

Ayuntamiento de Gijón

---

Revisión del Plan General de Ordenación

---

Proceso de consulta y participación ciudadana

---

Aportación de la Demarcación de Asturias  
del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

- Febrero 2014 -

Ayuntamiento de Gijón  
Proceso de consulta y participación ciudadana

—————  
Aportación de la Demarcación de Asturias  
del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

**PREAMBULO**

En atención al escrito de Noviembre de 2013 de la Sra. Alcaldesa del Ayuntamiento de Gijón, con el que se acompaña un documento de “Prediagnóstico y Estrategias generales de Ordenación del municipio de Gijón para el proceso de consulta y participación ciudadana”, redactado en Octubre de 2013, esta demarcación colegial ha creado un grupo de trabajo con el fin de aportar la visión ingenieril imprescindible para un correcto enfoque de la Revisión del Plan General, de manera que la toma de decisiones, inherente a la participación pública que se promueve, sea realmente aceptada por la sociedad. El examen del prediagnóstico básico citado y del formulario remitido en Diciembre de 2013, ha originado un conjunto de orientaciones y matizaciones que superan el cuestionario planteado, ya que no siendo independientes entre sí los escenarios del prediagnóstico y no correspondiendo estrictamente los escenarios a las preguntas, resulta ineficaz la simple marcación de respuestas y también el número obtenido en las columnas “de acuerdo” “parcialmente” “desacuerdo” “no sé”. Así las contestaciones obvias son innecesarias y para las otras no suele existir información técnica suficiente para una respuesta responsable.

De acuerdo con lo antes dicho, la intervención del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación de Asturias, se expone en un epígrafe general de Reflexiones y un Anejo de Comentarios sobre cada escenario.

## REFLEXIONES

- 1ª. El estancamiento del desarrollo demográfico e industrial del municipio de Gijón debiera conducir al aprovechamiento máximo del territorio y de sus actuales dotaciones urbanísticas e infraestructuras.
- 2ª. Las actuaciones de ordenación del transporte – el túnel del metro-tren, la estación intermodal – debieran ser revisadas y ampliadas, en su caso, restituyendo la perdida centralidad de las estaciones y el acceso directo de la Y.
- 3ª. Un estudio hidrográfico de las cuencas y líneas de inundación de los cauces de los ríos Piles, Pilon y Peñafrancia, al menos, debiera ser incluido en el Plan.
- 4ª. La delimitación sur de la ciudad que significa la autopista A8, no debiera ser sobrepasada, ya que su función primordial es la conexión de Gijón con las ciudades del Arco Atlántico y, por ello, su nexo de transporte europeo.
- 5ª. La obtención de nuevos suelos residenciales debería conseguirse sobre los propios distritos actuales propiciando planes de reforma interior que esponjen la trama del centro urbano.
- 6ª. La transformación de suelos industriales – Tremañes, Jove – en residenciales, favoreciendo la conectividad entre barrios sería muy adecuada para consolidar una red viaria – vehículos, bicicletas, sendas – que amenice la vida social.
- 7ª. La definición de Gijón como ciudad de servicios no debiera olvidar su carácter industrial ni la limitación de su propia oferta turística y administrativa.
- 8ª. El desarrollo del área rústica y la organización de sus núcleos rurales – servicios, dotaciones, infraestructuras – facilitaría el asentamiento de los amigos de la naturaleza.
- 9ª. La aplicación de los métodos de la ingeniería de tráfico a la red viaria general, incluyendo sus enlaces con las redes nacional y autonómica de carreteras, parece ineludible para solventar los problemas actuales de la circulación automovilística.
- 10ª. Un conjunto de vías específicas: acceso directo al puerto de El Musel, conexión ZALIA – puerto, terminación y reordenación del eje Príncipe de Asturias, podrían ser definidas como consecuencia del estudio de tráfico.

## ANEJO

Comentarios sobre la encuesta y los escenarios del documento de  
Prediagnóstico y Estrategias Generales de Ordenación del  
municipio de Gijón

## **Escenario 1. Los ámbitos espaciales.**

Están perfectamente establecidos – de mayor a menor amplitud – destacando la conexión con Europa – E70 red esmeralda – y la continuidad de la autopista del Cantábrico – A8 San Sebastián a A Coruña. La proximidad de Gijón a esta infraestructura de transporte es vital para la propia ciudad, por lo que cualquier actuación sobre ella – pregunta 1.6 – debe ser desechada, asegurando la conexión portuaria independiente con ZALIA y la potenciación propia del puerto – pregunta 1.2, manteniendo el plan de la ZALIA y programando su ejecución – pregunta 1.5. La colaboración sería con el formulario – pregunta 1.1 -, la potenciación de Gijón en todos los sectores – pregunta 1.3 -, la transformación de Gijón en ciudad de servicios (sin preterir la industria) – pregunta 1.4 -, el aumento de conexiones aéreas (una autopista A8, inmediata para alcanzar el aeropuerto) – pregunta 1.7 -, la aportación universitaria – pregunta 1.8 y la dotación de equipamientos – pregunta 1.9 son obviamente afirmativas y no necesitan comentario.

## **Escenario 2. El modelo territorial.**

Siguiendo la exposición de motivos de la Ley 8/2007 del Suelo:

*“se propone un modelo de ciudad compacta evitando los graves inconvenientes de la urbanización dispersa o desordenada: impacto ambiental, segregación social e ineficiencia económica por los elevados costes energéticos, de construcción y mantenimiento de infraestructuras y de prestación de los servicios públicos.”*

Por ello, se propone la utilización del suelo transformado, debiendo limitarse, en lo posible, soluciones dispersas que configuren de modo generalizado lo que se ha denominado “el salto de la ronda”.

En el análisis de la zonificación existente debería considerarse la redefinición y reagrupamiento del suelo industrial, incluyendo la posibilidad de establecer cambios de uso que permitan reconvertir suelo industrial en suelo residencial.

La continuidad de la malla urbana entre los barrios Sur y Oeste sería una opción claramente favorable para la mejora de la calidad de la trama urbana residencial.

No obstante, existen actividades productivas compatibles con los usos residenciales que pueden contribuir a revitalizar zonas residenciales superando un destino de barrio-dormitorio.

Por otra parte el Plan debiera fomentar la regeneración de la calidad del tejido urbano en los barrios asegurando la coherencia de los sistemas generales de equipamiento y de espacios libres.

De particular interés resulta el fomento del uso combinado residencial – comercial, para la creación de ámbitos cívicos de amenidad urbana.

En todo caso, sería deseable promover la diversidad en las tipologías edificatorias que contemplen las necesidades de grupos sociales heterogéneos para configurar asentamientos de mayor variedad poblacional y cohesión social.

### **Escenario 3. El medio ambiente.**

Las propuestas del Plan deberían tender a mejorar la calidad ambiental por lo que habría de articularse un proceso de evaluación del impacto que la nueva ordenación plantea sobre el recurso del suelo en los medios urbanos y rural.

Ahora es, pues, el momento de revisar el modo en que acomodamos nuestra forma de alojamiento y actividades a la naturaleza. Hay que facilitar el paso del agua al suelo, y proponer una intervención en la que el “agua de lluvia no sea un producto sucio y maloliente que traslademos a una depuradora lejana, sino que sea el sustento de un cauce cercano”, así como terminar con esa continua espiral de consumo de espacio, o sea de suelo.

El Plan no debiera ir hacia un modelo de ciudad cuyo único objetivo sea el desarrollo indefinido, que crezca sobre su territorio de forma continua y desmedida y cuyo interior se abandona física y socialmente. No se debe seguir potenciando el crecimiento indefinido en un marco de degradación de las condiciones ambientales proponiéndose redefinir el concepto de ciudad como proyecto de estilo de vida contemplando la evolución y reconversión del sistema financiero, del sistema inmobiliario, del sistema de producción y consumo y del sistema de información.

Un índice de sostenibilidad ambiental sería muy aconsejable para cada toma de decisión sobre los planes propuestos.

#### **Escenario 4. El patrimonio cultural.**

La necesidad de velar por el patrimonio cultural de la ciudad ayuda a sus habitantes a enraizarse con el territorio y por ende con sus convecinos.

La realidad es que Gijón no cuenta con ningún elemento declarado patrimonio de la humanidad, tan solo tiene once elementos catalogados como Bienes de Interés Cultural y ningún bien inmueble dentro del catálogo del Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias (IPCA), si bien tiene solicitada la inclusión de 88 bienes arqueológicos existentes en el Concejo.

No obstante, la idea es que el desarrollo de la ciudad debe hacerse englobando la realidad existente, sobre todo cuando dicha realidad la conforman elementos singulares de verdadero interés y no se convierte en una carga inasumible para el ciudadano.

Por ello, Gijón debiera realizar su planeamiento con el mayor respeto a sus elementos culturales de interés general, y debiera dar las pautas para que dichos elementos sigan integrados y protegidos de la mejor manera posible en el ámbito municipal.

Todo lo anterior implica, por ejemplo, que si el Camino de Santiago por la costa existe y está ahí y puede suponer una fuente de visitas para Gijón y otro modo de que Gijón esté en el mundo, el PGO debería contemplar las orientaciones necesarias para su protección y desarrollo, con independencia de que el citado Camino de Santiago sea declarado patrimonio de la Humanidad.

Igualmente, debe contemplarse la posible modificación de usos y actividades, e incluso de condiciones de conservación y mantenimiento, de cuantos edificios protegidos haya en el Concejo con el fin de facilitar sus adecuados usos y aprovechamientos que faciliten su integración y perduración a lo largo del tiempo.

Específicamente (pregunta 4.3), si bien es cierto que la Universidad Laboral es un conjunto de edificios de gran singularidad y al que debe dársele uso para evitar su ruina prematura, plantear su utilización parcial para un uso concreto que no supondría más



que una pequeña ocupación espacial sin aportar ningún dato en que soportar esa idea, es cuando menos impropio de una consulta solvente.

El resto de las preguntas del escenario 4, todas ellas sobre temas muy concretos, apuntan a condiciones muy definidas para las que no es posible posicionarse por carecer la documentación aportada de la información suficiente que permita realizar un mínimo análisis.

## **Escenario 5. Los suelos sin ocupar.**

Como se ha puesto de manifiesto en el análisis del Escenario 2. Modelo Territorial, resulta recomendable, en coherencia con un modelo de ciudad compacta, el aprovechamiento máximo del suelo transformado.

Los terrenos destinados a usos residenciales o productivos (urbano no consolidado y urbanizable) deben ser suficientes para satisfacer las demandas respectivas.

Una restricción exagerada en la clasificación de terrenos urbanizables podría generar una escasez de suelo acompañada de una escalada de precios, que en el caso de uso residencial tendría gravísimas consecuencias para los sectores sociales menos favorecidos.

Estas medidas deben ir acompañadas con una enérgica puesta a disposición de suelo público para cubrir las necesidades de viviendas sociales.

Singularmente las playas de la bahía de Gijón constituyen un elemento estructurante de importancia fundamental, para lo cual deben tomarse en consideración estrategias destinadas a completar la fachada marítima de la ciudad.

En el extremo Este resultaría muy conveniente acometer la ordenación del área Piles-El Rinconín como última pieza del cierre de la ciudad sobre la playa de San Lorenzo.

En el extremo Oeste resulta imprescindible plantear actuaciones en toda la fachada costera Poniente –El Arbeyal. Las actuaciones en esta zona deberían abordar el problema de la regeneración urbana del extremo oeste de la bahía de Gijón que incluya la posibilidad de modificar los usos convirtiendo terrenos industriales en residenciales.

En una estrategia de aprovechamiento máximo del suelo transformado resulta prioritaria la rehabilitación de zonas degradadas que permitan canalizar el crecimiento hacia espacios urbanos existentes, limitando la dispersión generalizada.

Asimismo, deberían tomarse medidas para mejorar la conectividad entre los elementos que forman el sistema de zonas verdes y asegurar su distribución equilibrada.

Igualmente, el desarrollo equilibrado del sistema general de espacios libres con una buena accesibilidad es fundamental para el establecimiento de una trama urbana que haga posible la creación de espacios de relación social.

## **Escenario 6. Las dotaciones urbanísticas.**

La implicación de este escenario con el resto ha aconsejado referir los comentarios a temas específicos.

El Puerto de El Musel. El puerto de El Musel debe ser un gran generador de actividad para la ciudad. Por ello, debería realizarse una readecuación interna con objeto de adaptarse a las nuevas tendencias del tráfico marítimo. La pérdida de tejido industrial a nivel local y regional, así como el creciente aumento del sector servicios, hace pensar que la utilidad original para la que inicialmente fue pensado (graneles sólidos) debiera ser reconsiderada. En la actualidad existe gran cantidad de terreno portuario sin utilización, ofreciendo estos una oportunidad para el asentamiento de actividades industriales y terciarias. De la misma forma, se considera que debería existir una mayor integración de ciertas zonas portuarias con la trama urbana con objeto de dinamizar actividades de carácter turístico.

La red viaria regional – nacional. La cobertura de la red viaria regional y nacional de que actualmente se dispone cumple con las necesidades de comunicación que puede requerir la ciudad para su conexión viaria. A nivel regional, la creación de la Autovía Minera (AS-I), conectando las poblaciones de las cuencas mineras y ofreciendo una alternativa a la A-66 como salida a Madrid, satisface la demanda actual. La creación de la AS-II, conectando los principales polígonos industriales del área central asturiana así como las poblaciones más importantes a nivel regional, ha supuesto una alternativa a la antigua Y, satisfaciendo también las necesidades actuales. Los problemas de tráfico que se generan en esta red viaria regional – nacional se presentan en sus enlaces con la trama urbana.

Los ferrocarriles. La penetración del ferrocarril a la antigua estación del Humedal provocaba en la ciudad una importante barrera que separaba dos partes de la ciudad, muy consolidadas. Con objeto de paliar los efectos que ocasionaba dicha barrera y aprovechando el “boom” inmobiliario de la pasada década, se iniciaron desarrollos urbanísticos y se creó una nueva infraestructura, el túnel del "Metrotrén", con objeto de eliminar dicha barrera y dotar de un eje E-O subterráneo al transporte ferroviario. Para ello se creó una nueva estación de ferrocarril, provisional, en tanto se realizaba la futura

estación intermodal que aglutinase las líneas férreas, el metro y los autobuses interurbanos. La realidad presente, paralizada la actuación urbanística, es la descentralización de la estación ferroviaria, con la consiguiente disminución de viajeros y la pérdida de uno de los principales accesos a la ciudad a través de la Avenida Sanz Crespo. La descentralización de la estación de ferrocarril provoca que la revitalización de la estación intermodal, la conclusión del túnel ferroviario y sus estaciones y la recuperación de la avenida Sanz Crespo deban estudiarse prioritariamente en el plan urbano de Gijón.

Las salidas y las entradas a la ciudad. Las principales entradas a la ciudad son las siguientes:

- Avenida del Llano: Actualmente, la principal entrada a la ciudad se realiza a través de la avenida del Llano, debido a su ubicación central y donde confluye la Autovía Minera. Esto supone que el enlace sobre la A8 y la propia Avenida del Llano presente problemas de capacidad a ciertas horas del día.
- Carretera de Oviedo - Avenida de la Constitución: Es la entrada natural a la ciudad desde la Autovía AS-II Gijón – Oviedo. Al igual que la Avenida del Llano, presenta problemas de capacidad a ciertas horas del día, especialmente en su intersección con la Avenida Gaspar Garcia Laviana y Avenida Príncipe de Asturias donde se desvían tráfico con dirección a El Musel y a la zona oeste de la ciudad.
- Avenida Justo del Castillo: Es la entrada este de la ciudad. Puntualmente presenta un gran flujo de vehículos con destino a la Feria de Muestras, El Molinón, Campus Universitario, Universidad Laboral.
- Avenida Sanz Crespo. Entrada Oeste, actualmente inutilizada tal y como se mencionó anteriormente, por la creación de la estación provisional, lo que ha obligado al desvío del tráfico entrante a la ciudad hacia la Avenida Portugal. Es la pérdida de una entrada directa al centro urbano.
- El acceso a El Musel desde la red viaria regional-nacional se realiza a través de la Avenida Príncipe de Asturias, que en la zona oeste de la ciudad es una vía urbana. Una alternativa a esta situación resulta fundamental para la recuperación de la principal vía de distribución E-O de la ciudad.

Los equipamientos regionales. Un análisis de las necesidades de equipamientos y servicios, tanto a escala municipal como regional, requiere hacer un estudio complejo de la población y de la oferta disponible. Sin embargo, se puede realizar un análisis de la percepción que tiene el ciudadano sobre la cobertura que los servicios y equipamientos existentes prestan y de su gestión. Desde este punto de vista, se puede considerar que los equipamientos regionales de que dispone en la actualidad la ciudad, en muchos casos, son suficientes y, en otros casos, hasta superfluos. La anterior etapa de bonanza económica produjo la creación de equipamientos tales como el Jardín Botánico, Acuario, remodelación de la Universidad Laboral, museos que más allá de analizar en la actualidad su necesidad, si se puede cuestionar su gestión con criterios de rentabilidad social y económica.

Los equipamientos municipales. A falta de un estudio profundo de las necesidades de la población que debería abordarse, un primer análisis señalaría un nivel suficiente. El concepto de “Centro Municipal Integrado”, en el que, en un mismo equipamiento, se puedan ofrecer muchos servicios, es sumamente atractivo desde un punto de vista económico y social por la optimización de recursos que se obtiene. Sin embargo, desde el punto de vista de los servicios que ofrecen dichos equipamientos, en ciertos aspectos es escasa, ya que muchos de los servicios necesarios para la población no se prestan en todos los equipamientos municipales y la pretendida descentralización de la administración no se obtiene. Una mejora de los equipamientos municipales, en la zona rural debiera ser atendida, aunque su ámbito territorialmente extenso y la escasa población lo dificulte.

Los equipamientos asistenciales. Se requiere un análisis detallado de las necesidades de la población, así como de la cobertura asistencial de los centros actuales. Sin embargo, un análisis somero, podría concluir que la oferta de equipamientos educacionales actual es suficiente, teniendo en cuenta la evolución negativa de la población en la ciudad, con una disminución de la población joven. Por otro lado, siendo previsible que exista un envejecimiento de la población los equipamientos asistenciales geriátricos y similares resultarán escasos en la ciudad futura.

Los servicios tecnológicos. Son esenciales aunque su desarrollo en la actualidad sea escaso. Su impulsión es imprescindible para llegar a la “ciudad inteligente”.

## **Escenario 7. La movilidad y el transporte.**

Gijón ha tenido tradicionalmente una red viaria y de ferrocarriles radial que penetraba hasta el centro urbano, facilitando el acceso peatonal a sus estaciones, evitando desplazamientos dentro de la ciudad, en otro medio (vehículo particular, taxi, autobús urbano). En el momento actual, el desplazamiento de la estación ferroviaria común hacia el sur, desde el punto de vista de la movilidad, es un error manifiesto, agravado por la supresión del tramo de la Avenida Sanz Crespo, que penetraba hasta la plaza del Humedal y proporcionaba un acceso y una salida rápida, y sin interferencias con el tráfico urbano, para los autobuses interurbanos. En esa zona del Humedal, donde se situaban hasta hace poco tiempo las estaciones de ferrocarril debería ubicarse una nueva Estación Intermodal que gozaría de un buen acceso peatonal, con conexiones con la red urbana de autobuses y con el futuro túnel del metro tren., Un buen aparcamiento para turismos es factible en sus inmediaciones.

Debe hacerse notar que un excesivo tiempo de acceso al servicio público, hace que un número importante de usuarios opte por el vehículo privado, incrementando innecesariamente el tráfico urbano, por lo que los tiempos de acceso y dispersión debieran ser los mínimos posibles.

## **Escenario 8. El suelo rural.**

Para el suelo rural debería definirse una categoría que fomente su uso agrícola y ganadero; usos ya existentes en el Concejo y que deben mimarse por su potencialidad económica, la cual incluye su consideración como uno de los factores clave del mantenimiento sostenible y, en consecuencia, rentable del territorio. Los núcleos rurales no aparecen bien definidos y se echa en falta el Catálogo de Núcleos Rurales. Solamente se han declarado urbanos a efectos del Impuesto de Bienes Inmuebles.

Las medidas restrictivas al crecimiento de la zona rural – con el fin de asegurar el crecimiento compacto de Gijón – carecen de sentido ya que la consolidación de los núcleos rurales significa el mantenimiento de su territorio específico.

Resultaría interesante que se permitiera la recalificación de las viviendas existentes en la zona rural, fomentando su rehabilitación, posibilitando satisfacer las necesidades de vivienda futuras.

El Planeamiento debiera mantener el paisaje rural, aumentando su preservación y favorecer sus usos propios como son las actividades agropecuarias. El suelo no urbanizable es un factor importante del paisaje, tratándose de un elemento que en el futuro será cada vez más valioso: especial relevancia tienen las áreas de poblamiento tradicional asturiano (las Quintanas).

En cualquier caso parece necesario dar un valor mayor a la existencia de superficies agrícolas mantenidas con criterios biológicos o ambientales.



## **Escenario 9. Los distritos y grandes zonas.**

En la presentación del escenario n° 9 “Los distritos y Grandes Zonas” se intuye que solo la zona central de la ciudad dispone de los elementos de servicio público adecuados, estando las grandes zonas periféricas a la espera de su desarrollo.

La ciudad se articula en la actualidad en base a 6 distritos, 24 barrios y 22 parroquias (distrito rural).

En general, todos los distritos disponen de equipamientos culturales y deportivos, así como de zonas verdes, pero la distribución no parece muy equilibrada si se analiza por distritos y las distancias a recorrer por sus habitantes según el distrito de que se trate pueden llegar a ser muy grandes, existiendo paralelamente claros desequilibrios dotacionales no tanto en cuanto a los distritos como en cuanto a los barrios.

Lo mismo ocurre con los servicios administrativos municipales, tratados de resolver de una manera moderna pero un poco alejada de la realidad ciudadana actual por medio de cajeros ciudadanos.

De todo lo anterior parecen deducirse dos cuestiones fundamentales: 1ª deben ser revisados los distritos en cuanto a superficie y límites físicos, cuestión que puede llegar a afectar también a algunos barrios, de diseño formal un tanto alambicado formando quizás nuevos distritos que reduzcan las grandes distancias existentes en la actualidad, para el acceso a sus servicios y dotaciones. 2ª deben reestudiarse las dotaciones de cada distrito, no solo con el objetivo de cubrir los estándares legales barrio a barrio, sino haciendo que estas dotaciones den un mejor y más próximo servicio a la población para la que se plantean.

Una vez se haya dado forma a los distritos será el momento de analizar las dotaciones reales, las comunicaciones viarias y el resto de servicios con el fin de mejorar la atención ciudadana y de colaborar al desarrollo de la ciudad y del concejo en los objetivos que desde los poderes municipales se planteen.

En esta línea de desarrollo parece acertado considerar el distrito centro con la anexión de la zona portuaria deportiva, mejorando la movilidad tanto norte-sur como este-oeste y esponjar la edificación existente, generando paralelamente las dotaciones, fundamentalmente deportivas, ahora inexistentes.

En la zona Oeste parece necesario completar la definición de barrios, dotar de un acceso no urbano al puerto de El Musel e incluso acometer las pautas para una progresiva eliminación de la cuña industrial que ahora se asienta entre las avenidas de Juan Carlos I, la Autovía GJ-81, la Avenida Príncipe de Asturias y la Carretera AS-19, enfocando las posibles modificaciones necesarias para absorber la Avenida Príncipe Felipe dentro de la trama urbana de Gijón.

La zona Este de la ciudad, que ha tenido un crecimiento muy importante en los últimos años y no solo en cuanto al distrito urbano sino también en los terrenos limítrofes del distrito rural, presenta un gran contraste de nuevas vías de comunicación enfrentadas a viejas calles, que no han evolucionado para satisfacer las necesidades de movilidad de los nuevos habitantes, lo que obliga a estudiar soluciones adecuadas en el plan general previsto. Si esta zona desarrolla adecuadamente la universidad y el parque tecnológico, debería tener unas buenas comunicaciones para desplazamientos de corta y media distancia y quizás recuperase sentido el hoy abandonado metrotrén. Igualmente, las opciones de viales de menor contaminación, sendas peatonales y ciclistas podrían tener su sentido en este entorno. Sin embargo, la idea de desarrollar una residencia universitaria en la Universidad Laboral, tan alejado del centro de la ciudad y tan proclive por tanto a fomentar un tipo de usuario encerrado en su ambiente, debería ser matizada.

En la zona Sur se ha producido un salto de la autopista del Cantábrico, salto innecesario si se hubiese preferido ir macizando la zona urbana existente y que supone dos problemas al menos: el primero, de comunicaciones y movilidad de los ciudadanos que viven al otro lado, ya que la importante barrera física imposibilita la vialidad peatonal hacia el centro de la ciudad y el segundo que la trama viaria generada se encuentra descolgada de la trama viaria propiamente urbana, lo que conlleva una dificultad para el desarrollo del transporte público que se salva con un mayor uso de los

vehículos privados, con todo lo que eso supone de mayores necesidades de capacidad de los viales y mayor contaminación.

En la zona rural, se aprecia que su dimensión y distribución geográfica no permite contemplarla como un todo, sino que más bien debiera reunirse por partes más o menos homogéneas según su tipo de vida, de vivienda, de comunicaciones, agrupando parroquias por proximidad y semejanza para formar unidades a las que se pueda dar un adecuado servicio. Y todo ello apoyado en una red de carreteras locales donde puedan cruzarse los vehículos o se elimine realmente esa posibilidad, reforzando la ordenación en cualquier caso.

Finalmente, la prolongación de la avenida Gaspar García Laviana bajo Los Pericones, que podría resolverse si las dificultades técnicas existentes en la zona pudieran ser salvadas, la recuperación de espacio para el peatón eliminando aparcamientos en superficie, ampliando aceras, realizando plantaciones, construyendo carriles bici y ejecutando aparcamientos subterráneos, son actuaciones concretas que debieran plantearse caso a caso, analizando los pros y contras que para los ciudadanos y la propia ciudad representan.

## **Escenario 10. Las áreas de oportunidad.**

Los comentarios por áreas son imprescindibles por el carácter territorial local en que se presentan.

El puerto. En la actualidad, la actividad portuaria está desvinculada de la vida de la ciudad, es propiamente industrial y logística, y por la propia realidad física del puerto se encuentra claramente segregada. La creación del superpuerto ofrece una gran oportunidad para que los nuevos terrenos generados sean ocupados por las actividades industriales portuarias, recalificándose los usos de las zonas más próximas a la ciudad para usos terciarios, lo que significaría una mayor apertura de la actividad portuaria a la ciudad y supondría un incentivo para las actividades turísticas y de ocio.

Un nuevo frente marítimo. Este tema, íntimamente relacionado con el punto anterior, requiere el traslado de la actividad existente a otra localización. Los planes actuales ya prevén la reconversión de las zonas industriales cercanas al puerto en zonas residenciales, tal y como se pretende con el desarrollo del plan especial PERI-02. Por tanto se debe seguir profundizando en estos tipos de desarrollo, con objeto de incentivar actividades turísticas y de ocio, junto a otros usos, que serían muy atractivas económicamente para la ciudad.

El Muro, El Piles/Rinconín. El muro es uno de los lugares emblemáticos de la ciudad. Siendo la fachada marítima de la ciudad y a pesar del esfuerzo municipal para homogenizar la imagen de las edificaciones, es un espacio infrautilizado. Aunque el propio paseo del Muro es muy utilizado para actividades de ocio, se considera que el conjunto tiene un potencial aún mayor. El paseo del Muro con una actuación de remodelación importante, podría atraer usos comerciales y hosteleros de calidad dinamizadores de la zona, actualmente poco relevantes, ya que la zona colindante con las edificaciones se encuentra deficientemente urbanizada. De la misma forma, en la zona de El Piles y El Rinconín se requiere una planificación global, así como una remodelación importante de su imagen con objeto de ser un polo atractivo de actividad. La existencia de edificaciones de poca calidad arquitectónica y espacios vacíos ofrece una gran oportunidad para dar una nueva imagen a esta parte de la ciudad.

La entrada a la ciudad desde el sur. La antigua entrada de la autopista Y (Avenida Sanz Crespo) presenta una imagen no acorde al entorno urbano que atraviesa. Por ello, se requerirá una inversión importante para su readecuación como arteria urbana con espacios más adaptados a usos peatonales y aminorando el efecto barrera.

Parque científico y tecnológico. El parque científico y tecnológico es un gran foco generador de actividad. Es un modelo muy atractivo para su reproducción en otros desarrollos empresariales de la ciudad. Sin embargo, presenta una serie de problemas motivados por el necesario empleo del coche privado, que no debería reproducirse en otras actuaciones similares. El empleo masivo del coche privado por los usuarios del parque científico genera graves problemas de estacionamiento y de circulación a ciertas horas. El traspaso de este modelo de zona generadora de actividad a otras zonas de la ciudad, debiera realizarse con los procesos pertinentes de ingeniería de tráfico.

La Camocha. Los terrenos liberados en la mina La Camocha son un gran espacio de oportunidad para el desarrollo de una zona generadora de actividad. Su utilización exige una importante inversión para su acceso desde la Autovía Minera, y para su urbanización.

El Campus de Viesques. El Campus de Viesques debido a su situación privilegiada, conectado a vías principales de comunicación, y cercano a focos generadores de gran actividad como el Parque Científico y Tecnológico, así como a otros equipamientos importantes para la ciudad (hospital de Cabueñes, Jardín Botánico, Universidad Laboral) es un área de gran potencialidad. Su desarrollo tendría que venir acompañada de convenios de colaboración de la universidad con el sector privado o con otras administraciones. Por ello, los terrenos del Campus debieran de disponer de una ordenación y un plan de usos que lo hicieran posible.

Áreas públicas sin uso. Por parte de las administraciones públicas debiera realizarse un esfuerzo para proponer soluciones para la utilización de dichas áreas de tal forma que redundasen en un beneficio neto para la ciudad.

La quinta fachada. La ordenación de la denominada quinta fachada hace referencia a las cubiertas del conjunto de las edificaciones de la ciudad. Aunque en la actualidad

dicha quinta fachada presenta una imagen muy desordenada, parece difícil crear un plan que con carácter general permita su ordenación.

Rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. La rehabilitación de la ciudad debiera ineludiblemente formar parte principal de la labor de la administración, incentivando la participación de los ciudadanos mediante subvenciones para la rehabilitación de edificios, así como realizando inversiones municipales para la reurbanización de los espacios públicos. De la misma forma, en amplias zonas deterioradas se debiera incentivar la regeneración y renovación del espacio urbano, facilitando el desarrollo de planes especiales de reforma interior mediante condiciones urbanísticas favorables, obteniéndose espacios más acordes con las necesidades sociales.