



Universidad de Oviedo

Trabajo Fin de Máster

Máster en Recursos Territoriales y Estrategias de Ordenación

La movilidad sostenible en Oviedo y su entorno

Autor: Alejandro Alonso Cimadevilla

Tutor: Sergio Tomé Fernández

Junio 2018

Í N D I C E

1. Introducción	págs. 4-6
1.1 Método de exposición	
2. La ciudad histórica	págs. 7-11
2.1. El Oviedo amurallado	
2.2. El camino de Santiago: primer eje de comunicación externo.	
3. Oviedo en los siglos XIX y XX	págs.
11-18	
3.1. El crecimiento urbano industrial	
3.2. Las reformas y la reconstrucción de Oviedo	
3.3. Los trazados ferroviarios históricos: el Cinturón de Hierro	
3.4. El Cinturón Verde	
3.5. La peatonalización y su incidencia en la transformación urbana	
3.5.1. La peatonalización del Oviedo Redondo	
3.5.2. La peatonalización del Oviedo decimonónico	
4. La ciudad actual	págs.
19-40	
4.1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).	
4.1.1. El Tráfico	
4.1.2. Los Aparcamientos	
4.1.3. La Red de Transporte Público	
4.1.4. La Red Ciclable	
4.1.5. La Red Peatonal	
5. Conclusión	pág. 41
6. Bibliografía	págs. 42-44
6.1. Webgrafía	

1. Introducción

Las ciudades son conjuntos urbanos en los que se concentra una gran cantidad de población. Durante muchos siglos las ciudades han ofrecido a aquellos que se han establecido en ellas bondad y diversidad, eso sí, acompañados de elementos perniciosos diversos que han ido variando en escala y forma.

Gran parte de la historia de las ciudades orbita en torno a un espacio no demasiado extenso y humanamente densificado, rodeado por una muralla que convertía a las ciudades en pequeñas fortalezas. Ese espacio cerrado, acotado y sinuoso, foco de insalubridad, ha ido cambiando paulatinamente toda vez que las murallas generaban un obstáculo más que una protección.

La Revolución Industrial fue un hecho que sin duda cambiaría el devenir de las ciudades. Los avances en la producción agrícola permitieron que la población empleada en dicho sector se redujera y, en consecuencia, se trasladaran a los espacios urbanos para desarrollar otras tareas. Otro de los grandes efectos de la Revolución Industrial, serían los avances que se produjeron en ámbito de la salud, propiciando un descenso en la mortalidad, así como un aumento de la esperanza de vida. Toda una serie de cambios socio-económicos se estaban llevando a cabo durante finales del siglo XIX y principios del XX, la sociedad iba a experimentar un cambio en su modo de vida y ello se iba a refrendar aún más con la revolución en los transportes, pieza clave en el comercio, la movilidad y el movimiento de capital, es decir, el germen de una sociedad globalizada.

Las consecuencias de la Revolución Industrial generan en la ciudad un cambio trascendental, pues ya no es un espacio cerrado y denso, sino que se expande fruto del establecimiento de diversas industrias que atraen a la población por la necesidad de mano obra, en el caso de Oviedo la implantación de la Fábrica de Armas fue una de las industrias de mayor atracción. Las consecuencias son un aumento demográfico, espacial y económico convirtiéndose en motor del capitalismo y la globalización.

La expansión urbana genera necesidades relacionadas con la movilidad, en un primer lugar el ferrocarril acercó las ciudades a la población, siendo el primer medio de transporte que permitió, además de la exportación e importación de los elementos industriales, las migraciones y el transporte de pasajeros.

Del ámbito regional o estatal, se pasaría a un ámbito más local y urbano. Surgen nuevas formas de movilidad: las urbanas. Los tranvías fueron los primeros vehículos que permitieron el transporte de unas decenas de personas al mismo tiempo en un radio espacial que unía el espacio urbano con algunas poblaciones del extrarradio, aunque su ámbito de actuación no era demasiado relevante y pronto serían sustituidos por los autobuses urbanos.

La mayor accesibilidad económica de la población para la adquisición de vehículos a motor, se hizo más plausible a partir del primer tercio del siglo XX. La masificación de los vehículos va a generar un cambio significativo en la forma de las ciudades. El vehículo privado pasaría a ser el dueño de las calles y plazas, y las ciudades se preparaban para su dominio. Sin embargo, los vehículos no solo ocupan el espacio sino que también lo modifican, pues van a permitir que la población se distancie de los focos urbanos, fomentando su dispersión y formando una conurbación urbana.

La movilidad del presente y del futuro pasa por la eficiencia y sostenibilidad en las distintas formas de transporte, conjugando la facilidad e inmediatez de los trayectos urbanos, con la menor alteración del medio ambiente, por lo que este trabajo tratará de ofrecer, previo análisis de la situación histórica y actual, una serie de propuestas para la mejora de la movilidad en Oviedo.

1.1 Método de exposición

El siguiente trabajo expone, en primer lugar, la situación histórica del emplazamiento de Oviedo, para poder comprender como ha sido su configuración y evolución y cómo va a influir ello en la movilidad futura. Más adelante, y con los efectos de la industrialización presentes en el desarrollo urbano de la ciudad, se pondrá de manifiesto el peso de la llegada del ferrocarril a la ciudad durante los siglos XIX y XX.

Posteriormente, las reformas interiores, la ocupación del suelo urbano los cambios que se van a llevar a cabo proyectos que a finales de los años 90 del siglo XX sientan las bases de lo que es la ciudad hoy en día; las épocas de bonanza financiera que acompañadas del “boom” en la construcción tienen su repercusión en el Oviedo actual.

En base a todo ello, a través del prisma del diagnóstico y el trabajo previo realizado por el último Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Oviedo, se analizará tratando

de actualizar, y finalmente proponer, desde una visión geográfica y personal, las actuaciones necesarias para la mejora de la movilidad urbana sostenible en Oviedo.

En definitiva, un breve repaso histórico de la generación de una ciudad, pero también de las actuaciones futuras, del cómo se pretende mejorar, hacerla más sostenible. La oportunidad de trabajar por una ciudad más saludable, alejada de los parámetros clásicos que se acerque más hacia sus orígenes, abierta al espacio natural que le rodea.

2. La ciudad histórica

El núcleo primitivo de Oviedo se localiza en el área central de Asturias, sobre un pequeño cerro de planta circular en el surco prelitoral asturiano. Las circunstancias de su emplazamiento nacen de la proximidad de dos itinerarios importantes dentro de la región: por un lado, el que ofrece el propio surco prelitoral asturiano, y por otro lado, el eje en sentido meridional representado por el camino a la Meseta por el puerto de Pajares¹.

Su localización es fruto de una combinación de circunstancias geográficas e históricas; situada en un entorno geográficamente favorable para las comunicaciones debido a su centralidad, pero a su vez, protegida por un entorno estratégico: el río Nora, el monte Naranco al norte, y el río Nalón al sur, proporcionarían una buena forma de limitación del espacio más inmediato de Oviedo, sin olvidar la propia elevación sobre una colina del Oviedo primitivo.

Los orígenes de la ciudad se encuentran en el siglo VIII relacionados con la fundación de un monasterio dedicado a San Vicente. El siguiente el siglo traerá consigo el traslado de la corte de la monarquía asturiana. Durante la presencia regia, el rey Alfonso II impulsará la construcción de numerosos edificios que supondrán una conversión hacia un paisaje más urbano, primero con el establecimiento de una pequeña cerca amurallada o la construcción de una fortaleza, y posteriormente, ya durante el reinado de su sucesor Alfonso III con las diversas donaciones para la construcción de iglesias y palacios. La presencia de la monarquía asturiana propició, paralelamente, un crecimiento del poder eclesiástico, refrendado con la fundación de un obispado que sentaría las bases de una futura *civitas episcopal*².

A partir de los siglos X-XI al mismo tiempo que la Reconquista cristiana avanzaba hacia el sur, la corte de la monarquía se trasladaría hacia León. La influencia de la corte sería sustituida por la presencia de la función religiosa y la concesión del fuero permitió hacer prosperar a la ciudad.

En el siglo XI, el fenómeno creciente de las peregrinaciones permitió a la ciudad encontrar un filón a través del cual poder crecer y así, establecer una serie de relaciones con los

¹ Quirós Linares, F. (1978): “*El crecimiento espacial de Oviedo*”.

² Calleja Puerta, M., Fernández Cuesta, G., y Fernández García, F. (2015): “*URBE I: La construcción stórica de la ciudad de Oviedo*”, pág.27.

peregrinos. Oviedo se beneficiaría de esta corriente peregrina que, atraída por las reliquias de la Cámara Santa, transitaba la ciudad en su camino hacia Santiago de Compostela.

El tránsito de peregrinos hace que una importante comunidad foránea (gallegos, leoneses, francos y judíos) se vaya estableciendo con el tiempo en la ciudad, cimentando un perfil más urbano que va a estimular el comercio, las manufacturas y los servicios asistenciales³.

2.1 El Oviedo amurallado.

El asentamiento de la *civitas episcopal* reforzó la identidad de ciudad al abrigo del recinto amurallado dispuesto por adaptación a la colina. En el recinto intramuros tres barrios diferentes ocupaciones: Cimadevilla, eje dinamizador de los primeros mercados y punto de penetración de las peregrinaciones; La Villa que discurría entre la catedral y San Vicente aglutinador de edificios religiosos y civiles; y Socastiello, al noroeste donde se localizaba la fortaleza⁴.

A lo largo del perímetro de la muralla, se abrían una serie de puertas que comunicaban con el Oviedo extramuros, que se prologaban dando lugar a los arrabales que se ponían en comunicación con los conventos que salpicaban las afueras de aquel entonces.

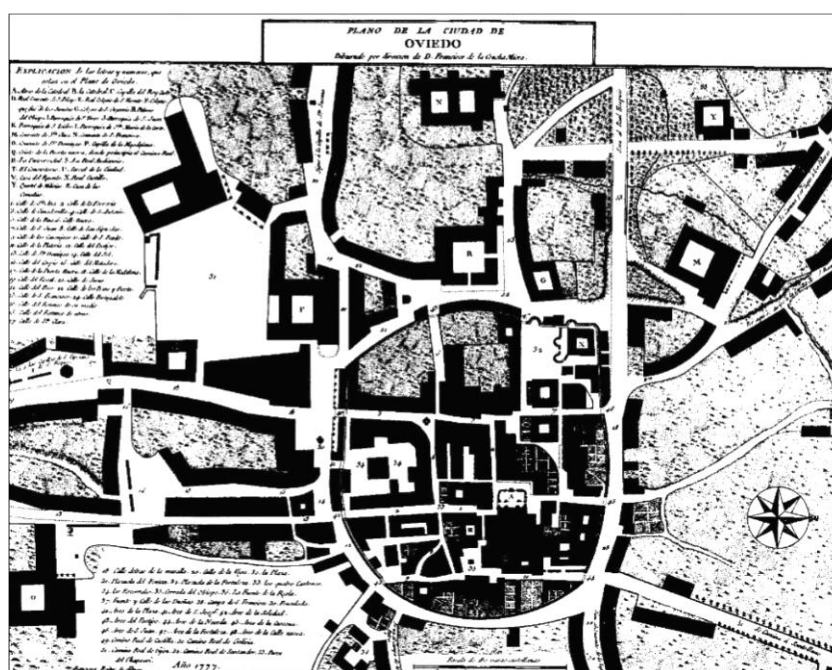


Fig.1. Plano de la ciudad de Oviedo de Francisco Reiter (1777). Fuente: Geografía de Asturias (Tomo III).

³ Ver Calleja Puerta, *URBE I*, pág.36.

⁴ Tomé Fernández, S. (1992): “La ciudad de Oviedo” en *Geografía de Asturias (Tomo III)*, pág. 147.

Las puertas de la muralla suponían el inicio de los arrabales en las ciudades fortificadas preindustriales. Para conocer mejor la situación y la prolongación de los arrabales, principales ejes de comunicación en la etapa preindustrial, haremos un recorrido perimetral de la muralla de Oviedo a través de sus puertas:



Fig. 2. La puerta Vieja se situaba sobre el arco que da entrada al eje de Cimadevilla, hoy dominada por el Ayuntamiento. Fuente: Imagen Propia.

Puerta vieja o de Cimadevilla: orientada hacia el sur, se prolongaba hacia el exterior dando comienzo al barrio de La Puerta Nueva, arteria principal del camino a Castilla, de donde provenían la mayor parte de los peregrinos que acudían a la ciudad⁵.



Fig.3. Comienzo de la calle Mon antiguo emplazamiento de la puerta de la Ferrerías. Fuente: Imagen Propia.

Puerta de la Ferrería: Continuando en el sentido inverso de las agujas del reloj y de forma paralela a la calle del Sol se llegaría a la puerta de la Ferrería, extremo sur de la actual calle Mon. La prolongación exterior daba comienzo a la calle Oscura, también denominada de Santo Domingo y partir de ella se configuraba el arrabal del Carpio⁶.

Atravesando el Postigo Alto y la calle Paraíso, se llegaba a las puertas de la cara norte de la ciudad: La **puerta de la Noceda**, al comienzo de la calle San Vicente relacionada con el arrabal de la Vega; siguiendo la calle Jovellanos una vez superado el Monasterio de San Pelayo se abría la **puerta de Gascona** que comunicaba con el arrabal de Foncalada; más adelante, en el entronque de la calle Jovellanos y Argüelles, la **puerta de Santiago**

⁵ Ramallo Asensio, G. (1979): “El Fontán: Núcleo del Oviedo moderno”, pág. 29.

⁶ Muñiz López, I. (2011): “El arrabal del Carpio”, *Arqueología de la Arquitectura*.

vinculado al arrabal de Santa Clara-Los Estancos; y por último, en la cara oeste de la muralla se encontraba la **puerta de Socastiello**, entre las actuales calles de Mendizábal y Ramón y Cajal⁷.

2.2 El camino de Santiago: primer eje de comunicación histórico.

El camino de Santiago, tiene un significado histórico en las comunicaciones externas de la ciudad, pues nos encontramos con el primer gran eje de conexión a Oviedo. La forma habitual de llegar a Oviedo era hacerlo a través de Pajares, en la desviación del Camino Francés hacia el norte; Santa María de Arbás, situada en la vertiente leonesa del puerto de Pajares, abría el Camino hacia El Salvador confirmando la importancia que esa ruta tuvo durante siglos⁸

Una vez cruzada hacia la vertiente asturiana el recorrido del camino va descendiendo en altura hasta llegar a La Manjoya, un altozano, sobre el que ya se otea la ciudad de Oviedo; en época de las primeras peregrinaciones se observaría un Oviedo circular, adaptado a la topografía de la colina y rodeado por grandes huertas sobre las vegas extramuros.

Los peregrinos que se aventuraran en la ciudad intramuros previa a la industrialización, podían hacerlo de dos formas: Por un lado siguiendo la desviación norte del Camino Francés, los peregrinos penetrarían desde el sur por la Puerta Nueva y la calle de la Magdalena hasta llegar a la Puerta Vieja, eje de entrada al Oviedo intramuros; de ahí pasarían a entrar en una ciudad que a pesar de estar inmersa en un perímetro circular, presentaba una distribución muy similar al de una planta ortogonal. En su camino para llegar a visitar las reliquias de la Cámara Santa, los peregrinos seguían el camino compostelano por Cimadevilla, la rúa Francisca para llegar a la catedral siguiendo la calle de San Tirso o de Las Platerías⁹.

Por otro lado, el acceso al relicario de la catedral desde la ruta de la costa se hacía por el Este, a través de la Puerta de la Noceda, que llegarían atravesando la calle de San Vicente para alcanzar la catedral a través de su eje posterior.

El camino de Santiago supone el primer eje de movilidad desde el exterior y marca otro eje vertebrador dinamizador del comercio en el espacio intramuros, el peregrinaje a la

⁷ Cuartas Rivero, M. (1983): “*La forma urbana de Oviedo en el primer tercio del siglo XVI*”, *En la España Medieval*, nº6, Madrid, págs. 233-234.

⁸ Ruiz-Tilve Arias, C. (1999): “Oviedo, en el Camino de Santiago”, pág. 19.

⁹ Ver Ruiz-Tilve, *Oviedo, en el Camino de Santiago*, pág. 31.

ciudad ha permitido el intercambio cultural durante siglos y aun hoy posee un peso importante en el turismo de la ciudad.

3. El Oviedo de los siglos XIX y XX.

La morfología urbana de Oviedo desde su fundación en torno al siglo VIII hasta siglo XIX no se ve demasiado alterada. El Oviedo extramuros de la etapa preindustrial se encuentra dominado como hemos visto con anterioridad por arrabales, así como edificaciones religiosas dispersas. El crecimiento y la expansión de la ciudad se producirá por a través de los primeros episodios industriales de la ciudad y la liberación de espacio a consecuencia de la Desamortización, que culminaría con la llegada del Ferrocarril y el asentamiento de una clase burguesa, que más adelante, se vería interrumpida por los episodios de Revolución y Guerra Civil, implacables con la ciudad de Oviedo.

3.1 El crecimiento urbano industrial

A mediados del siglo XIX la ciudad experimenta un despegue económico a partir de la consolidación de la Fábrica de Armas, a la vanguardia de la industrialización y generadora de actividades tales como funciones metalúrgicas o la fábrica de gas. Todo ello incidió en un pequeño repunte de la población relacionado con el empleo obrero.

La ciudad funcionó como un centro captador de la inversión de capitales y su localización geográfica entre las cuencas hulleras y los puertos, permiten desarrollar una infraestructura de transportes. A comienzos del siglo XX el proceso industrializador se atenuó, y las clases más adineradas de la ciudad viraron hacia la terciarización.

La industria de la ciudad conocería otros episodios aislados en el primer tercio del siglo XX sobre los barrios periféricos y marginales de la ciudad, que crecían de forma espontánea y desordenada al abrigo de las pequeñas industrias; ocurre en los barrios de San Lázaro, Santo Domingo, Foncalada y La Vega zonas deprimidas de la ciudad cuya condición acrecentaban las vías del ferrocarril¹⁰.

3.2 Las reformas y la reconstrucción de Oviedo

En el marco de crecimiento poblacional fomentado por la industrialización se producen los primeros cambios significativos en la configuración urbana. El desmantelamiento de

¹⁰ Ver Tomé Fernández, *La ciudad de Oviedo*, págs. 149-151.

la mayor parte de la cerca medieval, permitió abrir la ciudad al exterior y junto con las Desamortizaciones fomentaron la corrección del trazado del Oviedo antiguo acompañado de derribos de edificios civiles y eclesiásticos que ayudaron, en parte, a reducir el hacinamiento.

No obstante, estas operaciones no satisficieron a la burguesía y su afán de distinción les hizo responsables de la expansión urbana hacia Campomanes, Rosal o Uría, atraídos por la presencia del campo San Francisco y la estación de ferrocarril.

Los episodios beligerantes de la Revolución de Octubre de 1934 y la posterior contienda de la Guerra Civil, muy vehementes en la ciudad, supusieron un claro retroceso en el crecimiento de la ciudad. La etapa posbélica fue un periodo de reconstrucción puesto que una gran parte de las viviendas habían quedado derruidas. Para ello hubo de intervenir el Servicio Nacional de Arquitectura que pone el marcha el Plan Gamazo de 1941, instrumento que tenía por objetivo corregir los problemas de ordenación de la ciudad y ordenar el crecimiento a través de la asignación de la distribución de los usos del suelo.

El Plan Gamazo no solo estaba configurado para la reconstrucción sino que se tenía muy en cuenta las deficiencias en el sistema de movilidad, que iban a marcar el desarrollo futuro de la ciudad. Las principales aportaciones del Plan a la ciudad tiene que ver con la apertura de unas mejores vías de penetración, pero sobre todo la implantación de la ronda de circunvalación uniendo la carreteras de Castilla con la de Santander, desde San Lázaro hasta el Campo de los Patos. Un espacio que hoy configura la llamada Ronda interior y que más adelante permitió ser el punto de enlace con las grandes de alta capacidad que circunvalan la ciudad¹¹.

3.3 Los trazados ferroviarios históricos: La implantación del cinturón de Hierro.

Al mismo tiempo que la ciudad se abría hacia el exterior y el triunfo del capitalismo se dejaba ver en la ciudad, la llegada ferrocarril supuso el impulso definitivo siendo uno de los principales artífices de la expansión urbanística hacia el noroeste de la ciudad. La configuración urbana será irreversible en una ciudad que hasta mediados del siglo XIX, no escapaba mucho más allá del entorno más inmediato del casco histórico a excepción de los arrabales, barrios y edificaciones periféricas de carácter religioso.

¹¹ Calzadilla Pérez, J. (1992): “Oviedo: Urbanismo actual”, en *Oviedo en el recuerdo*, págs. 245-253.

En un primer momento, el Cinturón de Hierro supondrá más un factor positivo, pues es visto como un elemento que encabeza el progreso: facilita el avance industrial y la mejora de las comunicaciones. El factor negativo vendrá más adelante relacionado con la integración en el paisaje urbanístico de las vías férreas, pues fomenta la aparición de espacios improductivos: discontinuidad en la trama urbana, acumulación de espacios marginales, escalada de espacios de uso no residencial o desorden y acumulación de espacios residuales en el entorno de las vías.

La constitución del ferrocarril en el espacio urbano ovetense hubo de salvar los desniveles topográficos tanto del entorno, como de la propia ciudad, para acercar al máximo el gran motor del capitalismo industrial.

Como ocurre en numerosas ciudades, la inmersión del ferrocarril en la ciudad preindustrial generará desequilibrios y nuevas acciones urbanísticas. En lo que concierne a Oviedo el ferrocarril no llegará hasta la segunda mitad del siglo XIX, el primer eje de comunicación del ferrocarril llegaría en 1874 de la mano de la Compañía del Norte; la vía ancha llegaba a Oviedo desde el sur próximo al valle del arroyo del Gafo hasta el Fresno, abriendo un escarpe que no se cubriría hasta 1946. El recorrido continuaría hasta la Estación del Norte situada al pie del arranque del monte Naranco¹².

Por su parte la vía estrecha, denominada línea de Económicos llega en 1891; atravesando la vega nororiental y transcurriendo por los barrios de Rubín, Teatinos y Pumarín llega a la terminal al pie del Naranco paralela a la Estación del Norte, donde hoy en día se localiza la Estación de Autobús.

Por último, en 1906 se completa el trazado que envuelve la ciudad con la línea del ferrocarril Vasco-Asturiano, ésta provenía del sur paralela al arroyo del Gafo hacia la parte oriental de la ciudad, buscando un terreno favorable, para posteriormente virar hacia el norte y morir a los pies de la ciudad histórica en la Estación de Jovellanos. Este trazado se conectaría con la línea de Económicos, atravesando calles como Víctor Chávarri o General Elorza a través de estructuras elevadas que aunque permiten el paso inferior, prolongan el Cinturón de Hierro en el paisaje urbano acrecentando el ruido e incidiendo en una movilidad fluida.

¹² TOMÉ FERNÁNDEZ, S. “La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo”, Revista Ería, págs. 125-126.

La localización de la Estación del Norte, en contraposición a la de Jovellanos, y por la diferenciación temporal de casi tres décadas entre la primera y la segunda, supone para la ciudad una necesidad de conexión urbanística entre el centro histórico y la citada estación del ferrocarril.

En 1868, Salustio G. Regueral proyecta las calles de Uría y Fruela “para poner en comunicación directa el centro de la población con la Estación del Ferrocarril” este nuevo eje permitirá estructurar todo el crecimiento extramuros de la ciudad, actuando en la práctica como un verdadero ensanche.¹³

3.4 El Cinturón Verde

A comienzos de los años 90 del siglo XX, el cinturón de hierro de la ciudad dificultaba los desplazamientos entre el anillo interno y el externo, el crecimiento de la ciudad desbordó las líneas del ferrocarril que la circundaban dando lugar a una encrucijada.

En 1991, FEVE planeaba desbordar algunas de sus líneas en la ciudad para mejorar el servicio, algo que conllevaba la expropiación de algunos terrenos en el barrio de Teatinos. Dichas pretensiones hicieron despertar las protestas vecinales, que ante la inminencia del proceso electoral municipal consiguieron que Antonio Masip, por aquel entonces alcalde de la ciudad, pusiera en marcha el proyecto “cinturón verde” que su homónimo y sucesor, Gabino de Lorenzo constataría en 1992. Surge entonces, una sociedad que busca una solución colectiva a los problemas derivados de la localización de la red ferroviaria en el interior de la ciudad. En un primer momento se piensa en el soterramiento de las vías, idea que se desecha debido al elevado coste de la operación.¹⁴

Finalmente, el desmantelamiento de las vías pudo llevarse a cabo al construirse una variante entre Trubia y Colloto de 18 km de longitud y los costes pudieron ser compensados gracias a la ayuda de la UE y la venta de solares. A partir de ese momento comienzan a desaparecer del paisaje urbano algunas de las huellas ferroviarias más visibles en la ciudad; las vías que antaño cruzaban los barrios de Pumarín, Teatinos u

¹³ Fernández Molina, J.R., y González Moriyón, J. (1994): “*La Arquitectura del Hierro en Asturias*”, pág. 216.

¹⁴ www.elcomercio.es/oviedo/201607/03/cinturon-verde-atasco-parkings-20160703105110.html

Otero, los puentes de hierro de El Postigo, Azcárraga, Martínez Vigil, Víctor Chávarri, y General Elorza.



Fig.4. Restos del único puente de hierro que se conserva (El Postigo) junto a la Fábrica de Gas. Fuente: Imagen propia.

La liberación de espacio permite acometer una serie de reformas urbanas en la ciudad. Las labores de reordenación resultan fundamentales para coser los barrios que antes se encontraban divididos; se generan espacios verdes, se crean nuevas calles y se aprovecha el espacio liberado para la creación de zonas de aparcamiento subterráneo.

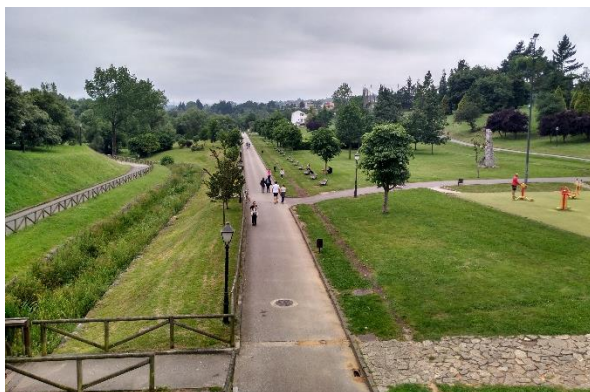


Fig.5. Senda del Parque de Invierno, por donde antes discurría las vías del ferrocarril. Fuente: Imagen propia.

El tramo del antiguo ferrocarril de vasco-asturiano entre Oviedo y Fuso de la Reina pasa a convertirse en una senda que culmina en el Parque de Invierno, una gran zona verde situada al sur de la ciudad (Fig.5).

El transcurso del ferrocarril por el entramado urbano de Oviedo necesitaba, por su morfología y relieve, de la implantación de trincheras y puentes, lo que daba pie al desarrollo de espacios residuales y marginales en el espacio más inmediato de las vías férreas urbanas.

El desmantelamiento de las vías permite cambiar las connotaciones negativas de los barrios, dando paso a la apertura de nuevas calles y avenidas, lo que antaño eran traseras van a convertirse en nuevos barrios con una configuración más abierta. Esta reordenación se aprovecha para generar nuevos espacios de vivienda.

Las grandes actuaciones de la sociedad “*cinturón verde*” se culminaron con la ejecución La Losa sobre las vías de tren de la Estación del Norte, una obra que no estaba prevista en un primer momento y que se financiaría en parte con la plusvalía de las construcciones anexas a la propia Losa.



Fig.6. La Losa de la Estación de Tren. Fuente: Imagen Propia.

3.5 La peatonalización de Oviedo.

Desde comienzos de los años 90 del siglo XX, la peatonalización de las calles de Oviedo ha experimentado un aumento sustancial, en lo que ha sido el primer paso para la mejora de la movilidad peatonal en corazón de la ciudad.

En un época en la que el automóvil reinaba en la ciudad y ocupaba sin ningún tipo de limitación, cualquier calle, plaza o avenida de la ciudad, se llega a un periodo de profundos cambios urbanísticos que van a frenar la ocupación del espacio por parte del automóvil.

3.5.1 La peatonalización del Oviedo redondo

Como hemos dicho las primeras reformas urbanas de peatonalización tuvieron lugar a comienzos de los años 90 del siglo XX. Las reformas se iniciaron tanto en el Oviedo redondo, como en algunas calles adyacentes del ensanche de Uría.

El primer objetivo era recuperar el casco histórico, puesto que carecía de sentido continuar ofreciendo el casco histórico, repleto de calles angostas, al servicio de los vehículos; prescindir casi por completo de ellos permitió mejorar la movilidad de los peatones, y ayudó a que el centro histórico fuese un activo para la ciudad a través del turismo.



Fig.7. Edificios de nueva construcción en calle Altamirano. Imitación de la antigua arquitectura del casco histórico. Fuente: Imagen propia.

A pesar de las peatonalizaciones, el casco histórico hacía tiempo que había dejado de ser el centro neurálgico de la actividad comercial y financiera de la ciudad, y la reducida actividad comercial que aun residía en el espacio intramuros, iba ser desplazada en los años posteriores (ej. Plaza del Pescado) en favor de actividades hosteleras y de ocio nocturno. De la peatonalización y el afán de embellecer el casco histórico proviene la gentrificación y el *fachadismo*, factores que junto con los anteriores, van a generar una huida de la población.

Por lo tanto, la peatonalización del Oviedo redondo si bien sirvió para higienizar, adecuar y fomentar la movilidad urbana, no supo mantener a la población residente, y acabó por desencadenar un efecto dominó que alteraría la heterogeneidad de los comercios, virando hacia un espacio que por su monopolización de los servicios que ofrece podría definirse como “temático”.¹⁵

3.5.2 La peatonalización del Oviedo decimonónico

Las operaciones de peatonalización ejecutadas en el Oviedo antiguo generaron un blindaje al automóvil, desplazándolo al ensanche y la ronda interior. Sin embargo, casi de forma simultánea a las operaciones en el casco histórico se había empezado a peatonalizar algunas calles del ensanche y, ante la buena acogida, se decidió darle una continuidad a las mismas; esta práctica, analizada con perspectiva, tiene una incidencia relevante en los problemas de la movilidad urbana en la ciudad, pues pareció acometerse sin antes ofrecer y consensuar una solución de futuro para la movilidad del transporte motorizado.

No se puede obviar que en el tránsito de un milenio a otro el volumen del tráfico era muy elevado y urgía un cambio de modelo: la peatonalización del Oviedo redondo. Sin embargo, el cambio de modelo debería de haber traído modificaciones no solo en la tipología de las calles, sino una apuesta más arriesgada en lo referido al transporte público.

Las consecuencias de todo ello presentan un marco de condiciones adversas coincidentes en el tiempo: mismo volumen de tráfico rodado en un espacio más limitado, aumento de masivo de la peatonalización y escasas alternativas para la movilidad en transporte público. Todo ello viene a colación de la continuidad en las peatonalizaciones que envuelve la ronda interior, en un corto periodo de tiempo y sin un margen para la adaptación.

¹⁵ Tomé Fernández, S. (2001): “*Oviedo, paisajes urbanos en desaparición*”.

4. La ciudad actual: Propuestas y recomendaciones para la mejora de la movilidad de Oviedo en base al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (junio 2012).

Las ciudades son entes que acogen y agrupan a una gran cantidad de habitantes. A lo largo de la historia, y como hemos visto con el caso de Oviedo, el paso de distintas generaciones ha ido perfilando una imagen, dando lugar a una historia urbana; la convergencia de todas configura la ciudad actual, sin olvidar los episodios que pudieran haber marcado su modificación: Incendio del siglo XVI o los episodios beligerantes de los años 30 del siglo XX.

Las urbes han cimentado su crecimiento en su condición como polos de atracción para la población debido al comercio, con el establecimiento de mercados y ferias, gremios de trabajadores y el desarrollo industrial. Razones todas ellas suficientes para comenzar a hablar de una primera etapa de la movilidad urbana, la que se desplaza hacia las ciudades desde los espacios rurales, primero para comerciar y, más adelante, para buscar trabajo.

La movilidad urbana es un componente indisociable de cualquier ente urbano y los desplazamientos, como la propia ciudad, han ido modificando su escala de actuación. La propia movilidad genera riqueza, crecimiento económico; los ciudadanos se desplazan por razones de trabajo, ocio, cultura, residencia, relaciones, etc. La necesidad de desplazamiento es inevitable, sin embargo tales desplazamientos suponen pagar un precio muy elevado para la población tanto económica como medioambientalmente hablando.

El primero de ellos resulta obvio, la masiva utilización del vehículo privado como forma de transporte urbano genera ruido y contaminación, quienes van a ser responsables del deterioro de nuestra salud.

Por su parte, existe una pérdida económica que se deriva de la mala movilidad urbana. La ineficiencia en la forma de desplazamiento urbano genera una pérdida de tiempo para los trabajadores y consumidores lo que se traduce en unos costes económicos importantes, por no hablar del propio coste en materia de combustible.

Ante tales fundamentos lógicos, resulta incuestionable la apuesta por una movilidad urbana sostenible en las ciudades actuales, y la ciudad de Oviedo no ha de ser ajena a este proceso.

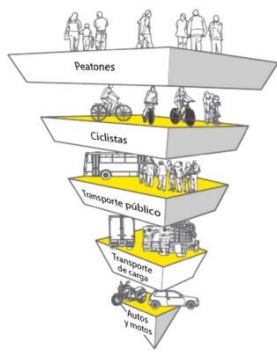


Fig.8. Pirámide invertida de las prioridades en una movilidad urbana sostenible. Fuente: Ecologistas en acción.

La movilidad urbana sostenible implica un cambio en la percepción y construcción de la ciudad, en el que el peatón ha de ser el actor principal. Como si de una pirámide se tratara, las jerarquías urbanas en materia de movilidad situarían al peatón en lo más alto de la misma, en los siguientes escalafones estarían los vehículos no motorizados, el transporte público y finalmente los vehículos privados motorizados (fig.8)

Para la potencialización de la movilidad urbana sostenible se crea un documento oficial: el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Este documento fue impulsado por el Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) y a partir del Plan de Acción (2004-2008) de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno español, comienzan a redactarse los PMUS en los ayuntamientos de nuestro país. El objetivo era materializar las directrices internacionales del *Programa 21* surgido de Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada en Río de Janeiro en 1992¹⁶.

Los PMUS se encargan de realizar diagnósticos y fijar una serie de objetivos previos de la situación de la movilidad para cada ciudad. En el caso de Oviedo, el último PMUS data del año 2012 y será el documento que tomaremos como referencia; hay que resaltar que en la actualidad (junio 2018), se está ultimando la publicación del próximo PMUS.

El PMUS de Oviedo del año 2012 se estructura de la siguiente forma:

- Planteamiento general.
- Diagnóstico de la situación actual.
- Objetivos y Propuestas.
- Índices de Seguimiento del PMUS y Costes.
- Alegaciones y respuestas.

¹⁶ Vega Pindado, P. (2017): “Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Balance desde la perspectiva ecologista”, pág.13.

En este trabajo se incidirá en los puntos relacionados con el diagnóstico de la situación actual y los objetivos y propuestas; partiendo de lo expuesto por el propio plan se realizará un análisis y un comentario crítico para, posteriormente, realizar una serie de propuestas desde una perspectiva geográfica que se adapten a las necesidades y la realidad actual de la ciudad.

El PMUS organiza el diagnóstico de la movilidad urbana en base a seis apartados. De forma similar, siguiendo una estructura similar a la expuesta realizaremos nuestro análisis de la movilidad urbana de la ciudad de Oviedo.

4.1 El Tráfico

Oviedo por su condición de capital del Principado de Asturias y su posición en el Área Central de Asturias, absorbe una gran cantidad de volumen de tráfico por causas laborales, en gran parte, provenientes de otros concejos, es lo que algunos definen como *commuting*¹⁷.

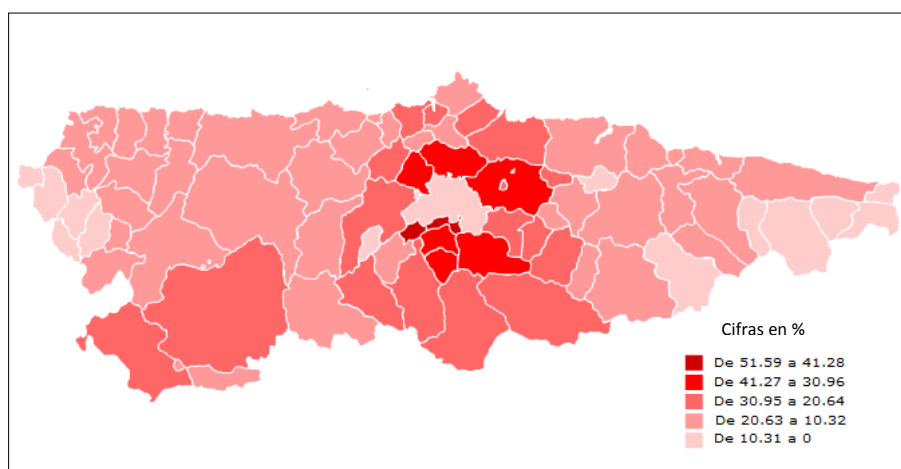


Fig.9. Porcentaje por municipios de trabajadores que se desplazan a Oviedo por motivos laborales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Sadei.

Como es lógico el porcentaje de trabajadores provenientes de otros municipios tiene mayor incidencia sobre aquellos que limitan con el propio municipio de Oviedo, y se

¹⁷ REGIOlab (2012): “El concepto de commuting y las cifras para Asturias”, pág.3.

expande en forma de mancha de aceite hacia todo el área central de Asturias pero reduciendo su tanto porcentual.

Estos condicionantes previos nos ayudan a comprender la magnitud de la atracción de Oviedo, a la que se ha de añadir el problema de la localización histórica de la ciudad, que se ha avivado con el crecimiento urbano de las últimas décadas; Oviedo, situado en una depresión tectónica y flanqueado al norte por el monte Naranco y al sur por el macizo de La Grandota, y por tanto limita la configuración de las vías externas.

Como es natural, el crecimiento producido a lo largo de las décadas hace retrasar y alejar cada vez más los puntos de acceso a la ciudad. Límites que en origen establecían las puertas de la muralla y tras ellas los arrabales, los caminos, las carreteras y las autopistas. Por ello en la época actual nos hemos de fijar en los puntos de acceso que engloba la mayor parte del tráfico de vehículos que se internan en la ciudad, principalmente por las grandes vías de penetración, que pueden verse en los mapas de aforos, tanto los dependientes de las carreteras estatales como de las provinciales, que nos indican el Índice Medio Diario (IMD) de vehículos año a año.

La ciudad dispone de varios puntos de acceso desde las vías de alta capacidad, estas vías de entrada son uno de los principales puntos conflictivos en el tráfico urbano de Oviedo, ello hace que la cogestión del tráfico se traslade desde estos puntos de acceso hacia el interior urbano.

La principal causa del embotellamiento urbano es la masiva utilización del vehículo privado, por tanto tras el diagnóstico de la situación se expondrán una serie de propuestas y recomendaciones para mitigar el tráfico fomentando a su vez una movilidad sostenible.

4.1.1 Las vías de penetración a la ciudad

Las vías de alta capacidad que penetran en la ciudad lo hacen por tres espacios diferentes: por el suroeste, entrando por Plaza Castilla; por el sureste por Fozaneldi; y dos enlaces por el noreste el primero de ellos por el Bulevar de Santullano y el otro más al norte que entra por el barrio de Pumarín. A primera vista se observa un primer escollo, todo el sector norte y noroeste no tiene salida a través de vías de alta ocupación debido fundamentalmente a la barrera física que supone el monte El Naranco.

La confluencia en las glorietas del tráfico de la Ronda Interior con el tráfico proveniente de las vías de penetración desemboca en una congestión en la movilidad del tráfico rodado

en la ciudad. Los problemas de congestión se derivan del aumento en el uso del vehículo privado en Oviedo, el cual ha aumentado un 26,5 % entre los años 1998 y 2009. Sin embargo, hay que apuntar que no se trata de un problema continuo, más bien responde a problemas de tráfico en periodos de tiempo puntuales en los espacios citados¹⁸

Una de las soluciones que ofrece el PMUS para el descongestionamiento puntual del tráfico y la mejora de la fluidez del tráfico, sería el soterramiento de las vías de penetración en su enlace con centro urbano en puntos de conflicto como Plaza Castilla o la Cruz Roja.

Desde mi punto de vista, este tipo de actuaciones solo generarían costes y la perpetración del uso del vehículo privado en la ciudad. Las actuaciones pasarían por intentar reducir la carga de tráfico rodado que penetra diariamente en la ciudad, eso se consigue dando soluciones y alternativas al uso del vehículo privado. Alternativas que incentiven y apremien otro tipo de movilidad:

- Fomentar el uso compartido del vehículo, ofreciendo descuentos en los numerosos parkings para aquellos que lo practiquen.
- Premiar el uso del transporte público con viajes gratuitos al alcanzar un número de viajes determinado.
- Realizar campañas para aumentar el uso de la bicicleta y facilitar zonas de aparcamiento subterráneo para ellas.

Además de la congestión del tráfico en determinados ejes de enlace de la ciudad, existe otro problema derivado de la localización actual de las vías de penetración en el espacio urbano de Oviedo. Si observamos la ciudad desde una imagen aérea, vemos una serie de cicatrices urbanas relacionadas con dichas vías de penetración que van a producir un efecto barrera entre distintos barrios de la ciudad.

¹⁸ Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Oviedo (2012)



Fig.10. Espacios de la trama urbana de Oviedo que generan efectos barrera entre barrios. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

Existen dos espacios en los que las vías de penetración y la ronda interior funcionan como un elemento de barrera entre barrios. En primer lugar, nos emplazamos a la entrada este de la ciudad, el denominado Bulevar de Santullano; este espacio da nombre al tramo final de la autopista A-66, que en su origen concluía en la glorieta de la Cruz Roja y que en la actualidad se ha retrasado, al menos en cuanto a velocidad y nombre se refiere, en su camino por reordenar este espacio.

El crecimiento urbano ha hecho conectar el espacio central de Oviedo con sus barrios periféricos (Ventanielles, Rubín o Guillén Lafuerza), que en su origen, ya habían sido divididos con la implantación de la vía de penetración. Décadas de inconexión y el indudable efecto barrera que supone han dado pie a la puesta en marcha de un movimiento vecinal, “*Imagina un Bulevar*”, que ha conseguido un proyecto para la urbanización de la zona, dominado por espacios verdes que facilitará la movilidad entre barrios y minimizará el tránsito de vehículos.

Este tipo de actuaciones pueden ser extrapolables a otras zonas de la ciudad, como puede ser el sector suroriental, en el que tanto la Ronda Sur como la Ronda sureste suponen un efecto barrera para los barrios de Otero, Villafría y Fozaneldi. Los proyectos que se puedan llevar a cabo en estas zonas pueden ir en beneficio de los desplazamientos entre barrios colindantes, que en la actualidad solo se conectan mediante puentes.

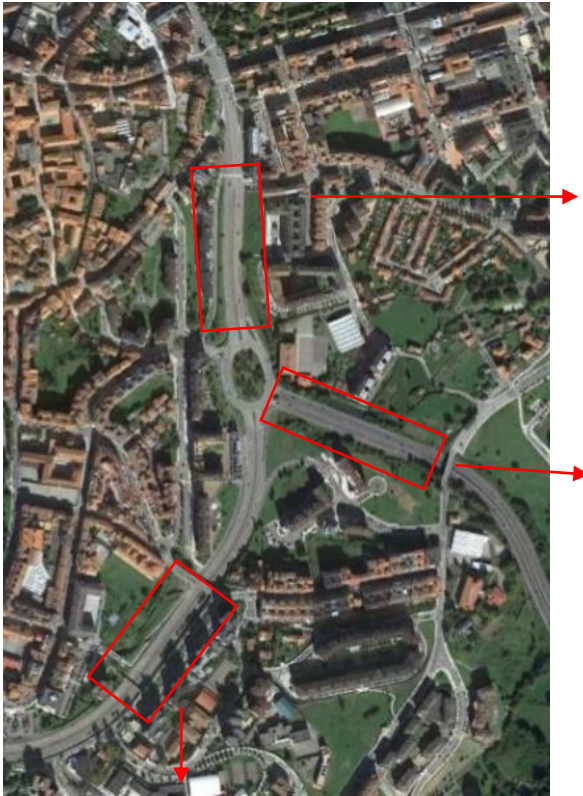


Fig.11. Vista aérea de la Ronda Sur Fuente: Google Earth.



Fig.12. Fuente: Imagen propia.



Fig.13. Vía de penetración que separa los barrios de Fozaneldi y Villafría. Fuente: Imagen propia.



Fig.14. Brecha de la Ronda sur Fuente: Imagen propia.

Las primeras modificaciones para paliar la brecha de la Ronda Sur entre los barrios de Fozaneldi y Santo Domingo ya se están poniendo en marcha, como se observa en la *fig. 12*. Y supone la primera de las tres modificaciones previstas para conectar y mejorar el tránsito peatonal de la zona, para ello se dotará de aceras, una mediana ajardinada y se alargará la senda proveniente del Parque de Invierno¹⁹.

4.1.2 La Ronda Norte

Otra de las actuaciones que considera necesarias el PMUS para la mejora del tráfico en Oviedo es la implantación de una Ronda Norte con objeto de comunicar mejor los barrios situados en la zona oeste.

En este aspecto la problemática sobre la implantación de la Ronda Norte tiene opiniones enfrentadas, detractores y benefactores de una y otra posición que pretenden dar una solución ha dicho problema. En primer lugar hay que exponer los argumentos previos; el sector noroccidental de la ciudad correspondiente a los barrios de las Campas y la Florida, es uno de los pocos espacios libres para la expansión urbana en la ciudad, por tanto es un espacio que posee cierta proyección en cuanto a crecimiento poblacional y en donde en la actualidad viven 10.436 personas²⁰.

En la implantación de la Ronda Norte, también entra en juego la localización de un gran centro industrial en la región, un gran polo de atracción en la movilidad: Los polígonos industriales de Llanera. Por su situación respecto a Oviedo y las vías de comunicación que llegan a la ciudad, la implantación de la Ronda Norte facilitaría la movilidad de vehículos pesados por el sector norte para buscar una vía más rápida en su desplazamiento hacia el oeste, sin embargo en la actualidad ya existe una ronda exterior que circunvala el sur de la ciudad y que ofrece el mismo servicio.

Si bien es cierto que una Ronda Norte permitiría dar salida hacia el exterior de la población del norte y noroeste de la ciudad, hay que volver a replantearse los objetivos en cuanto a la movilidad sostenible se refiere y buscar alternativas con un menor coste económico y medioambiental. La implantación de la Ronda Norte implicaría una obra de

¹⁹ <https://www.lne.es/oviedo/2018/05/29/obras-convertir-ronda-sur-bulevar/2294067.html>

²⁰ Datos Ayuntamiento de Oviedo (www.oviedo.es).

un gran impacto paisajístico en la falda del Naranco y que supondría una nueva brecha en la ciudad.



Una posible solución, menos agresiva y costosa, y a su vez más eficaz, pasaría por enlazar a los barrios del noroccidente de la ciudad con la autovía A-66, que circunvala la ciudad por el sector sur (*fig.16*). Una operación más asequible que cumpliría el cometido para la movilidad hacia el exterior desde ese sector y que lograría descongestionar el eje de la calle Marcelino Suárez y la Avenida de Santander (*fig. 15*)

Fig.15. Tráfico de vehículos habitual sobre la Av. Santander. Fuente: Imagen Propia.

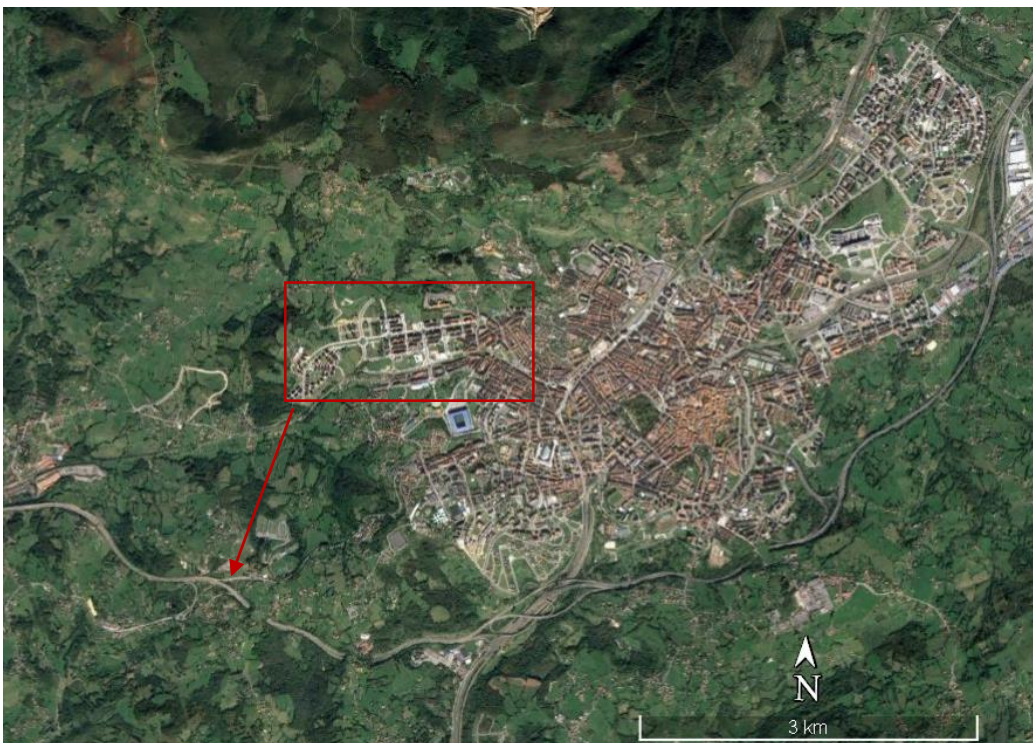


Fig.16. Conectar el sector noroccidental con la ronda exterior, alternativa a la Ronda Norte. Fuente: Google Earth.

4.2 Los Aparcamientos

En este apartado distinguiremos dos tipos de aparcamientos según su función en la ciudad, siguiendo el patrón de buenas prácticas en pos de una mayor sostenibilidad urbana: Aparcamiento disuasorios y aparcamientos y movilidad compartida.

4.2.1 Los Aparcamientos Disuasorios (AD) han de ser un elemento que permita desligar en cierto modo el binomio automóvil-ciudad, o al menos ha de tener el objetivo de reducir el tráfico de vehículos privados en las ciudades. En Oviedo, el uso de estos está muy arraigado y ha de suponer un elemento que permita educar a la población. Para ello ha de ir de la mano del siguiente punto en cuestión (C. La Red de Transporte Público), es decir, de la intermodalidad. Del correcto funcionamiento de los AD depende plenamente la buena implantación de un servicio público de transportes.

Actualmente, existen escasos ejemplos dentro del espacio urbano ovetense que por su localización puedan ser considerados como aparcamientos disuasorios. A continuación, se expondrán una serie de ejemplos que a mi juicio pueden ejercer el papel de AD, aunque con una serie de condicionantes.

Aparcamiento A: Se localiza en el sector este de la ciudad (barrio de La Corredoria) anexo al Polideportivo Corredoria Arena; por su localización cercano a la autovía A-62 y su proximidad al Hospital Central de Asturias (HUCA) permite que la población residente fuera de Oviedo lo pueda utilizar como aparcamiento

Aparcamiento B: Situado en el centro comercial de Los Prados, es gratuito y da la posibilidad de aparcar tanto en el interior como en el exterior del mismo. Próximo al Bulevar de Santullano, eje de entrada de vehículos y localizado en las cercanías del HUCA; cumple una función similar al anterior pero con una posición inmediata al núcleo urbano de Oviedo.

Aparcamiento C: Localizado en una parcela adyacente al apeadero de El Caleyó, se sitúa alejado del núcleo urbano, funcionando así con un verdadero AD. Las ventajas de esta localización irían enfocadas a la población rural del sector suroccidental del entorno de Oviedo, puesto que permitirían poder desplazarse desde este punto en tren hacia Oviedo con rapidez (figs.17,18 y 19).



Fig.17. Imagen aérea de la propuesta de aparcamiento disuasorio. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.



Fig.18 y 19. Vistas desde el puente sobre A-66 y vía de ferrocarril del espacio propuesto como aparcamiento disuasorio junto al apeadero de El Caleyó. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

Se ha de tener en cuenta que el primer objetivo de los aparcamientos disuasorios va ser el de reducir la carga de vehículos en los centros urbanos, facilitando el estacionamiento de vehículos en puntos estratégicos de las coronas exteriores de las ciudades. Aunque el uso de los vehículos seguiría estando patente, este primer paso se aprovecharía para fomentar la movilidad urbana a través del uso del transporte público o la utilización de vehículos no motorizados.

El hecho de disponer de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos, facilitaría una movilidad más amable desde los espacios interurbanos o rurales que rodean Oviedo hacia la propia ciudad.

4.2.2 Aparcamiento y movilidad compartida

Es una de las mejores formas para desplazarse de una forma más eficiente, consiste en maximizar la ocupación de vehículos privados y aparcamientos, lo que supone un ahorro en los costes de desplazamiento, ayuda a disminuir el grado de congestión en las vías de transporte y aparcamientos, y a reduce el impacto sobre el medio ambiente, sobre todo cuando se dan las siguientes condiciones (PMUS, 2012):

- Proximidad del origen y destino del viaje de los ocupantes del coche (o en su defecto, que el origen y destino de los ocupantes se encuentren a lo largo de un mismo recorrido).
- Coincidencia de horarios de ida y vuelta.
- Viajes recurrentes, por motivos laborales o estudiantiles.

La movilidad compartida puede ser una buena alternativa para aquellas personas que por incompatibilidad de horarios, no puedan utilizar el transporte público en sus desplazamientos diarios hacia el centro de las ciudades; la fructificación del sistema de aparcamiento compartido puede llegar a generar una liberación del espacio aéreo de las ciudades, y así ir en beneficio de la movilidad peatonal.

Además de la liberación del espacio aéreo de la ciudad, la problemática existente por la excesiva oferta de plazas de aparcamiento puede ir en beneficio de ambas partes. Para ello se puede aprovechar dicha circunstancia para aumentar el peso de iniciativas ya existentes en pos de una la movilidad compartida, tanto de vehículos como de plazas de aparcamiento, que ofrece la página web de la Oficina de Movilidad de la Policía Local.

4.3 Red de Transporte Público

La movilidad urbana sostenible ha de sustentarse en gran medida por los desplazamientos que por su recorrido y distancia, no puedan ser desarrollados a pie o por medio de vehículos no motorizados, es decir, en una buena red de transporte público. El proceso que atraiga a la población a la utilización del transporte público pasa por una apuesta clara del mismo, la ciudad necesita estar dotada de recursos y alternativas diversas en el transporte y todo ello requiere que se replanteen ciertos aspectos.

4.3.1 Autobús Urbano

El primero de ellos se relaciona con la principal forma de movilidad urbana en el transporte público de Oviedo: el autobús. Transportes Unidos de Asturias S.L. (TUA) es desde 1981 la empresa prestadora del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo.

Desde el inicio de la actividad, TUA ha planteado en colaboración con el Ayuntamiento, una filosofía de adaptación continua a las necesidades y realidades de los ciudadanos de Oviedo. El servicio de transporte público de Oviedo prestado en régimen de concesión por TUA cuenta en la actualidad con una red de 13 líneas diurnas (se añadirán dos nuevas líneas en verano de 2018) y 1 línea nocturna denominada Búho²¹.

Las reclamaciones de los usuarios recogidas en el PMUS del año 2012, no difieren mucho de las que seis años después aparecen en prensa. En general, se demandaba una mayor frecuencia y fluidez, así como una mayor conectividad con los principales polos de atracción de la ciudad: nuevo HUCA, Universidades, polígonos industriales, etc.

Los usuarios de las líneas rurales reclaman una mayor celeridad y frecuencia debido a que los trayectos, superan en muchas líneas la hora de duración, lo que repercute en la ineficacia de este tipo de trayectos.

En la actualidad, está cerca de alcanzarse una modificación que en su mayor parte va incluir cambios en cuanto a las frecuencias, paradas, recorridos o cabeceras. La modificación más relevante tiene que ver con la apertura de una nueva línea rápida que circula entre el Polígono del Espíritu Santo y Las Facultades de El Cristo durante los días laborables.

Las modificaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento, en las que han participado asociaciones de vecinos, grupos políticos municipales y representantes del comité de empresa TUA han sido “un gran ejercicio de diálogo y cooperación entre la ciudadanía y su Ayuntamiento” según la edil Ana Rivas²². Sin embargo y como es habitual, ha habido numerosas alegaciones que se centran en dos líneas concretas: la línea A y la línea B.

²¹ http://cadenaser.com/emisora/2018/03/02/radio_asturias/1520012030_325615.html

²² www.oviedo.es

Ambas líneas se caracterizan por unir zonas periféricas en sus cabeceras atravesando la zona centro de la ciudad. La línea A une las zonas rurales del sur con las del norte situadas a media ladera de El Naranco, en su recorrido llega a las 30 paradas y posee una frecuencia de una hora. Las reclamaciones en esta línea parecen ser claras, el autobús es la principal alternativa al uso del vehículo privado para su desplazamiento hacia el centro urbano, por lo que una mayor frecuencia de las líneas, al menos durante los días laborables, puede inclinar la balanza en pos de una movilidad más sostenible y menos dependiente del transporte privado.

Revisión y replanteamiento de las líneas, suprimiendo aquellas paradas que por su proximidad, puedan solaparse entre ellas, influyendo negativamente en la celeridad de la línea. Es necesario incidir, sobre todo, en la ineficiencia de algunos de los servicios de las líneas rurales en cuanto a la necesidad de mayores frecuencias y rapidez de las mismas.

A continuación, y siendo consciente de las modificaciones que se van a realizar en un futuro próximo, se exponen una serie de propuestas para la mejora del servicio en el autobús urbano de Oviedo:

- Establecimiento de líneas lanzadera desde puntos estratégicos de la ciudad hacia otros centros de captación como pueden ser: Estación de Tren/Autobuses hacia Universidades; desde Lugones hacia el centro de Oviedo o Universidades en determinados horarios; y desde Estaciones hacia el nuevo HUCA.

- Línea circular: establecimiento de una línea de autobús que recorra el espacio denominado como Ronda Interior, que debido a la anchura de estas vías en determinadas zonas podría disponer de un carril propio para agilizar la marcha. Este tipo de línea podría contar en su recorrido con una serie de paradas dispuestas en puntos estratégicos que permitan muchas de ellas pueden servir de puntos intermodales para la movilidad hacia puntos tanto del interior como el exterior de la Ronda (fig.20). El objetivo es evitar la aglomeración de vehículos, muy habituales en todo el recorrido, a excepción del tramo de Ronda Sur; la implantación de esta línea circular permite ofrecer una alternativa a la movilidad sobre un recorrido que necesita de la implantación de una red de transporte público.



Fig.20. Propuesta para la implantación de una red circular de autobús urbano en Oviedo. Fuente: Elaboración propia a partir de Ortofoto PNOA MA.

4.3.2 El tranvía: una nueva alternativa a la movilidad en Oviedo

Para la mejora y el aumento de la movilidad sostenible es preciso invertir en el desarrollo de un plan que ofrezca diversas alternativas, que aunque puedan ser costosas en su etapa inicial, van a ir en beneficio de la movilidad futura en la ciudad.

La experiencia del tranvía no es algo nuevo en la ciudad, a finales del siglo XIX la llegada del ferrocarril y la planificación del Ensanche en torno al eje de Uría, conectó la ciudad histórica con la estación, generando una gran movilidad en la zona. Con objeto de conectar esta nueva zona de la ciudad con el casco histórico, surgiría una primera línea de tranvía mediante tracción de sangre entre el Ayuntamiento y la estación.

Más adelante, se sustituyeron los tranvías de sangre por los eléctricos y se estableció una red que conectaban las zonas más periféricas: la primera enlazaba Lugones con la estación de ferrocarril a través de casi 10 km de vía que en mayor parte discurría por fuera del casco urbano; la segunda conectaba la zona de Buenavista con el núcleo de Colloto a lo largo de unos 7 km, en un eje de este a oeste que en su mayoría correspondía a espacio

no urbano; por último, una tercera línea que unía el barrio de San Lázaro y la carretera del Escamplero a lo largo de unos escasos 4 km²³.



Fig.21. Tranvía de la ruta de Lugones conviviendo con el autobús, una imagen del relevo en el medio de transporte urbano de Oviedo. Fuente: Arquitectura del Hierro en Asturias.

La voracidad de los episodios beligerantes acontecidos durante la Guerra Civil en la ciudad, mermaron el material fijo y móvil del que se disponía. La municipalización del servicio en 1953 no consiguió reflotar la que fue la primera red de transporte urbano en Oviedo, y tres años después, desapareció en favor del autobús como medio del transporte público.

Aunque la experiencia del tranvía como medio de transporte urbano es lejana, nos puede servir para recuperar una forma de transporte urbano que ha tenido un gran arraigo en numerosas ciudades de toda Europa. En Oviedo, la implantación de una red de tranvía sería una tarea complicada por el coste y la competencia del autobús, no obstante la convivencia de ambos puede ser posible si planteamos una línea en dirección suroeste-noreste que enlazaría los siguientes tramos:

- Eje Montecerrao – Estación de Tren
- Eje General Elorza – Bulevar de Santullano
- Eje HUCA – La Corredoria

²³ Alvargonzález Rodríguez, R. (1999): “Los tranvías en Asturias” en *Asturias y el Ferrocarril*, págs. 101-103.



Fig.22. Propuesta del recorrido del Tranvía en Oviedo. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

4.4 La Red Ciclable

El perfil topográfico de la ciudad de Oviedo repleta de desniveles que salvar y con una gran falta de arraigo cultural en el uso de la bicicleta como medio de transporte, hace pensar que el éxito de la misma en la ciudad es, poco menos que una quimera. Las condiciones climáticas de la ciudad, propensas a recibir grandes aportaciones de lluvia a lo largo del año y el peso del vehículo privado, son obstáculos que se han de afrontar en la búsqueda del crecimiento de la bicicleta como medio de transporte en la movilidad urbana de Oviedo.

Sin embargo, desde la administración se han dado los primeros pasos para el favorecimiento del uso de la bicicleta, el primero de ellos fue el Plan “Oviedo Área 30” un proyecto desarrollado por el Ayuntamiento en el año 2010 que tenía por objetivo diseñar, definir y valorar las medidas de señalización y ralentización del tráfico en la zona centro de Oviedo con el fin de convertirla en Zona 30, y así generar vías de tráfico compatibles con el uso de la bici en determinadas arterias radiales desde dicha Zona 30. (movilidadoviedo.es) Las principales actuaciones acometidas fueron las siguientes:

- Dar prioridad a la circulación de bicicletas en el Oviedo redondo, a través de la implantación de señales verticales que indican la entrada en la Zona 30, donde está limitada la velocidad a 30 km/h cuando los vehículos confluyen con las bicicletas. Se incluyen también Carriles 30 en las principales arterias de la ciudad.



Fig.23. Señal vertical en la calle Leopoldo Alas que indica la entrada a "Oviedo zona 30". Fuente: Imagen propia.

- Instalación de aparcamientos para bicicletas por toda la ciudad, incidiendo en puntos estratégicos de la ciudad que faciliten el transporte intermodal y el acceso a centros e instalaciones de interés ciudadano, como el cicloaparcamiento de la Figura . situado frente al aparcamiento y centro de estudios de El Vasco.



Fig.24. Aparcamiento para bicicletas en la calle Víctor Chávarri. Fuente: Imagen propia.

Estas primeras actuaciones buscan un mayor arraigo y una mayor responsabilidad ciudadana respecto a los usuarios de la bicicleta como medio de movilidad urbana. Actuaciones básicas que han de tener una mayor continuidad para aumentar el uso de la bicicleta más allá de los espacios verdes y las zonas recreativas de la ciudad, y sí más como un medio de transporte real en el entramado urbano.

Campañas de concienciación: El primer paso requiere que las generaciones venideras sean las potenciadoras del auge de la bicicleta en la ciudad. Esto requiere aprovechar la buena sintonía de las campañas realizadas en el marco de la concienciación medioambiental en los centros educativos, y así poder dar cabida en los mismos al desarrollo y potencialización de la movilidad sostenible, que incluye la utilización de la bicicleta como un medio responsable con la calidad de vida urbana.

Carriles bici: Sin duda la ausencia de carriles bici supone el principal inconveniente para la movilidad de vehículos no motorizados, por tanto las propuestas irán enfocadas al establecimiento de una primera red básica de carriles bici que conecte de forma segura los distintos barrios de la ciudad.

En la búsqueda de las zonas más favorables para el desarrollo de ciclovías resulta lógico pensar en las calles con la anchura suficiente para circular con seguridad y en que no suponga una gran modificación de la infraestructura. Para ello la ronda interior y las grandes ejes que van a para a ella resultan la opción más positiva.

Itinerarios ciclistas: Una alternativa a los carriles bici es la publicitación de itinerarios ciclistas que puedan convivir en buena parte de su recorrido con los vehículos privados, pero que les permitan evitar zonas de tráfico conflictivas que supongan un riesgo en la movilidad del ciclista. Para ello la inversión iría enfocada al establecimiento de mobiliario urbano tales como señales o paneles en puntos estratégicos de la ciudad en los que se plasmarían los itinerarios recomendados.

Para que triunfe este modo de desplazamiento urbano, necesitamos que se puedan combinar los distintos usos en el transporte urbano. Es importante introducir en la ciudad estaciones intermodales en puntos estratégicos de la ciudad que impliquen, al menos, paradas de autobús urbano y cicloaparcamientos.

4.5 La Red Peatonal

Como ya hemos visto, las actuaciones de peatonalización de Oviedo iniciadas en los años 90 del siglo XX permitieron sentar las bases de una red peatonal en la ciudad. La situación actual de la ciudad comprende un centro histórico y comercial dominado, a veces de forma excesiva, por las vías peatonales. El análisis de cada uno de los puntos anteriormente expuestos ha buscado una soluciones concretas, sin embargo y al mismo tiempo, no se podía descuidar una perspectiva más amplia teniendo en cuenta que no hay una sola forma de movilidad urbana; las deficiencias son un problema que afecta a todas ellas y las propuestas sobre una hacen necesariamente replantearse las demás.

El objetivo de este trabajo busca claramente ofrecer propuestas que fomenten un tipo de desplazamiento urbano más responsable, en beneficio de la salud de los ciudadanos con la certeza de que la implantación de cada una de ellas solo será un paso más hacia la movilidad sostenible. Con todo ello quiero llegar a la conclusión de que las mejoras en una movilidad peatonal han de traer consigo una apuesta por la modificación de las formas urbanas más insostenibles.

El PMUS en el apartado referente a la peatonalización genera un discurso que se centra varios puntos: la potencialización de las áreas peatonales hacia las áreas comerciales, la creación de usuarios estables en vías públicas con un menor índice de contaminación, reducir la peligrosidad peatonal y favorecer el desplazamiento de colectivos con movilidad reducida mediante la disminución de las barreras físicas.

Las propuestas planteadas para el cumplimiento de estos objetivos irán en primer lugar, según el PMUS, orientadas a la implantación de una red de itinerarios urbanos en los que nombra los lugares singulares a conectar. Como hemos dicho anteriormente, se necesita de modificar y generar nuevas propuestas en cada uno de los agentes de movilidad urbana.

Los espacios comerciales en la ciudad de Oviedo se han vinculado durante años al eje de Uría. Potenciado por la presencia de centros comerciales urbanos (Salesas y El Corte Inglés), y de las peatonalizaciones del ensanche decimonónico, esta gran área de atracción genera el tránsito peatonal más relevante de la ciudad. Sin embargo no es su funcionamiento interno el que dificulta su potencialización, sino que una vez más el las dificultades para el desplazamiento de una buena parte de la población hacia este espacio central es el que decanta a los consumidores, entre otros motivos, a utilizar el vehículo privado como medio de transporte con destino a los centros comerciales de las afueras.

La mejora de la movilidad peatonal implica, como bien apunta el PMUS es ofrecer al peatón un red viaria segura, que sea amable al desplazamiento y que favorezca la mayor eficiencia posible en los desplazamientos peatonales. Para ello el desarrollo de itinerarios han de ir acompañados de una serie de reformas:

- La conexión peatonal entre las zonas verdes de la ciudad. En los años venideros se espera que los proyectos que afectan a grandes parcelaciones (el antiguo HUCA, el cuartel de Buenavista, la Fábrica de Armas de la Vega o el Bulevar de Santullano) pongan en marcha un gran cambio en cuanto a movilidad urbana se refiere. Una regeneración en la que primen los corredores verdes, que permita configurar una red peatonal en la que se enlacen los distintos espacios, para lograr superar la inconexión actual.
- Reducir las barreras físicas. Los desniveles de las ciudades, como es el caso de Oviedo, en ocasiones dificultan la accesibilidad peatonal a diversas zonas. Es necesario mejorar la movilidad urbana para que tanto personas con movilidad reducida como personas de edad avanzada²⁴ puedan desplazarse por la ciudad de forma dependiente, lo que implica una mayor salud física y psicológica. En favor de ello van la construcción de rampas (fig.25), escaleras mecánicas o ascensores (fig.26) como alternativa a la escaleras para superar un desnivel.



*Fig. 25. Utilización de rampas para salvar el desnivel.
Fuente: Imagen propia.*



*Fig. 26. Rampa mecánica y ascensor en Ciudad Naranco.
Fuente: Imagen propia.*

²⁴ Según datos de Sadei, en el 2015 el 20,9% de la población de Oviedo era mayor de 65 años.

- Reducir la siniestralidad y los tiempos de espera. La movilidad peatonal necesita seguridad y una verdadera prioridad en la confluencia. La reducción de la siniestralidad en el ámbito urbano debe aunar varios factores: En primer lugar, se han de replantear los tiempos de espera, los semáforos cumplen con su cometido pero a todas luces son ineficaces y priorizan la circulación del tráfico rodado; en segundo lugar, se ha de abogar por el establecimiento de una velocidad límite de circulación en el espacio urbano, que no supere nunca los 50 km/h; y por último, y una vez alcanzados los objetivos anteriores castigar las acciones imprudentes a la hora de cruzar un vía urbana.

5. Conclusiones

La configuración de la ciudad de Oviedo a lo largo de su historia tiene su eco en la actualidad. El transcurso de los siglos va formando una ciudad que las que cada generación ha ido perfilando y adaptando a sus necesidades. La modifica pensando en el futuro, un futuro que en siglo XX es demasiado efímero puesto que muchos planes llegan tarde, o simplemente no llegan pero la ciudad como ente en continuo progreso posee necesidades, que de no ser otorgadas por Planes de Ordenamiento, surgen de manera espontánea ahondando aún más en la problemática de la organización de la ciudad.

El objeto de este trabajo ha sido la búsqueda de propuestas para una mejora de la movilidad urbana sostenible, en la que sin duda, la planificación y el planeamiento tiene mucho que decir, por ello se ha creído conveniente hacer un breve repaso a la configuración histórica de la ciudad de Oviedo.

A partir de ahí la actualidad, por un lado el diagnóstico de Oviedo desde una visión del ovetense de a pie que espera ver a su ciudad convertirse en una urbe más saludable, con un calidad de vida mayor; y por otro lado, la visión que durante el grado y seguidamente con este máster, me ha aportado la geografía. Una manera diferente de afrontar las deficiencias de la ciudad, centradas en la movilidad, y que son el foco de las preocupaciones que tenía y tengo como ciudadano de Oviedo.

La intención ha sido aportar soluciones que aunque no destacan por ser revolucionarias, que sirvan como un ejemplo de lo que se puede hacer si se quiere conseguir sentar las bases para una futura movilidad sostenible en la ciudad. Sin duda tengo claro, que este proceso será lento y requerirá de una educación que ha de empezar por la base, para que las generaciones futuras puedan reclamar y disfrutar de ciudad respetuosa con el medioambiente gracias a una movilidad sostenible.

6. Bibliografía

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (1999): “Los Tranvías en Asturias” en Asturias y el Ferrocarril, Museo del Ferrocarril de Asturias, Gijón, págs. 101-103.

CALLEJA PUERTA, M., FERNÁNDEZ CUESTA, G., y FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (2015): “*URBE I: La construcción histórica de la ciudad de Oviedo*”, Ediuno, Oviedo, págs. 13-37.

CALZADILLA PÉREZ, J. (1992): “*Oviedo: Urbanismo actual*”, en *Oviedo en el recuerdo*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, págs. 245-253.

CARRERO DE ROA, M. (2010): “*Fundamentos de urbanismo, una perspectiva sostenible*”, OjoxHoja, Oviedo, págs. 156-164.

CRUZ MORALES DE SARO, M. (1980): “*El desarrollo urbano de Oviedo y las demoliciones y derribos del patrimonio arquitectónico en el siglo XIX*”, Revista anual de Historia del Arte, Nº1, Oviedo, págs. 85-98.

CUARTAS RIVERO, M. (1983): “*La forma urbana de Oviedo en el primer tercio del siglo XVI*”, En la España Medieval, nº6, Madrid, págs. 233-234.

FERNÁNDEZ MOLINA, J.R., y GONZÁLEZ MORIYÓN, J. (1994): “*La Arquitectura del Hierro en Asturias*”, Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias, Oviedo, pág. 216.

MUÑIZ LÓPEZ, I. (2011): “*El arrabal del Carpio*”, *Arqueología de la Arquitectura*, Nº8, Madrid, págs. 179-217.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE OVIEDO (2012).

QUIRÓS LINARES, F. (1978): “*El crecimiento espacial de Oviedo*”, Universidad de Oviedo, Oviedo.

- (2006): “*Estudios de geografía histórica e historia de la geografía*”. Universidad de Oviedo, Oviedo.

RAMALLO ASENSIO, G. (1979): “*El Fontán, núcleo del Oviedo moderno*”, Oviedo, págs. 29-32.

REGIOlab (2012): “*El concepto de commuting y las cifras para Asturias*”, Organización Territorial del Estado, N°7, págs.3-5.

RUIZ-TILVE ARIAS, C. (1999): “*Oviedo, en el Camino de Santiago*”, Oviedo ciudad cultural, N° XI, Oviedo, págs. 19-31.

TOLIVAR FAES, J. (1992): “*Nombres y cosas de las calles de Oviedo*”, Ayuntamiento de Oviedo, Oviedo, págs. 269-274.

TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (1992): “*La ciudad de Oviedo*”, en *Geografía de Asturias*, tomo III, Oviedo. págs. 147-151.

- (1996): “*La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo*” *Ería*, N°39-40, Oviedo, págs. 124-130.
- (2001): “*Oviedo, paisajes urbanos en desaparición*”, Universidad de Oviedo, págs. 9-56.

VEGA PINDADO, P. (2017): “*Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Balance desde la perspectiva ecologista*”, *Ecologistas en acción*, Madrid, págs.5-35.

6.1 Webgrafía

DÍAZ RUBÍN, G. (2016): “*Cinturón verde, atasco por los parkings*”, El Comercio.
<http://www.elcomercio.es/oviedo/201607/03/cinturon-verde-atasco-parkings-20160703105110.html>

MARTÍNEZ, A. (2018): “*Oviedo estrenará este verano dos nuevas líneas de autobús*”, Cadena Ser.
http://cadenaser.com/emisora/2018/03/02/radio_asturias/1520012030_325615.html