

**TRANSICIONES ecológica, energética, demográfica,
alimentaria, económica...
TRANSICIÓN TERRITORIAL**

XI

CONGRESO
Internacional de Ordenación del Territorio
11th International Congress of Spatial Planning
TRANSICIÓN TERRITORIAL

Gijón, 25-27 de octubre de 2023

**El proyecto M-MovyDUS para orientar la transición
urbana de Mieres (Asturias)**
**The M-MovyDUS Project to lead urban transition in
Mieres (Asturias)**

*RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. ; PULGAR DÍAZ, C.; FERNÁNDEZ
PRIETO, J.A. CeCodet, Universidad de Oviedo.*

*In memoriam del doctor D. Rafael Menéndez Fernández,
geógrafo*

Índice

- ❖ **Resumen**
- ❖ **Mieres, una ciudad que busca reorganizarse para afrontar la contracción.**
- ❖ **El foco puesto en el eje urbano. 14 unidades y 17 actuaciones**
- ❖ **Metodología**
- ❖ **Conclusiones**
- ❖ **Fichas**

Resumen

Las ciudades mineras españolas afrontan un continuo declive desde hace décadas.

Mieres (Asturias) apuesta por una estrategia complementaria que se apoya en la integración metropolitana y en la regeneración urbana integral.

Entendida como un proceso, en el que cooperan la administración local y un centro universitario; que empezó en 1996 , se formalizó en 2011 , en 2016 dio como resultado Edusi-M, en 2022 el parque plaza de La Mayacina, y ahora ...

Se expone como metodología de investigación-acción el último hito, M-MovyDUS, master –plan para ordenar la transición urbana.

Mieres una ciudad que busca reorganizarse

Una historia urbana de vanguardia ; de la modernidad a la contracción.

Paradigma urbano, un auténtico laboratorio geográfico en Europa

Conciencia local y conciencia general

Reforma Urbana Integral , reestructurarse, energía renovable, ecología, agricultura, belleza, actividad industrial

Para luchar contra el virus de la contracción que margina

Planteamiento estratégico, creativo, sostenido en el tiempo, realista y complementario al de las políticas inerciales de re-industrialización

Master plan para aprovechar oportunidades , proyecto propia financiación externa, atraer privada a medio plazo

EL PERFIL GEOGRÁFICO DE MIERES. VILLA MEDIA POSTMINERA ¿hasta cuándo?

-Dos procesos que se suman:

Desvitalización social

Descapitalización productiva

-Carácter dependiente de la población, empobreciendo el capital social local.

-Tres unidades geográficas: la vega principal y sus inmediatos valles transversales; el poblamiento periurbano; el poblamiento rural.

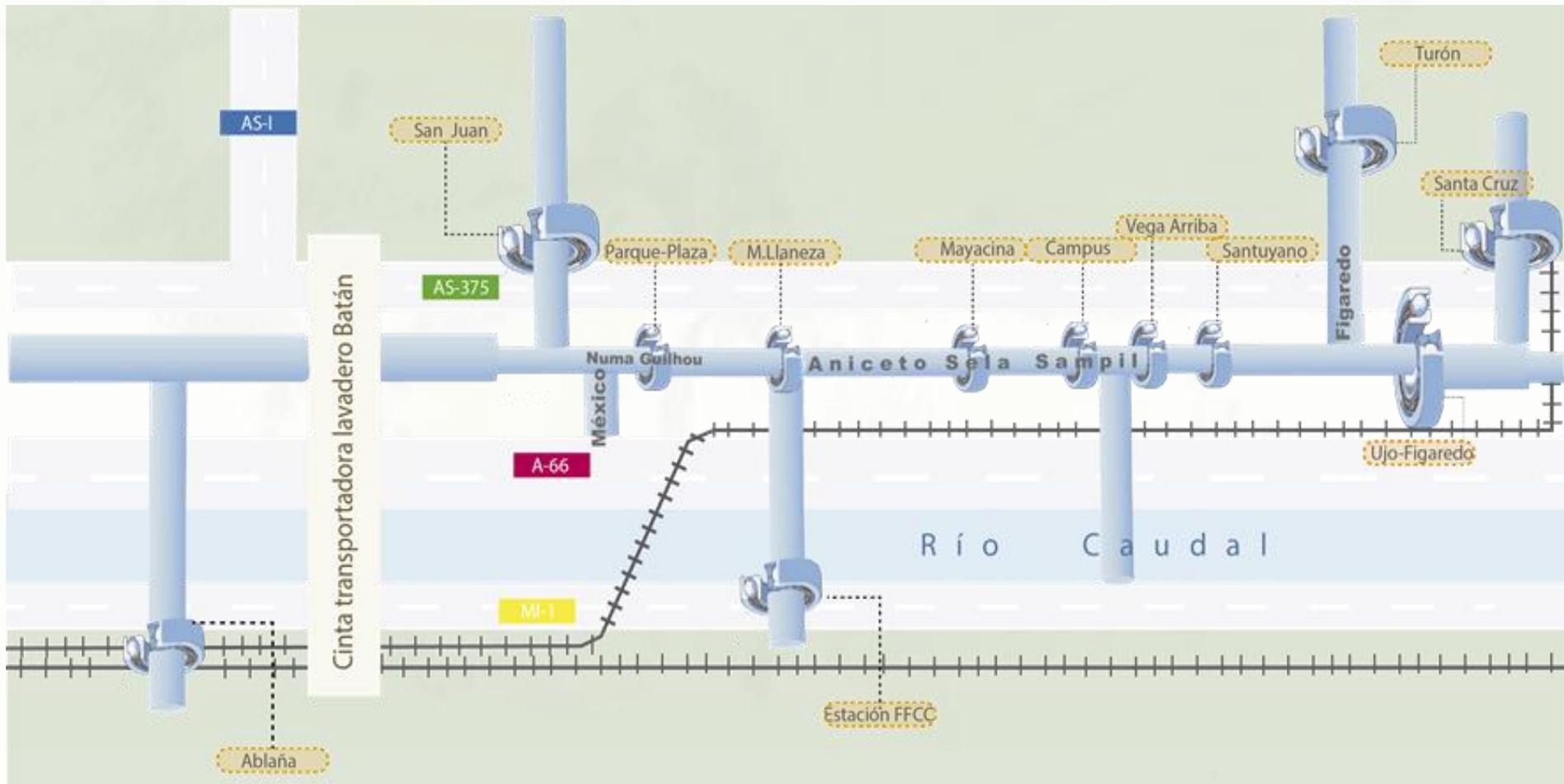
-El **árbol central de transmisión**, de características urbanas y con distintos

-Sectores, en función de la dominante de ocupación: residencial o industrial; aunque normalmente se entremezclan los usos y el impacto de las grandes infraestructuras de comunicación.

-**Los rodamientos**, en la confluencia con los valles transversales, que incluyen en su parte baja a las áreas urbanas encajadas en ellos antes de conectarse al río Caudal. De sur a norte, se localizan los valles de los ríos Aller, Turón y San Juan

-El poblamiento periurbano es una orla que rodea, extendida por las laderas fonderas, al eje urbano. Pocos núcleos superan los cincuenta residentes, y en regresión

EL FOCO PUESTO EN LA PIEZA CRÍTICA: EL EJE URBANO. 14 UNIDADES Y 17 FICHAS DE ACTUACIÓN



Parque-Plaza de La MAYACINA



PRESUPUESTO DE LAS OBRAS 1.149.997,65 €

ÁREAS Y USOS

Áreas verdes	7.536,03 m ²
Áreas de juegos	382,22 m ²
Aceras	1.887,85 m ²
Área central estancial	1.265,53 m ²
Caminos radiales	853,46 m ²
Camino circular	765,1 m ²
Edificio almacén y aseos	76,91 m ²
Superficie de actuación	12.767,15 m ²

CÉSPED

Siembra de césped	5.830 m ²
-------------------	----------------------

COMPOSICIONES VEGETALES

Sobre malla antihierbas	1.673 m ²
Plantas arbustivas	127 ud.
Plantas tapizantes	2.267 ud.
Plantas vivaces	1.392 ud.

ARBOLADO

Tilo de hoja grande	3 ud.
Roble cagiga o Carbayo	3 ud.
Cerezo ornamental	45 ud.
Cornejo	31 ud.
Paral de Callery o paral de flor	19 ud.
Arce campestre o arce menor	11 ud.
Serbal de cazadores	7 ud.
Abedul del Himalaya	17 ud.
Abedul	12 ud.
Magnolias y Camelias	17 ud.

ARBOLES A PLANTAR	165 ud.
-------------------	---------

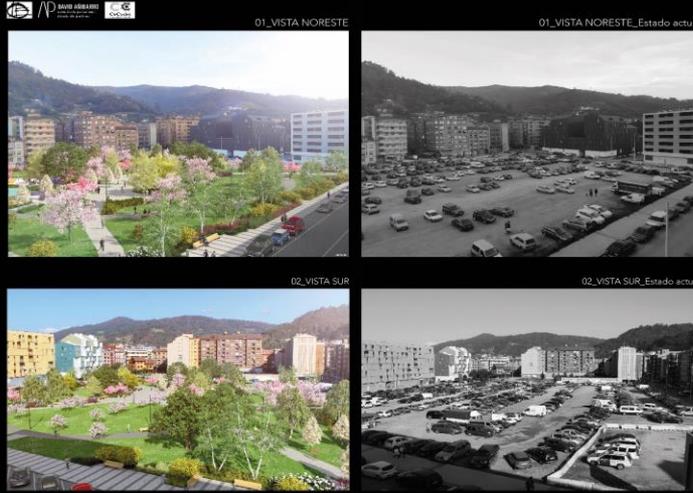
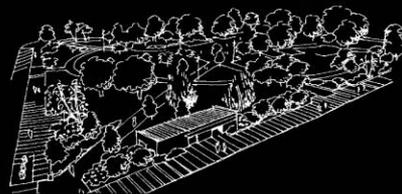
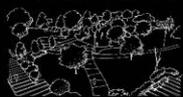
MOBILIARIO

Superficie de juegos infantiles	379 m ²
Juegos infantiles	9 ud.
Aparatos biosaludables	9 ud.
Bancos	52 ud.
Papeletas	18 ud.
Fuente babedero	1 ud.

Vista Maqueta



El nuevo Parque de La Mayacina se constituye como un espacio verde central de ocio y convivencia, con aspiración de conectar al ciudadano con la naturaleza y la biodiversidad. Árboles, arbustos, plantas, flores y fauna, convivirán con el Mierense cada día, creciendo juntos como un ecosistema sostenible*



CONCEYU MIERES



FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL
PO CRECIMIENTO SOSTENIBLE
2014-2020

EDUIS MIERES
2016-2022

EL FOCO PUESTO EN LA PIEZA CRÍTICA: EL EJE URBANO. 14 UNIDADES Y 17 FICHAS DE ACTUACIÓN

UNIDAD DE ACTUACIÓN	CLASIFICACIÓN OPERATIVA	FICHA
0.MIERES CENTRAL. ONÓN	EUPR-0-1	1.Mieres Central
1.MIERES CENTRAL. PARQUE-PLAZA		
2.AVDA. CAMINO DE MIERES	EUPR-2 (\$1-\$2)	2.Mayacina-Campus
	EUPR-2 (\$3)	3.Vega de Arriba
	EUPR-2 (\$4)	4.Santullano
	EUPR-2 (\$5)	5.Figaredo N-S
3.SANTA MARINA	EUPR-3	6.Santa Marina
4.UJO	EUPR-4	7.Ujo
5.FIGAREDO O-E(R)	EUTR-5	8.Figaredo. E-O
6.TURÓN (S)	EUTR-6	9.Turón
7.SANTA CRUZ	EUTR-7	10.Santa Cruz
8.SANJUAN-RIOTURBO	EUTR-8	11.S. Juan-Rioturbio
9.REDES DE INTERÉS GENERAL	EUSEH-9	12.Movilidad externa
10.REDES VIARIAS LOCALES	EUSEH-10	13.Movilidad interna
11.ENCLAVES RESIDENCIALES DEGRADADOS	EUSEH-11	14.Inventario de enclaves degradados
12.ÁREA LOGÍSTICA	EUPI-12	15.Área logística
13.ABLAÑA	EUPI-13	16.Ablaña
14.POBLAMIENTO PERURBANO Y RURAL	PPR-14	17.Vías de parque

4.METODOLOGÍA

M-MovyDUS, comparte la metodología *Edusi-M*

Master plan, sigue la lógica de proyecto

Trabajos de gabinete y de campo. Este contiene reconocimientos territoriales y la participación pública, a la que se incorpora la propuesta de revisión por pares o panel de expertos

Seguimiento y monitorización: *Observatorio Territorial de Mieres*.

Utiliza el Método Abierto de Coordinación (MAC), basado en la evaluación sistemática por niveles y entre pares, proceso que se extiende desde el trazado de las guías de la acción, al establecimiento del sistema de indicadores, y a la definición de los marcos competenciales de cada actor, para consensuar su contribución al sistema y mejorar las posibilidades de intervención.

5.CONCLUSIONES

Mieres en contracción. Calificación que en parte se hace extensiva al área metropolitana y a la región asturiana, en grados diversos. Atajar DsH y Mitigar DcF

Partiendo de las experiencias de las cuatro últimas décadas, se actualizan los objetivos de la planificación CAR (Conectar, Activar y Remodelar).

Ensamblar sus barrios componentes, mitigando las consecuencias de una ordenación del territorio que primó las necesidades del interés general y de la producción del sistema, por lo que se precisa una contundente y urgente acción para estabilizar la ciudad,

Identificar las piezas urbanas clave e incluir su tratamiento en el plan de acción (step by step) para ordenar el gran eje urbano longitudinal y organizar la transversalidad, para reestructurar la vega como ciudad coherente y amable,

Crea nuevas centralidades en el interior (Santa Marina y La Mayacina) y en el nudo de Figaredo.

El impacto de las infraestructuras de interés general y la corrección paisajística

Barriadas del hábitat minero.

Logístico, movilidad, núcleos rurales,

FICHA 1: Mieres Central

Análisis

I ENCLAVE

1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



Fig. 1: Localización

Este elemento tiene un carácter central en el casco urbano de Mieres, marcado por la confluencia de las calles Numa Guilhou y Valeriano Miranda, con Manuel Llaneza, y hacen de primeros componentes de la columna urbana de la ciudad ampliada.

2. OBJETIVO

Reforzar su centralidad como rodamiento norte, sobre el que se apoya el eje estructurante central.

3. CLASIFICACIÓN

- Unidad de actuación: 0-1. Sector comprendido entre Avenida de Méjico, Oñón y el parque y la plaza.
- Tipo de elemento: Rodamiento central.
- Ámbito de ordenación: Eje urbano principal de dominante residencial EUPR.
- Componentes: Glorieta de acceso Avenida de Méjico, Oñón, inicio Numa Gilhou y Parque Plaza, incluyendo Manuel Llaneza, Parque Jovellanos, Plaza de Abastos y estación de FEVE.
- Relación con los objetivos: Movilidad sostenible, naturalización del espacio urbano, regenerar la estructura urbana de Mieres mediante operaciones estratégicas de efecto multiplicador.

Cuadro 1

Ejes	Concepto de ordenación
Ecoeficiencia	Remodelación
Movilidad	Reconversión, Jerarquización
Economía innovadora	Prevención de la marginalidad Activación económica
Seguridad Urbana	Áreas urbanas marginales, inventario, reestructuración
Gobernanza ciudadana	MAC

II SITUACIÓN ACTUAL

1. ELEMENTOS

- El ámbito de actuación va desde la entrada norte de la villa hasta Manuel Llaneza.
- Elementos de relevancia: parque Jovellanos, el histórico puente de la Perra, la estación de FEVE, el mercado de Abastos, colegio Aniceto Sela y la casa de cultura Teodoro Cuesta. Aquí se concentran las oficinas bancarias, inmobiliarias, gestorías, hostelería, comercio minorista.
- La calle Manuel Llaneza tiene circulación de sentido único, y en ella conviven los coches (dos carriles o un carril de coche y un carril bus en función del tramo), el aparcamiento en ambos lados, el peatón (en aceras estrechas) y algunas terrazas, además de árboles y mobiliario urbano.

2. FUNCIÓN

- Espacio central de función comercial, residencial, administrativo, cultural y de ocio, fundamental para la villa.

3. PROBLEMAS

- La calle Manuel Llaneza presenta un difícil acceso peatonal a la estación de Mieres- Puente, con pasos elevados que establecen una ruptura entre las calles Río Eo y Chema Castañón, escaleras y paso subterráneo que ejerce un efecto disuasorio para los usuarios.
- La falta de continuidad de ambos elementos les resta credibilidad y eficacia, y genera espacios residuales e inútiles.
- El abandono de espacios públicos del entorno de la estación de FEVE hace que pierda interés como elemento de cualificación urbana, bienestar social y vector de nuevas formas de movilidad.
- El espacio de la arteria está ocupado por numerosos elementos (coches circulando y aparcados, peatones, terrazas, arbolado, mobiliario urbano), que se abigarran promiscuamente.

4. OPORTUNIDADES

- Potencial de conexión de varios elementos representativos de la villa. Una actuación en ella tendría una repercusión importante en el conjunto.
- Posibilidad de cruzar todo el centro de Mieres de oeste a este con comodidad, mediante una vía que conectaría las dos estaciones, la Mayacina, el parque Jovellanos, y la plaza de Abastos.
- En el entorno de la estación de FEVE existe un solar vacío que podría ser acondicionado como parking en superficie, concentrando las plazas de aparcamiento que se perderían al hacer de la calle Manuel Llaneza un espacio semi-peatonal.

IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL



Fig. 2: Plaza de Abastos



Fig. 3: Estación de FEVE



Fig. 4: Conexión con la Mayacina



Fig. 5: Conexión con el parque de Jovellanos



Fig. 6: Falta de espacio peatonal

FICHA 1: Mieres Central
Análisis



Fig. 7 y 8: Perspectiva del Mieres Central desde su núcleo inicial, al que da coherencia y organización el eje principal destinado a convertirse en avenida amena y estructurante de la ciudad ampliada



Fig. 9 y 10: Tramos calle Manuel Ilaneza



FICHA 1: Mieres Central
Análisis



Fig. 11: Paseo central del parque de Jovellanos, al que sucesivas acciones superpuestas lo han desnaturalizado



Fig. 12: Entrada principal al Parque de Jovellanos



Fig. 13: Plaza de Abastos



Fig. 14: Eje central que ensarta longitudinalmente la villa, muy necesario para vertebrar bloques espaciales de muy distinta morfología



Fig. 15: Calle Numa Guilhou

**FICHA 1: Mieres Central
Propuesta**

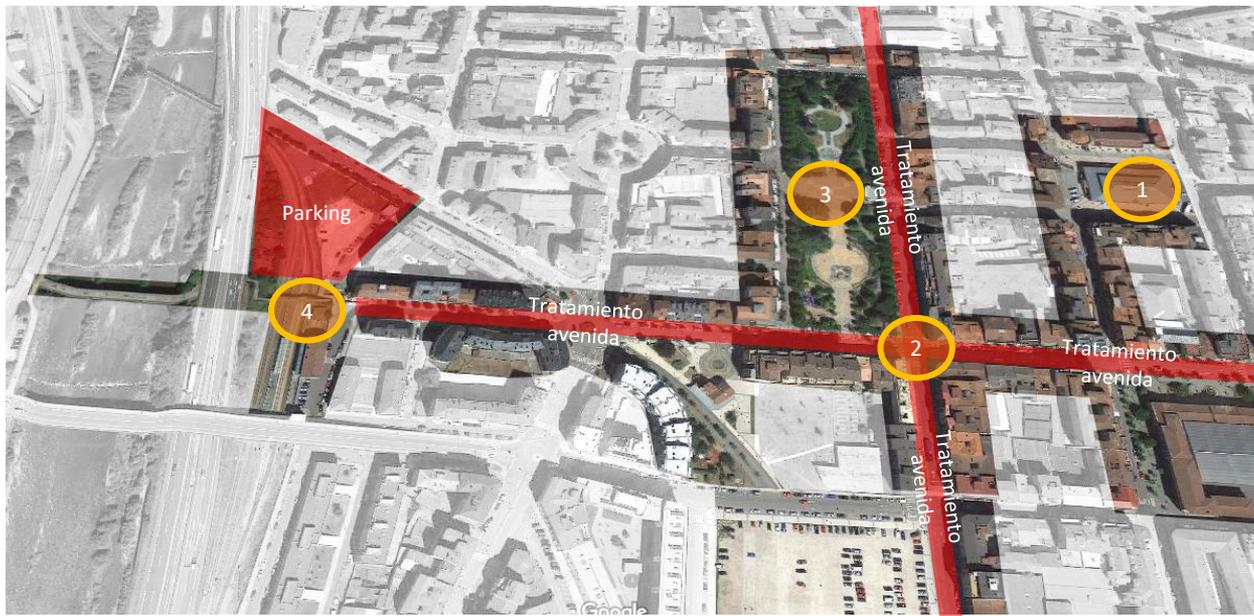


Fig. 16: Esquema de actuaciones

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

Espacio crítico tradicional que necesita ser actualizado para mantener su centralidad e irradiarla a la villa ampliada.

Para acentuar la condición de centralidad urbana de la unidad, se propone actuar en los siguientes puntos:

A. **PLAZA DEL MERCADO MUNICIPAL:** Consolidación como espacio funcional y simbólico del centro urbano. La semi-peatonalización del entorno de la plaza de Abastos, calles Manuel Gutiérrez, Palacio Valdés y Aller debe completarse con las calles Escuela de Capataces y Doce de Octubre, plaza del Mercado y plaza de Oviedo, mejorando la integración de este espacio con las calles Numa Guilhou, Manuel Llaneza y el parque Jovellanos. Se plantea la mejora general de paisaje urbano, del mobiliario y su ordenación, reforzando su atractivo tanto sobre la población local como comarcal. El planteamiento de peatonalización, o semi-peatonalización, del entorno de la Plaza, tiene como objetivo crear un espacio céntrico más amplio, muy accesible para peatones y también para las necesidades de la función comercial, hostelera, carga y descarga, permitiendo el acceso fluido a la misma, integrando y reforzando el carácter comercial de los bajos que la flanquean y modernizando el conjunto.

- B. **AVENIDA:** Para las calles Numa Guilhou y Valeriano Miranda se propone aplicar el concepto de diseño de avenida, dotándolas de arbolado compatible a las dimensiones de las vías y aceras, suprimiendo los aparcamientos en batería, creando un carril bici.
- C. **EL PARQUE:** La propuesta de reforma del parque Jovellanos tiene por objeto unificar el espacio, evitando la ruptura actual en dos partes segregadas y a distinto nivel, eliminando la acumulación de elementos heterogéneos, extendiendo las zonas con vegetación frente al predominio de superficies duras. Abriéndolo hacia el exterior, eliminando límites de borde vegetal y de todo tipo de materiales, para mejorar su permeabilidad. Y definiendo usos, creando un espacio de paisaje atractivo.
- D. **ESTACIÓN DE FEVE:** Se pretende dar un tratamiento formal a la parcela adyacente a la estación que actualmente funciona como parking informal.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 17: Actuación en parking



Fig. 18: Pavimentos a la misma cota

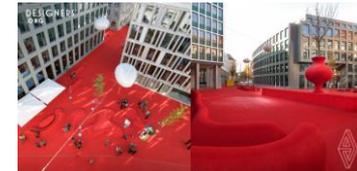


Fig. 19: Coloración del pavimento



Fig. 20: Ensanchamiento aceras



Fig. 21: Ensanchamiento aceras

FICHA 1: Mieres Central
Propuesta



Fig. 22: Propuesta de urbanización de la calle Manuel Llana

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Reestructuración del tráfico con cambios en algunos viales.
- Reducción de plazas de aparcamiento para dotar al peatón de más protagonismo en la ciudad.
- Aumento notable de elementos vegetales para naturalizar el entorno y mejorar la calidad del aire.

3. ACTUACIONES

A. MOVILIDAD

- Reducción de carriles y zona 30.
- Todas las calles afectadas pasan a ser de sentido único.
- Se eliminan plazas de aparcamiento en los tramos de calle objeto de actuación.
- Se acondicionan paradas de bus y de carga y descarga en todos los tramos.
- Autobuses eléctricos y paradas de bus con pérgolas fotovoltaicas.
- Eliminación de aparcamientos para reducir la presencia del coche.
- Fomento del uso de la bicicleta.
- Urbanización con un concepto paisajístico de paseo.

B. CREACIÓN DE PLAZAS EN TODOS LOS CRUCES

- El cruce se convierte en una plaza, facilitando el paso de peatones y la eliminación de barreras arquitectónicas (pavimentos al mismo nivel).
- Se instalan bancos para favorecer el encuentro de viandantes.
- Se concentran en esos puntos elementos vegetales que generan ambientes amables.

C. ENSANCHAMIENTO DE ACERAS

- La calle se ensancha, permitiendo así un mejor tránsito peatonal y haciendo posible la integración de terrazas, quioscos o pequeños puestos vinculados a los comercios adyacentes.

D. MOBILIARIO URBANO Y VEGETACIÓN

- Se aumenta la presencia de vegetación en la calle.
- Se emplean materiales reciclados en pavimentos y mobiliario urbano, fomentando la economía circular.
- Se instala iluminación LED eficiente.
- Se utiliza el color como elementos diferenciador en los pavimentos, de rasante constante.

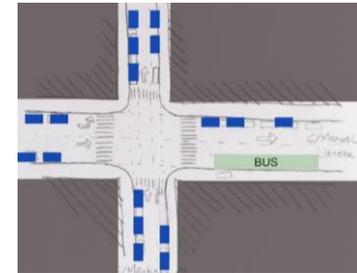


Fig. 23: Circulación actual en cruces



Fig. 24: Propuesta actuación cruces

MOBILIARIO URBANO



Fig. 25: Parada de autobús fotovoltaica



Fig. 26: Mobiliario urbano reciclado

FICHA 2: Avenida Aniceto Sela S1-S2. Mayacina-Campus Análisis

I ENCLAVE

1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

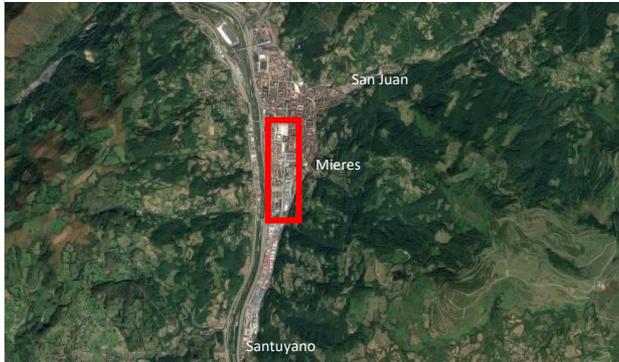


Fig. 27: Localización

Eje central en el actual borde sur del casco urbano que faculta la integración del Campus.

2. OBJETIVO

Adecuar el paisaje urbano, actualmente desaliñado y discontinuo, hasta su conversión en una avenida coherente de vertebración de la ciudad ampliada.

3. CLASIFICACIÓN

- Unidad de actuación: nº2_Avenida Aniceto Sela S1-S2 (EUPR-2).
- Tipo de elemento: Segmento.
- Ámbito de ordenación: Eje urbano principal EUP.
- Componentes: Carril bici, sentido único, utilización de colores en pavimentos, mobiliario urbano, reforma de aparcamientos.
- Relación con los objetivos: Regeneración y activación urbana, integración de diversos componentes urbanos.

Cuadro 2

Ejes	Concepto de ordenación
Ecoeficiencia	Remodelación
Movilidad	Reconversión, Jerarquización
Economía innovadora	Prevención de la marginalidad Activación económica
Seguridad Urbana	Áreas urbanas marginales, inventario, reestructuración
Gobernanza ciudadana	MAC

II SITUACIÓN ACTUAL

1. ELEMENTOS

- El ámbito de actuación comprende la calle Valeriano Miranda, integra La Mayacina y va hasta la rotonda de acceso sur a Mieres, contiene las estaciones de FEVE y RENFE, conectadas con el casco a través de dos pasos necesitados de mejora.
- Parque de La Mayacina, estación de autobuses y ferrocarril, Campus de la Universidad de Oviedo, equipamientos públicos y privados.

2. FUNCIÓN

- Por la importancia de su función integrada, al eje le damos el nombre de unos de los hijos más preclaros de Mieres, el profesor Aniceto Sela. Sus segmentos 1 y 2 dignifican y amplían el centro de la villa como eje amable de integración de la ciudad ampliada.

3. PROBLEMAS

- Interrupción de eje por la posición de la estación de autobuses, lo cual hace que la rotonda de acceso a la misma no funcione correctamente, y genera una circulación confusa a lo largo del eje.
- Las viviendas precisan una rehabilitación energética, los espacios interiores de las manzanas están colmatados de coches y se confunden con las calles exteriores, además de contar con escasa presencia vegetal.
- Ajardinamiento escaso.

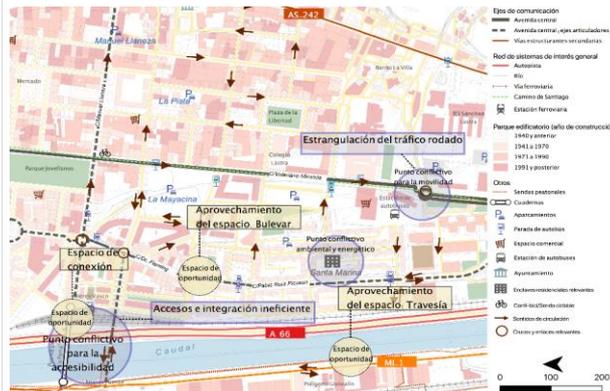


Fig. 28: Problemas y oportunidades

4. OPORTUNIDADES

- Buena accesibilidad y elementos significativos unidos a su través.
- Facilita el acceso y la integración en la ciudad del Campus.
- Potencial de las instalaciones del Pozo Barredo para constituir una pieza simbólica de mejora urbana.
- Anchura considerable, que permite diversas configuraciones y la introducción de elementos vegetales y de movilidad para darle representatividad.
- La presencia de equipamientos públicos y privados constituye un importante activo y el tratamiento de avenida da coherencia.
- En el eje aparecen bolsas de suelo con potencial de desarrollo.

IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL



Fig. 29: Rotonda Campus



Fig. 30: Edificio de investigación



Fig. 31: Estación de autobuses



Fig. 32: Vista área glorieta acceso sur

FICHA 2: Avenida Aniceto Sela S1-S2 Mayacina-Campus
Análisis



Fig. 33: Avenida estructurante y márgenes en sus tramos 1 y 2



Fig. 36: Vista general del casco urbano



Fig. 39: Tramo final de Numa Gilhou



Fig. 34: Avenida Aniceto Sela, S-2



Fig. 37: En S-2 Instalaciones del pozo Barredo



Fig. 40: Vega de Arriba



Fig. 35: Perspectiva de S-2 desde el norte



Fig. 38: Estado de La Mayacina



Fig. 41: Calle Valeriano Miranda

FICHA 2: Avenida Aniceto Sela S1-S2 Mayacina-Campus
Propuestas de referencia



Fig. 42: Vista Avda Icaria, Barcelona



Fig. 43: Detalle de la Avda Parque de las Naciones de Lisboa, inspiradora para actuación frente al edificio principal del Campus



Fig. 44: Infografía del proyecto del parque-plaza de La Mayacina

**FICHA 2: Avenida Aniceto Sela S1-S2 Mayacina-Campus
Propuesta**



Fig. 45: Propuesta de ordenación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Avenida central.
- Lugar de esparcimiento y paseo entre piezas urbanas atractivas.
- Objetivos:
 - Readaptar el sector sur de la villa , consolidando su carácter central y ampliando su potencial, mejorando su acceso y dándole representatividad.
 - Mejorar la conectividad fomentando una movilidad más sostenible, creando una vía de conexión y paseo a la altura de los importantes equipamientos y áreas residenciales que en ella se insertan.
 - Mejorar la calidad ambiental ampliando notablemente las zonas verdes.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Reestructuración de tráfico con cambios en algunos viales.
- Estructura de zonas verdes flanqueando el eje principal.
- Definición de piezas estratégicas para realizar actuaciones representativas.

3. ACTUACIONES

1. Para darle mayor representatividad al acceso sur a Mieres.
2. Convertir el eje en una avenida atractiva, con menor presencia del coche y mayor presencia de zonas verdes, con el carril bici y las líneas de autobús como elementos vertebradores que adquirirán mayor importancia física y simbólica.
3. Para ofrecer a la ciudad un nuevo espacio verde representativo frente al edificio de la Escuela Politécnica, el parque de la energía, un lugar para eventos y actividades de diversa índole, vinculado al mundo universitario.
4. Para reorganizar el tráfico con pequeñas intervenciones de cambio de sentido.
5. Para mejorar la conexión con las estaciones y con los puentes que enlazan el centro de Mieres con la orilla oeste del río.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 46: Vista 1 propuesta de urbanización



Fig. 47: Vista 2 propuesta de urbanización

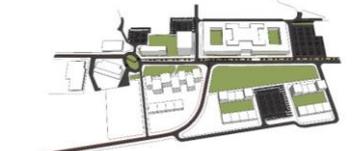


Fig. 48: Vista 3 propuesta de urbanización

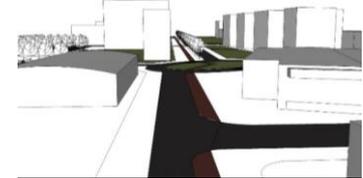


Fig. 49: Vista 4 propuesta de urbanización



Fig. 50: Vista 5 propuesta de urbanización

FICHA 6: Santa Marina
Análisis y propuesta

ESTADO ACTUAL



Fig. 104, 105 y 106. Estructura urbana Santa Marina Vega de Arriba



Fig. 107, 108 y 109.
Propuestas de bulevar

PROPUESTA



**FICHA 6: Santa Marina
Propuesta**

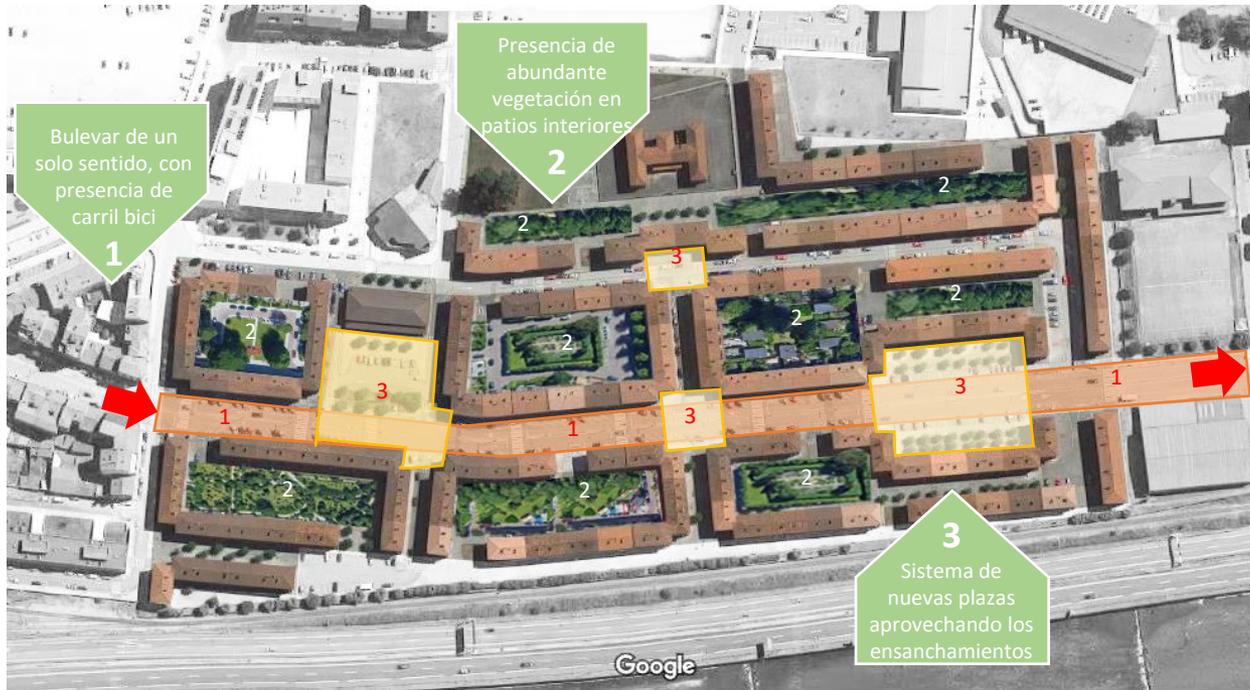


Fig. 110: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- La actuación se enclava en la estrategia de modernización del parque inmobiliario y en la naturalización del espacio público.
- Se busca la renovación y actualización de un barrio importante y central.
- Área residencial central de urbanismo de hábitat minero que por su situación presenta alta capacidad para apoyar la transformación urbana.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Se plantean las calles Pablo Ruíz Picasso, Los Llerones y Doctor Fleming como un bulevar de sentido sur, con mayor anchura de aceras y arbolado, y con presencia de carril bici.
- Se buscan conexiones transversales con la Avenida Aniceto Sela, tal como se indica en la ficha 3.
- Ajardinamiento de los patios de manzana.

3. ACTUACIONES

- Programa de experiencia piloto para rehabilitación integral de los edificios en los apartados de accesibilidad, rehabilitación energética, y actuación estética.
- Plan de eficiencia energética en fachadas.
- Estudio de la posibilidad de incorporar terrazas a las viviendas.
- Mejora de espacios públicos, tanto de interior de manzana como las propias vías públicas, con incorporación de arbolado y pequeños jardines, delimitación de áreas de aparcamientos, señalización y nuevo mobiliario público, etc.
- Creación de un sistema de plazas aprovechando los retranqueos de los edificios.
- Incorporación de colorido y estética modernizada.
- Puesta en valor de calle central, y creación de un bulevar en sentido de circulación sur, con una presencia notable del carril-bici.
- Rehabilitación y/o sustitución de edificios que no cumplan los estándares mínimos de habitabilidad.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 111: Propuesta rehabilitación de barrio



Fig. 112: Propuesta construcción de terrazas



Fig. 113: Propuesta patio interior con vegetación



Fig. 114: Referencia patios interiores



Fig. 115: Propuesta transformación fachadas

**FICHA 3: Avenida Aniceto Sela S3. Vega
Propuesta**

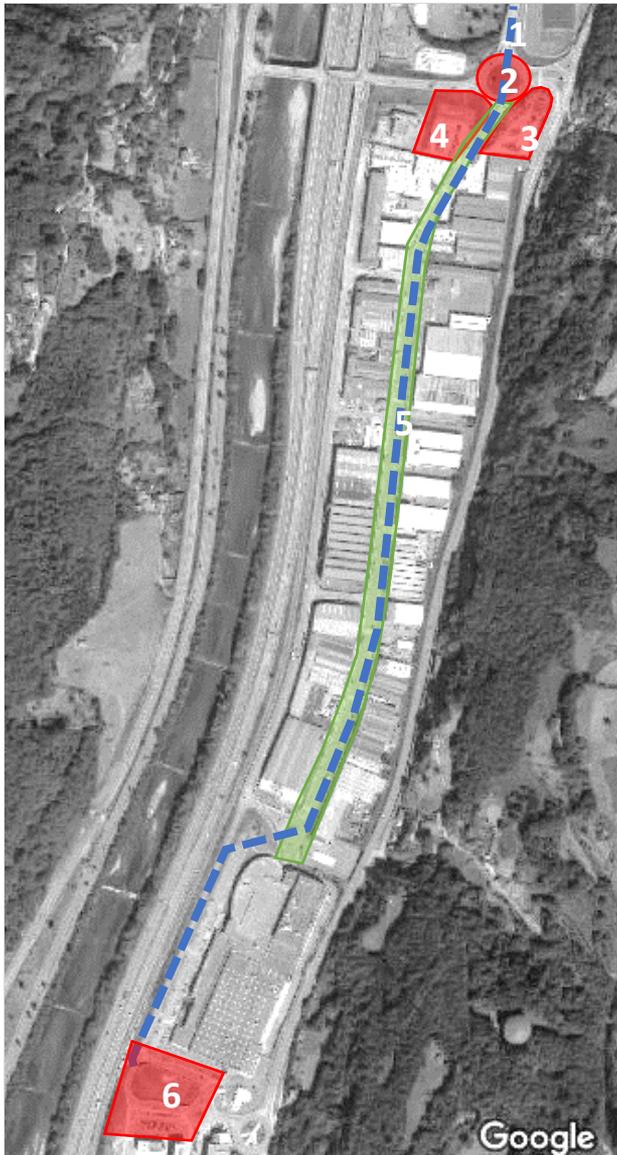


Fig. 63: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- La finalidad de la actuación en el Polígono de Vega es llevar a cabo la transición de polígono industrial, que ya no funciona como tal, a área de servicios con un alto componente comercial, y que puede ser residencial.
- La disfunción hace que hoy sea utilizado como lugar de paso, se pretende acelerar su transformación aprovechando su centralidad como lugar de compras y paseo, y área de servicios tecnológicos y empresariales.

Utilizando una formulación de urbanismo táctico mediante:

- La creación de nuevos espacios públicos.
- Acciones de poco coste y gran impacto social.
- Vocación de atracción de público a escala regional.
- Reforma paisajística como herramienta de transformación y atracción.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Transformación de un polígono industrial central en un área de nuevas funciones tecnológicas y residenciales. Dos ejes de notable tamaño permiten reorganizar la circulación y su transformación funcional

3. ACTUACIONES

1. Actuación singular sobre rotonda de acceso a polígono facilitando el paso subterráneo de peatones y bicicletas.
2. Instalación en suelo de propiedad municipal de alojamientos residenciales vinculados a operaciones de realojo y atención a población de mayores.
3. Acondicionamiento de fachadas a la vía pública.
4. Tratamiento de eje central como avenida/bulevar, abriéndola a usos comerciales y residenciales, valorando la incorporación del sentido único en sus vías principales.
5. Renovación del pavimento existente mediante nuevos materiales y colores en correspondencia con el tratamiento avenida/bulevar.
6. Consolidación del entorno del apeadero de FEVE como cuaderna que facilita el uso del ferrocarril.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 64: Propuesta rotonda peatonal



Fig. 65: Propuesta paso inferior rotonda



Fig. 66: Propuesta pavimento de colores

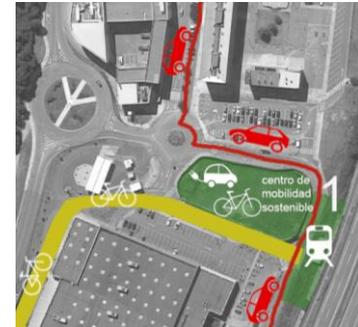


Fig. 67: Propuesta entorno de apeadero

FICHA 5: Avenida Aniceto Sela S5. Figaredo
Propuesta



Fig. 92: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- La propuesta de actuación tiene tres grandes objetivos:
 - Mejorar la conectividad en la centralidad sur del concejo.
 - Rehabilitar el tramo reajustando sus elementos componentes de acuerdo con el tratamiento de avenida.
- Sector terminal de la Avenida Aniceto Sela que actúa de nodo de conexión con otros tramos urbanos y que presenta un alto potencial para crear la centralidad sur de la ciudad ampliada.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

Vial estructurante principal sobre el que se enlazan otros secundarios y enclaves residenciales, muy segmentados.

3. ACTUACIONES

1. Transformación de la carretera general en avenida, para completar la Aniceto Sela, con reducción de velocidad, ampliación de aceras, cambio a luminarias más eficientes, inclusión de carril-bici, tratamiento del glacis de los cuarteles, modificando y unificando rasantes, y renovando mobiliario.
2. Rehabilitación energética y paisajística mediante el tratamiento de las fachadas de los cuarteles históricos y de los bloques de viviendas, y mejora de los espacios públicos, creación de áreas verdes y de estancia, así como de aparcamiento para aliviar la avenida.
3. Remodelación del enlace de las carreteras AS-242 y AS-337, de comunicación con Turón y Urbiés, analizando la posibilidad de habilitar una rotonda, con señalización del acceso al Paisaje Protegido de las Cuencas Mineras y a la senda verde del valle del río Turón.
4. En los tramos del eje entre Santuyano y Figaredo y entre esta última y el puente de Ujo, se propone una actuación de enlace, con limitación de velocidad a 50 Km/hora y con incorporación de señalización horizontal específica para dar seguridad al tráfico de bicicletas y peatones.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 93: Propuesta rehabilitación de barrio



Fig. 94: Propuesta recuperación espacio público



Fig. 95: Propuesta rotonda



Fig. 96: Propuesta avenida



Fig. 97: Propuesta transformación fachadas

FICHA 7: Ujo Propuesta

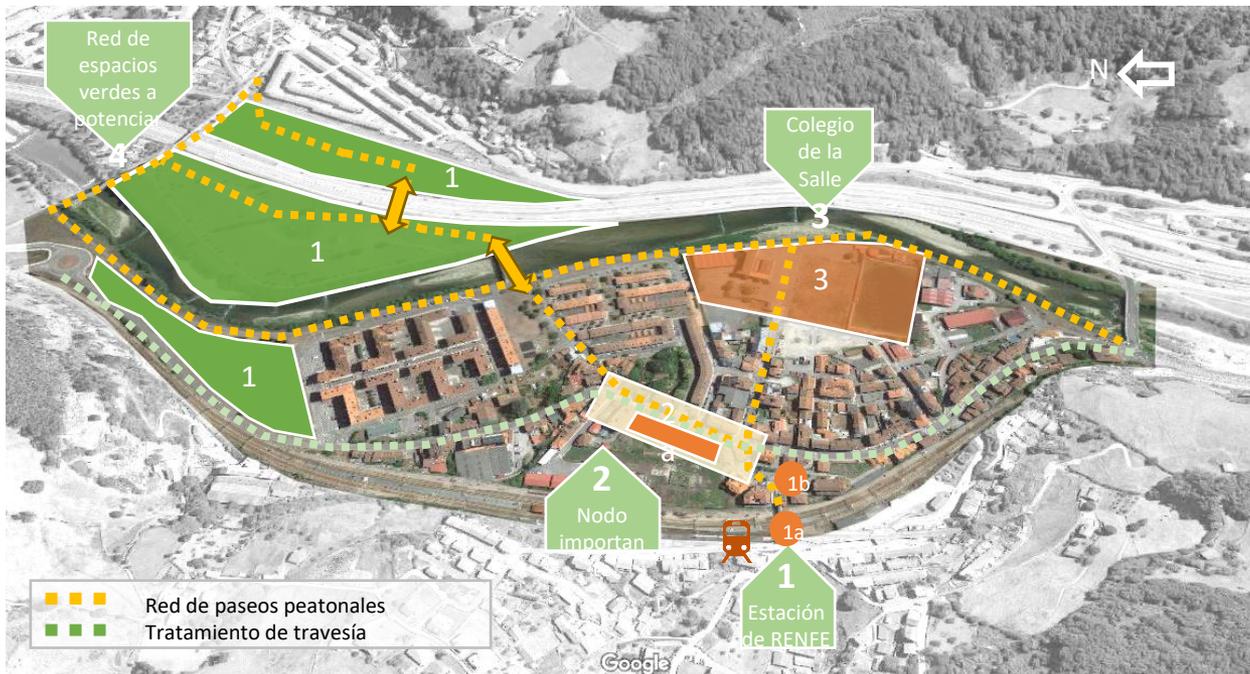


Fig. 132: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Creación de un espacio central atractivo, mediante la reforma tenue del acceso a la estación, la plaza de la iglesia, la permeabilización y mejora del tramo de la carretera MI-3 y la peatonalización de la calle Dr. Rodríguez Vigil y hasta su conexión con el paseo y el parque fluviales. Mediante su tratamiento como pequeño bulvar.
- La conversión de la carretera general en travesía urbana (fachadas, alumbrado, mobiliario urbano).
- Creación de un área central de vinculación y promoción de actividades comerciales, hosteleras, de servicios y ocio.
- Hábitat minero congelado y enclavado, con capacidad para unirse al eje central y reformarse internamente.
- Conexión y señalización con el paseo fluvial y el parque fluvial de Ujo-Figaredo lo que permitirá consolidar la vía peatonal/ciclable al lado del río. Una pasarela peatonal sobre la autopista, y el nuevo emplazamiento de la estación de FEVE hará más fuerte la interconexión con Figaredo.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- La segmentación urbana causada por el trazado del ferrocarril hace imprescindible el acuerdo con Renfe-Adif para la reforma de la pasarela y la mejora e integración urbana de los pasos subterráneos y de la calle que accede a los barrios de la parte oeste.
- También para la mejora e integración urbana de los márgenes de las vías, evitando la imagen de descuido y degradación.

3. ACTUACIONES

1. Rehabilitación funcional y paisajística, como elemento urbano simbólico, de la actual pasarela peatonal del FFCC, facilitando su conexión con las vías ciclables.
2. Apertura de la plaza de la iglesia a la travesía.
3. Tratamiento de travesía a tramo carretero actual (MI-3), entre Reicastro y el puente de Ujo.
4. Peatonalización de la calle Dr. Rodríguez Vigil y adyacentes.
5. Acondicionamiento del espacio público y del aparcamiento del entorno del colegio de La Salle.
6. Apertura de accesos a la senda fluvial peatonal favoreciendo su conexión con Figaredo.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 133: Recuperación entorno fluvial



Fig. 134: La unión de dos riberas necesita pasos



Fig. 135: Pasarela sobre A66



Fig. 136: Reacondicionamiento pasarela sobre vías

**FICHA 8: Figaredo. Nodo Sur
Propuesta**



Fig.143: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- La situación actual de desorden urbano avala la elaboración de un Plan Parcial para la ordenación de un área de gran complejidad e importancia. La propuesta de actuación deberá, entre otros objetivos, integrar Figaredo y Ujo, poner en valor del río y las zonas verdes entre ambas poblaciones, y mejorar el acceso al valle del Turón y a los equipamientos de la localidad.
- Conviene dar continuidad a la pista peatonal-ciclista, desde Reicastro a Figaredo hasta el valle alto del río Turón, como acceso al Paisaje Protegido de las Cuencas Mineras. En Avarero se abren dos posibilidades: habilitar parking de autocaravanas o bien un campo deportivo de uso múltiple, de hierba artificial.
- El nodo debe convertirse en la centralidad sur de la ciudad ampliada mieresense, por su potencial para superar barreras, fusionarse con Ujo y dar continuidad al poblamiento hacia Santa Cruz y salida al valle del Turón.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

Plan parcial, proyecto paisajístico integral, actuaciones en el ámbito de la movilidad, apertura de acceso al valle del Turón mediante tratamiento de carretera como travesía.

3. ACTUACIONES

1. Recuperar el uso del Chalet de los Figaredo como espacio público ajardinado y centro de servicios tecnológicos.
2. Plan parcial para ordenar el acceso al valle del Turón, superar la barrera física de los sistemas generales y utilizar el parque fluvial como conector con Ujo.
3. Poner en valor los equipamientos existentes (polideportivo y centro de salud) y complementar con un campo de césped artificial o un camping de caravanas.
4. Acciones de naturalización de los ríos Caudal y Turón.
5. Potenciar el uso de los puentes como colectores, renovando la pasarela peatonal que conecta con Ujo y sus vías de acceso.
6. Aprovechar la adecuación de los ejes para facilitar la integración de los barrios con un tratamiento unificador y cree microcentralidades.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig.144: Propuesta parque fluvial



Fig.145: Propuesta parque fluvial



Fig.146: Propuesta pasarela sobre A66



Fig.147: Paseo fluvial en León

FICHA 9: Turón
Propuesta

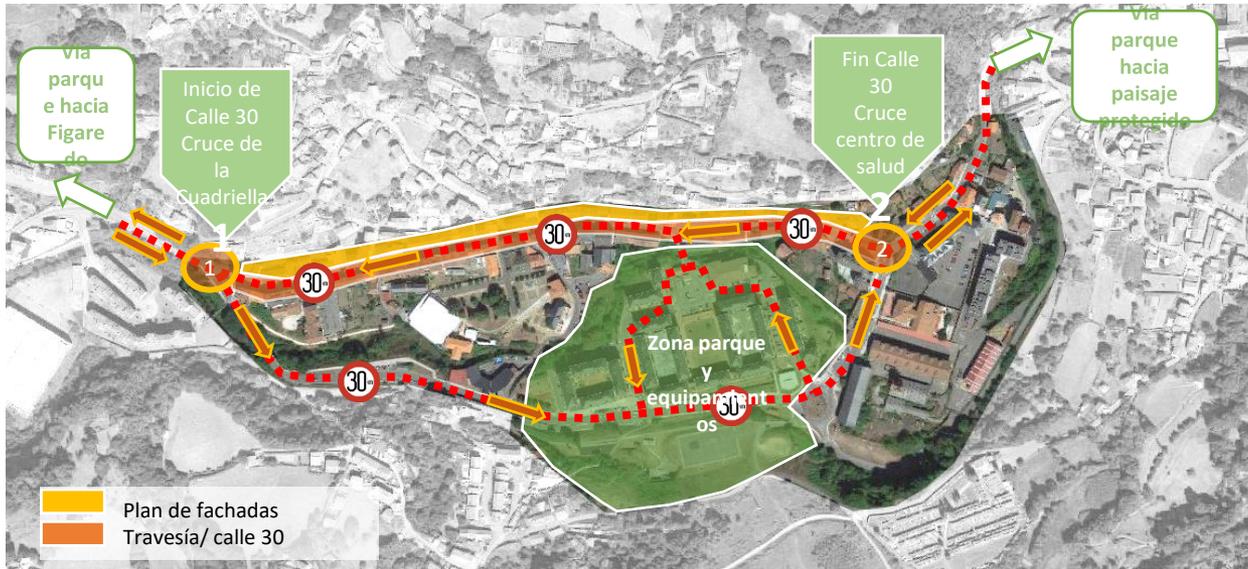


Fig.167: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- El tramo bajo necesita una sensible reforma urbana; por su complejidad podría ser desarrollada como plan parcial, pues las dimensiones y concentración de usos hacen que se engranen estrechamente sus diversos componentes.
- Se debe facilitar el acople del valle con la trama urbana central eliminando obstáculos, suavizando su cualidad de espacios de impronta minera.
- Es una singularidad del valle su contraste interno con un tramo alto de espectacular paisaje y cuyo atractivo puede ser utilizado para perder la característica de fondo de saco.
- El valle tiene capacidad para considerarse como patrimonio histórico de la minería española.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Consideramos el tramo bajo del valle entre La Arquera y San Andrés, vertebrado por la carretera, que junto al encajado río apenas deja minúsculas vegas. De ahí la importancia de tratar la carretera AS-337 como travesía urbana y de recuperar las vías complementarias (carretera de Hunosa, senda peatonal).
- El núcleo urbano de Turón es La Veguina que se enhebra en la AS-337 y se encierra entre esta y la carretera de Hunosa lo que permite la actuación de reforma urbana, en un enclave delimitado.
- La travesía sigue hasta San Andrés, donde en el Pozo Santa Bárbara se conectan las dos vías y el suelo disponible se amplía conteniendo las antiguas instalaciones que pueden ser reorientadas hacia una nueva función.

- El tramo alto da el cierre del valle, que se amplía en un gran cono donde se localizan destacadas aldeas unidas por una carretera de interés paisajístico y como enlace externo.

3. ACTUACIONES

En el conjunto del valle

- Reforma de la AS-337, Figaredo-Sotroñido y del tramo El Cruce-Ciaño (LA-7) orientando la reforma como travesía urbana hasta San Andrés y como vía parque desde ahí hasta la Colladiella-La Moqueta. Potenciar como nodo de enlace el Monumento al Minero, desde el que irradian conexiones, sendas de fondo y cumbreñas y vías de parque.
- Recuperación de las instalaciones del pozo Santa Bárbara para acoger un espacio relacionado con las artes digitales, la minería y como centro de recepción de visitantes del Paisaje Protegido de las Comarcas Mineras.
- Conversión del antiguo economato de La Rabaldana.
- Recuperación y actuaciones preventivas en los márgenes del río.

En el núcleo urbano central, La Veguina, tratamiento de travesía

- En la calle Rafael del Riego, ampliar su disponibilidad peatonal, con beneficios para comercios y ocio, rasante única, utilización de colores o materiales diversos en el pavimento, aumento del espacio destinado a los andenes de circulación peatonal, zona 30, mobiliario, único sentido, rehabilitación de edificios y fachadas con un enfoque estético y de eficiencia energética, que también se extiende al barrio de San Francisco.
- Reforma del parque de Turón, acondicionamiento del sector oeste de La Veguina, integrando la ribera y dando continuidad a su senda, mejorando los accesos transversales y reordenando el aparcamiento.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig.168: Reutilización patrimonio industrial



Fig.169: Reutilización patrimonio industrial



Fig.170: Tratamiento travesía



Fig.171: Ref. presencia bicis en calles

**FICHA 10: Santa Cruz
Propuesta**

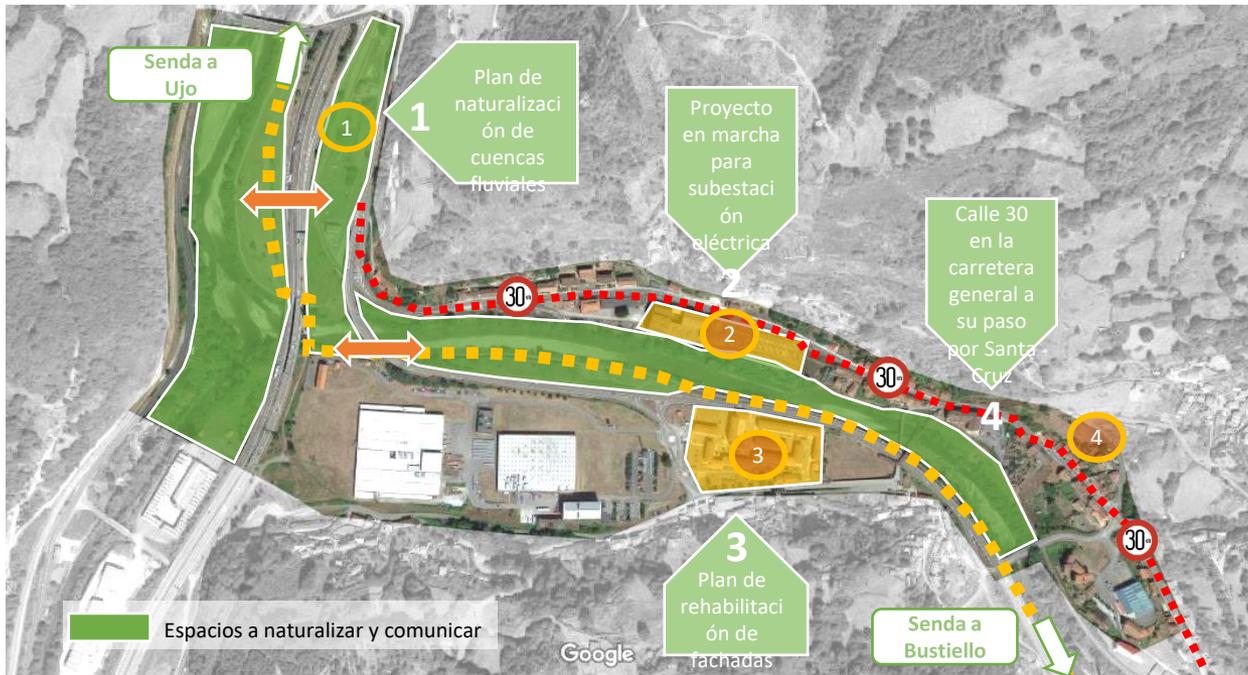


Fig.182: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

Presenta una desordenada estructura urbana-industrial que le da su identidad híbrida, a la que contribuye la confluencia de infraestructuras. Potencial para plantear una estrategia que permita integrar los diversos componentes basada en su localización estratégica.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

La antigua carretera (AS-112a), hoy sustituida en su función por una vía moderna exterior (AS-112), es el eje estructurante del núcleo, para la que proponemos tratamiento de travesía.

3. ACTUACIONES

1. Acondicionamiento de la carretera AS-112a, calle José García Lorenzo, como travesía urbana, mediante su consideración como Vía-30, rasante única, segregación de usos con señalización horizontal, mejora de las aceras, luminarias y mobiliario urbano, con diseños atractivos, introducción de arbolado allí donde las dimensiones de la calle y los espacios lo permitan.

2. Urbanización de espacios públicos para pequeñas zonas verdes y aparcamiento, entre la pasarela sobre el río y la barriada de San Salvador, en el centro social y en el entorno del polideportivo.
3. Rehabilitación energética y estética de fachadas y edificios, como en el conjunto de barriadas propias del hábitat minero. Rehabilitación de las barriadas históricas del patrimonio histórico (cuarteles).
4. Aprovechamiento de espacio de oportunidad junto al río Caudal, como parte de una estrategia general de naturalización del paisaje y mejora del paisaje asociado a las áreas empresariales y enlace de la autovía.
5. Elaboración de un plan parcial que reorganice el núcleo urbano. Para abordar la integración de áreas residenciales, con mejora de ejes urbanos y articulación de áreas empresariales (Sovilla, El Envaralao), que aporten un cambio significativo a un espacio que va adquiriendo caracteres de marginalidad territorial, a pesar de su localización estratégica.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig.183: Propuesta transformación fachadas



Fig.184: Propuesta transformación entorno río



Fig.185: Propuesta reutilización patrimonio industrial



Fig.186: Ref. presencia bicis en calles

FICHA 11: San Juan - Rioturbio
Propuesta

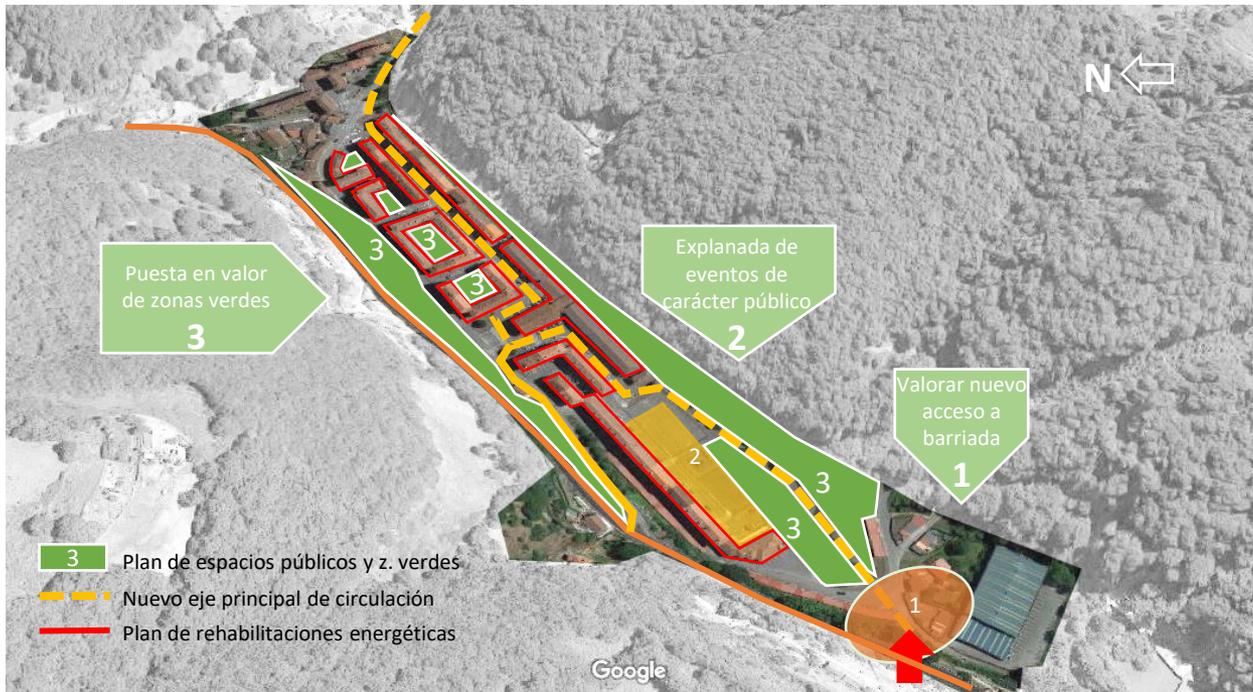


Fig. 196: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Valle transversal de posición central con dos tramos muy diferenciados que se enlazan en el núcleo de Rioturbio, enclave paradigmático del hábitat minero necesitado de reforma.
- Importante núcleo en la cercanía de la villa de fácil accesibilidad y por su elevada población de obligada actuación favorecida por los anunciados recursos para actuar en este tipo de barriadas.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- La carretera AS-269 como eje estructurante del valle se presenta en dos formatos, uno en contacto con el casco urbano y otro en el entorno del enclave de Rioturbio, ambos deficientes y necesitados de actuaciones específicas.

3. ENUNCIADO DE ACTUACIONES

- Para el tramo contiguo a la villa se aplica el tratamiento de travesía (hasta Murias).
- Se plantea la utilización de la calle por el centro de la barriada de Rioturbio, que incluye el estudio de un posible nuevo acceso desde la AS-269 por el entorno del polideportivo, para mejorar la entrada a la población.
- Reordenación urbana y arreglo de los viales de Rioturbio, con incorporación de colorido y estética modernizada. Posibilidad de nuevo acceso rodado y mejora de la vía peatonal.
- Rehabilitación energética y estética de fachadas y edificios.
- Mejora de espacios públicos, incorporación de arbolado y pequeños jardines, previsión de un programa de mantenimiento de espacios públicos, delimitación de áreas de aparcamiento, señalización y nuevo mobiliario público.
- Puesta en valor de explanada para eventos públicos (conciertos, mercados...).
- Habilitación de zona verde en Murias, integrando los jardines existentes del antiguo hospital y las áreas sin uso del entorno de los equipamientos municipales.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 197: Propuesta rehabilitación del barrio



Fig. 198: Propuesta espacio público lúdico



Fig. 199: Propuesta colorido en calles



Fig. 200: Propuesta patios interiores



Fig. 201: Propuesta transformación fachadas

FICHA 12: Movilidad externa
Análisis



Fig. 218 y 219: Sistemas generales que encorsetan la ciudad



Fig. 220: Mieres, linealidad y fuerte impacto paisajístico de las duras infraestructuras de servicio general

FICHA 12: Movilidad externa
Propuesta

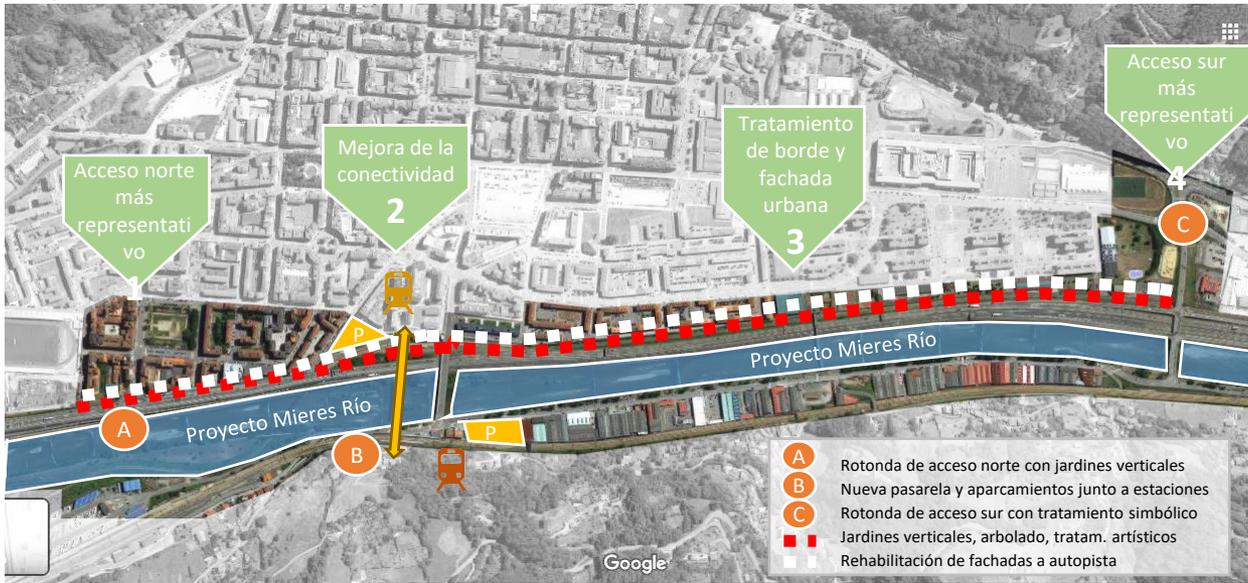


Fig. 221: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Efectuada aplicando el concepto de dignificación sensible, atenuando el impacto local de las infraestructuras y la mejora del paisaje urbano mediante tratamientos paisajísticos y de naturalización.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- A su disposición está un espacio estratégico, por central, en la vega que ocupa de manera lineal. Se intenta corregir tal linealidad y la segmentación que estas grandes infraestructuras provocan mediante pequeñas vías transversales, que faciliten la comunicación local y su integración en la ciudad ampliada.

3. ENUNCIADO DE ACTUACIONES

1. Por su trascendencia se necesita la cooperación de los organismos titulares o administradores de tales redes (Ministerio de Transporte, Consejería de Infraestructuras, Confederación Hidrográfica).
2. Sobre la rotonda de entrada desde las autopistas mediante la aplicación de iluminación, pintura, vegetación paisajística, elementos simbólicos y la actuación sobre el tramo inmediato de la avenida de México, mejorando el paisaje escénico-simbólico de entrada urbana.

3. En el acceso sur de la autopista se propone actuar sobre Barredo como elemento representativo del nuevo Mieres y de la mejora del paisaje urbano impulsada desde principios de siglo por el campus universitario.
4. Actuación sobre la rotonda sur, con túnel para facilitar el acceso peatonal y ciclista entre el Campus y el polígono industrial Vega de Arriba.
5. La naturalización de las márgenes del río Caudal y su recuperación.
6. En el casco urbano, la extrema proximidad de los edificios a la misma, hace imprescindible la colocación de pantallas visuales y acústicas y allí donde hay espacio, la plantación de masas de arbolado. La existencia de muros de hormigón y calles sin salida se puede abordar mediante propuestas de arte urbano y jardines verticales.
7. Se atenderá a romper la linealidad, como en el caso del parque fluvial de Figaredo-Ujo para ampliar su capacidad de conectar ambos núcleos.
8. La imagen que Mieres proyecta sobre el escaparate será tratada mediante la reformar de la fachada este del polígono industrial de Vega de Arriba.
9. Mejora de la accesibilidad a las estaciones de ferrocarril, conexión a la red ciclable y peatonal, mejora de aparcamientos y pasarelas.
10. Conversión en travesías urbanas de las carreteras que atraviesan núcleos (vía 30 con mejora de aceras, pavimentos, arbolado, luminarias, pavimentos).

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 222: Propuesta vegetación autopista

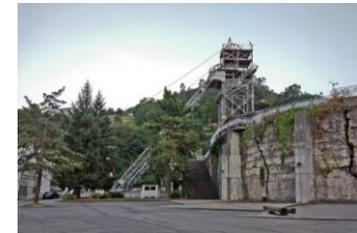


Fig. 223: Actuar sobre un símbolo



Fig. 224: Propuesta pantallas vegetales



Fig. 225: Propuesta arte urbano regenerador

**FICHA 13: Redes viales locales
Propuesta**



Fig. 238: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Vías numerosas por prestar servicios a todas las localidades, necesitando una jerarquización de las actuaciones para aprovechar sus potencialidades.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Atención a la coordinación con los ayuntamientos vecinos para dar salida y muchas de las vías locales.
- Identificación del colector de base central como eje vertebrador de la ciudad al que se conecta la red local en sus diversos modos.
- Actuaciones en cuadernas y tramos de enlace entre distintos modelos de tratamiento.

3. ACTUACIONES

1. La estación Mieres-Puente, como salida de la red ciclable y peatonal, con adecuación de su aparcamiento.
2. Tratamiento de vías de parque para los tramos locales en los sectores altos de los valles transversales y en algunas vías de ladera (Padrún , San Tirso, Cenera, alto San Juan, alto Turón, bucles Vegalafonte, Paxio, Gallegos.
3. Recuperación funcional del puente de la Perra mediante nueva pasarela que facilite el acceso peatonal desde Manuel Llana.
4. Actuaciones sobre los accesos y el entorno de las estaciones, aumentando la capacidad de aparcamiento vinculado a ellas y dignificando su entorno.
5. Tratamiento de travesía urbana a los tramos carreteros en los núcleos de Santuyano, Figaredo, Turón, Ujo, Santa Cruz y tramo inferior de San Juan.
6. Mejora y alargamiento de la senda fluvial en la margen izquierda del río, desde El Envaralao y Ujo hasta Abaña.

7. Mejora de las conexiones transversales en la vega (parques fluviales).
8. Utilización de colectores laterales para descongestionar el eje central, reordenar aparcamientos y facilitar la peatonalización.
9. Se reordenan los sentidos de circulación automovilística con atención a vías de sentido único en segmentos de la avenida central y transversales (La Veguina).
10. La Avenida de Méjico y el acceso sur (rotonda de Vega de Arriba) completan el engranaje viario estructurante para el tráfico rodado.
11. Para la AS-242 se plantea la función de vía periférica por el Este y de vía principal (Avenida Aniceto Sela), en las travesías de Santuyano y Figaredo.
12. Para organizar las excesiva fragmentación y dar coherencia al sistema de movilidad a partir de las plataformas viales actuales se pretende obtener un estilo uniforme en la red local, de acuerdo con la clasificación de los viales :avenida, travesía urbana, bulevar, carretera-parque, cuaderna de conexión y tramos de enlace, recomendándose un tratamiento uniforme para cada tipo. Así se procurará habilitar carriles bus y bici, sentido único y andenes de aparcamiento, renovación paisajística a través de la mejora de la fachada urbana y el mobiliario urbano en los cinco segmentos de la avenida Aniceto Sela y en las travesías urbanas donde sea pertinente. Uniformando rasantes y diferenciando sectores por colores y tipos de pavimentos, ajardinando andenes y márgenes en los bulevares y travesías urbanas para facilitar su uso como lugares de tránsito peatonal y su funcionalidad comercial y de ocio, reacondicionado paisajísticamente engarzando en el sistema a las cuadernas y tramos de enlace para facilitar la intermodalidad y seguridad. Y para explotar las capacidades paisajísticas, ambientales, deportivas y turísticas se refuerza el tratamiento como vías-parque de aquellas vías situadas en las laderas medias y altas de los valles, en las que prima la seguridad del usuario y son un escaparate del y hacia el concejo.

FICHA 14: Inventario de enclaves degradados Análisis y propuesta

I ENCLAVE

1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

Esta unidad es de carácter municipal y no se refiere a un área determinada, pero tiene como objetivo preferente los inmuebles en ruinas. El inventario se plantea tanto para las áreas urbanas como para periurbanas y rurales, así como para las instalaciones industriales en desuso y para las aficiones que estas actividades y las redes de infraestructuras han ido generando en el territorio municipal.

2. OBJETIVO

El objetivo de esta actuación es eliminar riesgos para la seguridad ciudadana, mitigar la exclusión social, y ampliar el atractivo urbano.

3. CLASIFICACIÓN

- Unidad de actuación: nº11 Enclaves Residenciales degradados.
- Tipo de elemento: Rodamiento.
- Ámbito de ordenación: Eje Urbano Segmentos y Enclaves Híbridos EUSEH.
- Componentes: Edificaciones de diversa índole.
- Relación con los objetivos: Inventario de poblamiento con problemas de marginalidad, degradación o ruina, como base de actuación de reacondicionamiento de espacios de impacto negativo en el paisaje urbano.

Cuadro 13

Ejes	Concepto de ordenación
Ecoeficiencia	Remodelación
Movilidad	Reconversión, Jerarquización
Economía innovadora	Prevención de la marginalidad Activación económica
Seguridad Urbana	Áreas urbanas marginales, inventario, reestructuración
Gobernanza ciudadana	MAC

II SITUACIÓN ACTUAL

1. ELEMENTOS

- Enclaves residenciales o industriales en estado de abandono, semi-abandono o ruina que deben ser localizados, cartografiados, analizados y clasificados para sustentar un plan de eliminación de ruinas que supongan un riesgo para la población y una mejora del paisaje urbano.

2. FUNCIÓN

- La intensidad industrial atrajo a numerosa población que fue alojada en el escaso espacio disponible, dando como resultado una edificación general de baja calidad, que el tiempo ha ido deteriorando o haciendo desaparecer su dedicación, quedando como resultado una abundancia de infravivienda y de ruinas, que afecta a la calidad urbana del concejo y que hoy no cumple una función residencial aceptable.

3. PROBLEMAS

- Degradación, abandono, mal estado constructivo.
- Fuente de problemas asociados a la marginalidad.
- Impacto visual que afecta muy negativamente a la imagen de Mieres y a la moral colectiva.



Fig. 245: Detalle de la morfología, modelos edificatorios y nivel de desocupación en La Peña-La Rampla. Fuente: Sergio Tomé-Fernández, Barrios en ladera, Mieres (Asturias), 2020

4. OPORTUNIDADES

- Cambiar la dinámica de deterioro progresivo del paisaje urbano, evaluando la magnitud del problema de las ruinas, tanto cualitativa como cuantitativamente, por la existencia de la conciencia social del problema, la existencia de financiación relacionada con la regeneración urbana y de programas de impulso municipal.

III ORDENACIÓN

IDENTIFICACIÓN Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

- Se propone un inventario de edificaciones en estado ruinoso, base de un programa de saneamiento y realojo de población en riesgo o vulnerable. El inventario supone la localización, clasificación y procedimiento de actuación sobre el poblamiento degradado, que conforma, en la actualidad, enclaves híbridos por degradación y/o abandono de su anterior función residencial. Amplía la acción propuesta por Edusi-M y la focaliza dentro del eje urbano y en los sectores periurbanos de ladera.
- Debe complementarse con la actualización y simplificación del Nomenclátor para ajustar a la realidad actual del poblamiento.
- Regulación de la actividad de los huertos urbanos espontáneos y traslado a áreas acondicionadas, como la del Pedroso. Especial atención a los enclaves de cobertizos en laderas facilitando su enmascaramiento.

IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL



Fig. 246: Santuyano



Fig. 247: Ablaña



Fig. 248: Ablaña



Fig. 249: San Andrés



Fig. 250: Santuyano

**FICHA 15: Área Logística de Mieres
Propuesta**



Fig. 262: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Amplísimo espacio de suelo vacante conectado a una pequeña estación de transporte cuyo potencial se vería incrementado al asociarse a este suelo y englobar las contiguas vías de ferrocarril y mejorar su conectividad a las cercanas autovías, lo que la convertiría en un elemento importante del sistema logístico de transporte del NO peninsular.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- La disponibilidad de suelo, en el presente y próximo futuro, abre posibilidades de expansión del área logística, con notable capacidad de crecimiento y ampliación.

3. ACTUACIONES

1. Para garantizar el éxito de la operación es necesario habilitar la conexión entre el área y la estación de Renfe, habilitando la multifuncionalidad de modos de transporte. Se requiere la instalación de una estación de clasificación de mercancías y/o puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET). Es clave la conexión con Langreo a través de Olloniego, para conformar un nodo fundamental de intercambio entre los puertos de Gijón y Avilés, el área metropolitana (bypass de Viella, Colloto y Lugo de Llanera) y el transporte de mercancías hacia el interior peninsular y europeo.
2. Definición y liberación del área de actuación (área de servicio de la Empresa Municipal de Transportes y usos industriales en decadencia adyacentes)
3. Conexión con la estación de RENFE e instalación de una estación de clasificación de mercancías y/o puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET).
4. Apertura de un acceso norte directamente vinculado a la N630.
5. Urbanización de suelo para empresas logísticas, con un centro de empresas relacionadas como primer elemento del proceso.
6. Establecer plan de posibles ampliaciones futuras.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 263: Comunicaciones privilegiadas



Fig. 264: Potencial regional



Fig. 265: Interior espacio logístico

FICHA 17: Vías de parque Análisis y propuesta

I ENCLAVE

1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



Fig. 279: Localización

El sector periurbano ocupa el espacio inmediato al casco urbano de la villa y a los ejes urbanos lineales y valles transversales. El sector rural se extiende en las laderas medias y altas de los valles y cordales.

2. OBJETIVO

Apoyar la integración, ordenación y rehabilitación del poblamiento del extrarradio del eje urbano principal mediante la mejora de su conectividad y aprovechamiento de las cualidades de la red viarias. Proporcionar valor añadido a las áreas rurales, para nuevas actividades vinculadas al patrimonio minero y rural, y su aprovechamiento para iniciativas de ocio y turismo, dada su proximidad al mundo urbano y su evidente contraste paisajístico

3. CLASIFICACIÓN

- Unidad de actuación: nº14 áreas periurbanas y rurales.
- Tipo de elemento: valles y cordales.
- Ámbito de ordenación: sector periurbano y sector rural PPR.
- Componentes: extrarradio, parroquias pequeñas, laderas.
- Relación con los objetivos: Consolidación, reordenación e interconexión interna y externa.

Cuadro 16

Vías	Concepto de ordenación
Ecoeficiencia	Remodelación
Movilidad	Reconversión, Jerarquización
Economía innovadora	Prevención de la marginalidad Activación económica
Seguridad Urbana	Áreas urbanas marginales, inventario, reestructuración
Gobernanza ciudadana	MAC

II SITUACIÓN ACTUAL

1. ELEMENTOS

- Sector periurbano: extrarradio del casco urbano de la villa y de las parroquias urbanas (Turón, Santuyano, Figaredo, Ujo, Santa Cruz); La Peña-S. Tirso; La Rebollada-El Padrún; Valle de Cuna y Cenera; Alto Turón
- Sector rural: Parroquias <100 h/Km2: Santa Rosa, Urbiés, Cuna, Gallegos, Siana, Loredo, Baiña; laderas medias y altas de parroquias urbanas.

2. FUNCIÓN

- Completan el poblamiento de Mieres con numerosos pequeños núcleos de población, en rápido declive. Conexión y función de enlace con los sectores urbanos internos y con los concejos vecinos.

3. PROBLEMAS

- Declive demográfico acentuado. Abundancia de núcleos deshabitados y edificaciones abandonadas o en ruina. Accesos rodados deficientes. Escasez de espacios públicos.

4. OPORTUNIDADES

- Algunas carreteras rurales, en particular valle alto de Turón, valle de Cenera, Miñera, Padrún, muestran potencial para recibir un tratamiento de parkway.
- Elementos patrimoniales de interés (minería y sistema agrario tradicional).
- Potencial turístico, deportivo, de ocio y esparcimiento, dada su localización.
- Existencia de rutas peatonales, ciclistas, BTT y senderos de montaña media que permiten una mayor intensidad de uso, a partir de la mejora de su diseño, mantenimiento y señalización, así como de su difusión.

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- Aunque los sectores periurbano y rural no son objeto de tratamiento detallado, se consideran aquí en aspectos relacionados con la movilidad.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Red densa de movilidad interna y conexión exterior. La red de vías parque, peatonales y ciclistas requieren la aplicación de criterios homogéneos de tratamiento que amplifiquen sus atractivos para el exterior.

3. ACTUACIONES

1. Singularización como parques rurales del valle de Cenera y parroquia de Urbiés, en el Alto Turón.
2. Tratamiento Parkway para las carreteras señaladas en la figura 282.
3. El tratamiento parkway se aplica a aquellas carreteras escénicas en razón de sus valores paisajísticos, para el disfrute, y para riqueza cultural de las localidades que enlazan y se efectúa a través de la señalización vertical y horizontal adecuada, áreas de descanso, miradores, áreas recreativas cuidando la seguridad de los usuarios.
4. Mejora, mantenimiento, señalización y difusión del Anillo Ciclista de la Montaña Central a su paso por Mieres y de su conexión con la red local.
5. Refuerzo de servicios del camino de Santiago, afianzando a Mieres como referencia intermedia en el itinerario del Salvador. Creación de centro de servicios en La Peña (mejora de equipamientos y ampliación del albergue, reforma de la plaza, centro de actos, servicios e información turística).
6. Línea de apoyo a la creación, vinculada al aprovechamiento o rehabilitación de elementos patrimoniales sin uso, de iniciativas vinculadas al camino, en los núcleos de referencia: Ujo, Santa Cruz, Santuyano, El Pedroso, La Fonda, Mieres, La Peña, La Rebollada, El Padrún.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 280: Senda verde Turón



Fig. 281: Parkway propuesta en el bucle Vegalfonte-La Cabana -Rabaldana



Fig. 282: Parkway propuesta en el bucle Vegalfonte- La Cabana -Rabaldana



Fig. 283: Parkway propuesta en el bucle La Estación-Paxío-Cuna