

- > Memorias de resultado procesos participación previos
- > Entrevistas en profundidad equipos dinamización

O.E.4: Identificar los riesgos, retos y oportunidades derivados del caso de estudio para la inclusión de la ciudadanía en el desarrollo de proyectos de regeneración de ámbitos portuarios.

¿Qué relaciones se establecen entre los relatos, las herramientas de apropiación y las posiciones?

¿Qué resultados producen?

Documentos

- > Entrevistas en profundidad equipos dinamización

3.2. Técnicas de investigación

Las técnicas que se utilizan para desarrollar la investigación y obtener la información necesaria para la revisión crítica del caso y el análisis de la apropiación ciudadana son la revisión documental y la entrevista en profundidad.

3.2.1. La revisión documental

La revisión documental se estructura en dos grandes bloques. Por un lado la revisión de fuentes bibliográficas que han nutrido la construcción del marco teórico y analítico, detalladas en el apartado de bibliografía de referencia. Por otro lado, la revisión de documentación sobre el caso de estudio de LMDV, que apoyan el desarrollo del análisis y el cuerpo de la presente investigación. Sobre estas se distingue entre fuentes primarias y fuentes secundarias:

- **Las fuentes primarias** corresponden a memorias y proyectos realizados dentro del proyecto de regeneración, tanto como por parte del CV07 como por parte de los equipos de consultoría externa. La mayoría de ellas se obtienen a través del portal web de La Marina de València³ y el Marina Living Lab⁴. Parte de la documentación técnica más específica se obtiene mediante el contacto directo con el CV07, ya que no se encuentra pública en las plataformas en línea.
- **Las fuentes secundarias** apoyan principalmente el desarrollo del contexto identificando los principales relatos activos sobre el lugar. Se consultan a través de las webs de los medios de comunicación. Se anotan en la bibliografía aquellos artículos a los que se hace referencia.

³ <http://www.lamarinadevalencia.com/>

⁴ <https://lamarinalivinglab.com/>

3.2.2. La entrevista en profundidad

Se han realizado dos entrevistas semiestructuradas a los equipos encargados de la dinamización de los espacios de participación *Imaginem el 3* y el *Skatepark (Plaça de l'Ona)*, que han permitido la revisión cualitativa de los procesos de participación ciudadana desarrollados durante el periodo de estudio. Estas entrevistas han permitido comprender y revisar los procesos desde la óptica de la presente investigación, extrayendo conclusiones conjuntas y relacionadas con el enfoque desarrollado durante la revisión crítica del caso.

Dado el carácter específico e independiente que poseen los procesos, fruto de análisis, y la vocación de análisis global que posee esta investigación, las entrevistas suponen un instrumento fundamental que permite incluir los aprendizajes de estos procesos, extrapolando resultados sobre temáticas específicas hacia el caso de carácter más amplio.

Además, los dos equipos entrevistados comparten una característica común: haber dinamizado dos procesos en el contexto de LMDV en el periodo de estudio. Aunque el análisis se centra en aquellos que recoge el Marina Living Lab dentro de su categoría de LABS, los equipos coordinaron experiencias piloto muy tempranas dentro del proceso de regeneración y por tanto poseen la capacidad de lectura sobre la evolución y la transformación que se ha generado tanto a nivel espacial como comunitario.

Concretamente se realizan las siguientes entrevistas:

Equipo entrevistado	Nº de entrevistadas	Proceso 2016-2017	Proceso 2018 -2019
Carpe Via	2	Civic Factory Fest	Acciones de participación diseño del skatepark
Crearqció	1*	Veus de La Marina	Imaginem el 3

* **Nota:** Yo misma formo parte del equipo de Crearqció, por ello se realiza la entrevista a una de las compañeras encargada del proceso, con la intención de compartir el enfoque del presente trabajo y poder incorporar las apreciaciones de una persona no posicionada como investigadora principal.

Además el carácter técnico experto de las personas entrevistadas, ha permitido cruzar impresiones sobre el trabajo realizado y las experiencias sobre el caso, aportando también comentarios y contribuyendo a la generación de conclusiones compartidas y aprendizajes, recogidos en la última sección del trabajo.

3.3. Instrumentos de investigación

Para enfocar el trabajo propuesto en la metodología se desarrollan guías para abordar cada una de las técnicas de investigación.

Guía de revisión documental genera el apoyo necesario para trabajar con la bibliografía consultada. Este instrumento resulta de especial utilidad durante la revisión crítica del caso, ya que genera la guía necesaria para abordar según los objetivos propuestos en la investigación los documentos sobre el proyecto, de los cuales ya se tenía conocimiento. Por tanto se plantean diferentes guías que abordan los diferentes tipos de material consultado:⁵

- Guía revisión de documentación descriptiva/propositiva del caso de estudio
- Guía revisión literatura académica
- Guía revisión documental fuentes secundarias

Guía de entrevista desarrollada a partir de la revisión crítica del caso y el marco teórico. Se desarrolla una única guía que atiende al perfil de persona técnica dinamizadora del proceso. Como muestra la guía, adjunta en el apartado de anexos, se estructura la entrevista en tres bloques:

- a. Diseño metodológico y desarrollo del proceso
- b. Identificación de voces y posiciones
- c. Límites, oportunidades y dinámicas de cambio

⁵ Todas las guías documentales están incluidas en el apartado de anexos, al final del documento.

4. Marco teórico

La investigación se centra en el campo de las políticas urbanas de regeneración, específicamente en aquellas de integración urbana de áreas industriales/infraestructurales obsoletas. Dentro de este conjunto de estrategias, se trabaja el caso concreto de los entornos portuarios, un modelo que posee importantes especificidades derivadas del sistema de competencias, la catalogación del suelo que ocupan y la simbología e identidad que se les otorga en el territorio en el que se inscriben, y por tanto lo singularizan respecto de la recuperación de otras áreas industriales obsoletas.

En el marco de la Nueva Agenda 2030 desarrollada por la red mundial de ciudades portuarias (AIVP), aparecen nuevas sensibilidades hacia el tratamiento de estos entornos y la relación que se establece entre los entornos portuarios y las ciudades que los acogen. Basándose a esta relación, la investigación se centra en el papel de la ciudadanía y su capacidad de apropiación de estos procesos de recuperación, trabajando el caso concreto de La Marina de València, entendiendo que es necesario enfrentar nuevos paradigmas y objetivos de desarrollo sostenible e inclusivo.

Es por eso que se estructura el desarrollo del marco teórico en dos apartados, primeramente la revisión del modelo de regeneración de entornos portuarios, buscando desgranar las particularidades de estos territorios y el proceso de gestación que han tenido las transformaciones a escala global. Para luego desarrollar el soporte analítico necesario para el hecho específico de la apropiación ciudadana, necesario para comprender un proceso complejo y fluido, pero que se apunta como clave en el nuevo enfoque de los procesos de regeneración.

4.1. Estrategias de regeneración de entornos portuarios

Los puertos son elementos territoriales de primer orden, que caracterizan por su especial singularidad el territorio y contexto urbano en el que se localizan. Históricamente la relación Puerto-Ciudad, se ha desarrollado desde la simbiosis, los procesos de remodelación y expansión de lo los puertos condicionaban el modelo económico, social y cultural de las ciudades, siendo la infraestructura que más caracteriza a una ciudad (Grindlay, 2008). En este contexto, el puerto era considerado la frontera natural entre la ciudad y el mar, identificado como un activo económico de primer orden, polo de concentración de las comunicaciones y dinamizador de la ciudad. Sin embargo, en la segunda mitad del s.XX se rompe esta coordinación y entendimiento, que parecía natural (Pozueta, 1996; Grindlay, 2008), dejando paso a la necesidad de reformular estas relaciones y acometer las transformaciones necesarias para asegurar la integración de grandes áreas portuarias al entramado urbano.

El cambio de paradigma de la relación de proximidad, que hasta el momento se había establecido con los entornos urbanos, se basa en las siguientes transformaciones económicas y socio-culturales (Pozueta, 1996):

- **Transformación del la economía urbana**, el proceso de desindustrialización y terciarización. La transformación del modelo productivo de las ciudades, así como la diversificación del sistema logístico y de transporte (con la irrupción del tráfico terrestre y aéreo) restan centralidad al entorno portuario.
- **La nueva relación socio-cultural de la población con el frente litoral**, que con el auge de los “baños de olas” hace virar la construcción simbólica del puerto, hacia un elemento que interfiere en la relación Ciudad-Mar.

- Ligada a esta última, las **nuevas conciencias medioambientales**, que comienzan a aflorar en el s.XX suponen una nueva lectura de las externalidades negativas que el entorno portuario genera hacia el enclave urbano, desequilibrando la balanza hacia una relación no deseada.
- Por último, la propia **transformación del sistema portuario y su entorno logístico**, que requiere de nuevos espacios de almacenaje y mayores calados, para los buques. Abandonando las dársenas históricas que quedan como espacios residuales y sin actividad.

De esta situación de cambio, surge la necesidad de enfrentar la reestructuración y reconversión de las áreas portuarias obsoletas, en muchos casos, cercanas a núcleos urbanos, mediante los proyectos de regeneración e integración urbana, que buscan construir una nueva realidad de relación de las ciudades con sus puertos y con el agua (Schubert, 2002). Los proyectos de reconversión de entornos portuarios se convierten así en una oportunidad de desarrollo e intervención en el frente litoral de las ciudades consolidadas. Un espacio donde se encuentran los elevados valores paisajísticos y ecológicos posibles a través de un nuevo tratamiento del frente litoral, con aquellos simbólicos y culturales pertenecientes al patrimonio industrial y arquitectónico derivado de la actividad pasada.

4.1.1. Nuevo contexto de presión global y búsqueda de nuevas herramientas

Más allá de los pormenores jurídico-administrativos de los territorios portuarios, su reconversión responde a una tendencia global, con modelos y ejemplos diversos, que además han evolucionado fuertemente en las últimas décadas adaptándose a las nuevas realidades del contexto urbano en el que se desarrollan y a tendencias de disciplinas dentro del urbanismo global. Es importante destacar que al igual que en otros marcos temáticos, el desarrollo de estas áreas, se ha producido desde el urbanismo tradicional mediante megaproyectos y grandes concursos internacionales, y por tanto RE

Esta búsqueda de nuevas lógicas se relaciona con una dinámica de cambio de ámbito mayor dentro de las políticas urbanas. Una evolución que surge de la búsqueda de respuestas alternativas a la situación resultante de crisis que atraviesa nuestros territorios. Esta situación de crisis desborda el ámbito económico, produciendo incidencias y cambios también a nivel político y social.

Existe un amplio consenso a la hora de valorar, primero, que la crisis no es únicamente económica, sino que tiene una dimensión social importante, i que ha producido también una crisis política. (Parés, Castellà, Garcia, 2015).

La crisis político-social ha supuesto, entre otras consecuencias, el distanciamiento entre la ciudadanía y las instituciones, implicando una pérdida de legitimidad del sistema. A estas, no se les reconoce la capacidad para articular respuestas a las nuevas necesidades del contexto urbano y además se les atribuye parte de la responsabilidad del fallo del sistema previo. Este distanciamiento se agrava por la desconfianza derivada de los importantes casos de corrupción y la anteposición reiterada del valor especulativo y de cambio, frente al interés general de la población, en los procesos de desarrollo urbano pre-crisis.

Esta situación de cambio que se visibiliza en la escala local se conjuga con un escenario de globalidad aumentada, caracterizando el tercer proceso de modernidad con un carácter multinivel que complejiza, aún más, las intervenciones sobre la ciudad. Tal como identifica Sassen (2011), las ciudades son un espacio frontera entre las presiones económicas globales, sustentadas por las financieras y los capitales desterritorializados; y las redes y realidades endógenas. Esta tendencia

dual, es uno de los factores que han impulsado el cambio en el modelo económico (Iglesias, s.f.) y determinan el marco contextual sobre el que diseñar las nuevas políticas urbanas.

La desvinculación entre el capital y el territorio se traduce, además, en una transformación sobre la lógica de consumo, posibilitada por la introducción de las TIC y la independencia que suponen del tiempo y el espacio como factores determinantes. Se produce una superación del modelo de consumo de masas (en el que las personas habían de ser incluidas como consumidoras) para tender hacia un modelo basado en la generación de plusvalías (del cual se excluye a las personas por la pérdida de interés como parte del sistema) basado en la lógica extractivista de los recursos. (Sassen, 2011). La movilidad que caracteriza ahora al mercado, permite trasladar su actividad a cualquier lugar del mundo, haciendo primar siempre el resultado económico y produciendo situaciones de incertidumbre e inestabilidad en el territorio donde se sitúa. Esta característica supone la precarización del territorio y la incapacidad, o gran dificultad, para consolidar la gobernabilidad.

Este proceso de financiarización de la economía incrementa las presiones sobre la realidad de nuestras ciudades, derivando en nuevos procesos de exclusión que inciden sobre estas y sus barrios. En este contexto, se vuelve necesario el desarrollo de nuevas prácticas y herramientas para la definición de políticas urbanas alternativas que promuevan la soberanía de las ciudades y su ciudadanía sobre el territorio que habitan.

4.1.2. Modelos de reconversión de entornos portuarios obsoletos

Atendiendo al marco específico de intervención sobre entornos portuarios, se identifica un primer cambio que, aunque sea terminológico visibiliza una transformación en la mirada hacia esta tipología de proyecto urbano, es **la evolución de proyectos de revitalización hacia proyectos de regeneración**. **Revitalización** suponía un término poco preciso que abarcaba actuaciones de cambio de uso, reutilización, modificación y transformación (Subert, 2002) del espacio límite entre la ciudad y su puerto, vinculado principalmente a los “intereses comerciales” que se han de incrementar con el tiempo y a la necesidad de la participación del capital privado para su desarrollo (Grindlay, 2008). Un modelo con claras **tendencias especulativas y de promoción de un desarrollo inmobiliario**, generador de plusvalías.

Relacionados con el concepto de revitalización, aparecen los modelos basados en el desarrollo de estas áreas como **entornos terciarios destinados al ocio y usos comerciales**, con su máximo exponente en el modelo de *Festivalización* que caracterizó la intervención en el puerto de Baltimore (Grindlay, 2008) o el modelo hiperdesarrollista de grandes proyectos arquitectónicos con introducción del uso de oficinas o residencial, que promociona un modelo económico de gran desarrollo inmobiliario, como el caso de Docklands de Londres o el Southbank de Melbourne (Subert, 2002).

En este sentido, trasladar el enfoque hacia **proyectos de regeneración de entornos portuarios**, **supone una mirada más integral hacia el proceso**, bajo la comprensión completa de la construcción social del espacio y de la necesidad de enfrentar estos territorios como piezas del tejido urbano y no como recintos cerrados de desarrollo urbanístico. Este cambio de perspectiva posee implicaciones por un lado en los puntos de trabajo sobre el espacio, pero además destaca la importancia que toman las formas de trabajar.

Las nuevas estrategias para asegurar un proceso de regeneración exitoso en entornos portuarios⁶ se estructuran entorno a los siguientes preceptos, según Project for Public Space (PPS, 2008):

1. Empezar por el **espacio público**
2. Anteponer los **objetivos públicos** (interés general) frente a los intereses privados
3. Trabajar desde el **contexto y los activos presentes en el territorio**
4. Crear una **visión compartida** sobre el proceso de regeneración
5. Generar un destino con **usos múltiples**
6. Asegurar la **conexión de estos usos** a lo largo del frente marítimo
7. Maximizar las oportunidades para el **acceso público**
8. Equilibrar los **beneficios medioambientales** con las necesidades ciudadanas
9. Empezar por la **pequeña escala para conseguir grandes cambios**

Complementariamente, **el enfoque de integralidad**, que supone el viraje hacia la regeneración, conlleva como he apuntado transformar el proceso de trabajo introduciendo tres condicionantes al proceso de diseño e implementación de la transformación: **la interdepartamentalidad, la transdisciplinariedad y la colaboración entre agentes** (Paisaje Transversal, 2018). El objetivo, será mejorar la coordinación entre los diferentes agentes que operan en el territorio, situación de gran relevancia en el caso de los entornos portuarios, así como facilitar la implicación y corresponsabilidad de todos ellos en el proceso de cambio. Es en este punto, donde toma relevancia el tema de esta investigación, al comprender como necesaria no solo el trabajo de cooperación entre agentes formales e institucionales, sino también la necesidad de apertura hacia la ciudadanía, mediante el proceso de apropiación de dicho proceso.

4.1.3. Cuestiones relevantes para enfrentar proyectos de regeneración de entornos portuarios

El hecho de transformar un entorno portuario y trabajar su integración posee una serie de condicionantes y herramientas propias, por su condición de territorio perteneciente a la red primaria de infraestructuras y la localización en el frente litoral. Estas condiciones se vuelven clave, en la comprensión de las limitaciones que este tipo de proyectos pueden presentar, así como en la evaluación del caso que ocupa en esta investigación, La Marina de València.

La condición y legalidad de las actuaciones está pautada por la Ley de Puertos 27/1992⁷, del 24 de noviembre, de Puertos del estado y la Marina mercante, texto que genera el sistema jurídico de los puertos del estado. Nace con la voluntad de corregir el centralismo, heredado del sistema de puertos del estado de la dictadura. Así aunque, mantiene las competencias del desarrollo y explotación de dichos entornos portuarios, genera nuevas herramientas para facilitar y mejorar la convivencia y la integración del sistema infraestructural en el contexto territorial que los acoge. La norma plantea la creación del nuevo modelo de gestión portuaria, que da como resultado las actuales Autoridades Portuarias, en cuyo consejo participarán representantes de las administraciones locales y autonómicas, pero que posee un marcado carácter gerencial y su principal cometido será la

⁶ El trabajo el equipo estadounidense se centra en el concepto waterfront, que conceptualiza un territorio más amplio que únicamente los entornos portuarios, trabajando sobre el frente litoral como desarrollo lineal y de borde entre la ciudad y el mar.

⁷ Modificada en 1997: Ley 62/1997 de 22 de diciembre. Modificación de la Ley de puertos del Estado y la marina mercante.

coordinación y el desarrollo del puerto como infraestructura logística para su explotación económica, bajo la coordinación centralizada del Ente Público de Puertos del Estado.

El instrumento que la Ley 27/1992 prevé para mejorar la relación Puerto-Ciudad y planificar su integración será la figura del Plan Especial, como instrumento redactado por la Autoridad Portuaria pero que en última instancia ha de quedar aprobado por la autoridad urbanística (aprobación inicial de la administración municipal y definitiva por parte de la autonómica). Además, se establece la obligatoriedad de “calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario”, por lo que el planeamiento general urbano no posee capacidad para guiar el desarrollo de estos entornos, y por tanto quedan totalmente supeditados al desarrollo del planeamiento específico de marcado carácter portuario (Grindlay, 2008).

El caso que nos ocupa, de regeneración de entornos portuarios supone un caso excepcional que marca uno de los debates claves en la actualidad sobre los procesos de integración Puerto-Ciudad. Se abre la posibilidad de cuestionar el mantenimiento de la condición de suelo dentro del dominio público portuario, por ya no responder este a las necesidades propias de la actividad logística y portuaria cuya gestión ostenta la Autoridad portuaria competente. Así en los diferentes casos del contexto, nos encontramos con tres supuestos:

- **Zona de integración urbana del puerto**, que se mantiene dentro del Dominio público portuario y bajo la gestión de la Autoridad Portuaria
- **Cesión temporal de uso**, mediante un convenio, a la administración local o autonómica para su transformación hacia nuevos usos de carácter urbano.
- **Desafección de los terrenos** en desuso e inclusión en el sistema urbano general de la ciudad, y por tanto, gestión por parte de la administración local.

Así, las principales cuestiones que condicionan la capacidad de integración y trabajo en los proyectos de regeneración de entornos portuarios en desuso son:

- La existencia del Plan Especial que condicione y planifique las posibilidades de desarrollo y nuevos usos en el entorno portuario.
- El estado de la propiedad y/o usufructo del suelo sobre el que se pretende trabajar
- El órgano de gestión que impulsa y desarrolla la transformación.

Existe un único caso en el contexto español, donde para la gestión de este tipo de iniciativas se genera **una entidad consorciada** por parte de las tres administraciones con competencias en el área de regeneración: estatal, autonómica y local. Que además gestionan una superficie bajo dos regímenes de los anteriormente expuestos: Cesión temporal de uso y desafección de terrenos. Es el caso del Consorcio Valencia 2007, sobre el que se centra esta investigación y que se desarrolla durante el estudio de caso, lo que además justifica el interés de estudio y desarrollo del caso de Valencia.

4.2. El papel de la ciudadanía en los procesos de transformación urbana

4.2.1. La apropiación ciudadana como herramienta de transformación urbana

La búsqueda de respuestas a esta situación de afección de los entornos urbanos se ha desarrollado no solo mediante el cuestionamiento de los contenidos, sino también de las herramientas y las metodologías necesarias para llevarlas a cabo. **Con la voluntad de responder a la fractura detectada entre la ciudadanía y las instituciones políticas, toman un papel central las prácticas de implicación comunitaria e innovación social.** Dibujan un escenario que posiciona, junto a la búsqueda del mejoramiento de las condiciones de vida, el empoderamiento de la ciudadanía y la inclusión cómo ejes centrales de las actuaciones en el ámbito local (Subirats y Garcia, 2015).

Este nuevo enfoque atiende, además, a una realidad cada vez más diversa donde las políticas públicas han de actuar buscando su reconocimiento y facilitando herramientas que promuevan la inclusividad. Prácticas que buscan reconsiderar las metodologías de diseño e implementación de políticas urbanas para afinar las respuestas, a la vez que reconstruyen los lazos entre la esfera institucional y la ciudadanía.

La centralidad que se otorga al objetivo de apropiación ciudadana en la transformación de LMDV está relacionada con la voluntad de reconectar los procesos urbanos con la ciudadanía que los acoge. La apropiación ciudadana es un proceso que se ha relacionado tradicionalmente con el espacio público, al considerarse como una construcción sociocultural que se forja entre la persona o colectivo usuario con el espacio.

La apropiación se concibe como procesos afectivos, cognitivos e interactivos, que a través de la acción o interacción en determinado espacio de las personas suponiendo una acción transformadora del mismo, que a su vez produce una "identificación simbólica de las personas con su entorno, como definitoria de su identidad" (Fonseca, 2014)

La condición de construcción sociocultural supone que en las dinámicas de apropiación del espacio público también se materialicen las relaciones de poder y, por tanto, sea un proceso "marcado por conflictos, y permite explicar de que manera el territorio es producido, regulado y protegido según el interés de los grupos de poder" (Torres, 2009; citado en Fonseca, 2014). Por tanto, será también interesante considerar nuevas herramientas que faciliten el acceso y la apropiación de forma inclusiva, combatiendo la reproducción de estructuras de poder y las exclusiones que esto genera.

Dentro de esta definición como construcción compleja y fluida, Vidal y Pol identifican **tres dimensiones** que intervienen o determinan el proceso de apropiación entre los sujetos y el espacio: el **apego al lugar, la identificación o construcción simbólica que generamos sobre él y las acciones que constituyen la interacción entre las dos partes** (Vidal y Pol, 2005). Además, gracias al desarrollo de un modelo analítico propio, que será la base para desarrollar el propio de la presente investigación, tipifican una gradación temporal o de periodicidad sobre las acciones a considerar (Vidal, Pol, Guàrdia y Però, 2004):

- **Acciones cotidianas en el lugar:** referidas a las prácticas habituales que suponen la construcción rutinaria del entorno urbano. Como por ejemplo: comprar en el barrio, pasar tiempo en el barrio, conocimiento y confianza de la gente del barrio...

- **Acciones orientadas hacia el barrio:** responden a aquellas prácticas menos habituales que incluso poseen un carácter ritual o de celebración. Son aquellas muchas veces relacionadas con la pertenencia a una comunidad o colectividad concreta y sus espacios de celebración: actividades organizadas o festejos, asambleas o reuniones sobre el barrio...
- **Acciones relativas a proyectos futuros:** son aquellas derivadas de la participación en resolución de problemas y articulación de soluciones para el entorno urbano. Normalmente vinculadas a proyectos o reformas urbanas. Así se contempla el conocimiento sobre los desarrollos, la iniciativa sobre los procesos de consulta y toma de decisiones o la capacidad para articular una opinión propia.

Si atacamos a la raíz de la relación que supone la acción del o los sujetos sobre el espacio, **el proceso de apropiación supone situar a la ciudadanía como sujeto activo del proceso de transformación de un entorno urbano, otorgándole un papel clave en la construcción de nuevas realidades urbanas. El hecho de entender la necesidad del rol activo de la ciudadanía en la apropiación es la clave para establecer el paralelismo entre estos procesos y la participación ciudadana.** Tal como apuntan Parés-Castellá-García (2015) para que se produzca participación, “la ciudadanía, tanto organizada como a título individual, ha de tener un rol activo y relevante en el proceso”. La comprensión de los objetivos últimos de un proceso de apropiación y la tipificación de sus herramientas se vuelve crucial para abordar su impulso por parte de las instituciones promotoras de un proceso de transformación urbana.

4.2.2. Los objetivos del proceso de apropiación

La priorización de la apropiación ciudadana dentro de los procesos de transformación se vincula, por tanto, a la comprensión de la construcción sociocultural del espacio, entendiendo que más allá de la mejora del entorno construido, la gestión de una regeneración urbana plena, ha de contemplar la incidencia sobre las relaciones sociales que en ella se dan y el refuerzo del capital social del contexto.

En este sentido, tal como apunta Martí-Costa, los procesos de implicación ciudadana en las políticas de regeneración urbana, están íntimamente ligados a las prácticas de acción comunitaria. Ya que, no hablamos únicamente de diseñar colaborativamente una política o plan de intervención, sino también aspiramos al desarrollo del capital social en el área de intervención, potenciando una identidad común que conecte e incluya a los diferentes actores con un escenario de futuro mejor (Andersen y Van Kempen, 2003, citado en Martí-Costa (2010))

En este marco, los objetivos operativos de la práctica comunitaria enunciados en la “Guía operativa d’avaluació de l’acció comunitària”⁸ del Ajuntament de Barcelona son asimilados como **objetivos deseables del proceso de apropiación y construcción de lugar:**

1. Construir procesos planificados para la **mejora de las políticas públicas**, a través de la implicación y de la **cooperación de la ciudadanía**. Se busca generar un clima de consenso, proactividad y corresponsabilidad entorno de la intervención pública
2. **Construcción de ciudadanía y empoderamiento**, como proceso de responsabilización individual y colectivo. Además de buscar la creación de pertenencia, capital social, de vínculos, de confianza, de redes sociales, etc.

⁸ https://ajuntament.barcelona.cat/acciocomunitaria/sites/default/files/guia_operativa_avaluacio_accio_comunitaria_acc.pdf

3. La **mejora de las condiciones de vida y la creación de nuevas oportunidades** para hacer frente a las carencias y las necesidades de la población, mediante la construcción de **espacios de convivencia**.
4. La **inclusión social**, con la clara intencionalidad de no dejar fuera a nadie, mejorando las condiciones de vida de todas las personas. Incorporando en los procesos a aquellos **colectivos más vulnerables**.

Sobre la aproximación a las prácticas de acción comunitaria contemplada en el documento de guía (Ajuntament de Barcelona, s.f.), también se incorpora al marco de esta investigación, el reconocimiento necesario a la gradación o **escalas de incidencia** sobre las que impactan los objetivos anteriormente enumerados. Para desarrollar su análisis debería atenderse desde **el individuo** como sujeto activo, **el colectivo** que se ha conformado para el desarrollo del proceso, y la comunidad o **ciudadanía general** que recibe la acción.

4.2.3. [Las herramientas deseables para alcanzar la apropiación](#)

Las herramientas se identifican con la intención de facilitar, desde las instituciones públicas, los procesos de apropiación ciudadana, buscando ser efectivas en la consecución de los objetivos anteriormente descritos. Por tanto, no solo han de servir para activar a la ciudadanía entorno de un proceso de transformación urbana sino que, al hacerlo, deben ser capaces de contrarrestar y **superar las relaciones de poder hegemónico**. Es importante identificar aquellas herramientas que trabajen por **el empoderamiento, la mejora de las condiciones de vida y la inclusión** de la comunidad que recibe el proceso de transformación.

Manteniendo la relación entre el proceso de apropiación y las prácticas de implicación comunitaria en los procesos de transformación urbana, vemos como, en función del rol que adquiere la ciudadanía en el proceso y la relación que establece con la administración, se pueden definir **grados de profundidad del proceso de participación**. Según los grados de implicación comunitaria definidos en Wates (2000) identificamos las siguientes estructuras de relación:

Autoorganización	> La comunidad trabaja autónomamente
Coproducción	> La administración y la comunidad colaboran
Consulta	> La administración tiene en cuenta/consulta el conocimiento de la ciudadanía
Información	> La administración trabaja en solitario y rinde cuentas

Tal como reconoce Martí-Costa (2010) aunque la participación cada vez esté más presente en las políticas públicas, a veces tiene un carácter retórico y periférico, concentrándose, en la mayoría de programas en los niveles de consulta e información. Esta situación se vuelve insuficiente en el contexto de cambio sociopolítico expuesto, ya que “la desconfianza creciente de la ciudadanía hacia las instituciones, supone una gran dificultad a la hora de impulsar instrumentos en estos niveles”. (Parés, Castellà, Gracia, 2015). La superación de los niveles de información y consulta se vuelve necesaria para alcanzar los niveles de toma de decisión colaborada deseables mediante una verdadera implicación de la población en los asuntos públicos. (García-Montes, 2019). **Es en el nivel de coproducción donde se pasa a la acción y, por tanto, donde se cumple la activación**

necesaria de la ciudadanía para considerar el proceso de apropiación sobre el que se centra esta investigación.

Existe un vector de trabajo deseable que articula la conjugación de dos niveles de relación: (1) aquellas herramientas propias de la gobernanza participativa, en las que la administración lidera pero toma en cuenta a la ciudadanía receptora de las medidas, y (2) las prácticas concebidas dentro de los procesos de innovación social, que aumentan la implicación de la ciudadanía, elevándola hasta un nivel de relación de igual a igual con la administración.

Alcanzar esta **transición hacia mayores niveles de participación ciudadana**, requiere según Gacía-Montes (2019) de las siguientes características:

- Implicación institucional.
- Fomentar la participación en la toma de decisiones
- Participar en asuntos de relevancia para la ciudadanía
- Participación con carácter vinculante ofreciendo resultados y transformaciones sociales
- Asegurar la información y la transparencia
- Facilitar diversos y suficientes canales y mecanismos de participación
- Inclusión de sectores invisibilizados, búsqueda activa de colectivos ausentes
- Continuidad y transversalidad de la participación, no puntual y utilitaria
- Medios y recursos suficientes tanto técnicos como económicos y humanos
- Diseño metodológico de las herramientas

El escenario de profundización en el nivel de participación y el enfoque de la misma desde la perspectiva del marco institucional, se apoya en la combinación de **dos instrumentos** o espacios de interacción entre la institución y la ciudadanía diferenciados:

- **Órgano estable de participación** como un espacio de interlocución con los principales agentes del proceso, siendo útil a la hora de consultar la opinión de la ciudadanía, diagnosticar y planificar las políticas. Además se identifica como el complemento necesario para superar barreras derivadas de la brecha tecnológica que pudiesen implicar otros espacios virtuales. Se constituye como el espacio de continuidad y canal de comunicación entre la ciudadanía y la administración. Este órgano habrá de ser flexible y operativo, asegurando no caer en lógicas clientelares y estructuras hiperjerarquizadas. (Parés, Castellà, Gracia, 2015).
- **Procesos ad hoc** que se centran en aquellos temas de relevancia reconocida donde la ciudadanía tenga disposición de aumentar su nivel de implicación y colaboración, facilitando así aproximarse a las dinámicas de coproducción. Según Parés, Castellà y García (2015) en función de la madurez en el de reconocimiento e impulso que obtenga el problema urbano por parte de la ciudadanía, se podrá adquirir los siguientes **roles por parte de la administración**:
 - Rol promotor: cuando la decisión de emprender una política está tomada por parte de la administración y la coproducción contribuye a su mejora
 - Rol activador: cuando el problema se detecta en la administración y se activa a la ciudadanía para buscar e implementar soluciones.

- Rol facilitador: cuando es la ciudadanía quién se moviliza y toma la iniciativa, la administración acompaña y asegura la viabilidad de la iniciativa.
- Rol relacional: cuando el problema se identifica por ambas partes y la administración reconoce la legitimidad de los agentes sociales para emprender conjuntamente la puesta en marcha de soluciones.

La inclusión de esta segunda metodología (procesos *ad hoc*) supone, por tanto, la necesidad de identificar los problemas o temáticas reconocidos como colectivos por parte de la ciudadanía, asegurando que el planeamiento de los procesos es el adecuado. Además supondrá la necesaria articulación de canales alternativos de comunicación donde establecer dinámicas por las que esta pueda tener un rol activo en la propuesta o inicio de los propios procesos.

Este marco de trabajo combinado entre las diferentes versiones de participación ciudadana en las prácticas institucionales, supone los siguientes **oportunidades**:

- Posibilidad de incorporar a la ciudadanía en diferentes estadios de los procesos de relación con la administración, ya que “la coproducción se caracteriza por ser, sobretodo, una forma de implementación de soluciones, diferenciándose de otras formas de participación por invitación, orientadas a escuchar y deliberar” (Guim, 2019) más presentes en las fases de diagnóstico, diseño o planificación de las actuaciones.
- Mantener la garantía de la función pública, asegurando su responsabilidad al entenderse que la coproducción es un instrumento más en la producción de servicios de naturaleza pública, pero la administración continúa manteniendo la responsabilidad de proveer los servicios públicos. Como de la visión estratégica, ya que el papel de guiar y planificar las actuaciones y los procesos de apertura hacia la ciudadanía, así como la coherencia de las diferentes iniciativas. (Parés, Castellà, Gracia, 2015).
- Mantener la existencia de órganos estables de participación institucional introduciendo los procesos de coproducción como estrategia para su renovación. Implicar a la ciudadanía en el rediseño de los los órganos estables de participación propios de la Gobernanza participativa, puede mejorar su legitimidad y la confianza en los mismos (Parés, Castellà, Gracia, 2015).

4.2.4. Límites y obstáculos a la implantación de procesos de apropiación ciudadana

Por último, y con el interés de detectar posibles impedimentos que no respondan al enfoque de los objetivos propuestos y el diseño metodológico, se recopilan los obstáculos recogidos en la literatura académica, atendiendo tanto al papel de la ciudadanía como al de la administración pública:

Obstáculos relacionados con la ciudadanía y la sociedad civil organizada (Martí-Costa, 2010)

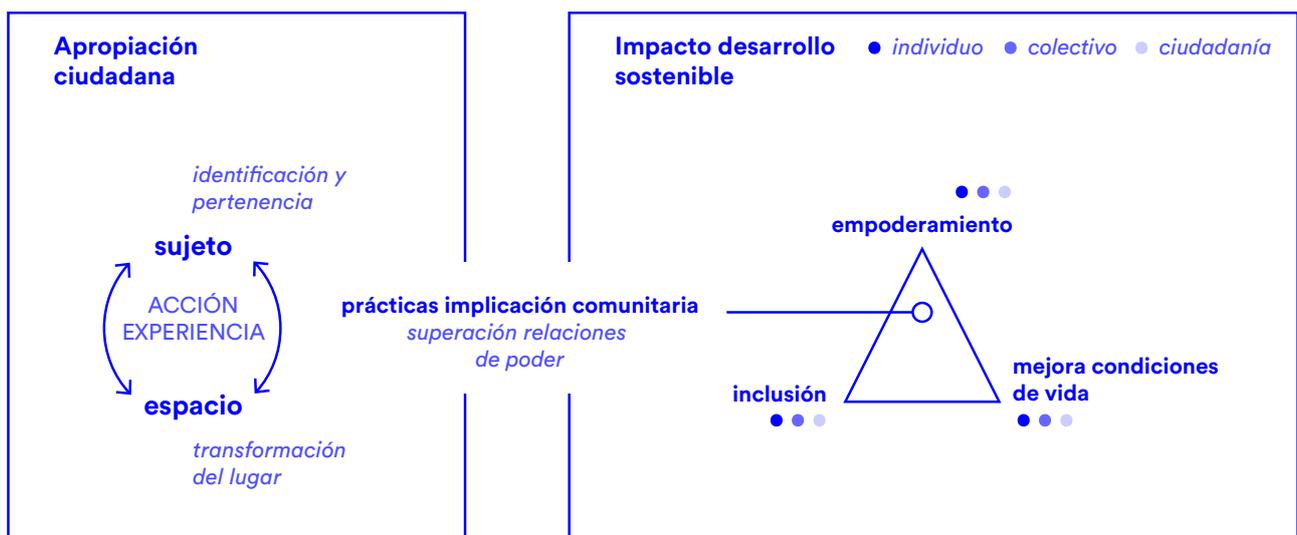
- Que las personas no dispongan de una serie de habilidades y de conocimientos sobre como participar o sobre el tema tratado
- La falta de sentimiento de pertenencia al lugar
- Que no se disponga de una infraestructura organizativa para articular intereses y demandas
- La falta de conocimiento o motivación para participar en el proyecto de regeneración urbana.

Obstáculos relacionados con la administración pública (Martí-Costa, 2010)

- El mantenimiento de estructuras jerárquicas y segmentadas dentro de la administración.
- La prevalencia del conocimiento técnico o experto sobre el conocimiento contextual de la ciudadanía.
- El mantenimiento de un lenguaje y procedimientos formales extraños a las personas que se busca activar.
- La justificación en la legitimidad de la democracia representativa.
- La existencia o mantenimiento de relaciones clientelares o de manipulación con la sociedad civil organizada.
- La falta de transparencia o información, tanto de la gestión cotidiana de la administración competente como de los proyectos específicos.

4.3. Modelo de aproximación y análisis sobre el proceso de apropiación ciudadana

Según los parámetros y condicionantes expuestos en el marco analítico se plantea el siguiente modelo como estructura desde la que enfrentar el análisis de proceso de apropiación, necesario para el desarrollo del estudio del caso:



Esquema del proceso de apropiación para el análisis. Fuente: Elaboración propia

De él se derivan tres fases de análisis del proceso de apropiación ciudadana para asegurar su contribución a los objetivos tanto de desarrollo de la transformación del lugar, como de construcción de capital social y comunitario:

1. Identificar el proceso de **relación entre sujeto y espacio** que se da, así como la generación de un nuevo relato de identificación simbólica del enclave urbano por parte de la ciudadanía.
2. Revisar las **herramientas y prácticas de implicación comunitaria** que aparecen en el proceso, atendiendo a las características definidas en el marco analítico y la relación de éstas con el modelo de transformación (relatos y herramientas) generado para el caso.
3. Evaluar los **impactos** en los tres niveles (empoderamiento, inclusión y mejora de las condiciones de vida) que el proceso de transformación del enclave urbano produce sobre la ciudadanía.

5. Contexto

Aproximarse al proceso de transformación que está experimentando LMDV supone, necesariamente, enfrentarse a un contexto diverso y multiescala. El plan estratégico del proyecto reconoce esta realidad y apunta la voluntad de conjugarlas: “reconectarla (LMDV) con la ciudad y convertirla en el corazón de Poblats Marítims, la nueva centralidad de Valencia” (Consortio Valencia 2007, 2016). Así pues, se apuesta por la atención a la proximidad delicada que conforman los Poblats Marítims (en adelante PPMM) sin perder de vista la atracción y el posicionamiento competitivo de la València metropolitana.

Esta doble escala de transformación condiciona el contexto del presente trabajo, ya que al aproximarnos al proceso desde sus condiciones de apropiación e inclusión, nos interesan las nuevas dinámicas de globalidad y mirada sobre lo urbano que se dan en Valencia. Pero además entender las realidades sensibles que caracterizan el contexto inmediato de PPMM.

5.1. La Valencia del cambio

La aproximación contextual a la ciudad de Valencia, aporta a la investigación el marco de trabajo territorial y de promoción de políticas urbanas en el que se desarrolla tanto el caso de estudio como la presente investigación. La ciudad se encuentra inmersa en un proceso de transformación, que se inició con la irrupción de las confluencias municipalistas en las elecciones del 2015 en muchas ciudades del estado español. Este cambio institucional, que la contextualiza dentro de las llamadas ciudades del cambio, posee una realidad propia en el caso valenciano: la corporación municipal quedó en manos de Compromís, una coalición de partidos tradicionales, que si bien comparte algunos de los postulados de carácter programático con el movimiento municipalista, hereda muchas de las formas de hacer de la “vieja política”.

Pese a ello, no se puede discutir la existencia de un cambio de rumbo en las políticas municipales respecto de las heredadas del periodo previo (veinticuatro años de gobierno conservador del Partido Popular). Esta etapa previa se caracterizó por desarrollarse íntimamente ligada a las políticas de desarrollo urbano, caracterizando la entrada de Valencia en la era de la globalidad a través del posicionamiento internacional mediante Megaproyectos y megaeventos. El marco institucional se caracterizó por la desregulación y la búsqueda de la generación de plusvalías, vinculando la economía urbana de la ciudad al desarrollo urbanístico y la explotación de la ciudad como sede de grandes eventos. La nueva etapa de cambio, hereda en 2015, un territorio desequilibrado y fragmentado, donde existen grandes diferencias socioeconómicas a nivel territorial, concentrando “altos niveles de pobreza y vulnerabilidad social y una fuerte individualización de las relaciones sociales” (Alcalá-Santaella, et.al., 2011).

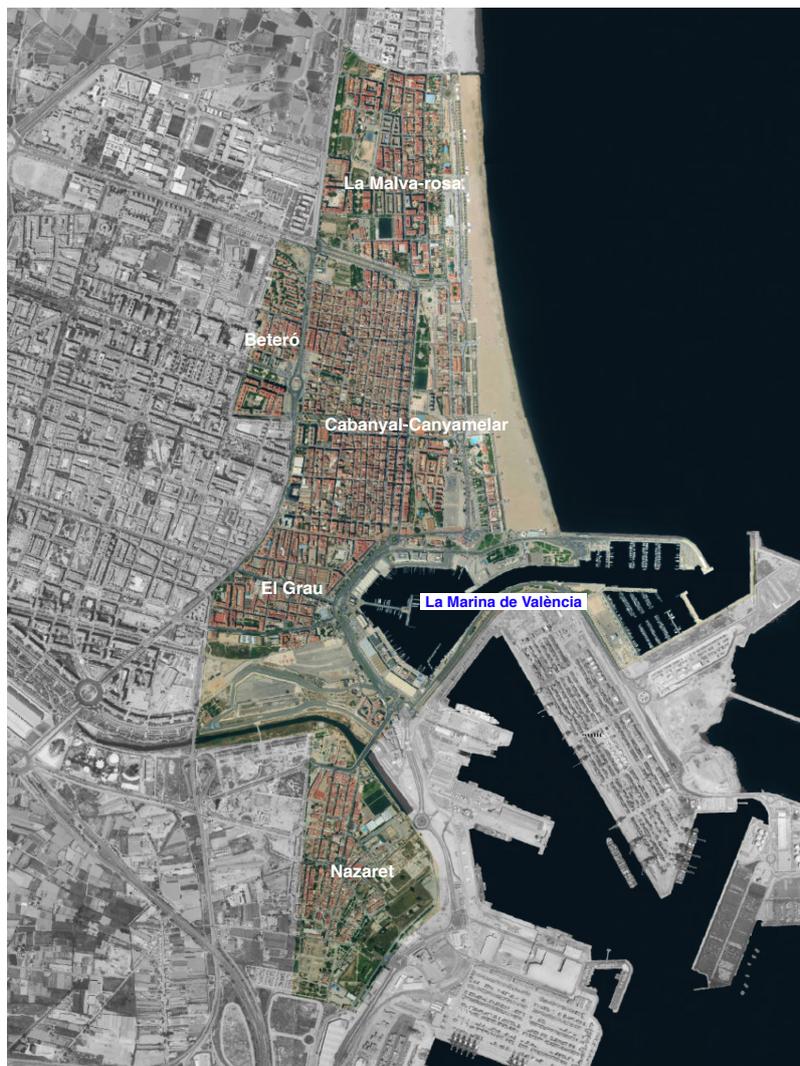
El cambio en las instituciones, tanto municipal como autonómica que en los dos casos se conforman mediante coaliciones que combinan PSPV-Compromís-Podem, se acompaña de la voluntad de transformación también de las dinámicas de desarrollo urbano y relación con el territorio, promoviendo políticas que acompañen el reequilibrio territorial y la justicia social. Así se dan a nivel autonómico cambios en la LOTUP (Ley 1/2019, de modificación de la Ley 5/2014) introduciendo parámetros que miran hacia la regeneración urbana, el trabajo sobre los territorios ya construidos y criterios de perspectiva de género y transición ecológica. A nivel local, se apuesta por aproximar la política urbana a las personas, impulsando estrategias de desarrollo urbano integral participadas, o la

reestructuración del sistema de movilidad hacia modelos descarbonizados (principalmente la bicicleta).

Pese a los intentos de regulación y cambio de paradigma, las fuertes dinámicas especulativas sobre el territorio no han cesado y la ciudad y su área metropolitana siguen enfrentándose a nuevos proyectos de hiperdesarrollismo inmobiliario; así como, la imposibilidad de corregir las desigualdades territoriales heredadas. Tal como identifican los movimientos sociales aglutinados en la plataforma “València no està en venda”⁹ la ciudad sigue sufriendo el envite de las políticas neoliberales y depredadoras que otorgan al territorio y la vivienda un carácter de mercancía, obviando su realidad de escenario de bienes comunes (VLC no està en venda, 2019). Mantener una mirada crítica y la investigación hacia nuevos modelos de intervenir en la ciudad, se mantiene como una de las emergencias de la ciudad, revertir los años de políticas neoliberales y trabajar por una justicia social para el área metropolitana.

5.2. Contexto territorial próximo: Poblatz Marítims

5.2.1. Vulnerabilidad y proceso de degradación del distrito marítimo



Vista aérea del contexto territorial: Poblatz Marítims y La Marina de València. Fuente: elaboración propia

⁹ <http://www.valencianoestaenvenda.org/>

El contexto urbano inmediato con el que se relaciona LMDV corresponde al distrito marítimo de la ciudad que conjuga en a su vez una realidad compleja y heterogénea, formado por los barrios de *La Malvarrosa*, *Beteró*, *Cabanyal-Canyamelar*, *el Grau* y *Nazaret*. El distrito de *Poblats Marítims* (PPMM) se configura históricamente cómo los tejidos urbanos de contacto con el mar de una ciudad cuya realidad era fluvial. Formando parte, por tanto, de la realidad pedánea de la ciudad de Valencia: *Poblats del Nord*, *Poblats del Sud* y *Poblats de l'Oest*.

En este caso, sin embargo, el giro estratégico de la ciudad hacia el mar mediante el planeamiento de los primeros años de la democracia, guía su crecimiento hacia el este desde las últimas décadas del s.XX suponiendo la absorción de PPMM como barrios dentro del continuo urbano de la ciudad central. Aunque la condición urbana de pequeña pedanía se ha perdido, sigue condicionando un sentimiento identitario propio de este distrito frente al resto de la ciudad.

Además como se observa en la imagen, la otra presencia que condiciona fuertemente el contexto territorial es la del gran puerto metropolitano, donde se localiza LMDV entre otros espacios de la infraestructura. Por un lado, como veremos a continuación, la proximidad se vincula al contexto en lo simbólico, por una tradición marinera y portuaria; por otro, el fuerte desarrollo que ha experimentado el puerto logístico en las últimas décadas, supone una presión física y territorial sobre ellos.

Las dinámicas de crecimiento, tanto de la ciudad como del puerto sobre el distrito han tensionado y degradado su realidad durante la etapa de hiperdesarrollismo de finales del s.XX, pues en ninguno de los dos casos se ha realizado un trabajo de desarrollo ecosistémico y la tendencia ha sido la imposición de los crecimientos sobre el tejido marítimo.

Esta situación se ilustra en el caso del crecimiento urbano, por el ya derogado PEPRI del Cabanyal, que pretendía urbanizar la llegada de la avenida Blasco Ibáñez hasta el mar. Una operación haussmaniana de apertura e higienismo sobre la trama histórica del barrio pesquero, que supuso la pugna durante más de dos décadas de su población con el anterior consistorio. La estrategia generó una degradación del frente marítimo sin precedentes, con la intención devaluar el entorno y justificar la intervención.

En el caso del tejido portuario, el gran desarrollo de la infraestructura y las transformaciones de este período supusieron por un lado, el aislamiento del barrio de *Nazaret* cuya franja costera queda totalmente invadida por el crecimiento del puerto logístico hacia el sur y que impone un muro perimetral de 3 metros como límite entre el barrio y el litoral. Por otro lado, el abandono de la dársena histórica por la evolución de la actividad logística del puerto y la reconversión hacia usos de náutica deportiva, supone también la alteración de las relaciones de cotidianidad con el contexto urbano, principalmente del barrio de *El Grao*. La desvinculación contemporánea del trabajo y el lugar de residencia aparece en el contexto y potencia la ruptura entre la realidad urbana y portuaria.

Por tanto, nos encontramos con un contexto fracturado y degradado, no solo en su entorno construido, sino también con relaciones identitarias y simbólicas debilitadas. Esta situación de ecosistema deteriorado ha permeado también en la realidad social del distrito donde se concentran índices de vulnerabilidad urbana importantes. Así, tal como se aprecian en las imágenes, la estrategia VEUS¹⁰ de la Generalitat Valenciana identifica al menos 12 secciones censales catalogadas como *Espais urbans sensibles* dentro de los barrios de mayor proximidad a LMDV (*Cabanyal-Canyamelar*,

¹⁰ https://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/165183316/Resum_VEUS_junio_2018.pdf/7f099ea1-5af0-45f1-88fc-0c01b5a2fd6d

Grao y Nazaret). La catalogación de estos entornos sensibles se realiza desde una aproximación integral, considerando tres conjuntos de variables que determinan tres índices de vulnerabilidad: socioeconómica¹¹, sociodemográfica y físico-residencial, siendo las dos últimas las más preocupantes en el contexto trabajado.



1) Zonas urbanas sensibles, 2) Vulnerabilidad residencial, 3) Vulnerabilidad sociodemográfica, 4) Vulnerabilidad socioeconómica (Delimitados los barrios más próximos a LMDV: Cabanyal-Canyamelar, Grao y Nazaret). Fuente: Visor cartográfico gva

¹¹ Parece relevante apuntar que aunque el valor de los índices de vulnerabilidad socioeconómica no salgan dentro de los niveles de vulnerabilidad, puede deberse a la invisibilización de parte de las comunidades no censadas principalmente en la llamada Zona 0 del Cabanyal, con elevados índices de ocupación informal de viviendas. Por tanto, a los valores ya preocupantes de la población censada, habría que añadir situaciones de pobreza extrema con perfiles de exclusión residencial y modos de vida sustentados en actividades de economía informal: chatarra, drogas...

5.2.2. Nuevas dinámicas de desposesión

La emergencia que presenta el contexto de PPMM lo ha posicionado como uno de los grandes focos de atención institucional, además de convertirse en insignia de la nueva mirada hacia la intervención urbana, que hemos destacado como contexto más amplio de la ciudad de Valencia.

Así, con el cambio de la administración local en 2015, se derogó el PEPRI del Cabanyal y se activaron nuevas estrategias de reversión y recuperación del entorno: la EDUSI Cabanyal-Canyamelar-Cap de França, la estrategia integral participada de *Nazaret*, la declaración de zona ARRU o el PEC del Cabanyal (actualmente en redacción). Estas iniciativas son muestra del interés de la administración local y autonómica por revertir la situación del contexto, materializándose en importantes inversiones de recuperación del paisaje urbano, como la reurbanización de espacio público en el caso del Cabanyal-Canyamelar o la propuesta de un parque de desembocadura, en terrenos cedidos por el puerto, para mejorar el borde urbano de Nazaret. La transformación de LMDV se enmarca dentro de esta dinámica de atención y nuevo modelo para el frente litoral de la ciudad.



Calles reurbanizadas en la Zona 0 del Cabanyal. Fuente: Agencia EFE

Pese a esta voluntad política, parece que los instrumentos para revertir la situación no están siendo suficientes. La apuesta por la recuperación del entorno urbano, que acompañó en el caso del Cabanyal a la desaparición de la amenaza de prolongación de la avenida sobre el tejido histórico; sumado a la gran irrupción de la industria turística en la ciudad, están derivando en nuevas dinámicas de exclusión y desposesión. El interés por el enclave urbano y su relación con el mar, posicionan a PPMM como un nuevo espacio privilegiado de inversión de capital. Se conjugan así dos actividades especulativas del territorio: el turismo urbano y el mercado inmobiliario, donde por ejemplo en el primer trimestre de 2016 (primera anualidad tras la derogación de la prolongación) ya se triplicaron las operaciones de compraventa de inmuebles en el Cabanyal¹² principalmente por irrupción de capital extranjero.

En este caso los tiempos de intervención de la administración no están siendo suficientes, ni las medidas correctivas activadas correctamente, ya que se han centrado las inversiones en recuperar el entorno construido y no en reforzar y fijar el tejido social. Por tanto, lejos de revertir las dinámicas de

¹² <https://www.levante-emv.com/valencia/2016/05/17/mitad-interesados-comprar-casas-cabanyal/1418736.html>

degradación del periodo anterior, podemos decir que la situación de vulnerabilidad residencial y expulsión del lugar se han incrementado notablemente dando paso a un proceso de gentrificación/ turistificación (que se concentra principalmente en los barrios al norte del distrito: Cabanyal-Canyamelar-Cap-de França). A esta intrusión sobre los tejidos ya construidos se suma la presión por nuevos desarrollos que reaparece con propuestas tanto para el PAI del Grao como para los solares de Eugenia Vinyes, con una visión de ciudad elitista alejada de planteamientos de escala humana, mixticidad de usos y diversidad social.

Por último, la relación Puerto-Ciudad tampoco contribuye a generar un clima de desarrollo sostenible e inclusivo. La falta de entendimiento entre las políticas expansivas y de crecimiento que está impulsando la Autoridad Portuaria, se encuentran en un momento de gran polémica y enfrentamiento con la ciudad. Más allá de las presiones sobre el contexto que supone por ejemplo la apuesta por el turismo de cruceros o la ampliación norte y el incremento de flujo de vehículos pesados correspondiente, resulta interesante destacar el clima de crispación y desacuerdo que se está generando entre la ciudad y la Autoridad Portuaria. El problema de gobernanza que posee el modelo de gestión de los Puertos del Estado está desarticulando la relación y la confianza de la ciudadanía hacia el entorno portuario y las acciones de transformación que se puedan dar entorno de él.

En un momento donde el contexto sigue siendo víctima de las presiones especulativas y la administración pierde credibilidad como garante de reversión de la degradación. El enfrentamiento entre instituciones (Ayuntamiento, Generalitat Valenciana y Autoridad Portuaria) no contribuye a potenciar un entorno positivo de desarrollo sostenible y confianza en los procesos administrativos. Es importante apuntar, aunque en el estudio de caso se desarrollará más detenidamente, que LMDV no está gestionada por la Autoridad Portuaria de Valencia y por tanto el proyecto no depende de la misma, pero a nivel contextual, el clima de desconfianza generado por las dinámicas expuestas, no facilita los criterios de apropiación e inclusión que enfrenta esta investigación.



Vista general de la propuesta para el PAI del Grao. Fuente: Valencia Plaza

6. Estudio del caso

Dentro de este contexto convulso y cuya transformación se plantea desde el cambio de paradigma: de la especulación al derecho a la ciudad; La Marina de Valencia se concibe como uno de los principales proyectos de recuperación del frente marítimo de la ciudad. Mediante activación y apertura de la Dársena histórica que quedó obsoleta tras su desarrollo como espacio náutico para la celebración de la America's Cup.

El recinto se encuentra con los problemas comunes de espacios desarrollados para grandes eventos (exposiciones universales o Juegos olímpicos por ejemplo) donde la ciudad hereda grandes equipamientos que han perdido el uso, y en muchos casos con problemas de calidad porque se concibieron como temporales.

El reto, por tanto, es dotar de una nueva razón de ser al lugar, entendiendo que su escala configura una oportunidad para generar un nuevo foco de centralidad y actividad metropolitana. Y conjugarlo además con el objetivo de incidir y mejorar, también en su escala más próxima como catalizador de esta dinámica.

6.1. Transformación en dos fases

La transformación de la Dársena se produce en dos fases (no proyectadas integralmente o desde un inicio), que se han sucedido dentro de la evolución que plantea el marco teórico sobre las estrategias de transformación de entornos portuarios obsoletos. Un caso, que además de ejemplificar la transformación como proyecto técnico en sí misma, muestra el cambio de lógica a la hora de intervenir en la ciudad y los procesos y herramientas que se activan para llevarlo a cabo.

- **De la Dársena histórica a la Marina Real Juan Carlos I _ Fase 1 (2003 - 2016)**

Revitalización: El proyecto urbano para grandes eventos y las estrategias de marketing urbano

- **De la Marina Real Juan Carlos I a la Marina de València _ Fase 2 (2016 - actualidad)**

Regeneración: El plan estratégico para la recuperación y activación de una infraestructura obsoleta

Aunque este trabajo se centra en el análisis en la segunda Fase, parece necesario un apunte sobre el desarrollo previo, ya que es razón de múltiples herencias en el espacio que influirán en el análisis posterior. Además, de demostrar la condición de proceso por sedimentación que caracteriza este lugar.

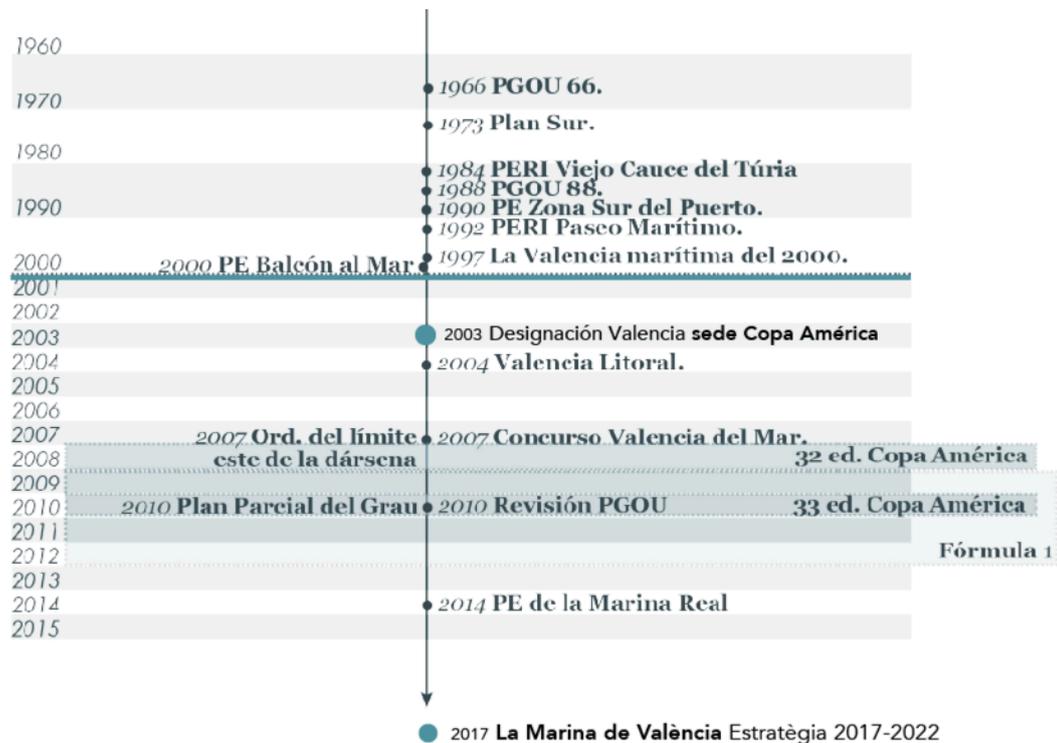
6.1.1. Planteamiento urbano

El proyecto responde a nivel estructural a un cambio de uso del suelo, calificado en el PGOU de 1988 (actualmente en vigor con un refundido en 2005) como Sistema General Portuario en Suelo Urbano. Dentro del mismo conjunto de decisiones estratégicas del PGOU de 1988 el que propone direccionar el crecimiento urbano hacia la conexión de Valencia (ciudad históricamente fluvial) con su frente marítimo¹³.

Así, el modelo de ciudad de finales de siglo, se plantea cómo enfrentar este espacio e incluirlo en el sistema de espacios urbanos de la misma. Es a partir de 1966 cuando los instrumentos de

¹³ Aunque el plan general de 1966, es el que propone la primera ordenación para colmatar el tejido urbano entre la Ciudad Central y Poblado Marítimo, es el PGOU de 1988 el que vertebra la estrategia urbana integral para llevarlo a cabo, tanto a nivel estructural como de posicionamiento de la Ciudad.

planeamiento activan esta transformación, primero mediante una estrategia de conexión con la ciudad central (1988), posteriormente mediante planes especiales que estructuraran las transformaciones físicas para los nuevos usos.



Cronograma de los proyectos y acciones de transformación de la Dársena. Fuente: Crearqció

6.1.2. Instrumentos y concepción de la primera fase de transformación



Fotos aéreas donde se aprecia la transformación física de la dársena. Fuente: fig.1: 1980 fig.2: 2010. Fuente Google earth

La transformación efectiva de la Dársena histórica a La Marina Real Juan Carlos I, se gesta con el cambio de milenio y la designación de Valencia como sede de la America's Cup. Aunque es cierto que toda la operación se apoya en instrumentos de **planeamiento especial** para la incorporación de

nuevos usos y de las condiciones de urbanización necesarias, el principal instrumento de intervención es un **gran proyecto urbano**.

El objetivo de este gran proyecto era transformar la morfología de Dársena portuaria en un campo de regatas y entrenamiento para los equipos del gran evento. Así, tal como se aprecia en las dos imágenes, se disgrega el puerto de mercancías de este nuevo espacio al que se le genera un nuevo canal de acceso y conexión directa con el mar.

Esta operación tiene como resultado un recinto de casi un millón de metros cuadrados, donde además de la transformación de la dársena y la apertura del canal de regatas, se construye todo el equipamiento temporales para los equipos: Las Bases y se urbanizan diferentes áreas de espacios libres en forma de jardines o parterres, para acabar de configurar un nuevo espacio urbano, que posicionase a la ciudad de Valencia en el panorama de ciudades globales.

Además de los proyectos asociados a este gran recinto urbano, se produjo la construcción de un **Proyecto de edificio emblemático**: el Veles e Vents de David Chipperfield. Este edificio ponía el remate a un proyecto faraónico construyendo un símbolo reconocible, que identificaba el nuevo proyecto urbano y enfatizaba la nueva narrativa urbana de lujo, riqueza y desarrollo económico.



Edificio Veles e Vents, símbolo del proyecto durante una regata. Fuente: El blog de Jaume Soler

La inclinación hacia un espacio de élite y lujo, así como la constitución de un recinto deportivo, el acceso al cual quedaba supeditado a la adquisición de una entrada supone una ruptura tajante con el contexto. A nivel simbólico y patrimonial, se expulsan las actividades tradicionales asociadas a la Dársena portuaria incompatibles con la nueva concepción y uso del espacio. La sustitución además se realiza por actividades destinadas a un público de alto poder adquisitivo, muy alejado de las realidades vulnerables del contexto, donde además tampoco tienen cabida los usos relacionales informales que se daban en el lugar hasta el momento: hacer picnic, pescar en el cantil, celebraciones populares... De este modo, el proyecto de revitalización supone también la desarticulación del entorno portuario con su contexto territorial próximo.

Parece interesante destacar, dentro de la tipología proyecto de revitalización, el espacio de oportunidad para esta tipología de intervención emblemática que supone la no afección de la Ley de Costas. Al ser un área urbana sobre la que aún recae la Ley de Puertos, se permite la construcción de grandes edificios en línea de mar. “De esta manera el suelo portuario se convierte en la oportunidad para proponer y realizar proyectos, fuera de los consensos sociales tan larga y difícilmente logrados”. (Tapia, 2014).

Por último, y aunque es cierto que existieron adaptaciones en el recinto para la celebración del Gran Prix de Fórmula1, se desarrolló el **Plan especial de Ordenación Pormenorizada de la Marina Real Juan Carlos I** (Ajuntament de València, 2014), para consolidar la transformación hacia un espacio de uso dotacional y terciario. Apoyándose en el último condicionante normativo expuesto, se generó la ordenación pormenorizada del recinto buscando la generación de la mayor plusvalía sobre este suelo, ya que tras todas estas operaciones el Consorcio Valencia 2007 (gestor del recinto) acumulaba una deuda de más de 700M€.

6.2. Aspectos operativos del caso

Fruto de esta primera fase de transformación, el recinto cuenta con una serie de aspectos operativos y de gestión que condicionan en la transformación posterior en LMDV. Entiendo que este caso es relevante para las prácticas de integración puerto-ciudad, en parte también por la condición diferencial que le otorgan estas características, y por tanto conviene apuntarlas, no solo para comprender la capacidad transformadora del proyecto; sino porque condicionan su escalabilidad o migración hacia otros contextos.

6.2.1. El consorcio interadministrativo de gestión

El Consorcio Valencia 2007 (en adelante CV07) fue creado para la celebración de la America's Cup, a través de Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia. Es una entidad de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonio propios y plena capacidad de obrar para la consecución de sus fines. Se concibe como una herramienta jurídica para sostener la deuda necesaria para el desarrollo del proyecto.

Los fines de esta entidad, tal como apuntan sus estatutos, persiguen la satisfacción del crédito contraído para cumplir con las obligaciones como ciudad anfitriona de la Copa América, la planificación y gestión de las infraestructuras resultantes y la potenciación de impactos económicos, culturales y de imagen, con la intención de obtener rentabilidad suficiente.

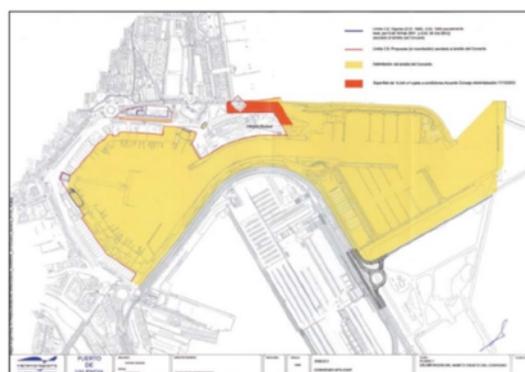
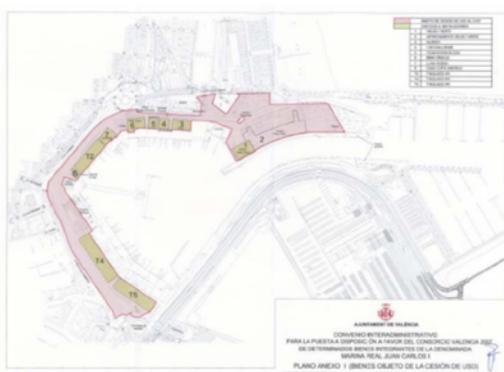
Es importante destacar que tanto el Director general del CV07 como el Director estratégico son cargos políticos: el director general se designa por el Consejo rector a petición de la Alcaldía de la ciudad, que ostenta la presidencia, que a su vez designa al director estratégico. Son ellos los encargados de guiar el desarrollo del espacio y definir su modelo de gestión acorde con los recursos existentes, y por tanto los objetivos de transformación y desarrollo del espacio pueden verse modificados drásticamente con un cambio de liderazgo político en la ciudad.

6.2.2. La desafección del suelo

Otra de las características importantes de proyecto de LMDV es la propiedad del suelo del cual el CV07 posee la gestión delegada. Condicionada por dos convenios: “Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia” y el “Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Juan

Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007". De manera simplificada existe una diferenciación entre la superficie que está en contacto con la ciudad y la que está en contacto con la lámina de agua:

- Superficie municipal (187.000m²) más próxima a la ciudad. Son el resultado de la cesión al Ayuntamiento de Valencia de los suelos desafectados del dominio público portuario, cuya intención es alcanzar la integración y coordinación de la interacción puerto-ciudad. El usufructo de esta superficie se cede a su vez al CV7, con la intención de gestionar su explotación para la consecución de los fines de la entidad. Las actuaciones permanentes en este espacio deben ser, por tanto consensuadas con el Ayuntamiento de Valencia.
- Superficie Autoridad Portuaria (399.760m² + 550.000m² lámina de agua). Integra los suelos dentro de la Zona de Servicio del Puerto que la Autoridad Portuaria pone al servicio del CV7. Todas las intervenciones sobre esta superficie deberán ser aprobadas por la Autoridad Portuaria según el Convenio interadministrativo y acorde a la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia.



Delimitación de la propiedad del suelo en el recinto. Fig.1: suelo municipal Fig.2 suelo autoridad portuaria. Fuente: Ajuntament de Valencia

Las dos características descritas son especialmente interesantes porque, por un lado la desafectación del suelo permite alternar las prioridades. Ya no estamos en uso portuario que busca “interactuar” con la ciudad, sino en uso portuario que busca ser transformado. Supone un nuevo paradigma de actuación sobre aquellos proyectos del primer proceso de integración que han quedado obsoletos y a los que hay que enfrentar desde una nueva óptica para conseguir su regeneración.

Por otro lado, la superación de la gestión por parte de la Autoridad Portuaria. El modelo con representación más igualitaria de los diferentes niveles de administración, con un fuerte peso de la administración local. Permite también superar la condición “managerial” que caracteriza a las AP y apostar por otras escalas de generación de valor. Además abre la oportunidad a nuevos modelos de Gobernanza y relación con la ciudadanía.

6.3 Planteamiento de la transformación actual

El cambio de rumbo de este entorno urbano se define mediante el documento del Plan Estratégico 2017-2022 (CV07, 2017). Concebido como la guía básica donde se estructuran las líneas de actuación para la transformación del frente marítimo, en primer lugar: hacer posible el cambio de La Marina Real Juan Carlos I a La Marina de València. Como muestra este cambio de identidad, más

próxima y plural, que pretende ser un reflejo claro de las intenciones que se persiguen con el nuevo plan. La nueva apuesta estratégica del CV07 persigue tres misiones principales:

- La activación productiva de un frente marítimo infrautilizado
- La apropiación ciudadana del antiguo puerto de València
- La sostenibilidad económica y la gestión eficiente de una agencia de desarrollo territorial

“La Marina de València se abre a la ciudad, al Mediterráneo y al mundo, y se dibuja como nexo entre la tradición y la innovación. Hoy la Marina es el espacio estratégico con más potencial de la ciudad: su horizonte. Un universo para la experimentación, donde las cosas buenas pasen. Con esa visión, nos planteamos dos retos: hacer de la Marina el motor de la transformación económica de València y recuperarla como la gran plaza pública marítima de las valencianas y los valencianos.” **Introducción del Plan Estratégico La Marina de València**

Un proceso que pretende revertir la desconexión y descontextualización que el entorno sufrió durante la primera fase de transformación, demostrando que una gestión que genera valor añadido al entorno es incluso más sostenible económicamente que la apuesta especulativa previa. Así, el Plan Estratégico 2017-2022 define como nuevas aspiraciones del enclave urbano ser abierta, accesible, verde, inclusiva, atractiva, acogedora y contextualizada.

Además, posee un planteamiento integral que apuesta no solo por la transformación del entorno físico, sino también del modelo económico y del contexto urbano y cultural. Denotando un cambio en los valores y objetivos que persigue esta nueva fase, así como en sus metodologías y maneras de hacer. El proceso de LMDV apuesta, gracias a su planeamiento estratégico, por flexibilizar sus actuaciones y sumar diferentes voces. Mediante este enfoque estratégico, el CV07 es el encargado de generar el marco de trabajo sobre el que se adhieren las diferentes iniciativas, buscando la colaboración público-privada para consolidar el nuevo enclave urbano de LMDV.

6.3.1. Modelización del proceso de transformación actual

La modelización que propongo del caso de LMDV, elaborado mediante la revisión de la documentación del proyecto¹⁴, se compone de **dos relatos de transformación de enclave urbano**. Esta es la primera decisión de modelización: proponer una estructura ceñida a la raíz de la transformación, sintetizándola en dos relatos que suponen los ejes de trabajo, o modelos de transformación: Relato 1, Public destination y Relato 2, Innovation district.

Bajo estos dos relatos se aglutinan, en el siguiente esquema de modelización, las tres líneas estratégicas de trabajo: La Marina epicentro de la náutica; La Marina polo de desarrollo económico; La mar de cara a la ciudad; y sus acciones específicas, propuestas en el Plan Estratégico 2017-2022. Por último, se visibilizan las dos herramientas del proceso de transformación, identificadas a partir de la revisión documental, que se vinculan al motivo de la investigación, la apropiación del proceso. Estas son: Herramienta 1, La agencia de desarrollo local; Herramienta 2, Urban Living Lab.

¹⁴ Para la configuración de la modelización se han tenido en cuenta los siguientes documentos:

- Plan Estratégico La Marina de Valencia
- Plan estratégico de espacio público
- Manifiesto: Public spaces for innovation
- Memoria anual 2017
- Informe de impacto vol.2, marzo 2019



Esquema de modelización del proceso de transformación LMDV. Fuente: Elaboración propia

Relato 1: Public Destination - Espacio Público

Convertir el espacio en “la gran plaza pública marítima”

Objetivos: (1) Revertir los procesos de elitización y exclusión que caracterizaron la primera fase de transformación. (2) Conectar el enclave urbano con el entorno y hacerlo accesible a la ciudadanía. (3) Activar el espacio y generar un lugar atractivo con oferta variada y usos ciudadanos.

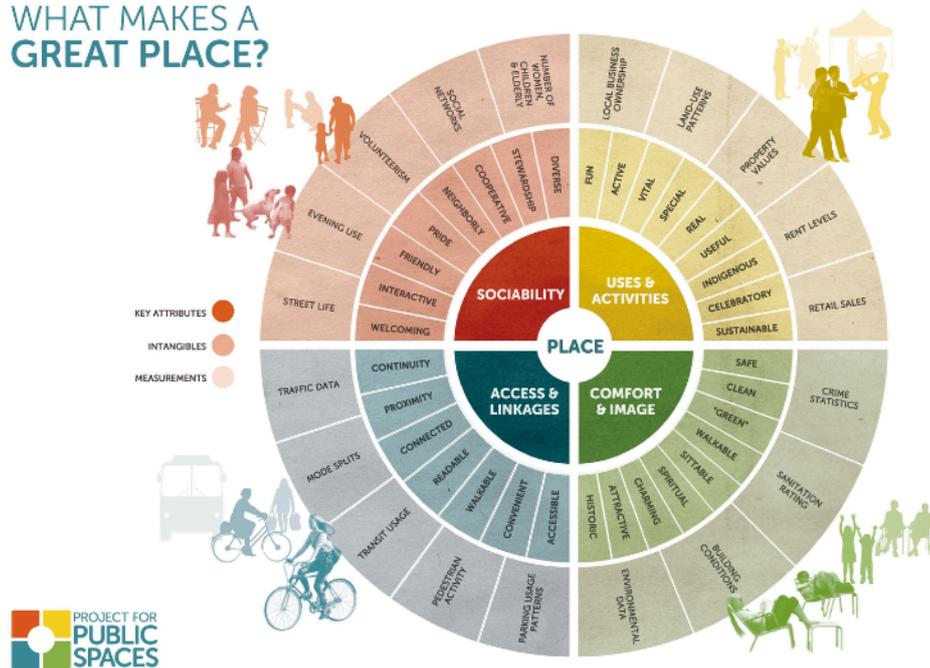
Descripción: Este primer relato busca la resignificación del entorno como *Public destination* en toda su complejidad. Basado en los principios de calidad de un enclave urbano aportados por *Project for public spaces*, combina el trabajo de recuperación del espacio público como paisaje de calidad, a la vez que se complementa con usos y actividades que inviten a la socialización de las personas y asegura su conectividad con otros enclaves urbanos del contexto.

“La Marina no aspira tan solo a mejorar sus espacios abiertos, sino que necesita convertirlos en lugares atractivos de encuentro y disfrute para las personas.

La Marina de València se convertirá en un espacio público lleno de vida, inclusivo, verde, accesible y siempre abierto a la participación.”

Plan estratégico 2017-2022 LMDV

WHAT MAKES A GREAT PLACE?



Características de un buen espacio público. Fuente: Project for Public Spaces

Este eje de trabajo posee su propia estrategia, poniendo de manifiesto el peso que adquiere dentro del proyecto. En ella se definen los siguientes objetivos:

- Mejora de las llegadas ciclistas y peatonales
- Definición de los itinerarios de paseo interiores
- Dignificación de los Tinglados y su entorno
- Identidad trasladada al espacio.

Además, se apuntan como características del espacio público que se pretende consolidar que este ha de ser accesible, sin fines lucrativos, contextualizado y lleno de contenido. Buscando generar un **espacio público diverso e inclusivo**. Es importante el enfoque del espacio público desde su complejidad y composición múltiple: como espacio físico y como espacio común/social. Por tanto, la estrategia trabaja simultáneamente en ambas esferas: atendiendo al **diseño** de aquellos lugares que se van a someter a una transformación material, pero también al **uso** que se produce en los mismos.

El trabajo de dignificación del espacio se combina, como he apuntado con la introducción de usos ciudadanos vinculados al **ocio** (terciarización): náutica, deporte, turismo, gastronomía. Existe un esfuerzo del CV07 por complementar la oferta de consumo con oferta pública de libre acceso, haciendo fuerte incidencia en la náutica y cultura, a los que actualmente se suma la nueva priorización del deporte. Siguiendo la tradicional estrategia de integración Puerto-Ciudad, pero buscando subsanar problemas de accesibilidad de modelos previos y evitar la tendencia al consumo como única oportunidad de disfrute del entorno portuario.

RELATO 2: Innovation district - distrito innovador

Convertir La Marina en un “motor de transformación económica”

Objetivos: (1) Revertir el proceso de abandono del recinto y poner en uso una infraestructura obsoleta, (2) Mejorar los resultados financieros y de gestión del CV7, (3) Convertir el recinto en un foco de activación económica también para el contexto

Descripción: Este relato sabe leer la realidad de un espacio urbano de escala desmesurada y consolidar el carácter tradicional del puerto como entorno de trabajo y actividad económica. Lee esta condición que abre la posibilidad de reconectar o tejer de nuevo lazos relacionales con la ciudad mediante la activación productiva. Además, se presenta como el eje de trabajo que lucha contra la excesiva terciarización a la que han tendido los entornos portuarios, complementándola y mejorando además su atractivo como espacio diverso y mixticidad de usos.

Relacionado directamente con el objeto social del CV07, que ha de generar actividad económica como entidad que soporta la deuda de los grandes proyectos de transformación de la primera fase, busca posicionar el recinto entrando los esfuerzos por consolidar actividades productivas centradas en la cultura, la creatividad, la innovación, la formación y el emprendimiento.

Se apoya en el modelo de distritos de innovación como ecosistema de relaciones y la potencialidad que da la concentración de actividades productivas en un mismo enclave. Introducir este relato en el proceso de transformación también permite ejercer un liderazgo público de un proceso de implantación que se comenzaba a dar desde las dinámicas de mercado, con la implantación de “La Marina de Empresas” a final de la fase de transformación anterior. Así, desde el CV7, se enfrenta la innovación como un “proceso de producción de bienes, ideas y servicios, relevantes para el contexto en que se insertan”. Resaltando la necesidad de apostar por un modelo no especulativo que potencie el desarrollo próspero y una tendencia redistributiva.

A escala urbana, sigue el modelo de “Áreas urbanas reimaginadas” (identificado por el instituto Brookings) que plantean el desarrollo del distrito de innovación como estrategia de recuperación de áreas degradadas, tanto física como económicamente. Y que además saben aprovechar activos del patrimonio productivo y arquitectónico anterior para cargar de simbolismo el proceso de transformación. Así, además del *cluster* emprendedor y la apuesta por la economía naranja, la náutica vuelve a aparecer, también vinculada a este relato, como el sector diferencial y contextualizado sobre el que apostar. Convirtiéndose en un eje de relación que se combina entre ambos ejes de trabajo y busca dar carácter propio al proceso de transformación.

Por otro lado, el trabajo de transformación del entorno de LMDV mediante el impulso de un distrito de innovación, conlleva los riesgos intrínsecos de este modelo y cuyas externalidades será necesario controlar. Tal como indica Gras (2018), los distritos de innovación poseen una tendencia a producir exclusiones por procesos de gentrificación, polarización económica y fragmentación social y espacial. El propio autor identifica la participación ciudadana, y la revisión democrática de los procesos de decisión como claves a la hora de producir los dos procesos sociales deseados en la generación del ecosistema innovador: atracción de nuevo capital (económico, intelectual y humano) y absorción del capital existente para hacerlo participe de la dinámica de recuperación socioeconómica.

El propio proyecto de LMDV conjuga ambos relatos mediante el constructo de *Public space for innovation* que se articula en un manifiesto propio. En él se pone de manifiesto la potencialidad de

conjugar estos dos ejes de trabajo por entender que el espacio público tiene la capacidad de favorecer las actividades productivas y la innovación cuando posee la calidad necesaria y posee atributos de diversidad e inclusión. Entiende que son las personas las que mediante la interacción y las relaciones las que producen las innovaciones y por tanto el trabajo en el espacio público supone un catalizador y su constitución como un ecosistema de producción. Es relevante apuntar que define **producción** como aquellas prácticas económicas y/o culturales con o sin ánimo de lucro que generan valor contextualizado.

HERRAMIENTA 1: Agencia de desarrollo territorial (Consorcio Valencia 2007)

Convertirse en una agencia de desarrollo territorial

Objetivos: (1) Actualizar el modelo de gestión para hacerlo eficiente y conseguir la sostenibilidad económica. (2) Desarrollar un modelo de gestión propio de los puertos históricos como parte integral de la trama urbana.

Descripción: El CV07, es la herramienta que hereda LMDV de la etapa anterior, aunque también se afronta su transformación en este periodo como parte del proceso de resignificación del enclave urbano-portuario. Conformado por el Consejo rector, con participación de las tres administraciones consorciadas (Ayuntamiento, Generalitat Valenciana y Estado Español) como órgano de gobierno y un Equipo de personal técnico, como equipo de gestión de la infraestructura existente.

Supone la principal estructura de implementación de la transformación, sobre la que recae el tercero de los grandes objetivos de LMDV: producir “la sostenibilidad económica y la gestión eficiente” del proyecto de transformación del entorno portuario. Buscando revertir los malos resultados económicos que poseía el periodo anterior.

El modelo propuesto para alcanzar esta reconversión, es el de una agencia de desarrollo territorial. Esta figura se relaciona tradicionalmente con el desarrollo económico y la promoción del empleo, y por tanto busca servir de forma directa a la mejora del modelo de explotación y rendimiento económico. Sin embargo, la apuesta por conjugar los dos relatos expuesta en el Manifiesto: *public space for innovation*, supone también la necesidad de un enfoque de trabajo en transversal, conjugando dentro de la gestión acciones de explotación y desarrollo económico con la mejora y el desarrollo del espacio público y los usos ciudadanos.

Dentro del proceso de reformulación del modelo de gestión, se trabaja por introducir conceptos vinculados al *Creative bureaucracy* (Landry, 2017). Impulsado por el economista Charles Landry, esta línea de pensamiento busca transformar el trabajo en las administraciones mediante la creatividad y la puesta en valor de las personas que trabajan en la administración, flexibilizar los procesos y la capacidad de las entidades públicas para impulsar acciones. Un cambio de mentalidad que se ilustra con sustituir “lo siento, no se puede hacer” por un “Sí, busquemos el modo”. Se potencia así la voluntad de establecer un modelo de gestión basado en la colaboración, reconociendo y buscando apelar de forma activa a los diferentes agentes que intervienen en el proceso de gestión de la transformación.

Estas dos características: transversalidad y colaboración, posicionan al CV07 como una oportunidad para la implantación de procesos de coproducción, ya que es una herramienta acotada y de servicio únicamente al espacio objeto de transformación, facilitando el trabajo de la estructura administrativa entorno a los procesos o proyectos concretos, y por tanto alineada con el necesario cambio de cultura en la administración que requieren las prácticas de innovación social desde lo público (Parés, Castellà, Gracia, 2015).

Además de los cambios estructurales o de modelo, se introducen mejoras específicas en el sistema de trabajo y la relación entre las diferentes partes que intervienen en la gestión del proceso. Tal como se destacan en el vol. 2 del informe de impacto, hasta el momento se han implementado medidas de mejora de la transparencia y la calidad en las relaciones internas de trabajo.

- **Transparencia:** tanto internamente, mediante informes de gestión semanal, como de canal de información con la ciudadanía, mediante la publicación en plataforma web y el portal de transparencia. Estas medidas se enmarcan dentro del grado de implicación comunitaria, Información, pero es de especial relevancia para reconstruir los lazos de confianza y trabajo entre esta y la administración.
- **Calidad en las relaciones internas de trabajo:** tanto entre las personas trabajadoras, buscando implantar buenas prácticas y constituir un referente en el modo de trabajo: plan de igualdad, protocolo de mobbing... Como la mejora del entendimiento de las entidades consorciadas promoviendo el trabajo interadministrativo por un objetivo común.

HERRAMIENTA 2: Urban Living Lab (La Marina living lab)

Our Lab is a user-based process through which public space is adjusted to the preferences of those who work, study and play in La Marina.

Objetivos: (1) Introducir la participación y co-creación en el proceso de transformación contando con los diferentes actores que intervienen. (2) Profundizar en la consecución de un espacio público innovador e inclusivo.

Descripción: La constitución del Urban Living Lab apunta a la voluntad de profundizar en la transformación del modelo de gestión, introduciendo las herramientas necesarias para hacer frente a la nueva cultura organizativa. Esta herramienta aparece como complemento al equipo técnico del CV07, para poner en primer plano la voluntad de introducir prácticas de participación y co-creación con diferentes agentes del proceso de transformación. Reconociendo la necesidad de activar procesos con otras administraciones, industria, instituciones académicas y sociedad civil, siguiendo el modelo de la cuádruple hélice.

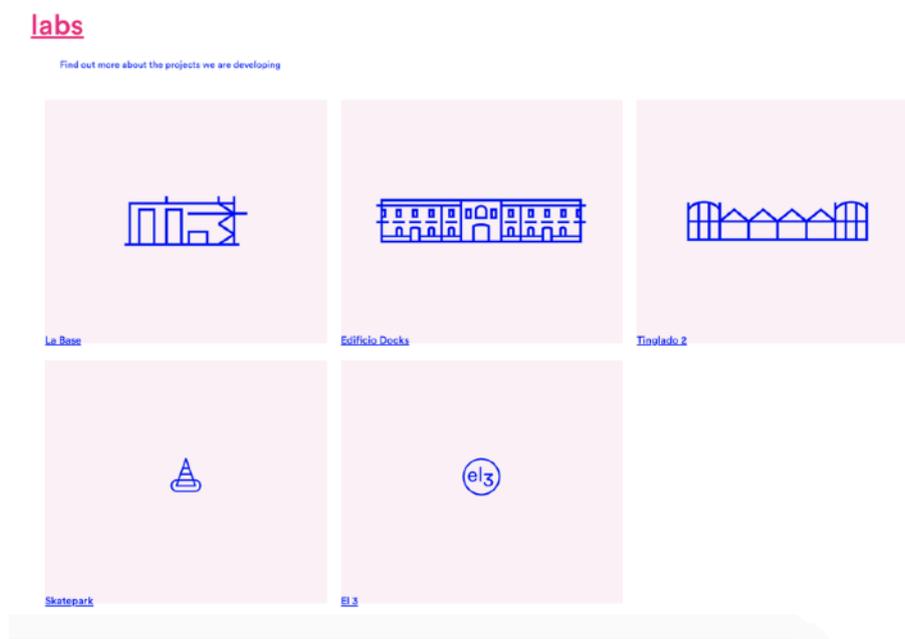
*This model breaks down the traditional silos between the four sectors and stimulates the effective flow of knowledge and ideas between the respective parties. La Marina Living Lab is a vast and ambitious undertaking fueled by the conviction that **bringing all relevant stakeholders on board is the only way we can design public spaces that truly work for everybody. La Marina Living Lab***

Esta herramienta de innovación metodológica se enmarca dentro de la red *European network of living labs*¹⁵, cuyo objetivo es el de generar ecosistemas innovadores que atraigan la inversión tanto financiera como intelectual. Por tanto, aunque las referencias dentro de la memoria y la definición del proyecto, siempre interpelan al espacio público y a la posibilidad de potenciarlo como un entorno innovador e inclusivo (Relato 1), vemos como el Urban Living Lab es un instrumento que en el marco internacional se relaciona con la generación de entornos productivos y distritos de innovación (Relato 2). Esta posible relación es la que se pretende tratar mediante el Manifiesto "Public space for innovation", pero como veremos en el desarrollo de los proyectos impulsados, aún requiere consolidar prácticas de implicación ciudadana entorno del Relato 2.

¹⁵ <https://enoll.org/>

El hecho de implementar una herramienta con una tradición e implantación global, facilita la generación de una red de reconocimiento y trabajo internacional entorno de LMDV, generando una construcción simbólica del proyecto más allá de la ciudad de València así como, su inclusión en las dinámicas del urbanismo global. El propio Manifiesto es fruto de una acción de co-creación de esta red internacional, y muestra el potencial de convocatoria y relación que supone esta herramienta. Sin embargo, el trabajo de socialización y contextualización del Urban Living Lab aún no se ha producido en el entorno local, al ser una herramienta no incluida hasta el momento en la tradición de organización administrativa de la ciudad, dificultando la comprensión de contexto de trabajo y la generación del ecosistema de colaboración e inclusión de los actores más próximos.

La conexión con la ciudadanía se da en la práctica, a través de proyectos específicos identificados como LABS, que responden a la metodología de procesos *ad hoc*. Los proyectos impulsados dentro de este marco responden, en todos los casos, a las fases conceptualización y/o diseño de nuevos espacios o desarrollos del entorno construido de LMDV: *Skatepark en la plaça de l'Ona*, el entorno del Tinglado 2, *Imaginem el 3*, la conceptualización de Docks y la apertura de la Base.



Interfaz de los LABS en la web del Living Lab. Fuente: Marina Living Lab

De ellos, contemplan la participación de la ciudadanía, el Skatepark, *Imaginem el 3* y el Tinglado 2 (actualmente en programación). En los tres casos, se ejecutan mediante equipos de dinamización externos al CV07 lo que dificulta la continuidad y la interrelación entre ellos, así como la fidelización de relaciones de confianza y colaboración entre el CV07 y la ciudadanía.

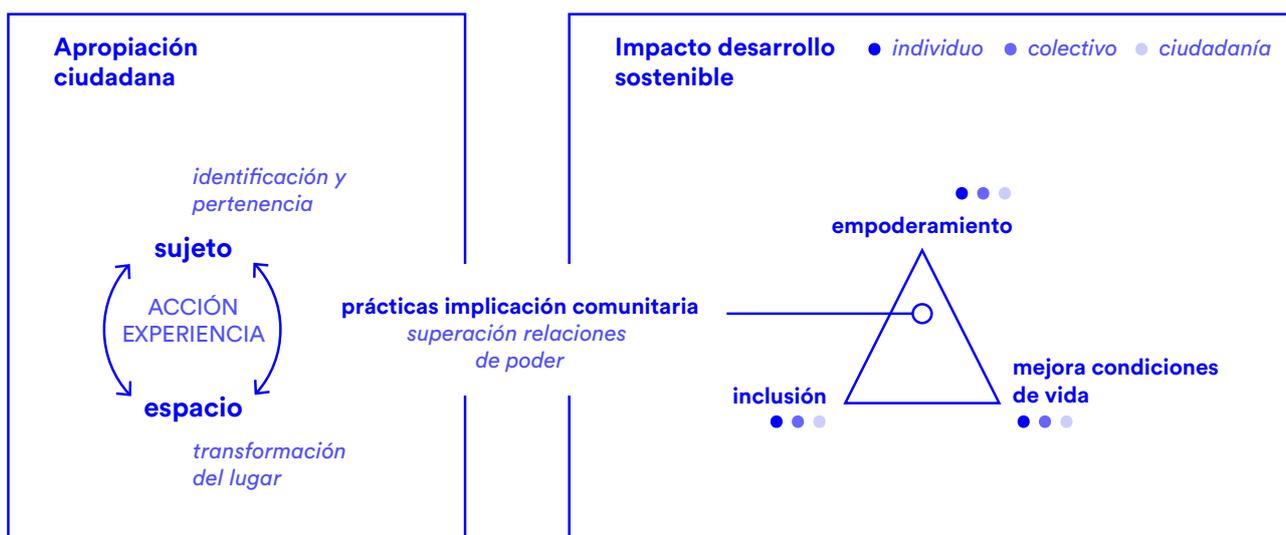
Dentro de los grados de implicación comunitaria, los procesos se encuentran en el grado de Consulta, sin alcanzar aún el grado de coproducción, identificado como deseable por el propio Urban Living Lab. Tal como indica Guim (2019), el salto entre la participación (grado de consulta) y la coproducción se da cuando, además de formar parte del proceso de deliberación y diseño de la solución para una cuestión colectiva, la ciudadanía colabora con la administración en la implementación de la solución. Así, aunque aún no se ha alcanzado el nivel de innovación social planteado, sí que se introducen pasos de profundización del proceso respecto de las prácticas

tradicionales de Gobernanza participativa. Los procesos cuentan con espacios abiertos de participación, superando la participación únicamente por invitación, además de contemplar metodológicamente la participación de ciudadanía no organizada, buscando superar el problema de representatividad que presenta el tejido tradicional de sociedad civil organizada. El detalle de las herramientas activadas, lo desarrollo en el siguiente apartado, vinculado a la revisión específica del proceso de apropiación.

Paralelamente a los procesos de los Labs, La Base, como espacio de referencia del Urban Living Lab, acoge encuentros de discusión y generación de pensamiento colectivo sobre el entorno portuario u otros temas relacionados con el proceso de transformación de LMDV tales como: Nuevos Viejos puertos (2019) o la *Europe Placemaking week* (2019). Se complementa así los proyectos específicos con entornos de generación de imaginario colectivo y de futuro para el espacio de LMDV.

7. El proceso de apropiación en La Marina de València

Se recupera ahora el planteamiento realizado en el marco analítico para introducir el análisis del proceso de apropiación que se da en LMDV. Como se contempla en los objetivos de la investigación, no solo es importante identificar la existencia de apropiación ciudadana de la transformación del recinto, sino también introducir una visión crítica sobre la misma para asegurar que esta se produce bajo los parámetros de desarrollo sostenible y reversión de los procesos de exclusión que impactan en el contexto.



Esquema del proceso de apropiación para el análisis. Fuente: Elaboración propia

Las tres fases identificadas y propuestas en el marco teórico como capas de análisis: relación entre sujeto y espacio; herramientas y prácticas de implicación comunitaria e impactos sobre las personas, se desarrollan a continuación, cruzando los resultados de los dos primeros años de implementación del Plan Estratégico con el modelo de análisis; gracias a los indicadores de gestión y encuesta a visitantes, la revisión de la actualización anual de las memorias del proceso, los resultados de los procesos de participación desarrollados hasta la fecha y complementado con entrevistas a los equipos de dinamización de estos procesos.

Dado el alcance de esta investigación y los medios disponibles (tanto técnicos como temporales) se ha optado por no incluir la actualización del análisis de impactos sobre la ciudadanía, por el complejo sistema de evaluación mediante técnicas cualitativas y trabajo de campo requerido. Sin embargo, como se desarrolla en los siguientes apartados, sí que se actualizan los perfiles posicionales de la ciudadanía hacia el proyecto de LMDV que ilustran (aunque sin entrar a desgranar cada una de las tres variables) la relación entre la ciudadanía y el proyecto, así como los resultados obtenidos hasta la fecha.

7.1. Construcción del proceso de relación de sujeto-espacio

Como se desprende del esquema propuesto, el primer requerimiento definido en el objetivo de apropiación ciudadana es la necesidad de producir una acción o experiencia de los sujetos (individuales/colectivos) en el espacio. Desde esta óptica, la memoria anual de 2017 apunta, acertadamente, la voluntad de que el proceso de transformación de LMDV constituya un “proceso de uso y rehabilitación, no de construcción. Un proceso sencillo, generador de complicidades...” (CV07, 2017). Esta situación de recuperación del uso, supondrá el primer objetivo del proceso de transformación de LMDV, así como el camino hacia la apropiación ciudadana, ya que, tal como se ha apuntado, la etapa anterior de hiperdesarrollismo produjo un efecto de vaciamiento del lugar y ruptura de los lazos simbólicos del espacio con el contexto.



Contraposición La Base (antigua base del equipo Alinghi) 2016 -2019. Fuentes: Ecosistema urbano (img.1) y Economía 3 (img.2)

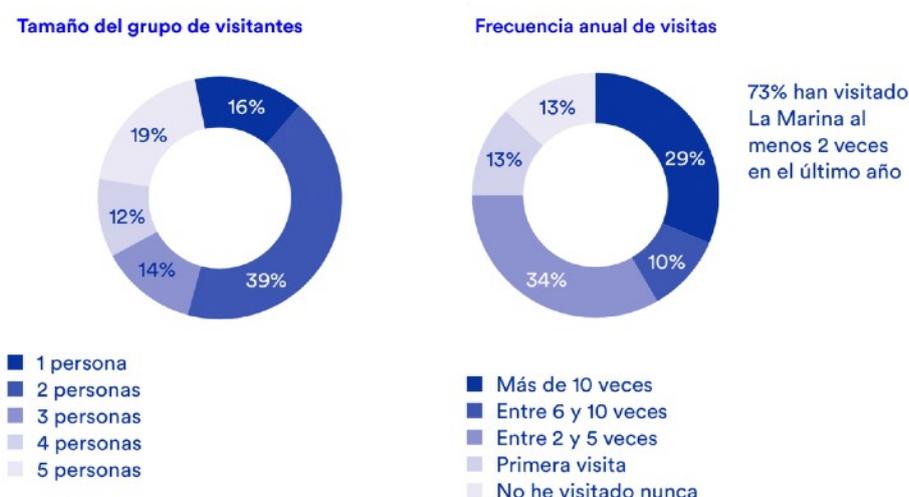
7.1.1. Indicadores de uso

Tal como indican los resultados de encuestas a visitantes recogidas en la memoria de marzo del 2019, LMDV es el segundo lugar de València más visitado, únicamente superado por el jardín del cauce del Túria, con un tiempo medio por visita de 2 horas y 5 minutos. Destaca además, que el 78% de las personas encuestadas eran residentes y el 22% turistas, suponiendo un 9% menos de turistas que en el 2017. Esto apunta a un aumento de presencia de la población de la ciudad, reforzado además, por el aumento de la satisfacción de los residentes que puntúan actualmente al lugar con un 7,6/10 (+0,4 respecto 2017), donde además el 50% de las personas encuestadas están satisfechas con los cambios introducidos.



Gráficas índice satisfacción comparado 2017-2018. Fuente: Memoria vol.2 2019

Respecto a la condición de espacio relacional, destaca el aumento considerable del tamaño de grupo que visita LMDV, pasando del 14% al 45% los grupos de más de 3 personas que acuden al recinto. La revisión de los datos atribuye esta subida, junto al incremento de población joven, a la programación vinculada a cultura, ocio familiar o recuperación de entornos para usos deportivos. La condición de espacio relacional se refuerza con las motivaciones principales para la visita a LMDV: 54% acuden a pasear o descansar, un 17% a la oferta de hostelería y restauración y un 6% a practicar deporte. Se destaca en la Memoria, que el 31% de las encuestadas afirma haber hablado o interactuado con alguien a quien no conocía en su visita, apoyando la **construcción del entorno de interacción y experiencia colectiva** sobre el que se busca profundizar en este proceso.

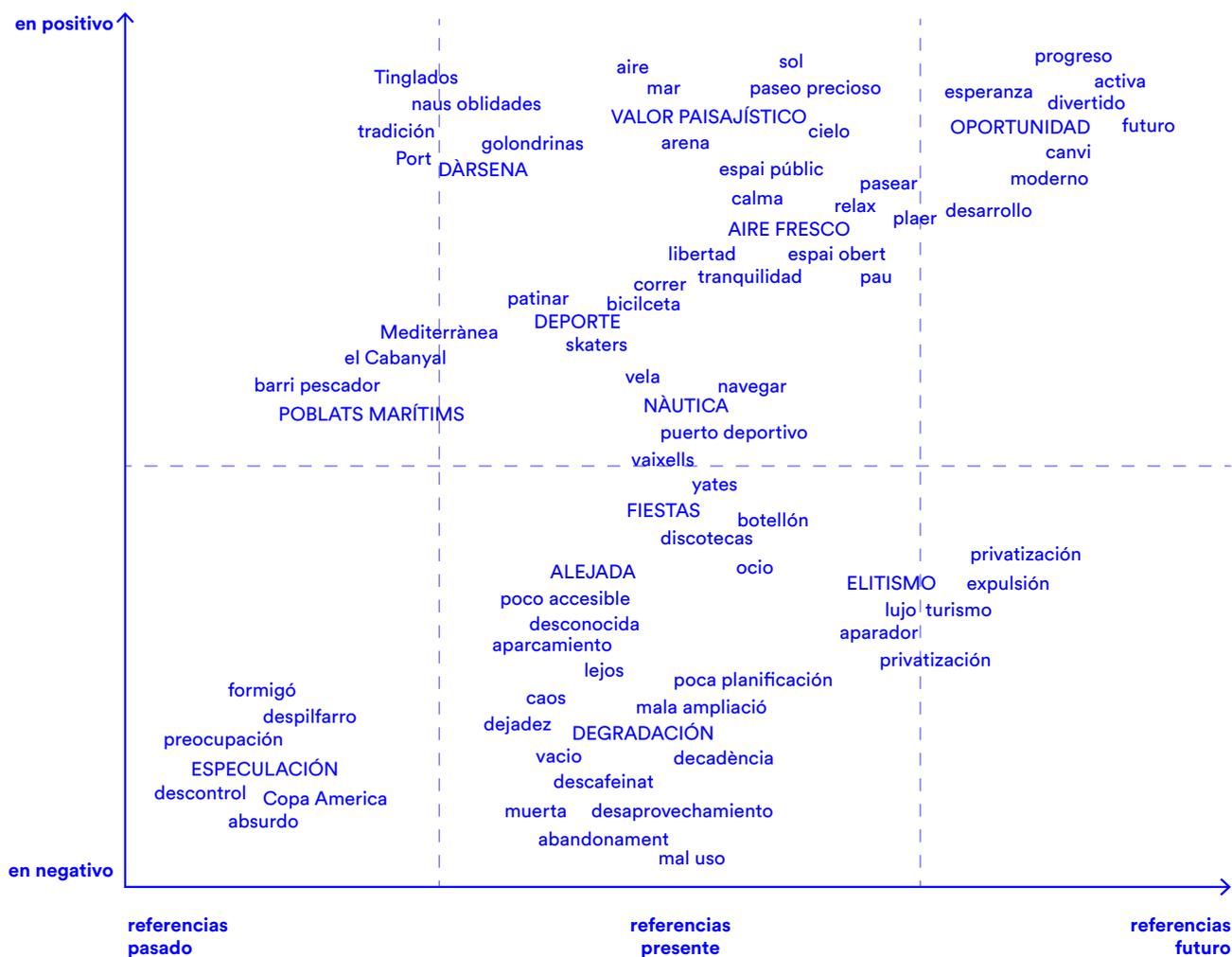


Gráficas condicionantes de la visita. Fuente: Memoria vol.2 2019

7.1.2. Reconocimiento de los imaginarios

Una vez identificada la recuperación del entorno activo, es necesario identificar la construcción simbólica que se está dando gracias a esta primera capa de relación sujeto-espacio. Cabe comprobar si el aumento de las usuarias del espacio conlleva además una construcción de imaginarios, identificando si esta trasciende la vivencia individual y se constituye como una construcción colectiva. De esta forma, se contribuye a la necesaria transformación/construcción del lugar que implica el proceso de apropiación.

El siguiente gráfico es fruto de la combinación de resultados de dos de las metodologías del proyecto Veus de La Marina (2017): **entrevistas en profundidad** a agentes clave del contexto próximo (Poblats Marítims y empresas dentro del recinto) y respuestas a un **cuestionario abierto** a la ciudadanía en general. En ambas metodologías se requería a las personas participantes la descripción de su percepción personal entorno de este enclave urbano en tres tiempos: su pasado, su presente y su futuro. De esta forma, se pretendía vislumbrar los imaginarios existentes del lugar en el momento del periodo inicial de la transformación, en primavera de 2017. Los conceptos y palabras aparecidas en estas respuestas se aglutinan en el gráfico entorno a conceptos guía (en mayúsculas) y a los ejes de percepción-tiempo.



Mapa de imaginarios sobre el presente de La Marina de Valencia en 2017. Fuente: Elaboración propia (datos: Veus de La Marina)

Se centra ahora la atención en el marco simbólico que se construía sobre la LMDV al inicio del proceso de transformación, extraído del proyecto Veus de la Marina (2017). Se aprecia la aparición de una **red de imaginarios heterogénea y compleja**, donde las personas que participaron destacan, por un lado: cualidades del espacio y de su entorno paisajístico; posibilidades del lugar como entorno relacional y de uso ciudadano; su potencialidad como entorno patrimonial y relación con Poblats Marítims. Pero, por otro lado, también se evidencia la situación de degradación y desconfianza atribuida al primer proceso de transformación del puerto; la distancia (tanto física como simbólica) entre LMDV y la ciudad; y la condición de espacio de elitismo y expulsión.

El momento inicial de la nueva fase de transformación con el proyecto de LMDV, primavera de 2017, se identifica un momento de fuerte **polarización de los discursos** entorno del enclave urbano, que además apuntan dos tendencias o concepciones de mirada hacia el futuro: (1) El nuevo camino supone una oportunidad alimentada por todos los valores y activos de que dispone el espacio; y (2) La desconfianza hacia la transformación y su posible cristalización en un proceso de perpetuación de la elitización y mayores exclusiones.

7.1.3. Relación de los imaginarios con el proceso de transformación ejecutado

Relacionando esta realidad simbólica con los dos Relatos sobre los que se ha modelizado el caso de transformación de LDMV se pueden extraer las siguientes conclusiones que contribuyen al proceso de apropiación:

El Relato 1: *Public destination*, se centra en revertir las concepciones del lugar como vacío urbano, caracterizado por la degradación y desaprovechamiento del entorno y un condicionante de dificultad de acceso. La ampliación de la oferta de ocio, cultura y deporte buscan potenciar el uso del espacio generando más conjuntos de significantes sobre los que apoyar la incorporación de nuevas usuarias. Además se apoya en los activos del lugar, programando al aire libre y poniendo en valor las cualidades paisajísticas y patrimoniales con las que cuenta LMDV. La apuesta de uso y activación del espacio público potencia el carácter de oferta inclusiva y abierta, que contrarresta la tendencia hacia el elitismo y el lujo que se percibía como un riesgo por la ciudadanía.

Este Relato también apuesta directamente por mejorar el entorno construido de LMDV, mejorando su calidad espacial y la percepción de planificación. Como se apunta en la modelización, la accesibilidad ciclo-peatonal y la mejora de las conexiones es uno de los principales objetivos de la estrategia de espacio público, trabajando por revertir la situación de desconexión percibida.

Sin embargo, se detecta un riesgo en este ámbito a la hora de producir empoderamiento e inclusión como objetivos del proceso de apropiación. El enfoque como espacio de disfrute de tiempo libre, construye un lugar relacionado con los tiempos de excepción y ocio, alejado de las cotidianidades del contexto urbano. Este hecho, sumado a la realidad vulnerable que caracteriza al tejido social del contexto, con un perfil socioeconómico bajo y con altos índices de inseguridad habitacional, pueden dificultar la participación e implicación del mismo en el espacio, así como el sentimiento de apego y pertenencia al lugar. Pues además de no percibir LMDV como un espacio de vivencia o cotidianidad propia, pueden no disponer del tiempo libre necesario para ser usuarias de la oferta de ocio, cultura y deporte o no ajustarse esta a sus expectativas o requerimientos.

En este sentido el Relato 2: *Innovation district*, que promueve la generación de un Distrito de innovación, supone la apuesta por activar económicamente el contexto con un enfoque ecosistémico, y comprende la necesidad de mejorar las condiciones de vida también en este entorno vulnerable. Apunta a la oportunidad identificada en el mapa de imaginarios, de configurar un entorno de cambio y progreso que mira hacia el futuro. Además, la concepción del entorno productivo se percibe también como la posibilidad de tejer mayores redes de cotidianidad en el entorno y complementar el carácter de excepcionalidad y tiempo de ocio, al tiempo que se produce la mixtidad de usos deseable para constituir un entorno urbano activo y diverso.

Los riesgos que encarna este Relato respecto del proceso de apropiación, están vinculados a la tendencia exclusiva intrínseca a los distritos de innovación. Diversos teóricos alertan del riesgo de producción de externalidades negativas como gentrificación, polarización económica, social y racial o marginación social en el caso de no establecer correcciones a la tendencia neoliberal del mercado a este modelo de desarrollo (Edlund et al, 2015; Florida, 2017 y otros, citados en Gras, 2018). En este sentido, el propio Gras, apunta a la participación ciudadana como la clave para asegurar un desarrollo inclusivo bajo este modelo. Las herramientas de implicación comunitaria se vuelven claves en este relato, al ser necesarias para adaptar el modelo a las necesidades del contexto y producir los programas y medidas necesarios para facilitar la inclusión del tejido social (Gras, 2018).

Por tanto, los buenos resultados de activación del espacio se relacionan con la reconstrucción simbólica de la dársena como entorno urbano, producida a través de discursos y estrategias que apelan a los imaginarios e incertidumbres que tenía la ciudadanía al inicio de la nueva etapa. Con todo, y como se ha apuntado, el caso posee riesgos y limitaciones para devenir un espacio que promueva el desarrollo sostenible e inclusivo, asegurando la transformación no solo del espacio, sino fortaleciendo del tejido social y comunitario que lo nutre.

7.2. Herramientas de implicación comunitaria

La condición de proceso abierto que supone el caso analizado, como se describe en el Plan Estratégico 2017-2022 del mismo, genera que además de los resultados y las diferentes posiciones que se generan sobre el proceso, sea importante entender las herramientas que activan para producir la transformación, ya que aportan las claves para activar nuevas líneas de trabajo hacia estas posiciones. Tal como se apunta en el marco analítico, la introducción de las prácticas de implicación comunitaria en el proceso de apropiación y transformación es esencial para conseguir subvertir los procesos de invisibilización y expulsión que se producen en la transformación del lugar al no revertir las relaciones de poder hegemónicas que se construyen en todo entorno urbano.

Para el análisis de las herramientas de implicación comunitaria se revisan las siguientes características de las acciones que se dan en el proceso de transformación de LMDV:

- Quién impulsa y qué tipo de iniciativa se da en las acciones
- Qué rol/es adquiere la ciudadanía, cuáles de ellos refieren a los grados de implicación deseables.
- Sobre qué estructura de participación institucional se genera la implicación comunitaria
- Qué posiciones aparecen respecto del proceso de transformación

7.2.1. Quién impulsa y qué tipo de iniciativa se da en las acciones de la estrategia

La siguiente catalogación de las acciones incluidas en las memorias anuales atendiendo a qué Herramienta de LMDV las impulsa (CV07 o Marina Living Lab), el tipo de acción¹⁶ y quién realiza el impulso.

Herramienta	Tipo de acciones	Impulso	Ejemplo
1: CV07	Acciones de desarrollo técnico de la transformación	Propio	Mejoras en la accesibilidad ciclopeatonal
	Acciones de apertura al público	Propio	Ciclo de conciertos sábados La Pérgola
		Colaborado	Ciclo de conciertos de bandas de Música del Marítim en La Pérgola
	Acciones de terceros para uso o explotación del espacio	Coordinado	Concesiones uso del espacio
		Coordinado	Alquiler del espacio para eventos
2: La Marina Living Lab	LABS, espacios de definición y desarrollo de proyectos específicos	Propio	Plaça de l'Ona con skatepark
	Encuentros reflexión y producción conocimiento	Colaborado	Europe placemaking week

¹⁶ Ver anexo para la catalogación de todas las acciones según tipo.

Así, vemos como el principal rol ejercido por la administración (en este caso el CV07) es el **Rol promotor**, pues es quien toma la decisión de emprender las acciones y desarrollarlas. Cabe destacar que en las acciones analizadas se cuenta con la participación activa de la ciudadanía únicamente en algún momento concreto del proceso de diseño de la acción. En concreto, esto sucede en los LABS que suponen los espacios de mayor grado de implicación comunitaria dentro del proceso de LMDV. En los casos que se da un rol más relacional por parte de la administración, y las acciones se impulsan por colaboración o coordinación con otros agentes, siempre se produce relacionándose con entidades u organizaciones formales, tanto cívicas como otras administraciones o redes profesionales.

El CV07 mantiene un papel central y ejecutor en el impulso e implementación de las acciones de transformación del espacio, no habiéndose producido aún el impulso directo de acciones provenientes del interés o demanda de la ciudadanía. Esto nos sitúa ante una construcción del simbolismo de LMDV como un simbolismo *a priori*, al producirse mediante la promoción e impulso institucional, otorgando al espacio un significado político determinado. Para profundizar en el proceso de apropiación será deseable, transitar hacia una construcción del simbolismo *a posteriori* por la comunidad del lugar. (Vidal y Pol, 2005).

Sin embargo, y aunque no se pueden considerar acciones formales dentro de la estrategia, resulta interesante destacar los usos “libres” o “no reglados” que sí se dan en LMDV, fuera de la programación que ofrece el CV07. Muy vinculados a la amplitud y características espaciales de este enclave urbano y la relación con el paisaje, la ciudadanía usa LMDV como lugar de paseo, descanso, pista running o lugar de encuentro. Así, el aumento del uso (aunque desde una construcción individual o íntima de pequeños grupos) abre la oportunidad de generar una conciencia sobre la potencialidad de este uso/interacción hacia el proceso de apropiación, ya que se generan como acciones totalmente autoproducidas, que además permiten romper barreras de acceso que poseen algunas de las actividades formales. Canalizar este potencial y comprender el valor, será fundamental a la hora de promocionar nuevas estrategias u otros modos de impulso de actividades en el espacio.

[7.2.2. Qué rol/es adquiere la ciudadanía, cuáles de ellos refieren a los niveles de implicación deseables.](#)

Al centrar el análisis específicamente en el rol que posee la ciudadanía en las diferentes acciones, vemos como los documentos del proyecto de LMDV sí que defienden su necesaria implicación para alcanzar de forma satisfactoria su recuperación:

*Un proceso creativo (la recuperación de LMDV) que requiere de la implicación y la participación de todas y todos para lograr la recuperación ciudadana de La Marina y su activación económica. **Plan estratégico 2017-2022***

Además, el impulso de la participación ciudadana, se apunta específicamente como uno de los pasos previstos para la anualidad del 2018, siempre vinculada a la transformación del espacio público y mejora del entorno. La creación del Living Lab (herramienta 2 de la modelización del caso), pretende estructurar y dar cabida al objetivo de implicación de la ciudadanía en el proceso de transformación.

Dentro del *Manifiesto: Public space for innovation*, como documento marco de la transformación, destacan las siguientes afirmaciones que marcan los objetivos que LMDV adquiere como deseables respecto de la implicación ciudadana:

(La autoridad de gestión del espacio) “no debería limitarse a buscar la consulta ocasional de la ciudadanía, sino esforzarse por trabajar junto a ella en la gestión del espacio público de forma colaborativa”

“los usuarios y usuarias deben detectar los problemas, abogar por el cambio y oponerse a los desarrollos no deseados, intervenir directamente en el espacio a través de iniciativas de base, proporcionar feedback, innovar y mejorar constantemente nuestros espacios compartidos” **Manifiesto: Public space for innovation**

Este marco aspira a alcanzar por parte de la ciudadanía un papel activo y promotor, potenciando su capacidad transformadora, alineado de esta manera con el objetivo de apropiación ciudadana y desarrollo inclusivo que se analiza en la presente investigación. Dentro de los grados de implicación comunitaria definidos en Wates (2000), la aspiración que marca el *Manifiesto: Public space for innovation* es la de alcanzar el grado de coproducción, en el cual la ciudadanía y la administración colaboran para el desarrollo de las acciones.

Sin embargo, según la identificación de Roles que adquiere la ciudadanía en las acciones que se han impulsado hasta el momento, vemos como aún no se han alcanzado estos objetivos de implicación y de nuevo, son los LABS del Marina Living Lab los espacios que alcanzan mayores grados de implicación, identificados como espacios de consulta y deliberación para el diseño de nuevos proyectos.

Herramienta	Tipo de acciones	Impulso	Ejemplo	Rol de la ciudadanía
1: CV07	Acciones de desarrollo técnico de la transformación	Propio	Mejoras en la accesibilidad ciclopeatonal	ROL1: Público o usuaria de las acciones
	Acciones de apertura al público	Propio	Ciclo de conciertos sábados La Pérgola	ROL1: Público o usuaria de las acciones
		Colaborado	Ciclo de conciertos de bandas de Música del Marítim en La Pérgola	ROL1: Público o usuaria de las acciones
	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Coordinado	Concesiones uso del espacio	ROL1: Público o usuaria de las acciones
			Alquiler del espacio para eventos	ROL1: Público o usuaria de las acciones
2: La Marina Living Lab	LABS, espacios de definición y desarrollo de proyectos específicos	Propio	Plaça de l’Ona con skatepark	ROL2: Participantes proceso consulta impulsado desde la administración.
	Encuentros reflexión y producción conocimiento	Colaborado	Europe Placemaking week	ROL1: Público o usuaria de las acciones

Esta realidad supone una barrera dentro los objetivos para que se produzca un proceso de apropiación inclusivo y transformador, especialmente respecto de los objetivos de empoderamiento e inclusión. Ya que, por un lado, la ciudadanía no supera su condición de consumidora/usuario de las iniciativas que se dan por parte de la administración u otros agentes colectivos (públicos o privados) y, por tanto, no es capaz de contribuir a la transformación del espacio más allá que a través del uso.

Por otro lado, el modelo mayoritario de impulso e implementación liderado por la administración no supone la generación de garantías (propias de las prácticas de implicación comunitaria) de que este uso revierta las dinámicas de invisibilización y expulsión de los colectivos más vulnerables.

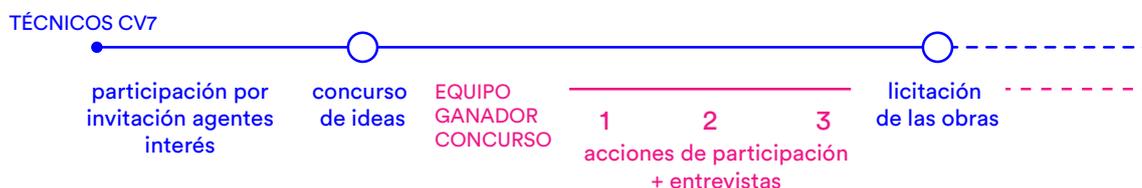
Sin embargo, se entiende que las acciones y esfuerzos del CV07 por ampliar la oferta de actividades y programación de acceso libre tanto desde la programación cultural (conciertos en la Pérgola, exposiciones en la Base...) como en los espacios deportivos (piscina natural, pistas multideporte...) intentan **democratizar el acceso** a la condición de usuario de una mayor diversidad de la ciudadanía.

Con todo, existe una oportunidad latente de generar alternativas que se está desarrollando en las acciones de impulso colaborado (acciones de apertura al público, encuentros reflexión y producción de conocimiento). Aunque, en este momento, todas ellas se realizan desde la colaboración con entidades u organizaciones formales y no se contemplan herramientas para extender su alcance a la ciudadanía en general, suponen una **primera experiencia sobre la capacidad de coproducir** acciones entre el CV07 y entidades cívicas, hecho que abre la posibilidad de extender esta oportunidad a estructuras comunitarias no formales o ciudadanía en general.

7.2.3 Sobre qué estructura institucional de participación se genera la implicación comunitaria

La participación existente se apoya, como se describe anteriormente, en la Herramienta 2: Urban Living Lab, mediante la metodología de procesos *ad hoc* activados en los LABS. De las cinco acciones activadas hasta el momento únicamente tres¹⁷ prevén la participación ciudadana: *Imagem el 3*¹⁸, *Skatepark* y *Tinglado 2*. Se focaliza el análisis de las características de los dos primeros (por estar ya enteramente ejecutados) a través de su proceso y de su relación como herramientas de implicación comunitaria:

SKATEPARK



IMAGINEM EL 3



Esquemas de proceso LABS. Fuente: Elaboración propia

¹⁷ Previamente a la puesta en funcionamiento del Living Lab y la propuesta de los LABS como proyectos de participación, dentro del proceso de LMDV se generaron otros proyectos o espacios en los que se contó con la implicación de la ciudadanía: Civic Factory Fest (2016), Veus de La Marina (2017) y Surem (2017). Aunque no entran estrictamente en este proceso de análisis, tanto sus resultados como las reflexiones que se generaron entorno a ellos forman parte del bagaje y sustrato que alimenta esta investigación.

¹⁸ Cabe destacar que, en el caso del proyecto IMAGINEM EL 3, el impulso y las condiciones del mismo surgen desde el CV07 pero nace motivado por el rechazo del contexto próximo al proyecto contemplado en el Plan Especial de La Marina Juan Carlos I (uso hotelero y treinta plantas permitidas) y la escucha y sensibilidad hacia este sentir ciudadano por parte del CV07. En este caso, el Rol de la administración se compone mayoritariamente por un Rol Promotor (que decide qué, cómo y cuándo) con un matiz de Rol Facilitador (que reacciona ante la expresión ciudadana). Se evidencia pues, la tendencia del proceso de transformación de LMDV hacia el objetivo de apropiación e implicación ciudadana.

Las **limitaciones** (apuntadas en la revisión del caso) en el desarrollo de los LABS:

- Los procesos se mantienen en un **grado de consulta** a la ciudadanía en la fase de diagnóstico o diseño de las propuestas.
- Trabajan sobre diseño de **proyectos espaciales concretos** y en ningún caso afectan al marco general de desarrollo estratégico, por lo que la ciudadanía no posee la capacidad de seleccionar o influir en los temas sobre los que se participa.
- La tipología de proyectos sobre los que se participa se caracteriza por tiempos de implementación lentos, por lo que se pierde la lectura del carácter vinculante de los procesos, así como la obtención de resultados y transformaciones visibles.
- El impulso de los espacios de participación siempre se realiza por parte de la administración y la dinamización se produce por **equipos externos al CV07** sin continuidad en el proyecto de transformación.

Las **cuestiones positivas** que se generan entorno de los LABS:

- Permiten la **participación de la ciudadanía no organizada** y superan las metodologías de única participación por invitación.
- Se impulsan **diferentes canales** y espacios de contacto con la ciudadanía que atienden a públicos diversos: talleres presenciales, espacios online, entrevistas personales...
- La página web del Living Lab y de LMDV actúan como **espacios de información y transparencia**, donde se pueden consultar el avance de los proyectos activados.
- La propia activación de los LABS y la Herramienta 2: *Urban Living Lab* visibiliza una **implicación institucional** por mejorar los canales de participación e implicación de la ciudadanía.

Atendiendo a la temática trabajada, los espacios de participación impulsados, así como el enfoque de la apropiación ciudadana en sí, revierte mayoritariamente hacia el trabajo sobre el **lugar y el espacio público**, que se corresponde con el Relato 1: *Public destination* de la modelización. En cambio, no se activan medidas ni espacios que potencien la implicación de la ciudadanía en el proceso de activación económica mediante el distrito de innovación, correspondiente al *Relato 2: Innovation district*. Tal como se apunta en el marco analítico, esta situación supone un riesgo importante, pues son las acciones de implicación comunitaria las que han de corregir las tendencias de exclusión que se producen derivadas de este tipo de estrategias de impulso de distritos de innovación, limitando así externalidades negativas hacia el contexto próximo que pudieran producirse como la gentrificación del mismo.

Por otro lado, y en relación también con el enfoque desarrollado en el marco analítico, dentro del planteamiento de participación institucional es deseable la existencia de un **órgano estable de participación**. En este caso LMDV no se cuenta con dicho espacio por el momento. Se considera la acción de activar un Consejo de participación en el Plan Estratégico, pero aún no ha sido implementada. El Living Lab carece de entidad más allá de acciones concretas y procesos *ad hoc*, y por tanto no cuenta con los recursos, técnicos ni metodológicos, que aseguren una continuidad en la relación con la ciudadanía. Esta falta de una interlocución continuada, dificulta además la aparición de

acciones impulsadas o coordinadas con la ciudadanía, donde se aumenten los grados de implicación hacia la coproducción.

Sin embargo, **esta carencia de una arquitectura participativa plantea la oportunidad de gestar la propia configuración de la estructura estable de participación del Living Lab mediante un proceso de coproducción en sí mismo**, de forma similar a la experiencia de redacción del *Manifiesto* con la comunidad internacional. La introducción de la participación en un proceso constituyente de este tipo, posibilitaría **mejorar la legitimidad y confianza** hacia el nuevo espacio y el proceso de transformación en sí mismo. Al mismo tiempo que, al constituir una nueva estructura, se permite asegurar las características de **flexibilidad, operatividad y horizontalidad** deseables, que ya se han comenzado a aplicar en el nuevo modelo de gestión y trabajo del CV07.

Por último, es importante recuperar la naturaleza de las acciones apuntadas por Vidal y Pol (2005) en el modelo teórico de análisis propuesto, que son necesarias para producir apropiación: **acciones cotidianas, acciones orientadas hacia el lugar y acciones relacionadas con proyectos futuros**. Este enfoque, tal como apuntan los autores, permite superar las prácticas de implicación comunitaria más institucionalizadas y apostar por enfoques más próximos a las experiencias de la **investigación-acción participada**. Superar la concepción metodológica de participación por “talleres” puede además aproximar las dinámicas de apropiación a los perfiles más vulnerables que existen en el contexto próximo, así como a otros con poco desarrollo de cultura participativa.

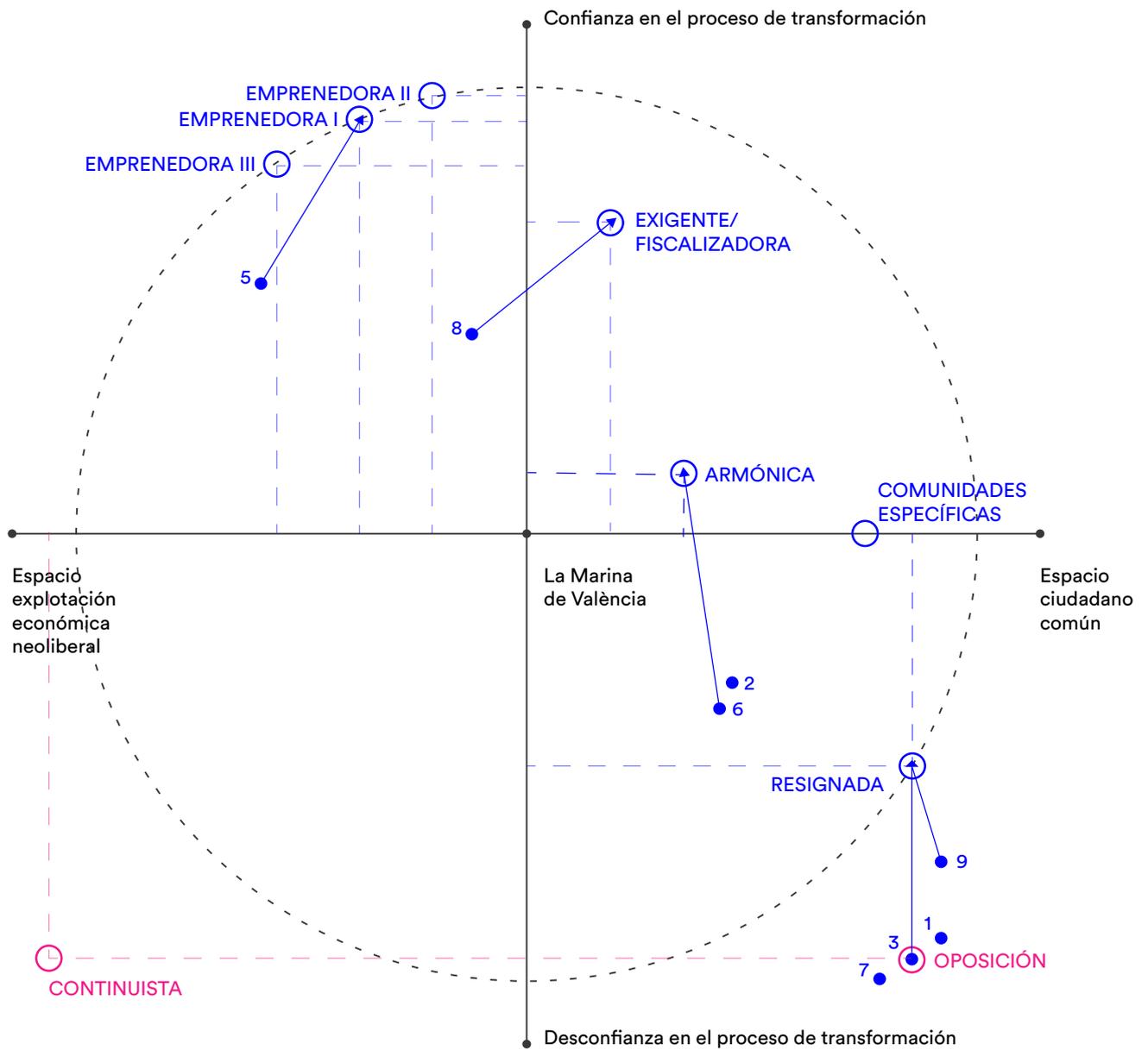
7.2.4. Qué posiciones aparecen respecto del proceso de transformación

Mediante los trabajos de implicación comunitaria que se han generado hasta el momento en LMDV y sus resultados, se elabora el siguiente **mapa de posiciones**¹⁹, que ilustra la realidad de un estado de relación con la ciudadanía diverso y fluido. Este mapa facilita la lectura, desde un enfoque cualitativo, de la **relación de apego e identificación** que se establece entre los diferentes perfiles y el proyecto de LMDV.

El mapa de posiciones se posiciona mediante dos ejes que generan cuatro cuadrantes posibles para la situación de las posiciones detectadas. En el eje vertical, se mide la confianza-desconfianza en el proceso de transformación; en el eje horizontal, se refleja la distancia entre las dinámicas de configuración del espacio a través únicamente de la explotación económica o de dinámicas propias de la configuración de espacios comunes.

Como primera lectura, el proceso de identificación y apego hacia el proyecto de LMDV es **diverso y en transformación**, lo que demuestra su condición de entorno vivo y en constante conflicto. La diversidad de perfiles existentes, muestra en primer lugar una cualidad positiva del proceso, pues sin entrar a determinar su naturaleza, existe reconocimiento e interés hacia el espacio por parte de un conjunto de sujetos diverso. Además, en los casos en los que se identifica una traslación o evolución de posiciones siempre resultan en dirección ascendente y en su mayoría hacia el vértice central, lo que indica, por un lado, que existe un **crecimiento de la confianza percibida por la ciudadanía** hacia el proceso de transformación y el lugar que se está construyendo y, por otro lado, que se reconocen las aspiraciones de conjugar espacio público y activación económica que centran LMDV como propias o cercanas.

¹⁹ Es importante destacar que el mapa solo visibiliza las posiciones que han participado activamente en los espacios de implicación comunitaria (mediante entrevistas, cuestionarios, o talleres). Un trabajo iniciado en Veus de La Marina (2017) y actualizado para la investigación con resultados de Imaginem el 3 y el Skatepark (2018)



POSICIONES INICIO CICLO

1. Excluida I / 2. Nostálgica I / 3. Excluida II / 4. Harmónica /
5. Emprendedora / 6. Nostálgica II / 7. Excluida III / 8. Exigente / 9. Decepcionada

POSICIONES PRESENTE

- Posiciones fijas
- Posiciones variables
- Translaciones

Mapa de posiciones resultado respecto de LMDV. Fuente: Elaboración propia

Entrando en detalle, el mapa agrupa posiciones, que me permiten extraer conclusiones de conjunto, más allá del caso pormenorizado de cada una de ellas:

- **EMPRENDEDORA I, II y III:** en 2017 aparece la posición (Emprendedora I) relacionada con la náutica, identificando LMDV como un espacio con alto grado de especificidad y competitividad. Durante este periodo (2017-2019) vemos cómo forma parte de las posiciones que ganan confianza. Esto lo atribuyo a la apuesta en transversal por la náutica que se hace desde LMDV, tanto en el desarrollo de oportunidad de producción económica (Relato 2) como la democratización y aproximación a la ciudadanía (Relato 1). Esta posición, que busca explotar el potencial innovador y de experimentación de LMDV, (Relato 2) se ha diversificado atendiendo a las otras temáticas activadas en la transformación del espacio: por un lado el ecosistema emprendedor empresarial (start ups, incubadoras, lanzaderas...) y por otro la apuesta por la cultura y la creatividad, el tercer sector y la economía naranja. Es una posición variable, en tanto en cuanto, requiere de mantener el carácter de LMDV como un espacio de centralidad y cambio, así como su posicionamiento a escala metropolitana y global.

> Perfil: personas más próximas a la escala de ciudad y área metropolitana, con una visión amplia respecto del contexto global/europeo, del cual recogen experiencias previas o referentes. En este sentido, el posicionamiento internacional de LMDV así como la celebración de encuentros o congresos les apela y refuerza su posición.

- **EXIGENTE/FISCALIZADORA:** Es un conjunto próximo al carácter de la Emprendedora que ve LMDV como un espacio de oportunidad, aunque es interpelada mayoritariamente por la condición de espacio público y entorno urbano, común y ciudadano (Relato 1). Su relación de confianza con LMDV también se estrecha en este intervalo de tiempo, en la medida en que se han abierto espacios de participación y transparencia, además de mejorar los canales de comunicación, transparencia y la programación del espacio. No obstante, mantiene unas expectativas sobre el espacio y exige la coherencia y adecuación de los pasos dados.

> Perfil: generación joven próxima a la escala ciudad- área metropolitana, con un interés por los temas de desarrollo urbano o territorial y el foco puesto en lo local. La necesidad de asegurar un espacio accesible y alejado del proceso de elitización y lujo las activa y promueve su participación.

“Tenen una preocupació clara per l'equilibri entre l'explotació privada dels espais i el valor social i públic, i desconfien de la capacitat de generar valor social i retorn comunitari des de la gestió privada” **Entrevista dinamizadora Imagem el 3**

- **ARMÓNICA (NOSTÁLGICA I Y II):** Estas posiciones son las más interpeladas por la realidad portuaria y de contacto con el mar como valor paisajístico y patrimonial. En este caso, las nostálgicas (con una mirada más hacia el pasado) han dejado de estar presentes en los procesos de implicación comunitaria, seguramente por su mirada hacia el futuro, aunque las generaciones más jóvenes se integran en la Armónica o pasan a ser usuarias de la programación existente, disminuyendo su nivel de participación. Por otro lado, es una posición que se mantiene activa a través de los espacios virtuales de comunicación y consulta, buscando condicionar los desarrollos futuros asegurando su relación con la cultura e identidad propia del entorno marítimo-portuario.

> Perfil: perfil próximo a la escala de ciudad o generación joven próxima a Poblat Marítims, que busca asegurar la relación del proceso de transformación con la identidad y cultura

marítima. Sienten el cambio y mirada hacia el futuro desde un posible riesgo de alejamiento y homogeneización hacia modelos más internacionales.

- **COMUNIDADES ESPECÍFICAS:** el proceso del Skatepark muestra la existencia de colectivos de usuarias de LMDV a las cuales les une una actividad concreta, pero no visibilizan un interés por el conjunto del lugar. Se identifican mayoritariamente con actividades de ocio saludable o deporte, y por tanto el desarrollo de nuevas instalaciones deportivas, promueve su presencia y mayor implicación.

“La gente, no tenía ningún interés hacia La Marina como lugar y su transformación estratégica, ellos saben que llevan muchos años patinando en La Marina y como mola que van a hacer un sitio nuevo” **Entrevista dinamizadores skatepark**

- **RESIGNADA Y OPOSICIÓN (EXCLUIDA II y III):** este conjunto representa el primero de los más alejados a la transformación de LMDV, manteniendo la esencia de las posiciones que se identificaban excluidas en 2017. Se guían por un alejamiento consciente al proyecto evidenciando la lectura hacia el nuevo espacio como herencia del primer proceso de transformación (America's Cup). Aunque mayoritariamente encuentran irreconciliable la ruptura simbólica que esta supuso, manteniendo una posición colectiva de rechazo total hacia el proyecto (Oposición), individualmente pueden transitar hacia una posición Resignada. En este caso, ante un sentimiento de incapacidad por recuperar el lugar como propio, intentan incidir en la toma de decisiones mediante los espacios que se generan, buscando promocionar la mayor vinculación posible al contexto patrimonial y social próximo.

> Perfil: vecinos y vecinas de Poblat Marítims movilizados y activistas, que leen con desconfianza tanto en las externalidades que puede generar la transformación como en el proceso de toma de decisiones hacia el interés general.

“Ninguno vino (vecinos y vecinas de PPM), porque al final ya sabemos que pasa que La Marina la gente no la siente como la plaza debajo de su casa” **Entrevista dinamizadores skatepark**

- **CONTINUISTA:** por último aparece una posición que, aunque puntualmente, sigue apareciendo y genera oposición hacia la transformación actual de LMDV, aunque en sentido opuesto a las posiciones anteriores. Mantiene una continuidad con la fase anterior, y ven en LMDV un espacio de explotación inmobiliaria y de mercado estratégico. Apuestan por un desarrollo enfocado hacia el lujo y las calidades elevadas, enfocado a generar productos exclusivos centrados en la explotación económica y de mercado. El proceso actual de apertura y socialización del espacio se percibe como contrario y recurren a la vigencia del Plan especial (2015) frente al proceso propuesto por el Plan Estratégico 2017-2022. Además, la apertura de espacios de implicación comunitaria y coproducción de proyectos supone una pérdida de poder, y la interpretan como una ralentización innecesaria de los procesos administrativos y burocráticos.

> Perfil: personas próximas a la escala ciudad - área metropolitana, con capacidad adquisitiva para promocionar o realizar inversiones; o bien usuarias y público de la etapa de los grandes eventos que buscan el lujo y la exclusividad.

8. Conclusiones

8.1. La apropiación como proceso complejo.

El proyecto de transformación de LMDV nace de la necesaria reformulación de la mirada y relación de la ciudad de València con el frente litoral, apostando ahora por la cooperación y la puesta en valor del patrimonio histórico y cultural que suponen los PPMM y el frente marítimo para la ciudad. Nace desde la oposición a la etapa anterior y por tanto, bajo la voluntad de revertir los procesos de expulsión y fractura social, entre el espacio de la dársena histórica y el tejido social que la alberga. La apuesta por la apropiación ciudadana de este espacio se desarrolla como el principal articulador de esta voluntad renovada, haciendo hincapié en la necesidad de coordinar la activación económica y la centralidad metropolitana con un trabajo de proximidad y resignificación de este lugar con la ciudadanía.

La apuesta por trabajar desde el concepto de apropiación y la inclusión de la ciudadanía en el proyecto, amplía las oportunidades de intervención respecto de otras opciones más trabajadas como los procesos de participación. En tanto en cuanto supone un concepto más amplio, basado como se ha apuntado, en una construcción socio-cultural que se genera a partir de las acciones experimentadas por las personas en el espacio pero, en el que además entra en juego la identificación y el apego que estas generan hacia el mismo. La apropiación otorga valor de transformación a acciones cotidianas, experiencias personales o colectivas y acciones más formales de desarrollo futuro, entendiendo que todas son necesarias para la construcción del lugar como entorno de afectos.

Sin embargo, esta aproximación no queda exenta de riesgos. Por un lado, se constituye como una construcción sociocultural, donde existe la posibilidad de no desarrollar herramientas de capacitación, accesibilidad y redistribución, que reviertan o palíen las dinámicas de poder hegemónico. Produciendo dinámicas de invisibilización y exclusión de los perfiles más vulnerables de un proceso aparentemente de éxito. Por otro lado, el concepto de apropiación se relaciona principalmente con la construcción del lugar, especialmente con el trabajo sobre el espacio público y entornos urbanos. Tal como se apunta, el proceso de LMDV se articula mediante dos estrategias principales: la recuperación de espacio público y usos ciudadanos y la activación económica como distrito de innovación. Así, aunque se busca el desarrollo de un proceso simbiótico con los principios expuestos en el Manifiesto: *Public spaces for innovation*, el distrito de innovación se desarrolla principalmente mediante acciones de coordinación de iniciativas privadas de terceros y por tanto sin corrección de las dinámicas de mercado. Aunque sí que se están introduciendo condicionantes cualitativos en los procesos de licitación y cesión de suelo, no se aplican medidas correctoras de impulso desde lo público-comunitario, que aseguren la participación de la comunidad próxima del desarrollo socioeconómico que impulsa LMDV como nuevo polo de centralidad metropolitana.

Desde esta primera revisión de su globalidad, el caso de LMDV acierta en el diseño de su transformación y consigue resignificar un entorno urbano degradado, apelando a la construcción de un imaginario abierto, diverso y contemporáneo, que además de promocionar nuevas conexiones con la ciudad, mantiene la mirada hacia el mar y su condición de entorno náutico. Los buenos resultados de uso, el aumento de las actividades y el crecimiento de la confianza en el proceso, demuestran que LMDV se encamina hacia la consolidación de un proceso de transformación que aúna voces diversas alimentado por el relato de entorno vivo. No obstante, desde la óptica de apropiación ciudadana y desarrollo inclusivo en que se centra esta investigación, se concluye que no se alcanzan los modelos deseables de producción de esta transformación. La administración ha

mantenido el rol principal en todos los procesos, sin asegurar ni promocionar las herramientas necesarias de implicación comunitaria. Los objetivos de inclusión, empoderamiento y mejora de las condiciones de vida, que han de acompañar el proceso de apropiación para alcanzar la transformación social del contexto de LMDV no se han garantizado aun en relación con esta transformación. Por tanto, la contribución del proyecto hacia una regeneración inclusiva no puede asegurarse, manteniendo el riesgo de contribuir al proceso de gentrificación y desplazamiento abierto en PPMM.

8.2. La Marina de València como espacio de tensión

A partir del estudio del caso se puede comprobar, que más allá de la estrategia de comunicación y construcción de relato oficial, LMDV se mantiene como un espacio convulso con conflictos abiertos y confrontación de intereses. El conflicto en los espacios urbanos es una cuestión natural que posiciona su diversidad intrínseca y deseable, en el caso de LMDV siguen apareciendo posiciones confrontadas que apelan a diferentes horizontes de transformación. La existencia de la posición Continuista, que apoya el desarrollo del entorno como un espacio de lujo y exclusividad, alerta de que el cambio de paradigma en esta nueva etapa no está totalmente consolidado, y que existe el peligro de perpetuar las dinámicas de especulación y explotación del entorno como espacio de interés inmobiliario y de acumulación de plusvalías.

Las acciones de regulación de las actividades productivas para asegurar su contribución al valor social del contexto seguirán siendo necesarias, ya que no han sido interiorizadas como valores compartidos por todas las voces. Será necesario también, enfrentar la revisión del Plan Especial de la Marina Real, acorde al nuevo modelo de transformación, como herramienta de eficacia normativa que mantiene el soporte de los discursos continuistas y especulativos. Además, disponer de herramientas que aseguren el control colectivo y la co-responsabilidad que aportan los procesos más democráticos y transparentes son claves en este sentido. Más allá de la gestión que se establezca del CV07, habrán de velar por la contribución de las iniciativas al interés general y la capacidad de generación de valor social y comunitario.

Además de la tensión derivada del modelo, el desarrollo pormenorizado de las posiciones sobre el lugar muestra como se mantiene una pugna contextual con el tejido social de PPMM. Los procesos de implicación comunitaria desarrollados hasta el momento dan como resultado que las posiciones más alejadas y con mayor desconfianza hacia el proceso corresponden a los vecinos y vecinas de PPMM. Respecto del proceso de apropiación ciudadana la tipificación resulta compleja, ya que representan el colectivo con mayor apego al entorno de la dársena por el relato de memorias y pasado compartido, además de representar el entorno próximo directo que facilita el uso como entorno cotidiano. Sin embargo, la ruptura relacional y simbólica que supuso la transformación de la primera fase, y la herencia de desconfianza en las instituciones producida por los procesos de transformación urbana que han sufrido como tejido urbano, hace prevalecer la dificultad para articular nuevas relaciones y promocionar la apropiación por parte de este entorno próximo.

El trabajo con la comunidad próxima requiere de una atención pormenorizada y la identificación de espacios de oportunidad, como por ejemplo se ha realizado en el caso de las Bandas de Música y el ciclo de conciertos en la Pérgola. Además, el enfoque actual de los procesos de implicación comunitaria no resulta satisfactorio para producir el trabajo con la comunidad de PPMM, ya que como se ha expuesto, los procesos de implicación comunitaria se realizan mediante dinimizaciones externas y no cuentan con una estructura de continuidad y reconstrucción de lazos de confianza.

Además, no se genera una acción específica que atienda la realidad vulnerable del contexto próximo, con perfiles racializados y con vulnerabilidades socioeconómicas y residenciales muy elevadas, quedando fuera de los espacios actuales de implicación comunitaria.

8.3. La falta de una estrategia de implicación comunitaria

Una de las mayores limitaciones que se ha detectado del estudio del caso es la falta del de aproximación transversal hacia los procesos de implicación comunitaria en la transformación de LMDV. Aunque el objetivo de la apropiación ciudadana se define como central en el plan estratégico y se apela a la necesaria participación de la ciudadanía en el proceso, no se desarrolla una estrategia global para enfrentarla. Se sobreentiende en el presente trabajo que el *Living Lab* se configura en un primer momento con esta pretensión, por ser el espacio de coordinación y colaboración entre agentes. Sin embargo, su diseño metodológico aún no es suficiente para articular la implicación comunitaria. Como se ha descrito en el desarrollo del caso, el *Living Lab* cuenta únicamente con procesos *ad hoc* para proyectos específicos que no se apoyan ni complementan con canales de continuidad ni una estructura que facilite la adición y conjugación de los objetivos a medio largo plazo.

Esta falta de estructura y definición metodológica supone en un primer obstáculo para desarrollar correctamente los procesos de relación con la ciudadanía, ya que dificulta el trabajo y la generación de relaciones de confianza, además de suponer una falta de claridad y transparencia sobre las herramientas y espacios disponibles para participar del proceso de transformación. La carencia, también de recursos técnicos propios que mantengan el trabajo del *Living Lab* y aseguren la relación continuada con el trabajo del CV07, acentúa más esta falta de estructura, pues no sólo se genera discontinuidad en los espacios o herramientas de trabajo, sino también en las personas que dinamizan y se relacionan con la ciudadanía. Tal como se ha detectado por parte de las experiencias previas, poseer una estructura previa de participación presente en el espacio, facilita el contacto con la ciudadanía, además de clarificar la utilidad y vinculación del trabajo realizado en el espacio con la solución final, como sería el caso del proceso del *Skatepark* frente a *Imaginem el 3*, que se inserta en un proceso de mayor recorrido dentro de la estrategia de espacio público.

El proceso de implicación comunitaria no cuenta con los recursos ni técnicos ni metodológicos necesarios. Por tanto, superar el rol mayoritario actual de la ciudadanía como público/usuario, hacia posiciones más activas y de co-responsabilidad del proceso resulta complejo. La transformación de LMDV mantiene el carácter tradicional de liderazgo y control por parte de la administración, que se posiciona desde el rol proveedor de espacios y oferta a la ciudadanía. Una posición muy alejada del nivel de coproducción e innovación social que define el marco analítico como deseable. La apropiación que genera este tipo de relación con el espacio no consigue la activación consciente de las personas que participan del lugar, ni la producción propia de acciones, impidiendo así su empoderamiento sobre el proceso y la transformación del contexto social próximo a la intervención.

Frente a esta situación de falta de modelo formal, se entiende que el momento actual supone una oportunidad para su desarrollo. Tal como ilustran los buenos indicadores de uso y la evolución de las posiciones en sentido ascendente (mejora de la confianza), el proceso de transformación y construcción de una nueva simbología sobre LMDV va acompañado por un fortalecimiento de una comunidad entorno del proyecto (aunque esta se mantenga como informal y con posicionamientos diverso). Este proceso de reconocimiento del lugar como próximo, puede ser agregador de sensibilidades e intereses hacia el proceso de implicación comunitaria, facilitando la participación de

la ciudadanía. El impulso potente de la nueva identificación por parte del CV07 ha sido facilitador y catalizador de este proceso, consiguiendo resultados notables en los dos años de proceso analizado.

Sumado a esta condición, el carácter de entorno de innovación y laboratorio urbano generado en este periodo acompaña y refuerza esta voluntad de incorporar la innovación también en los procesos de producción de la transformación, tanto por parte de la ciudadanía como de la administración. La renovación del modelo de gestión y la implementación de una nueva cultura de la organización que se trabaja en el entorno técnico del CV07 supone una oportunidad sobre la que introducir también nuevas dinámicas de colaboración entre agentes, tanto ciudadanía como otras administraciones, entidades del tercer sector o sector privado. Como se ha apuntado en el desarrollo del caso, la especificidad del CV07 así como su escala, posibilitan un enfoque de gestión por proyectos y facilita la vinculación a la participación un rol estratégico y transversal dentro del modelo de gestión. Y por último, ayudan a reforzar el interés del caso como laboratorio y modelo de la tipología de regeneración de áreas portuarias, así como su integración con la ciudad que los acoge. Si bien es cierto que existe recorrido por delante,

8.4. El proceso incipiente, momento de consolidación y profundización.

Por todo lo expuesto, este trabajo entiende que el caso de LMDV se encuentra en un momento clave de su transformación. Los buenos resultados respecto de la recuperación del uso y el valor del entorno como lugar de encuentro e innovación, abierto y accesible tenderán a consolidarse gracias a las acciones de mejora del espacio público: *Plaça de l'Ona* y entorno del Tinglado 2; y los nuevos proyectos de recuperación de edificios y activación económica: Antigua Estación Marítima, Bases sur y Tinglados 4 y 5. Además este segundo periodo del proyecto, tiende a asegurar el nuevo modelo, pues inicia las transformaciones materiales del espacio y desarrolla concesiones a medio largo plazo, que buscan consolidar la transformación y asegurar su continuación frente a posibles cambios políticos en corto-medio plazo.

Sin embargo, no se puede asegurar que esta transformación se traduzca necesariamente en un proceso de apropiación ciudadana de mayor profundidad ni que asegure su carácter inclusivo. Como se ha descrito, LMDV no está estructurando el trabajo en este sentido, y no cuenta con las herramientas ni el modelo propio necesario. Así, existe el riesgo de, por un lado, no alcanzar uno de los objetivos centrales del Plan Estratégico: la apropiación ciudadana; y por otro, no asegurar que la transformación de LMDV revierta de forma positiva en el contexto de PPM.

En este sentido, será necesario ampliar el alcance y la comprensión de los procesos de implicación comunitaria, más allá de las acciones de diseño y consulta sobre proyectos de futuro, pero además incorporar la evaluación de los impactos que el proceso genera sobre la comunidad que los acoge. Ahondar en la comprensión integral del proceso de transformación buscando no solo la regeneración del entorno portuario sino también el refuerzo del capital social y la comunidad y el contexto que lo soporta.

9. Propuestas y caminos abiertos

Hablar de cuáles son los espacios o propuestas de mejora para el proceso de LMDV posee una doble escala, que es necesario poner en valor, ya que el proyecto analizado dentro del modelo de regeneración de entornos portuarios obsoletos, posee elementos clave y diferenciales que lo posicionan como referente y además permiten realizar estas propuestas. La estrategia de regeneración del CV07, reconoce y posiciona a la ciudadanía como un agente clave y necesariamente activo en el proceso de regeneración. Así, aunque como se ha desgarnado, aun no se han alcanzado los objetivos o aspiraciones que plantea el modelo teórico, el análisis permite visibilizar la necesidad de seguir trabajando en esta línea, desde una base que las anteriores propuestas de revitalización (y estrategias actuales de otras ciudades o entornos portuarios) no preveían como necesarias. La siguiente propuesta nace desde el contexto propio de LMDV para mejorar su proceso de apropiación ciudadana, pero posee claves (sin la aspiración de convertirse en modelo) que apuntan a implementaciones en otros contextos o futuros proyectos de regeneración de entornos portuarios.

9.1. Premisas de diseño

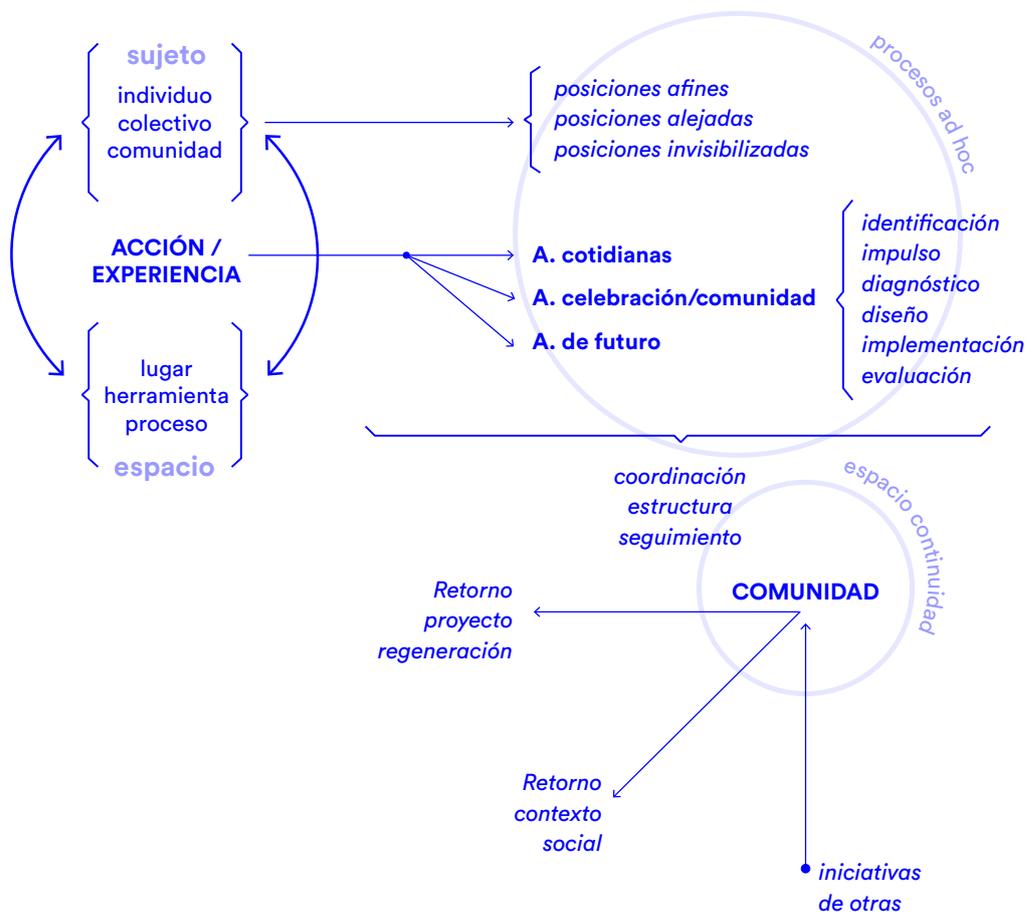
Como parte de los resultados de la investigación se apuntan las siguientes propuestas, derivadas de los aprendizajes obtenidos del caso de LMDV y el marco teórico y analítico propuesto. Las consideraciones descritas a continuación pretenden apuntar oportunidades sobre la posibilidad de incorporar a la ciudadanía y profundizar en los procesos de apropiación atendiendo a los condicionantes específicos del trabajo en entornos portuarios obsoletos:

- **Ampliar el concepto de apropiación más allá de la apropiación del lugar.** Trabajar este concepto en procesos de regeneración de entornos portuarios requiere incluir y empoderar a la ciudadanía en las diferentes estrategias espaciales, comunitarias, económicas, etc. diseñadas para la regeneración del entorno portuario como enclave urbano. Se busca introducir la implicación comunitaria como una cuestión transversal que refuerce el proceso de integralidad y revierta posibles efectos de exclusión. Extender el alcance de la apropiación supone además entender la necesidad del trabajo de resignificación y apego al lugar, no solamente la implementación de acciones sobre él, sino que tejer un nuevo relato de lugar abierto, diverso e inclusivo es clave para activar el proceso de apropiación y propiciar el primer acercamiento de la ciudadanía hacia estos enclaves.
- **Co-diseñar las herramientas y estrategias que guíen el proceso de regeneración.** Relacionado con el punto anterior, será necesario que la ciudadanía también forme parte del proceso de decisión y construcción de los horizontes de futuro y las herramientas de arquitectura participativa para llevarlas a cabo. Así, se busca potenciar procesos de innovación social en formas tradicionales de gobernanza participativa, y promocionar la capacidad de las personas para introducir los temas más relevantes para la comunidad en el proceso de regeneración, facilitando también procesos de mayor implicación y niveles de coproducción.
- **Introducir y promocionar procesos *ad hoc* relacionados con las posiciones detectadas en el contexto.** Uno de los objetivos ha de ser la traslación o tensión hacia posiciones de mayor afinidad y confianza en el proceso de transformación. Será necesario identificar y trabajar específicamente con posibles posiciones invisibilizadas, incidiendo especialmente en aquellos perfiles atravesados por ejes de vulnerabilidad. Se requiere un conocimiento del estado del contexto social próximo

para afinar el trabajo específico de activación de espacios *ad hoc*. Además, estos procesos tenderán a concebirse como acciones implementativas, que superen los espacios de consulta y deliberación, para mejorar los procesos de corresponsabilidad hacia el proyecto desarrollado.

- **Reconocer el valor de conjugar acciones en las tres escalas temporales.** La realidad de los entornos portuarios, donde no existe (y en el caso español, no puede existir) tejido residencial, supone una atención especial a la configuración temporal de las acciones que se implementen. La tendencia a concentrar acciones de celebración (escala intermedia) heredada del periodo de revitalización previo, y vinculadas a acciones de ocio, conjugado con la apertura de nuevas acciones a futuro (más comunes en los procesos de participación ciudadana) suponen un riesgo a olvidar la necesidad de acciones cotidianas. Trabajar la cotidianidad y los ciclos de actividad diaria supone uno de los retos del proceso de regeneración. De forma complementaria, no puede pasar desapercibida, la tendencia a el diseño metodológico de los procesos de implicación comunitaria puede desembocar en una hiperburocratización del modelo, llegando incluso a coartar el uso libre y no reglado del espacio. Será importante reconocer la oportunidad que suponen las acciones informales, normalmente relacionadas con lo cotidiano o algún colectivo específico, para generar lazos con perfiles que posiblemente no accedan a los espacios institucionales de participación y/o consumo. Estas experiencias son claves para potenciar la diversidad y los usos múltiples del nuevo enclave urbano, su observación atenta y reconocimiento dentro de la estrategia de activación serán también claves del proceso.

9.2. Modelo de acción para coproducir apropiación ciudadana en entornos portuarios



Esquema de modelo trabajo apropiación ciudadana. Fuente: Elaboración propia

La figura representa el modelo propuesto para enfrentar la construcción de un proceso de apropiación ciudadana en los proyectos de regeneración de entornos portuarios. Se realiza su definición atendiendo a las cuestiones clave apuntadas en el apartado anterior. No presenta una propuesta de herramienta diseñada de forma pormenorizada, pues se comprende que el ajuste debe de ir de la mano de la contextualización que se produzca en cada uno de los casos, pero sí que busca recoger las diferentes variables que influyen y es necesario comprender a la hora de emprender una estrategia de apropiación como la que se pretende en LMDV. Destacar también la oportunidad de activar el diagrama sectorialmente, produciendo acciones específicas que atiendan a alguna de las cuestiones, pero comprendiendo el marco mayor sobre el que trabajan y las necesarias compatibilidades con otras si se aspira a producir un proceso abierto e inclusivo.

Además de las apreciaciones respecto del modelo propuesto es necesario apuntar las siguientes cuestiones complementarias, que serán claves a la hora de articular el modelo con la realidad de los entornos portuarios:

El entramado y las diferentes opciones de gestión del proceso de regeneración, por el hecho de enfrentar un espacio portuario, requerirá del desarrollo de textos o reconocimientos con eficacia normativa, necesarios para dotarlo de legitimidad y asegurar así el carácter vinculante de los procesos emprendidos. Este hecho será especialmente crítico en los procesos gestionados directamente por las Autoridades Portuarias, ya que su modelo de gobernanza está actualmente sometido a debate, por su necesidad de revisión para mejorar la relación con la ciudad que las acoge, y por ende con su ciudadanía. En este caso, se requeriría de una revisión de la Ley 62/1997 (modificación de la Ley de Puertos 27/1992) y el cuestionamiento del proceso de gobernanza introduciendo a la ciudadanía como un agente más del mismo. Existe también la posibilidad de modificar los requerimientos realizados para el desarrollo e implementación de los Planes Especiales, que rigen el desarrollo portuario, reconociendo en este caso la necesidad de incorporar a la ciudadanía, al menos en el trabajo del espacio de interfaz o integración Puerto-Ciudad.

Con todo, parece claro que la tendencia de mejora de los procesos de soberanía que las ciudades ostentan sobre los enclaves portuarios, es desde esta óptica más necesaria si cabe. Concluyendo que la gestión coordinada o interadministrativa facilita la inclusión de los objetivos de apropiación, tal como ilustra el caso de LMDV.

El reconocimiento de la ciudadanía como agente necesario en la transformación de los entornos portuarios, así como el trabajo de implicación comunitaria para propiciar su activación, requerirá además de reconocer la necesidad de incorporar personal técnico a las entidades y administraciones gestoras con responsabilidad y competencias en este ámbito. Estas entidades han de ejercer un papel clave tanto en el desarrollo de los procesos emprendidos, como de mantenimiento y estructuración de las relaciones sociales establecidas. Además, será relevante la coordinación y la articulación interdepartamental e interadministrativa que aseguren la integralidad y el cumplimiento de los objetivos deseados del proyecto de regeneración.

Bibliografia

Referencias bibliográficas

Alcalá-Santaella, F.; Díaz, F.; Ginés, X.; Lourés, M^a L. (2011). Valencia. En M. Iglesias; M. Martí-Costa; J. Subirats; M. Tomàs (eds.), Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales (pp. 201-228). Barcelona, España: Icaria editorial.

Ajuntament de Barcelona (s.f). *Guia operativa d'avaluació de l'acció comunitària*. Recuperado en: https://ajuntament.barcelona.cat/acciocomunitaria/sites/default/files/guia_operativa_avaluacio_accio_comunitaria_acc.pdf

AIVP (s.f.). “Agenda 2030: 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles”. Recuperado en: https://66ac397d-12db-434e-bc80-8e2a03c755f7.filesusr.com/ugd/1032fc_2cbf0cc2d728402cb296022bbd8ef492.pdf

Boix, M. (2017). Análisis teórico y práctico del concepto puerto-ciudad (trabajo final de máster). Madrid, Icade business school.

Fonseca, J.M. (2014) La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad. Año 4, núm. 7, septiembre 2014-febrero 2015. ISSN: 2007-3607

García-Montes, N. (2019). Abriendo caminos. Los procesos de participación ciudadana promovidos a nivel institucional en el ámbito local, como escuela de profundización democrática. Forum. rev. dep. cienc. política, Número 15, p. 11-35, 2019. ISSN electrónico 2216-1767. ISSN impreso 2216-1775. Recuperado en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/forum/article/view/73368>

Grindla, A. (2008). “Ciudades y puertos”. Ciudades (11), pp. 53-80

Guim, E. (2019). *La transformació urbana de la Rambla: Cap a la coproducció dels processos d'intervenció urbanística?* (trabajo final de máster). Barcelona, UOC.

Martí-Costa, M. (coord.) (2010). Guia per a fomentar la participació en programes de regeneració urbana integral. Generalitat de Catalunya. Col·lecció Guies breus de participació ciutadana, núm. 2.

Paisaje Transversal (2018). Escuchar y transformar la ciudad. Urbanismo colaborativo y participación ciudadana. *Fundación Arquia*.

Parés, M.; Castellà, C.; Garcia, M. (coords.) (2015). Repensant la participació de la ciutadana al món local. Col·lecció Documents de treball. Sèrie Igualtat i Ciutadania. Recuperado en <https://ddd.uab.cat/record/189585>

Pozueta, J. (1996). “Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Experiencia española y marco internacional”. En “Puertos urbanos”, revista urbanismo COAM nº 27. (pg. 6-17). Madrid, COAM.

Project for Public Spaces (2008). Nine steps to creating a great waterfront. Recuperado en: <https://www.pps.org/article/stepstocreatingagreatwaterfront>

Shubert, D. (2004). "Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas". Ciudades (8), pp.15-36.

Subirats, J.; García, A. (eds.)(2015). Innovación social y políticas urbanas en España. Experiencias significativas en las grandes ciudades. Barcelona, España: Icària editorial.

Tapia, M. (2014). *Control y transformación urbana. Estudio comparado en cuatro puertos de España.* En XIII Coloquio Internacional de Geocrítica El control del espacio y los espacios de control Barcelona, 5-10 de mayo de 2014.

Vidal, T., Pol, E., Guàrdia, J. y Però, M. (2004). Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales. Medio Ambiente y Comportamiento Humano, 5(1 y 2), 27-52.

Vidal, T.; Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. Anuario de Psicología (vol. 36, nº3), pp. 281-297.

[Referencias bibliográficas sobre el modelo \(apoyo a la revisión crítica del caso\)](#)

European comision (2016). Cities as Living Labs – Increasing the impact of investment in the circular economy for sustainable cities. *Recuperado en:* https://ec.europa.eu/research/openvision/pdf/rise/cities_as_living_labs.pdf

Gras, J.A. (2018). Explorando cualidades espaciales y sociales de los distritos de innovación como modelo de regeneración urbana: ¿es posible planificar clusters socialmente inclusivos? (trabajo final de máster). Barcelona, UOC.

Landry, Ch. y Caust, M. (2017). The creative bureaucracy & its radical common sense. UK, Comedia.

Project for public space (2018). Placemaking. What if we built our cities around places. *Recuperado en:* https://uploads-ssl.webflow.com/5810e16fbe876cec6bcbd86e/5b71f88ec6f4726edfe3857d_2018%20placemaking%20booklet.pdf

Wagner, J.; Vey, J.; Hachadorian, J.; Andes, S. y Sottring, N. (2018). Assessing your innovation district: How to guide. *Recuperado en:* <https://www.giid.org/assessing-your-innovation-district-a-how-to-guide/>

Wagner, J.; Katz, B.; y Osha, T. (2019). The evolution of innovation districts: The new geography of global innovation. *Recuperado en:* <https://www.giid.org/wp-content/uploads/2019/05/the-evolution-of-innovation-districts.pdf>

Documentos y programas

Consortio Valencia 2007 (2018). Estatutos del Consorcio Valencia 2007. Aprobados junio 2012 con modificaciones de noviembre 2012 y diciembre 2014.

Consortio Valencia 2007 (2017). Plan Estratégico La Marina de Valencia 2007-2022. Valencia, La Marina de Valencia.

Consortio Valencia 2007 (2017). Estrategia de activación del espacio público. Valencia, La Marina de Valencia.

Consortio Valencia 2007 (2018). Memoria de resultado 2017

Consortio Valencia 2007 (2019). Declaración de Valencia, nuevos viejos puertos.

Consortio Valencia 2007 (2019). Manifiesto: Public space for innovation

Consortio Valencia 2007 (2019). Memoria de resultado 2018

Consortio Valencia 2007 (2019). Pliego cláusulas técnicas contratación del concurso de ideas, con intervención de jurado, para el diseño y coordinación del proceso de Placemaking para la humanización del entorno del Tinglado nº2.

Crearqció coop.v. (2017). *Veus de La Marina*, volumen 1 i volumen 2. Valencia

Crearqció coop.v. (2018). Imaginem el 3, memoria proceso de participación. Valencia

Valencia no està en venda (2019). Manifest

ANEXOS

Anexo 1. Guías de revisión documental

Anexo 2. Guía de entrevistas

Anexo 3. Volcado de entrevistas

3.1. Entrevista a Crearqció

3.2. Entrevista a Carpe Via

Anexo 4. Documentos de trabajo

4.1. Tabla de revisión acciones emprendidas dentro de la estrategia

4.2. Tabla detalle posiciones identificadas *Veus de La Marina* (2017)

Anexo 1. Guías de revisión documental

Guía revisión documentación descriptiva o propositiva del caso de estudio:

1	Identificar el tipo de documento: título, año de redacción, tipo
2	¿Qué líneas de trabajo/relato describe sobre el proyecto?
3	¿Qué acciones o proyectos se enmarcan dentro de cada relato?
4	¿A qué marcos de pensamiento o modelos internacionales hace referencia?
5	¿Cómo se nombra a la ciudadanía y qué papel se le otorga? ¿Se proponen medidas o herramientas concretas de apropiación ciudadana?
6	¿Qué referencias directas existen sobre la comunidad de Poblat's Marítims?

Documentos trabajados mediante este instrumento:

- Plan Estratégico 2016-2021
- Plan estratégico espacio público
- Manifiesto: Public space for innovation
- Memoria resultado 2017
- Memoria resultado 2018

Guía revisión documental literatura académica

1	Identificar el tipo de documento: título, año de redacción, autoría
2	Identificar a qué líneas de relato refieren
3	¿Cuáles son las líneas principales de transformación/actuación planteadas?
4	¿Cómo se han aplicado al contexto de LMDV?
5	¿Existe alguna referencia los objetivos de inclusión y apropiación ciudadana? ¿Cuáles?

Guía revisión documental fuentes secundarias

1. Noticias sobre evolución el proceso de regeneración.

1	Identificar el tipo de documento: título, año de redacción, autoría
2	¿Existen actuaciones o iniciativas que no se recogen en la documentación oficial?

2. Artículos de opinión

1	Identificar el tipo de documento: título, año de redacción, autoría
2	¿Qué posiciones subjetivas aparecen sobre el proceso de transformación?
3	¿Se refieren a algún relato en concreto o a la totalidad del proceso?

Anexo 2. Guías de entrevista

a. Diseño metodológico y desarrollo del proceso

- ¿Cuales fueron las fases del proyecto?
- ¿En cuales se contó con la implicación de la ciudadanía?
- ¿Qué papel tuvo el equipo técnico del CV07?

b. Identificación de voces y posiciones

- ¿Qué perfiles participaron del proceso (atendiendo a cuestiones sociodemográficas y territoriales)?
- ¿Qué relación establecen con LMDV?
- ¿Qué posición tenían respecto del proceso de regeneración del entorno? ¿Cómo consideraríais su actitud y confianza? ¿Y hacia qué eje de relato se inclinan más?

c. Límites, oportunidades y dinámicas de cambio

- ¿Identificasteis problemas o fallos durante el proceso? ¿Cuales detectáis que fueron los límites para la participación de la ciudadanía? ¿Consideráis que se generó apropiación?
- ¿Cuáles creéis que son las virtudes de la experiencia? ¿Detectáis alguna oportunidad extrapolable al trabajo con la ciudadanía en LMDV?
- ¿Cuáles son los principales cambios, si los detectáis, del trabajo con la comunidad en LMDV respecto del proceso previo dinamizado?

Anexo 3. Volcado de entrevistas

3.1. Entrevista Crearqció

a. Diseño metodológico y desarrollo del proceso

** En este caso no se realiza el primer apartado de entrevista por haber participado personalmente en el diseño del proceso*

b. Identificación de voces y posiciones

“els perfils d’Imaginem el 3 foren realment diversos, no creus?, la veritat és que generar diferents canals va ser important per aconseguir activar diferents veus. Clàrament hi havia diferència entre la gent que va participar al qüestionari online i qui després va vindre al tallers presencials”

“la gent de Poblat Marítims, encara és reticent al procesos que es donen a La Marina, pero les posicions intermitges fan vore que si que intenten extraure el Màxim valor del que passe a La Marina”

“les posicions oposades mantenen una actitud difícil de gestionar en un taller. Pot ser caldría enfrontar-les des d’altres espais o metodologies, però eixe treball seria lent i d’una cura molt específica”

“en general si que pense que han augmentat els perfils aliniats amb l’estrategia. Al final la postura de l’emprenedor ara toca més temes...el tema de la cultura tira molt, i tot i que la Pèrgola o la Base tenen un públic prou específic no es pot negar que és un èxit”. “els estudiants de Edem i la gent de Lanzadera ho tenen clar, són un perfil interessant...estan pel valor y posicionament competitiu que dona l’espai, però són el més proper a “habitants” de La Marina. A les entrevistes sempre surt la necessitat de que l’espai siga un lloc de tots els dies també. I en això es toquen molt amb els veïns i veïnes del Grau per exemple”

“la gent de primera generació que deiem a Veus de La Marina, ha desaparegut en aquest procés. Demuestra que cal fer un treball super actiu d’anar a “buscar-les”...eixa gent tan major sols hem pogut arribar a través de les entrevistes”

“les posicions més “naif” que s’apropen a La Marina des del valor paisajístic, l’Harmònica i algunes de les Nostàlgiques, tenen un perfil curios. Costa molt fer-les arribar als tallers presencials, però participen molt dels qüestionaris online...”

“Clarament, tot i que sobretot al qüestionari, apareixia una visió compartida del que es vol que siga La Marina. Es cert que queden algunes veus sobre el Luxe y l’exclusivitat...caldría plantejar-se si volem seguir treballant amb elles...” “No es pot contentar a tothom...i el Consorci hauria de liderar eixa direcció...si queden fora de la visió del nou espai caldría preguntar-se perquè seguim responent tant a les seues expectatives i demandes”

c. Límites, oportunidades y dinámicas de cambio

“Em sembla molt important, el tema de l’ús lliure...al final molts dels perfils que fan servir La Marina com a espai per passetjar o temps lliure, no estan en contacte amb els procesos Oberts...caldría pensar com arribem a eixa gent, si. Però no restar valor a la seua quotidianitat informal sobre l’espai.” “Al final moltes vegades, es complementen amb els perfils més invisibilitzats als espais formals de participació” “L’aposta per l’esport com a nova línea d’activació sembla clau, no?”

“Els qüestionaris oberts ens han donat molta informació que no esperàvem. Els processos responien a projectes molt específics, però donar a la gent un espai tan flexible per dir el que pensa...ha donat moltes claus sobre la globalitat”

“Ha hagut un super canvi respecte de 2017, almenys en l'ambient general o el discurs majoritari. És cert que si analitzes pormenoritzadament les posicions encara són molt heterogenies i hi han de tots els colors. Però així a nivell general la percepció ha canviat.” “Clarament el treball de comunicació és una de les claus. La comunicació en positiu, la presència a les xarxes, dona la sensació de ser un espai completament diferent, ho veiem en la quantitat de gent que responia als canals online...”

“No sé si caldria agafar eixe mapa i interioritzar-lo per poder treballar bé amb les diferents sensibilitats... fer alguna cosa potent amb els emprenedors, i inclús els exigents i els harmònics. I després anar generant estratègies per treballar i apropar la resta” “El disseny de l'espai permanent de participació és complex, perquè en eixe cas sí que s'hauria de treballar per ser transversal...no podem mantindre la dinàmica de deixar-ho tot a l'accés lliure. La representativitat en certes metodologies sí que és clau. Això o no vindrà ningú dels barris...” “Super necessari plantejar-nos d'una manera més proactiva la relació amb Poblat Marítims” “El tema de la memòria i curar eixes ferides de les excloses és una qüestió de justícia cap al context quasi”

“El tema de la transparència continua siguent com un dels mínims que encara surt. Les posicions amb menys confiança en part apunten a la dificultat per seguir els processos...genera incertesa. Mai saben que està passant amb els projectes sobre els que han participa. Mira ara...que ha passat amb el Plec del 3, que ha passat amb el skatepark? Està clar que els temps són els que són, però hauriem de trobar la manera de poder informar de la situació, sense entorpir els processos administratius i tal. La informació és lo mínim...”

[3.2. Entrevista Carpe](#)

a. Diseño metodológico y desarrollo del proceso

- ¿Cuales fueron las fases del proyecto?

“Los antecedentes son un concurso de ideas convocado de la Marina, con un resultado que es un equipo ganador. El propio concurso ya había tenido un mini proceso de participación.

“Para la definición de las bases del concurso La Marina ya contó con un grupo de agentes ciudadanos relacionados con el mundo del patinaje para definir las bases, habían participado de la redacción de las bases y eran jurado del concurso de ideas”.

“Nosotros propusimos acciones de participación, que no daba para proceso, para trabajar sobre una propuesta que como ha sido premiada en un concurso, puedes modificar hasta cierto punto”

“se plantean tres sesiones: 1)Toma de contacto, presentación y explicación tanto del equipo como del proyecto, recogida de dudas... 2)Segunda fase de enmiendas, propuestas. Fue muy específica porque la comunidad skater era muy concreta y llegaban a los detalles 3)Una última de definición y revisión de la propuesta, para fijar las bases previo comienzo de las obras”

“Hubo, sobretudo en la última sesión, un problema de comunicación i difusión. Desde nuestra posición creemos que todas las partes que iban a estar implicadas en la futura gestión del espacio,

aunque no hubiesen podido venir a participar, pudiesen venir a la devolución". "Hubo fallos entendemos desde la metodología"

"Además de los talleres, como inicio nos reunimos con personas que por discrepancias o diferentes enfoques, sobre lo que la Marina podía ofrecer como espacio público, no venía a participar"

- ¿En cuales se contó con la implicación de la ciudadanía?

Primera fase: participación por invitación

— Concurso —

Segunda fase: Abierta (intento de que se diversificara el perfil del proceso con una presentación en el Ateneu del Grau, con invitación a todas las entidades vecinales de PPM)

"Abrirlo a ese colectivo que nosotros pensábamos que le iba a costar más participar de las sesiones: vecinos y vecinas de Grau-Canyamelar...". "Ninguno vino, porque al final ya sabemos que pasa que La Marina la gente no la siente como la plaza debajo de su casa, de hecho, me pareció acertado pensar como un uso específico de una comunidad existente que ya está dentro de La Marina y con ellos diseñar...hacer el proceso con unos vecinos que no sienten el lugar como propio, no tenía ningún sentido"

"Si que vinieron colectivos, a parte de los skate, el colectivo más presente eran los patinadores del tinglado 2 (constituidos como asociación), gente de parkur, escuelas de skate, gente que organiza el festival de skate del rio..."

- ¿Qué papel tuvo el equipo técnico del CV07?

"Nosotros fuimos cómo continuadores del proceso que él (técnico del CV07) había iniciado con los agentes para la redacción de las bases y el fallo del concurso. Chema era quien tenía la visión global del proceso"

"como habían empezado hablar un año antes con la comunidad y como la idea avanza"...

"Hubo un poco de conflicto respecto de las voces, no éramos conscientes del proceso previo. La gente se confundía, porque hasta ahora hemos hablado el técnico del CV07, y ahora hay otras personas que montan unos talleres, que son abiertos (la gente tenía miedo a lo abierto), quien va a opinar, porque esa gente no estaba aquí desde el principio"

"No se acabó de delegar correctamente el rol de comunicación ni se explicó la evolución metodológica"

b. Identificación de voces y posiciones

"La gente, no tenía ningún interés hacia la Marina como lugar y su transformación estratégica, ellos saben que llevan muchos años patinando en la Marina y como mola que van a hacer un sitio nuevo y no va a ser el getto que tienen montado en el rio"

"Desde el primer momento, vieron a un equipo que no es el primer skatepark que hace, que sabe mogollón sobre skate, que hay un patinador que conoce los detalles, que te explica cada detalle para

que la puedas entender, debatir y luego volverlas a incorporar al proceso, yo creo que a las tres sesiones vino bastante gente y sobre todo por eso”

“Era un uso muy específico, con un ambiente bueno...les unía como colectivo el interés de poder influir en el diseño del skatepark. Y ellos veían que tenían esa opción, y ese era el momento. Su motivación principal no era ni siquiera afinidad con La Marina...era influir lo máximo posible el diseño del skatepark”.

“La gente del Parkur, que en un primer momento aunque se habían incorporado elementos, no entraban en presupuesto, se hicieron concesiones para que simplemente colocando un refuerzo para que pudiesen utilizar el mobiliario urbano...para ellos de partir de no tengo nada a he participado, mirado presupuestos...vimos una manera de introducirse en la participación con toda la responsabilidad...”

“Gente que no vino... gente que apostaba por el tema escuela”

c. Límites, oportunidades y dinámicas de cambio

“Tubo una repercusión La Marina, por la difusión de equipo del propio espacio, ha conseguido posicionarla en el foco de la ciudad. Aunque en la situación real no ha cambiado tanto, el entorno sigue siendo bastante parecido al 2016, y la situación de uso de los espacios de la marina tampoco creemos que haya variado muchísimo. Si que se ha puesto en valor, pero partiendo de lo que ya hay”

“De repente ahora todo el mundo habla de La Marina, en realidad en 2016 no había dado tiempo a hacer nada. Todo experimental, fuimos los primeros en conseguir la licencia de uso temporal...era todo muy emocionante, muy experimental, y tenía las papeletas de ser muy desastroso”

“ahora se notaba que al entrar entras en una estrategia de espacio público, que ya está pensado, que tu papel no va a ser tanto de experimentar, sino de aportar el granito de arena a lo que está pasando”.

“Al principio tenias que ir a buscar a la gente y en el siguiente no dabas a basto...pero no porque haya cambiado exactamente el espacio. De hecho el propio edificio de la Base, tiene un uso intermitente...ahora vas y está cerrado”

“una gran estrategia de comunicación, han pasado muchas cosas y ha habido un proceso de apertura”

“Cuando se acabó el civic factory, lo que consiguió a nivel de comunidad, se podría haber recogido y continuado si hubiese existido un perfil articulador de comunidad...Si de verdad La Marina quiere trabajar esa relación con la comunidad, que creemos que es así, hace falta alguien que trabaje con personas, que conozca super bien la situación”.

“Me da la sensación, que cada vez que abren un proceso en que puede entrar gente, entra todo el mundo porque es el único espacio que ven para participar, independientemente del tema planteado, porque voy a soltarlo todo porque es el único espacio que tengo...eso nos pasó en el civic factory, como no había ningún espacio de comunicación, antes del mes hacíamos reuniones para presentar el proyecto, todas las semanas, la gente venía a expresar todo lo que siempre habían querido comunicar sobre La Marina pero no habían encontrado el espacio”

“Parece como que lo tienen muy fácil para abrir un espacio de participación permanente, en el que todo eso se pueda ir amortiguando y estructurando, para construir una estrategia de

comunidad..como no existe, se aprovecha cualquier espacio que existe para meter todo...es constante”

Otros colectivos que siguen la especificidad de los tinglados

- *Gente que hace o practica deporte*
- *Gente que trabaja todo el tema marítimo.*
- *Las comunidades clave son gente que necesita la Marina si o sí, vinculada al mar.*

**Comunicación / Participación / apropiación / hay que tener una visión poliédrica.*

Es muy complejo, porque tiene una pequeña administración urbana, pero tiene facilidades para devenir un laboratorio urbano o lugar de experimentación...En paralelismo con Medialab, medialab tiene espacios muy diversos de experimentación para atender la diversidad.”

“El ritmo que en el futuro ha de mantener la transformación, es el de las personas que estén implicadas en generar un contenido para el lugar. Considero que este trabajo está casi sin empezar, se ha trabajado de manera casi informal, pero de forma así más estructurada...todavía no está”

“ El trabajo que se ha hecho con las bandas, de que sientan que pueden ir a la Pérgola y hacer los conciertos, que es un espacio al aire libre... se puede hacer a muchos niveles, pero igual una de las bases se ha de convertir en un espacio educativo o deportivo para la gente de los barrios...”

Anexo 4. Documentos de trabajo

4.1. Tabla de revisión acciones emprendidas dentro de la estrategia

Acción	Herramienta	Tipo acción	Impulso	Rol ciudadanía
La Marina náutica				
Mayor actividad en el Poblado Náutico	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Coordinado	ROL1
Mayor ocupación de amarres	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1
Actividades náuticas	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Coordinado	ROL1
Regatas Melges 40	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio		ROL1
Regatas 52 Super Series	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio		ROL1
Adecuación de un canal de navegación junto al espigón	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1
Valencia Boat Show	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Colaborado	ROL1
Desarrollo económico en La Marina				
Taller Placemaking for innovation	Marina Living Lab	Encuentros reflexión y producción de conocimiento	Colaborado	ROL2
Imaginem el 3	Marina Living Lab	LABS	Propio	ROL 2
Smart Cities for Smart Citizens Congres		Encuentros reflexión y producción de conocimiento	Colaborador	ROL1
Concesión de la antigua estación marítima como un hub de innovación	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Coordinado	—
Concesión de la Base 5 como un centro para empresas biotecnológicas	CV07	Acciones de 3º para uso o explotación del espacio	Coordinado	—
Espacio público de La Marina				
Intervenciones de urbanismo táctico	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Colaborado (residencias artísticas)	ROL1
Mejoras accesibilidad ciclopeatonal	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1
Rehabilitación del Tinglado 2	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1
Proceso participativo para el co-diseño de un Skatepark	Marina Living Lab	LABS	Propio	ROL2
Nueva señalización	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1
Habilitación de una zona de baño	CV07	Acciones de apertura al público	Propio	ROL1
Recuperar la antigua rampa del Varadero	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	ROL1

Plan Cultural La Marina				
Transformación del Aliinghi en la Base de la cultura, la creatividad y la innovación	Marina Living Lab	Acciones de apertura al público	Propio	ROL1
2ª temporada de Concerts de las Bandas de Música en La Pèrgola	CV07	Acciones de apertura al público	Colaborado (bandas de música)	ROL1
2ª temporada Concerts de La Marina a La Pèrgola	CV07	Acciones de apertura al público	Propio	ROL1
Participación festival 3ª semana				
Exposición de Antoni Miró	CV07	Acciones de apertura al público	Colaborado	ROL1
Fiesta Aniversario y jornada de puertas abiertas	CV07	Acciones de apertura al público	Colaborado (Viu La Marina)	ROL1
Participación candidatura "Valencia Capital Mundial del Disseny"	CV07		Colaborado	
Sostenibilidad				
Redacción plan sostenibilidad de La Marina	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	—
Promoción de transporte sostenible entre el personal de limpieza y mantenimiento	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	—
Segunda edición del Mercat Náutic	CV07			
III ECOMOV, evento centrado en la promoción de la eco-movilidad	Marina Living Lab	Encuentros reflexión y producción de conocimiento	Coordinado	ROL1
Sesiones de limpieza de La Marina	Marina Living Lab	Acciones de apertura al público	Coordinado	ROL 1 /ROL2
Taller sostenibilidad ISA Lab Challenge	Marina Living Lab	Encuentros reflexión y producción de conocimiento	Colaborado (UPV)	ROL 1 /ROL2
Contenedores de reciclaje en el edificio del CV07	CV07	Acciones de desarrollo técnico	Propio	—

4.2. Tabla detalle posiciones identificadas *Veus de La Marina* (2017)

Grupo	Descripción	Posición	Disposición	Posición adquirida
Generación mayor cercana (identitariamente) a Poblats Marítims	Primera generación excluida	Excluida I	Sentimiento de abandono y dejadas de lado	Inacción o acción desfavorable
Generación mayor alejada de Poblats Marítims	No consta su participación	—	—	—
Generación intermedia cercada a PPMM	Grupo que ha vivido a PPMM en la infancia o juventud	Nostálgica I	Orientación hacia la memoria melancólica de lo que fue el puerto	
idem	Segunda generación excluida. Grupo que ha vivido en PPMM en la infancia o juventud y además lo ha hecho cerca al conflicto	Excluida II	Orientación hacia el rechazo emocional y político de lo que es La Marina	Desconfianza “total” hacia el proceso de cambio
Generación intermedia alejada de PPMM o algún sector del Grau	Generación a caballo entre el puerto tradicional y los macroeventos, diferencian el pasado “antiguo” y el “reciente”; habitante de Valencia con posible vínculo de infancia con el lugar; espacio de paseo y deporte; demanda de cierta recuperación del pasado histórico para dorar de coherencia al presente	Armónica	No existe un conflicto insalvable o fuerte en el recorrido histórico de La Marina; Orientación hedonista y vivencial del lugar; también se relaciona como lugar de encuentro	Potencial de desarrollo a futuro; rescatar el pasado histórico canónico
Grupo relacionado con la náutica	Grupo implicado en la producción de servicios de ocio relacionados con la náutica o favorable hacia ellos	Emprendedora	Alto grado de atractivo y competitividad y miedo a la pérdida de la oportunidad por la falta de aprovechamiento de La Marina	
Generación joven cercana a PPMM	Hace uso de La Marina por vías ajenas a los espacios de ocio programados	Nostálgica II	Valoración del pasado histórico (a conservar) i de la vida cotidiana del puerto, se referencia el presente como un vacío y el futuro de reencuentro, a la espera de ser convencido por el nuevo proceso	Rescatar el pasado para articular el futuro
idem	Tercera generación de excluidas. Perciben rechazo hacia la Marina por la tendencia hacia la elitización y no se quiere reforzar la entidad del espacio con la propia acción de asistir.	Excluida III	Dialéctica: primer grado > Disposición posiblemente heredada i configurada a partir de la relación con familiares o amigos de la generación mayor cercana a PPMM, segundo grado > generación de una visión crítica propia	Subvertir desigualdades

Generación joven alejada de PPMM	Visitante ocasional o habitual (generalmente castellano parlante)	Fiscalizadora/ Exigent	Dialéctica: Irracionalidad hacia el pasado de La Marina i peligro de continuar por ese camino en el presente. Valorización de los espacios de la modernidad en convivencia con el pasado histórico.	Racionalidad del espacio (visual, accesible i equilibrio financiero) Identificación como espacio de oportunidad.
idem	idem	Decepcionada	Valoración del entorno paisajístico. Se anhela el uso del espacio pero no se tienen expectativas favorables frente a la posibilidad de un cambio	Predisposición a la reactividad, como vía alternativa a la marcada por la línea general de La Marina.