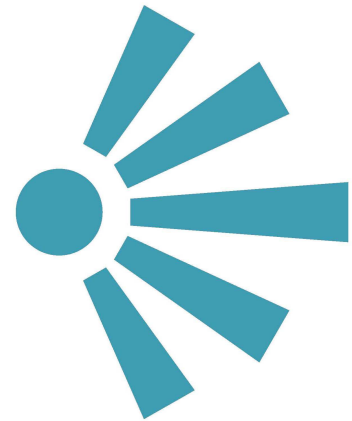


Proyecto de Reordenación Viaria de la Plaza de la Cruz Roja



Proyecto de Reordenación Viaria de la Plaza de la Cruz Roja



Presentación

La glorieta creada para regular la entrada del tráfico de vehículos desde la autopista A-66 a la red viaria urbana de Oviedo, se mantiene ahora ejerciendo unas funciones diferentes a las que la originaron; y, sobre todo, ha cambiado por completo su papel espacial y funcional dentro del conjunto urbano. La autopista procedente por el norte de la zona costera de Asturias, entroncaba en ese punto con la Avenida circular que hacía las funciones de Ronda del espacio urbano compacto. No es que toda la ciudad estuviera encerrada dentro de ese anillo, pero bordeaba su parte central y más compacta. Por tanto, se trataba de la puerta de entrada de un tráfico concentrado de vehículos (procedente en buena medida de las dos restantes cabeceras urbanas principales de Asturias), que en ese punto trataba de diluirse sobre la red viaria urbana normal de la ciudad.

Bastantes años después la ciudad se ha ido extendiendo de forma consistente y compacta hacia el norte, rellorando los dos lados de esta arteria circulatoria; que, se han ido colmatando separados entre sí por la trinchera topográfica en la que se aloja esta arteria, fueron objeto de enlaces pertenecientes al mismo idioma y nivel circulatorio de la propia autopista, es decir, pasos a distinto nivel, con ramales propios de acceso en rampa para conectar ambos niveles, y evitar los cruces en superficie y a nivel.



Todo el lenguaje de los trazados de autopista en el medio rural, se traduce al de pasos elevados en un contexto urbano, comprimiendo las formas y dimensiones de los enlaces entre varios niveles, para adaptarse a un contexto de ocupación del espacio mucho más intenso.

La técnica de autovías urbanas con cruces a distintos niveles, no es, naturalmente, una exclusiva del caso de Oviedo; donde se aplica, a su escala, todo un repertorio en continua evolución y avance en todos los países desarrollados, durante la segunda mitad del siglo XX.

Todo ello es correcto, y no requiere un especial nivel de arrepentimiento; pero lo cierto es que la utilización de las ciudades ha seguido evolucionando de modo continuo, y durante un largo periodo el mayor esfuerzo se ha centrado en mejorar el tráfico de los vehículos “turismos” privados. Pero el intento de mejorar este solo aspecto de la circulación dentro de las ciudades, acompañado de un continuo crecimiento del parque de vehículos, ha conducido a alcanzar niveles de saturación, que han ido mermando y perjudicando otra serie de aspectos de la vida urbana, relativos a su utilización estancial, relacional, lúdica, propios e imprescindibles de su utilización por los ciudadanos, una vez descendían de los vehículos.

En Oviedo se han vivido todos esos pasos sucesivos, y estamos llegando ahora al momento de reciclar, reutilizar, enriquecer, aprovechar, la ciudad que existe, para desarrollar en ella los mejores objetivos de bienestar ciudadano que en este momento se requieren y reclaman.

¿Qué significa todo esto en la glorieta de la Cruz Roja? Pues que todo ese amplio espacio, derivado de las grandes demandas de superficie de la circulación rodada de carácter intensivo, concentrado y rápido, sean un recurso disponible para resolver de modo muy satisfactorio la perentoria demanda de humanización de la ciudad.

Abandonado hace ya años el carácter preferente de autovía interurbana del último tramo de la antigua A-66, ahora conocido por la voluntarista denominación de Bulevar, se han ido tomando sucesivas medidas para pacificar el tráfico, reduciendo su velocidad máxima, y con ello sus efectos negativos de ruido, y contaminación, aunque todavía no los de barrera física y psicológica.

Falta en este momento, por lo tanto, adecuar el espacio físico y circulatorio, a lo que ya se ha ido convirtiendo en una realidad, que es el cambio de carácter de este gran espacio urbano y su adaptación a los nuevos usos; y comenzar por intervenir en la rotula de acceso entre ambos sistemas circulatorios, el concentrado externo y el diluido urbano, parece una opción oportuna.



Ya que, por un lado, puede constituir una expresión material de la voluntad de transformación de este espacio a otras reglas de juego; y por otro lado, se puede tomar ventaja de las grandes aptitudes que para ello se han ido concentrando en su entorno. Puesto que el antiguo punto de encuentro de circulaciones de vehículos, es ahora un punto de encuentro de actividades urbanas cada vez más intensas, y de espacios de oportunidad para continuar incrementando esas actividades urbanas atractivas, polaridades de movimientos en todos los *modos* posibles, que a su vez se van enriqueciendo con nuevas modalidades, añadiéndose al fundamental y esencial movimiento peatonal, los de bicicletas, en primer lugar, más otra serie de medios personales autónomos intermedios, y complementarios entre la persona a pie y su circulación con medios auxiliares, motorizados, o de impulsión personal mecanizada.

Bloques de vivienda de alturas medias y altas en todos sus lados; un nuevo centro comercial, con amplia necesidad de estacionamiento de intercambio; la proximidad de un importante centro universitario, derivado de antiguas instalaciones militares; la antigua Fábrica de Armas de la Vega, ahora en proceso de transferencia entre los organismos estatales y los municipales, con un muy interesante contenido arquitectónico y de evocación cultural, en sus aspectos industriales, y qué pasará sin duda, a convertirse en una polaridad urbana de actividades del máximo contenido social; y una polaridad histórica de rango universal, la Iglesia Prerrománica de San Julián de los Prados.

Todo ello conduce a una real *reutilización* del amplio espacio disponible, jugando con sus posibilidades geométricas y paisajísticas, y aprovechando igualmente las posibilidades de reutilizar de forma ventajosa la configuración topográfica producida con otros fines y efectos.

La propuesta que aquí se formula consiste, simplemente, en sustituir la glorieta creada para circular a su alrededor, por un amplio espacio estancial y de enlace de circulaciones peatonales entre sus distintos márgenes. La antigua autopista transcurría por una trinchera que había roto la continuidad de los niveles topográficos entre sus dos márgenes; y ahora es posible, con obras de decidida ambición compositiva, restituir en algún modo el enlace a nivel entre esos dos márgenes; aunque no de forma plana, sino manteniendo un cauce, ahora de menor anchura, por el que siga circulando la parte remanente de tráfico, que esa calle urbana debe de seguir manteniendo. Eso sí, toda la circulación que ahora se mantenga, puede y debe concentrarse sobre uno solo de los dos ramales anteriores de circulación. Con menores demandas de velocidad y anchura de calzadas, los cuatro carriles circulatorios que ahora deben de mantenerse, pueden muy bien encajar sobre sólo uno de los paquetes circulatorios anteriores, específicamente sobre el de salida. ¿Porque sobre este? Pues porque es el que permite alejar toda la circulación lo máximo posible del hito histórico y cultural predominante en todo el ámbito, que es la iglesia prerrománica de San Miguel de los Prados. Tanto ese edificio, ahora estrechamente constreñido por la banda de



circulación de entrada; como el propio entorno de calles y bloques del barrio circundante, mejorarán su accesibilidad y configuración compositiva, rellenando el nicho del ramal de entrada de la autopista, produciendo definitivamente un entorno más pacífico y amable, que es el que tenía antes de realizarse la arteria circulatoria de la autopista.

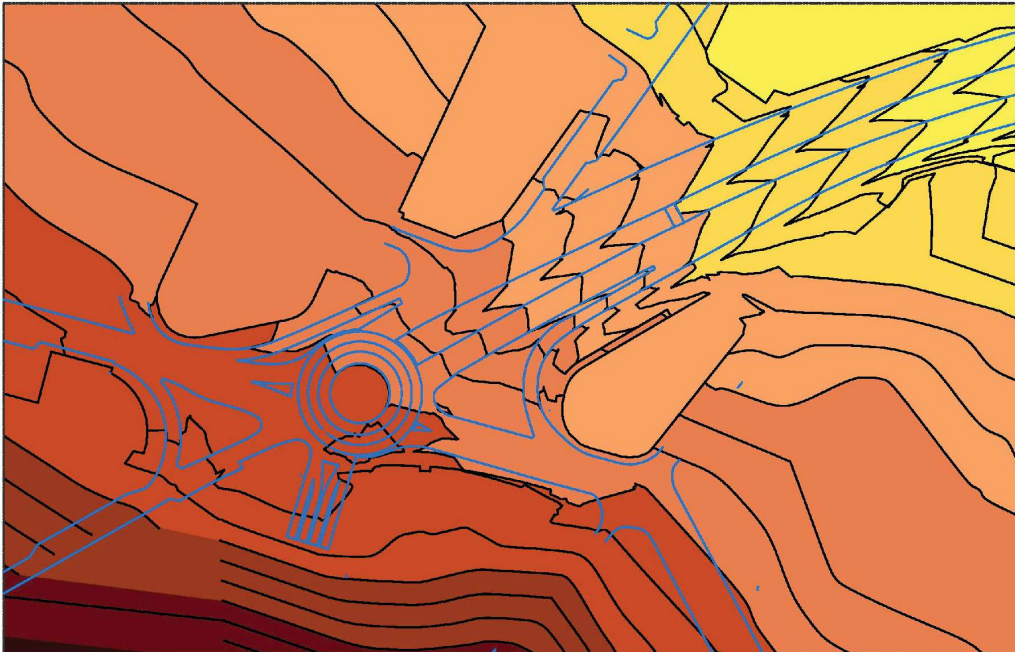
El espacio en torno a la actual glorieta estaba también muy condicionado por la llegada en rampa ascendente del tráfico exterior; y ahora es especialmente útil a nuestros efectos, volver a nivelar sus tres márgenes, norte, sur y oeste; mientras que el juego que produce mantener en un nivel más bajo las circulaciones de vehículos que permanecen, y la nueva plataforma que se crea, da lugar a que la nueva plaza que surge, de composición básicamente horizontal, termine en su borde sureste presentando un desnivel acentuado sobre el tráfico rodado; lo que le da la textura de un *balcón* o *mirador*; que goza de la virtud añadida (e intencionadamente aprovechada) de afrontar todo el amplio paisaje de la ciudad en dirección noreste, en cuyo centro se sitúa Santullano.

Y esto es todo: una amplia plaza nueva peatonal (de 4.767 m², un 15,25 % del ámbito de actuación), de textura básicamente horizontal, y nivelada con sus márgenes anteriores; un tráfico en dirección noreste que permanece algo rebajado respecto de la plataforma topográfica recuperada, y que permitirá reducir el impacto visual y de todo tipo sobre los dos márgenes del espacio ahora llamado *Bulevar*. Y una multiplicación y encauzamiento de nuevas circulaciones peatonales y ciclistas en todo el entorno, rematándose por un espacio estancial con carácter de mirador paisajístico. A todo ello hay que añadir, y no con menor importancia, la creación de dos amplias zonas de *parque urbano* de nueva creación (con un total de 7.925 m², un 25,35 % del ámbito de actuación); una ocupando y reconfigurando el margen sur de la autopista, en contacto con la Fábrica de Armas (de 4.941 m²), y otra ocupando la antigua cicatriz del trazado de entrada de la autopista, que, simplemente se suprime, se rellena, se libera, y se ajardina, ampliando una zona aneja de parque urbano de menor entidad que ya existe (total 2.983 m²). Plaza y parques suman 12.692 m², un 40,60 del ámbito.

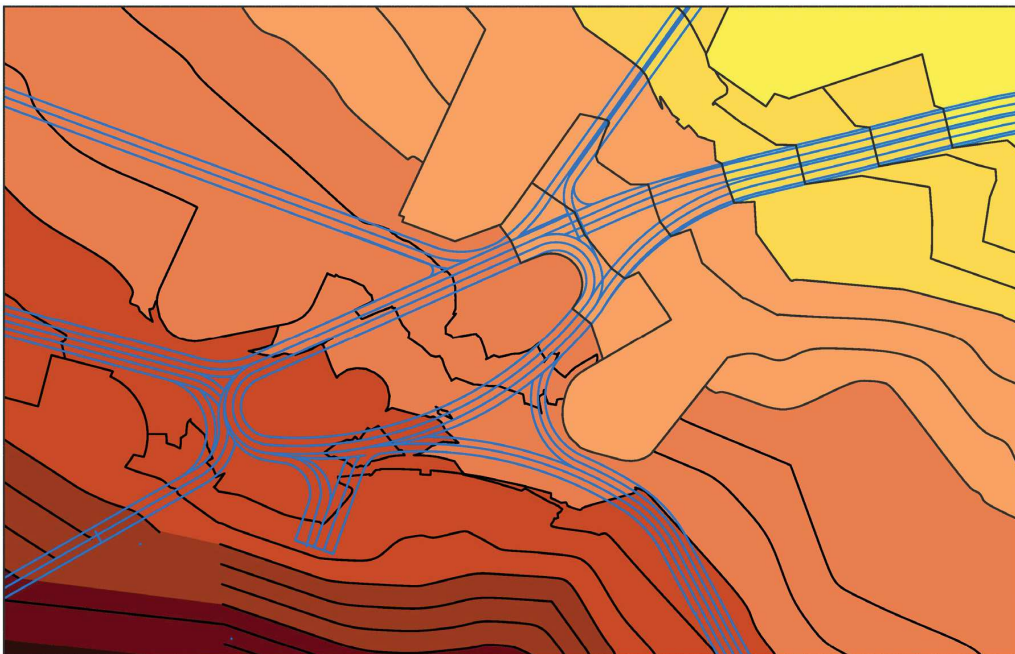
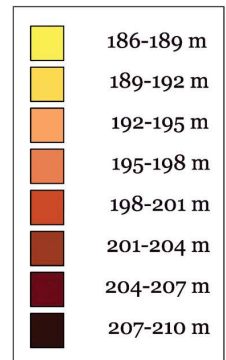
Estos dos nuevos espacios de parque se conciben como el embrión del corredor verde que puede tener continuidad a lo largo de todo el llamado Bulevar de Santullano.

Esta propuesta tiene como gran cualidad la de ser totalmente flexible, adaptable y susceptible de modificaciones ante aquellas sugerencias que estime oportunas introducir el Ayuntamiento de Oviedo a la hora de desarrollar y redactar el Proyecto definitivo, sin perder su esencia original.





antes



después



1.- Antecedentes

El objeto es la redacción del Proyecto de Reordenación Viaria de la Plaza de la Cruz Roja de Oviedo.

En el año 2006, el Ministerio de Fomento, cedió el tramo urbano de la A-66, desde la rotonda de la Cruz Roja hasta Guillén Lafuerza, al Ayuntamiento de Oviedo.

El Proyecto que se presenta plantea una solución para reordenar un área de este espacio cedido, el más próximo al casco urbano, específicamente el acceso y salida por la antigua autopista A-66, con un mayor aprovechamiento para el disfrute y una mejora del acabado estético demandando por los ciudadanos.

Denominamos la propuesta como “El mirador de Santullano”. Nuestro objetivo es la reordenación viaria de un nexo conflictivo de la ciudad, y a su vez, crear “un parque urbano”, espacio estancial lúdico, cívico y cultural, mirador hacia el edificio prerrománico de “Santullano”, conectando visualmente en línea recta el eje que conforma la plaza con su pórtico de entrada. Pretendemos que la ciudad, sus habitantes y visitantes redescubran el paisaje cultural de “San Julián de los Prados”, un espacio sostenible donde se funda lo natural con lo urbano, plaza y zona verde, lugar de estancia y de disfrute personal y cultural, a su vez capaz de reconectar el entorno social y medioambientalmente.

Con una cabecera en la topografía actual, se puede igualmente mantener la fuente existente, como referencia permanente, y al tiempo ahorro en recursos a utilizar con otros fines. El espacio creado se conforma con una ligera pendiente en su sentido longitudinal; las diversas vías rodadas, ciclables y peatonales, se trazan como espacios ondulantes, caminos o sendas urdidas en la nueva topografía, relacionando los márgenes en continuidad.

Ello supondrá una importante transformación de ese ámbito de la ciudad, como se plasmará en esta memoria y planimetría anexa, que se verá reflejada en:

- La mejora de la calidad ambiental en esa área
- La integración en la trama urbana
- La recuperación de espacios para el peatón y nuevos modos de movilidad
- El menor impacto del tráfico rodado sin merma de su capacidad
- La revitalización de este ámbito

Estimamos que es conveniente señalar que existen diferentes documentos y planes sectoriales redactados por las Administraciones Públicas que ponen de manifiesto la existencia de diversos problemas y retos que debe afrontar la ciudad; seleccionamos aquellos planes cuyos objetivos se corresponden, en mayor medida, como instrumentos base sobre los que apoyar la EDUSI; en el caso que nos ocupa:



- Línea 8a.- Imagina un Bulevar

Proceso ciudadano en el diseño de una ciudad integrada

Objetivo Temático OT-4, Transición a una Economía Baja en Carbono.

Objetivo Específico - OE. 4.5.1.- Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, Peatonal, movilidad eléctrica, y desarrollo de sistemas de energías limpias

- Línea 8b.- Imagina un Bulevar

Proceso ciudadano en el diseño de una ciudad integrada

Objetivo Temático OT-6, Protección del Medio Ambiente y Eficiencia de los Recursos.

Objetivo Específico - OE. 6.5.2.- Acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente.

INSTRUMENTOS	OBJETIVOS TEMÁTICOS FEDER DE REFERENCIA
Plan Estratégico de Ciudad Oviedo 2015-2025.....	OT2 - OT4 - OT6 - OT9
Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	OT4
Plan de Acción contra el Ruido.....	OT4 - OT6
Agenda 21 Local.....	OT4 - OT6
Plan Estratégico de Turismo.....	OT6
Proyecto Urban: Iniciativa Urbana Oviedo 2007-2013.....	OT2 - OT4 - OT6 - OT9
Plan Estratégico de Ciudad Oviedo 2015-2025.....	OT2 - OT4 - OT6 - OT9
Avance Directrices de Ordenación del Territorio.....	OT4 - OT6
Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)	OT4 - OT6
Plan Especial de protección del Oviedo Antiguo.....	OT4 - OT6
Plan "Oviedo de las Personas".....	OT9
Plan de Modernización de la Administración Local.....	OT2
Proyectos Smart City Oviedo.....	OT2 - OT6



2.- Descripción del ámbito

Este enclave de entrada, salida y cruce de vías urbanas es uno de los más conflictivos de tráfico de la ciudad de Oviedo, circunstancia aliviada en parte por la entrada en servicio de la AS-II Oviedo – Gijón, al absorber parte de los tráficos.

El ámbito de actuación, definido con arreglo al pliego de contratación, abarca la glorieta que conecta el acceso a Oviedo con la Ronda Sur y la calle Víctor Chávarri que lleva directamente al centro de la ciudad; alcanza una superficie de 31.260 m². En su ordenación actual se destina el 34,3 % de la superficie a usos peatonales (aceras, parterres y espacios libres de uso público). La superficie restante, el 70,7% está dedicada a usos ligados al tráfico rodado (calzadas y parterres ligados al viario), porcentajes que se verán modificados a favor de la ciudadanía.

Este ámbito forma parte de un área urbana más extensa, en proceso de transformación, que se desarrollará por el Ayuntamiento de Oviedo en tres o cuatro fases, encontrándonos en la primera de ellas. Se puede destacar la importancia de esta primera, al ser el motor y origen de las venideras.

