

EL PROYECTO DE “CINTURÓN VERDE” EN OVIEDO, UNA PROPUESTA ESPECULATIVA

TOMÁS CORTIZO ÁLVAREZ

Departamento de Geografía
Universidad de Oviedo

En el presente asistimos a un proceso de cambios importantes en las ciudades, sin distinción de tamaño, región o historia propia; nos toca vivir el estadio final de la destrucción de un tipo de ciudad construida sobre la base de la producción y de la inversión, también de la especulación, en lo económico; y de un modo de vivir y del descanso, cuando no de la supervivencia, en lo social.

Pero las tornas han cambiado en ambos aspectos y ha tomado carta de naturaleza un doble movimiento, que no dudo en calificar de fuga, de escape. Hacia la inversión inmobiliaria con un fuerte componente especulativo, fragmentada, fácil, tangible y asequible para el pequeño ahorrador, que no encuentra incentivos para invertir en la economía de producción industrial; y hacia una terciarización de la economía, por ende de los establecimientos y de las funciones, con un peso importante del ocio y del consumo, que no guarda proporción con la actividad verdaderamente productiva, y sólo se explica por el peso de los subsidios derivados de una concepción limitada del estado de bienestar.

Las ciudades, la ciudad de Oviedo en este caso, son la materia prima de estas transformaciones. Sobre todo cuando las instalaciones y equipamientos (ferroviarias, industriales, conventos, cárceles y cuarteles) y los edificios de viviendas o los chalets, herederos de un modelo de organización del espacio, de la producción y de las relaciones sociales, han dejado de cumplir su función o sus solares se revalorizan y ofrecen mayor rentabilidad destinados a otros usos.

Además, estos elementos del espacio urbano pueden llegar a ser un obstáculo, cuando no un elemento de rechazo ante el grado de deterioro que pueden alcanzar, que dificulta un aprovechamiento óptimo de las áreas próximas. Intercambiables en su emplazamiento, incluso prescindibles desde el punto de vista funcional, el paisaje urbano pierde paulatinamente la silueta de estas instalaciones que fueron el motor del crecimiento y el signo de modernidad, para ser sustituidas por otras más acordes con los nuevos tiempos.

Las instalaciones ferroviarias están inmersas en este proceso de transformación, tanto a escala nacional como local, pues la RENFE heredó de las antiguas compañías los talleres, las playas de vías, los almacenes y depósitos. Después de cincuenta años de RENFE y veinte de FEVE se acomete la adecuación de las instalaciones a las necesidades del servicio aprovechando un momento propicio en la historia de las ciudades españolas: el empuje de la inversión inmobiliaria, capaz de soportar los elevados costes de la modificación del paisaje urbano y de la funcionalidad, pues las plusvalías generadas por los nuevos usos han de financiar una parte de la operación, y las subvenciones de la administración central y comunitaria, pues se trata de cambios de interés general que desbordan la capacidad financiera municipal.

La ciudad de Oviedo dispone en la actualidad de tres estaciones de ferrocarril dispersas por la trama urbana y un trazado ferroviario que corresponde a la línea de RENFE, con su desvío a los talleres de La Argañosa y su continuación a Trubia; y a FEVE, el arranque de la línea Oviedo-Santander (procedente de la antigua sociedad Ferrocarriles Económicos, 1891) con su estación al pie de la de RENFE, y el ramal de Fuso de la Reina-Oviedo, de la línea Collanzo-San Esteban de Pravia, del Ferrocarril Vasco-Asturiano (1906), con su estación de Jovellanos y talleres de Santo Domingo; y el tramo de enlace entre ambas de 1930. Este tendido precisa de una integración funcional y ocupa amplios espacios de gran interés para la promoción inmobiliaria y para dotar de equipamientos a los barrios afectados. De ahí que se haya promovido el proyecto de levantar una parte del denominado “cinturón de hierro” que circunda la ciudad por el este.

Por su carácter lineal, sólo la parte del trazado que corresponde a la línea del Vasco tiene una estrecha relación con el casco antiguo, allí donde la vía traza un arco por el este la colina en que se asienta el núcleo fundacional de la ciudad. En este tramo el ferrocarril discurre paralelo a la muralla y próximo al antiguo convento de San Vicente. El tendido ferroviario contribuyó también a que quedasen amplios espacios en las traseras de las calles que atraviesan, que todavía tienen hoy un aprovechamiento agrícola; éstos no pudieron ser edificados al carecer de una calle paralela a la vía a la que abrir las fachadas. De modo que en Regla y tras la Cuesta de la Vega-Martínez Vigil hay un amplio espacio susceptible de convertir en solar.

Además, el conjunto de instalaciones de esta línea se emplazó en los espacios libres del borde del espacio urbano consolidado a comienzos de siglo. Los talleres se localizaron en el extremo este del denominado prado de Santo Domingo, contiguo al convento del mismo nombre; la estación se situó en la falda norte de la colina, entre el desamortizado convento de Santa Clara y su arrabal, y la calle Jovellanos. Entre ambos, la vía atraviesa los cilleros del arrabal de Regla, las calles Postigo Bajo y Cuesta de la Vega,

entre las que está la fábrica de gas (actualmente mero depósito regulador), y la de Martínez Vigil que desde la puerta de la Noceda era el primer tramo de la carretera de Gijón. Fuera de este perímetro quedaba un tramo de las calles mencionadas y el arrabal del Campo de los Patos. Así, terraplenes y puentes ofrecen desde la periferia una panorámica en cuyo centro se encuentra la aguja de la catedral.

EL PROYECTO DE CAMBIO DE USOS Y SU FINANCIACIÓN

Durante un largo ciclo de evolución urbana de Oviedo, como en otras ciudades, estas instalaciones se convirtieron en un elemento de rechazo y de segregación espacial. La dificultad en el transporte y la ausencia de equipamientos reforzaron este papel de la vía como línea divisoria en el espacio urbano. De ahí el concepto de cinturón, de barrera impermeable al crecimiento de la ciudad en mancha de aceite y obstáculo a la formación de barrios de clases medias más allá de los mismos.

Pero, en el Oviedo actual estos elementos han perdido su significado como barrera, tanto desde el punto de vista social, como funcional. La ciudad ha crecido, especialmente desde los años cuarenta, y se han formado barrios de clase media más allá de las vías; con ello, esta instalación ha perdido hace algunos decenios el papel de filtro social que había tenido. Desde el punto de vista de la accesibilidad, las vías superan las calles que atraviesan mediante puentes y no interfieren el tráfico rodado. Paradójicamente, la ronda de circunvalación, proyectada en los años veinte y cerrada en los ochenta, sí es una barrera desde una perspectiva estrictamente funcional. Por ello, el concepto de cinturón de hierro ha perdido en Oviedo totalmente su significado tradicional y se ha convertido en un comodín, en un argumento para justificar operaciones urbanísticas. Hoy ya no es un obstáculo, ni es una barrera como insisten las memorias de los proyectos, ni por su escasa intensidad de circulación y horario limitado es una molestia para los vecinos de efecto superior a una vía de autos. Aunque es un elemento incómodo que impide revalorizar, además de la superficie ocupada por el ferrocarril, los espacios aledaños, sobre todo en su tramo central que se beneficiaría del efecto difusor del centro, el principal objetivo del plan.

Superado el ferrocarril por otros medios de transporte, olvidado su papel como generador de riqueza y rechazada su estética en beneficio del automóvil privado, las instalaciones ferroviarias se han convertido en un elemento fósil, en un obstáculo dentro de la ciudad; sobre todo porque el espacio que ocupa puede tener usos más lucrativos y la ocupación de los vacíos en sus proximidades puede rendir generosos beneficios. Aunque el concepto de barrera, acertado para otro momento histórico de la ciudad, no es el más adecuado para definir la situación actual, se sigue empleando porque es muy útil a las fuerzas vivas, que recurren a él para apoyar sus propuestas de renovación urbana. Ésta se define en este caso, la segunda acepción del concepto, como pasillo o cinturón verde, conservando la idea de la linealidad del fenómeno y su nueva función de paseo-parque-jardín, aunque deja en segundo término la densificación que suponen las nuevas edificaciones.

LA PROPUESTA DEL PGOU Y DEL PROYECTO CINTURÓN VERDE (m²) EN LA ZONA DEL CASCO ANTIGUO

	PGOU	PROYECTO	%
JOVELLANOS			
Verde y público	5.450	13.272	143,5
Cesiones	720	650	-9,8
Edificable	18.513	24.774	33,8
Total	24.683	38.596	56,4
AZCARRAGA			
Verde y público	—	3.100	100,0
Cesiones	—	1.000	100,0
Edificable	6.750	4.960	-26,5
Total	6.750	9.060	-34,2
POSTIGO BAJO			
Verde y público	9.200	11.943	29,8
Cesiones	—	—	—
Edificable	14.978	22.747	51,9
Total	24.178	34.690	43,5
SANTO DOMINGO			
Verde y público	—	6.965	100,0
Cesiones	3.110	—	-100,0
Edificable	20.065	26.000	29,6
Total	23.175	32.965	42,2
Verde y público	14.650	35.280	140,8
Cesiones	3.830	1.650	-57,0
Edificable	60.306	78.481	30,1
TOTAL	78.786	115.311	46,4
FÁBRICA DE GAS: redacción un PERI			
TOTAL DE FEVE	—	—	—
OTROS PROPIETARIOS	—	—	—
TOTAL AFECTADA	—	—	—

FUENTE: Modificación del PGOU de Oviedo en el ámbito de la traza ferroviaria e instalaciones anejas a FEVE. Vol. I. Enero 1994.

El proyecto de cinturón verde ovetense propone actuar sobre unos 400.000 m² en los que se construirían 1.500 viviendas, zonas verdes, equipamientos, además de reorganizar el trazado del ferrocarril de vía estrecha en la ciudad. En esta operación se complementan las propuestas de la sociedad ferroviaria que pretende unificar las estaciones y

construir nuevos talleres, y del ayuntamiento que debe dotar a la ciudad una estación de autobuses y eliminar del casco unas instalaciones que suscitan rechazo y ocupan una superficie que puede ser destinada a equipamientos y a edificios de uso residencial.

Para ello se constituyó en noviembre de 1992 la sociedad Cinturón Verde, SA, con un capital inicial de 108 millones de ptas., que en 1994 se había ampliado hasta los 308; el Ministerio de Obras Públicas tiene una representación del 50% a través de SEPES (25% y tres representantes en el consejo), FEVE (17%, 2) y RENFE (8%,1); el Principado de Asturias (25%,3) y el Ayuntamiento de Oviedo (25%,3).

Desde el punto de vista estrictamente relacionado con la reorganización del trazado ferroviario, el proyecto propone:

- prescindir del trazado desde Fuso de la Reina a Oviedo y acceder a la ciudad a través de la línea de Trubia de RENFE, convertida en ancho métrico. Esta eliminación haría innecesario el tramo urbano desde Santo Domingo al centro, la que discurre al pie de la muralla y atraviesa el arrabal de Regla y las calles del Postigo Bajo, Cuesta de la Vega y Martínez Vigil, las antiguas salidas de Santander y Gijón respectivamente.

- trasladar los talleres de Santo Domingo a Trubia, a donde es posible llevar también los de RENFE en La Argañosa, y convertir en uso residencial los solares liberados.

- unificar las estaciones ferroviarias en torno a la de RENFE, eliminando las dos de FEVE. La de Jovellanos tendría un uso residencial y terciario, clave en la obtención de plusvalías; la de Económicos, contigua a la de RENFE, albergaría la estación autobuses, convirtiendo la zona en un "intercambiador modal".

- finalmente, la rama norte de FEVE correría paralela a la de RENFE hasta la Corredoría; esto eliminaría el trazado urbano del ferrocarril en el barrio de Pumarín.

Las cifras de coste que se barajan para esta operación, urbanización de los terrenos y nuevo trazado ferroviario, son de 10.000 millones de ptas., que se esperan obtener de la revalorización de los solares puestos en juego y de las subvenciones de los diferentes niveles de la Administración. Efectivamente, la estrategia de la compañía FEVE es realizar la modificación de sus instalaciones sobre la base de la revalorización de los "activos urbanos", de la recalificación y cambio de uso de los terrenos (calculadas entre los 2.500 y los 3.500 millones de ptas. según la situación del mercado inmobiliario), de manera que las nuevas inversiones no supongan un desembolso oneroso para la compañía, aunque sí para la sociedad.

Una parte del coste correría a cargo de los fondos aportados por la UE y el 9 de mayo de 1994 se solicitaron 7.215 millones de ptas. con cargo a los Fondos Estructurales para realizar esta transformación, a pesar de que en ella no se incluye uno de los objetivos básicos en la reorganización del tráfico en la ciudad, la estación central de autobuses.

Pero la joya de la compañía en Oviedo, la manzana de la discordia en la vida social y, al mismo tiempo, la principal fuente de plusvalías es el solar de la estación del Vasco en Jovellanos; con una superficie de 19.750 m² y un supuesto razonable de repercusión del precio del solar de 6 millones de ptas. por 100 m² construidos. No obstante, hasta el presente lo único cierto es el derribo de la estación a finales de 1989 con la oposición de parte de los ciudadanos; la superficie de casi dos Has. de solar edificable; y su localización

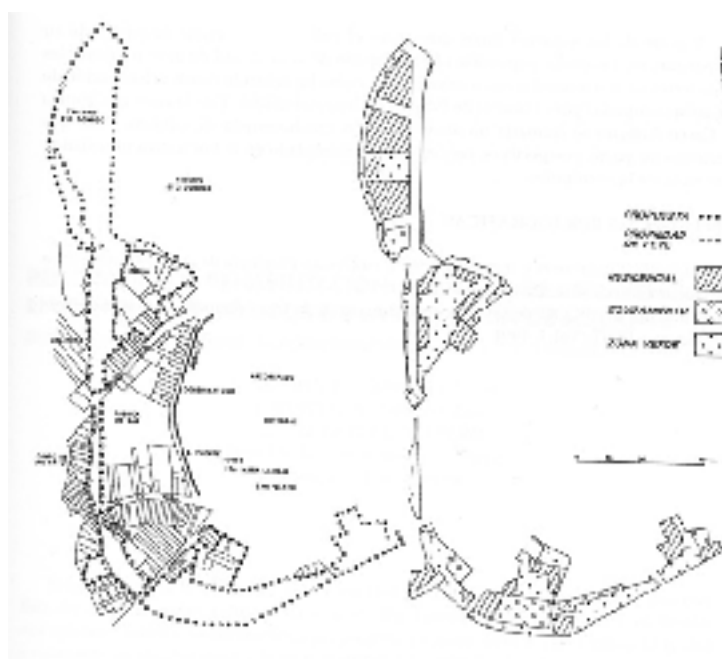


Figura 1

El trazado ferroviario en la ciudad de Oviedo. La rama del sur y del este corresponde a FEVE.

privilegiada en el interior del casco, en la zona de engarce del casco antiguo con el centro comercial de la ciudad la convierten en la pieza clave de la operación. Por otro lado, la propuesta de traslado de los talleres de Santo Domingo (22.392 m²) ha originado una cadena de recalificación de terrenos como suelo residencial o industrial; en primer lugar en la de Santo Domingo, en los alrededores del arrabal de Regla, con una repercusión calculada de 3 millones de ptas. por cada cien metros de vivienda o local comercial (una referencia es la repercusión en el Llano de Gijón de 3-4 millones por vivienda). En segundo lugar, se han recalificado como suelo industrial otros 32.120 m² de suelo rústico en la zona de Rubín, en el límite este de la ciudad, donde se iban a localizar inicialmente los talleres; luego se cambiaron a suelo residencial, pues

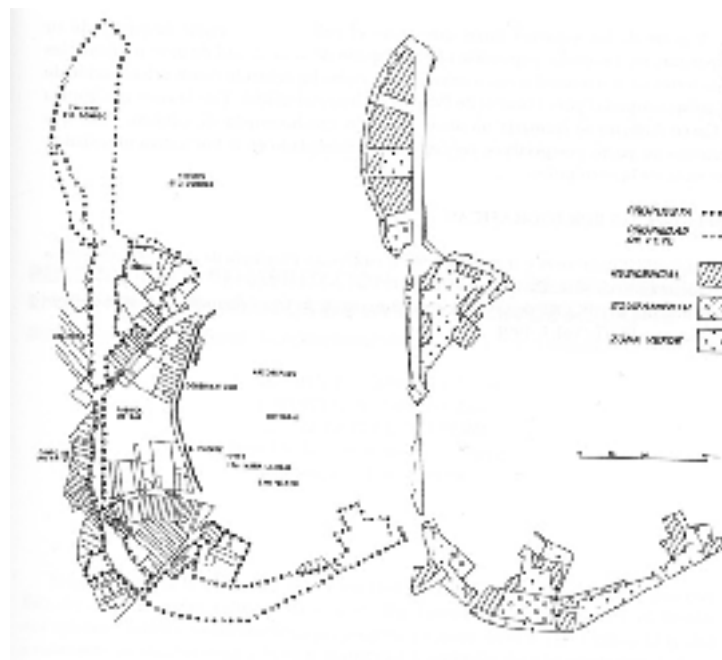


Figura 2

El trazado de FEVE por el Este del casco antiguo cruzando los arrabales y propuesta de usos del suelo

los talleres, si alguna vez se construyen, se instalarían en las proximidades del polígono industrial del Espíritu Santo, donde se han recalificado a uso industrial otros 162.820 m² de suelo rústico, a los que se han de sumar otros 35.784 m² comprados por FEVE.

Como hemos señalado en el cuadro sólo 115.311 m², un 31% de la superficie afectada por el proyecto, tiene estrecha relación con el casco antiguo; habría que añadirle la superficie de la franja colindante al trazado viario y que pertenece a de diferentes propietarios.

A falta de propuestas concretas, el conjunto de 23 has. edificables tendrían la siguiente distribución: 65% para viviendas, unos 1.500 pisos; 25% para oficinas y comercio; y un 10 % para usos singulares. Otras 13,5 has. para zonas verdes y 2,6% para servicios públicos y calles.

A pesar de los espacios libres que prevé el proyecto, del viario abierto y de su dispersión, su desarrollo supondría un incremento de la densidad de usos residenciales y terciarios en el interior del casco consolidado, como ha ocurrido con la urbanización de las zonas ocupadas por el cuartel de Pelayo y el hospital militar. Y en la zona que bordea al Casco Antiguo se formaría un tercer cinturón gris-hormigón de edificios altos que destruirá las pocas perspectivas, concepto no contemplado en la normativa urbanística, que resta de la “acrópolis”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Remodelación de estaciones y trazados de FEVE en Oviedo. Propuesta de actuación urbanística. Documento de síntesis. Octubre de 1991.

Modificación del PGOU de Oviedo en el ámbito de la traza ferroviaria e instalaciones anexas a FEVE. Vol. I, 1994.