

# AVILÉS ANTE UN NUEVO FUTURO

## AVILES FACING A NEW FUTURE

Eduardo Leira y Luis Calvo\*

### RESUMEN

El texto refleja el reto actual de cambio al que se enfrenta la ciudad de Avilés de cara a su futuro. Las consecuencias de una caracterización tradicional como ciudad industrial básica no fueron sólo las económicas de la crisis y la reconversión, sino también las relacionadas con su insuficiente cualificación ante la renovación. El nuevo Plan que siente las bases y crea las condiciones urbanas para el cambio debe superar una función sólo remedial de la situación heredada: se requiere un Proyecto de Ciudad estratégico que identifique las oportunidades. La ciudad debe recuperar su protagonismo, vinculado especialmente a los servicios diversificados, apostando por su doble centralidad (comarcal y metropolitana) y recuperando el valioso espacio de su singular Ría y del estuario, respecto a los que creció siempre de espaldas.

**Palabras clave:** Avilés, reconversión, plan estratégico-territorial, nueva centralidad, ría.

### ABSTRACT

This text makes reference to the challenge of changing that the town of Aviles faces nowadays. The traditional condition of a basic industrial city brought out many negative consequences, not only the economical crisis and the industrial rationalization, but also all those related to Aviles' sparse qualification for the following renovation. The new Plan that should set up the principles and create the urban conditions for changing cannot be just a remedy against the inherited situation: an estrategic City Project is required so that the oportunities can be identified. The town must recover its leading role, specially related to new diversified services, encouraging its double centralizing condition (regional and metropolitan) and restoring the highly valuable space of the river mouth and the estuary, to the which Aviles always grew turning its back on.

**Key words:** Avilés, rationalization, strategical-territorial plan, new centrality, river mouth.

---

\* Eduardo Leira y Luis Calvo son arquitectos y urbanistas.

Avilés encara hoy un potencial "nuevo futuro". El futuro siempre encubre algo de nuevo, se desee o no. "Futuro" y "nuevo" son términos sólo aparentemente redundantes. Este es un futuro que se quiere nuevo, distinto y, sobre todo, que se piensa como nuevo, con planteamientos y perspectivas que, desde el presente, resultan asimismo diferentes del pasado.

Han cambiado muchas cosas. El panorama, hoy, es sustancialmente distinto al que, tan sólo hace unos años, seguía estando marcado por la crisis de la siderurgia. Ello impedía entonces pensar -concebir incluso- algo distinto a lo que había sido el pasado de la ciudad. Llevaba a actuar aquí y allá, para remediar males y carencias, derivadas del pasado.

Antes, como ahora, Avilés ha contado ante todo con su singular Ría y, en su entorno inmediato, con los suelos llanos del estuario. Esos recursos fueron los que llevaron a implantar allí la gran planta siderúrgica. Hoy, otra vez, y sin duda de otro modo, constituyen también su gran baza de futuro.

La implantación industrial en la margen derecha constituyó de hecho un gran sacrificio para Avilés. Un sacrificio que asumió porque presentaba la oportunidad de crecimiento, de oferta de trabajo abundante, en definitiva de desarrollo económico. No obstante, obligó a la ciudad a crecer de espaldas a la Ría, a extender su hábitat residencial lejos de ella, a degradar, de hecho, por su proximidad, el centro tradicional de la ciudad. No consideró siquiera lo que significaba ceder un espacio privilegiado –siempre lo es el entorno de una Ría- a la actividad fabril. Fue el síndrome de tantas otras ciudades de sesgado perfil industrial básico. Décadas después, ha llevado a la completa transformación de los exclusivos suelos situados en los frentes de agua, para su recuperación para la ciudad.

### **Reconversión económica, sin reconversión urbana**

Avilés, en el marco más amplio asturiano, ha sufrido un profundo proceso de reconversión económica. No ha hecho sin embargo una transformación urbana correlativa. Afronta un proceso de cambio económico, hoy en curso, sobre la base de un soporte urbano heredado, que es aún el de una ciudad marcada por la siderurgia. No está preparada, pues, en términos urbanos, para ese cambio que, se quiera o no, es profundo, responde a claves distintas a las de la primera industrialización y presenta otras exigencias.

Sus problemas arrastrados, gracias a lo mucho que se ha hecho en los últimos años, no resultan, pues, lo más preocupante, sino su insuficiente cualificación y preparación para la renovación económica en curso. Este es hoy el gran problema, su gran limitación.

La reconversión, junto a sus traumas, ha tenido también consecuencias potencialmente positivas. De un lado, ha reconfigurado una renovada actividad siderúrgica, especializada, y en principio con futuro, en la privatizada ACERALIA, hoy englobada en la mayor multinacional europea del sector.

Aunque en el mismo sector productivo, la nueva acería presenta un perfil distinto frente a la siderurgia básica, con especialización y diversificación de productos. Además, y pese a su reconocida importancia, ni la economía de Avilés

ni la ciudad misma dependen ya de esta planta, como ocurría antaño. La ciudad puede recuperar su protagonismo.

De otro lado, y ello es de crucial importancia para la ciudad, la reconversión ha liberado suelos, precisamente en el entorno de la Ría, que ya no se usan para la actividad industrial de nuevo perfil, desarrollada en el espacio interior, lejos de los frentes de agua, y en gran parte fuera del término municipal de Avilés, entre éste y el de Gijón.

Sólo se sigue utilizando parte del suelo del entorno de la Ría por las baterías de cok, paradigma trasnochado de la vieja industria contaminante, que hoy resulta intolerable en cualquier país civilizado (y que lo sería incluso en el más permisivo marco del Tercer Mundo...). Es en todo caso una actividad a extinguir, cuyo cierre y necesario desmantelamiento está ya previsto para el 2007, fecha que, en el contexto del necesario y urgente cambio urbano, aparece como preocupantemente lejana.

### **Profundo cambio económico en curso**

En gran medida por su pasado sesgadamente industrial, la primera opción tras la crisis y como salida a ésta, ha sido la "reindustrialización", pretendiendo cambiar una industria por otra y, en particular, planteando nuevos polígonos industriales en los suelos liberados por la reconversión.

La ejecución ya en marcha del Parque Empresarial Principado de Asturias, lo que es propiamente un moderno "polígono industrial", sobre todo destinado a PYMES, significa una positiva medida que no puede sino apoyarse desde el Plan. No así lo que, a modo de complemento de ese polígono, se ha planteado en las áreas más cercanas al centro de Avilés, considerado todavía relativamente aislado, en la margen derecha, e insuficientemente integrado en la ciudad.

Avilés, y en un contexto más amplio Asturias, están mutando su economía. Se encuentran inmersas en una coyuntura de cambio. La reindustrialización, aunque necesaria, no es suficiente.

El reconocimiento de la nueva realidad, el nuevo panorama con renovadas expectativas, exige en primer lugar ser conscientes del alcance del cambio. Con la importancia de la industria, como base económica, resulta preciso reconocer, en primer lugar, que la industria hoy es otra, una "nueva industria" que puede competir en un mercado globalizado por calidad y diversificación de productos, frente a la antigua industria, que lo hacía sobre todo por precio.

En definitiva, se trataba antaño de producir más barato lo que ya producían otros. Cuando el país superó las condiciones iniciales de la primera industrialización, no pudo mantener la producción en esos términos.

En segundo lugar, hay que tener presente que la nueva industria requiere servicios y se apoya en ellos, en creciente medida.

Por su dedicación casi en monocultivo a la industria básica, Avilés siempre presentó una insuficiente proporción de servicios, menor al de otras ciudades de su rango. Esta característica era compartida por otras ciudades industriales, metrópolis incluso como Bilbao.

### **La nueva economía de servicios**

En la nueva economía que emerge, los servicios tienen un mayor peso y diversificación, servicios a la industria y a las personas. Avilés, cuyo perfil económico está mutando, ha de hacer una apuesta decidida por esa nueva economía.

En términos estratégicos, en una perspectiva más amplia y de cara al futuro, Avilés puede y debe hacer una apuesta ambiciosa con base en sus posibilidades. Cuenta con recursos para plantearse reforzar su posición en la economía actual, en el marco del proceso de transformación económica de Asturias. En términos urbano-territoriales, también cuenta con bazas para reforzar su papel y posicionamiento en la metrópoli asturiana.

#### **La apuesta por la centralidad, apoyada en servicios.**

Avilés, hoy, está en condiciones y cuenta con las bazas para no ser sólo una ciudad industrial. Junto a esa base económica, que en todo caso ha de propiciar – con las pautas de la "nueva industria", bien distintas a las de antaño- la ciudad, otra vez protagonista de su destino, puede y debe aspirar a configurar una doble centralidad:

1. Centralidad comarcal en la conurbación que, con su creciente complejidad interna y de relaciones distintas a las propias de una comarca tradicional (rural), se está ya configurando en la "Comarca avilesina", de casi 140.000 habitantes.

2. Compartir, con Oviedo y Gijón, la centralidad metropolitana, en una moderna metrópoli en red, polinuclear, que emerge, con su denominación ya acuñada de "Ciudad Astur".

El concepto mismo de "centralidad" está vinculado sobre todo a los servicios. Las funciones centrales siguen sobre todo desarrollándose en los centros de las ciudades, aunque ya no sean patrimonio exclusivo de éstos.

Las funciones "centrales" y, con mayor amplitud, el concepto de centralidad, se vincula a actividades de servicios, tanto de instituciones y empresas, como de servicios a las personas. Sobre todo en esta última modalidad, han de estar dirigidos a residentes en un ámbito muy superior al de su entorno inmediato: a toda la ciudad, a la comarca o incluso al ámbito metropolitano o regional. De ese modo, los servicios pasan a formar parte también de la base económica, por la condición "exportadora", tradicionalmente reservada a la industria, que adquieren al estar su producción dirigida a una demanda más amplia que la de la propia ciudad. Los servicios pueden cumplir esa misma función "in situ", cuando están abiertos a demandantes o usuarios foráneos. El caso extremo de ese papel exportador in situ, son las instalaciones y servicios turísticos. No es casual la denominación de "industria" turística, que es hoy la primera del país.

Avilés puede apostar a constituir un polo de atracción regional, e incluso, por su potencial singularidad, de visitantes foráneos.

La doble centralidad aludida implica, de un lado, reconocer su necesidad y en consecuencia, crear las condiciones para la atracción y desarrollo de nuevas actividades económicas, tanto industriales como, en mayor medida, de servicios.

De otro lado, considerar la Comarca en su realidad actual, más compleja y rica, en sus contenidos y relaciones internas, respecto al tradicional esquema comarcal, de base rural. Esa nueva realidad permite considerarla como polo metropolitano en su conjunto, reforzando en el área central del municipio de cabecera comarcal.

El objetivo de doble centralidad marca la estrategia a seguir, tanto por el interés de Avilés en sí mismo, como por tratarse de lo que Asturias requiere de Avilés, para que la ciudad no se convierta en rémora del proceso en curso de transformación asturiana.

### **Sentar las bases y crear las condiciones urbanas para el cambio: la tarea del Plan**

La ciudad está en condiciones hoy de sentar las bases y construir el soporte para el cambio económico, que, como se ha dicho, se está produciendo globalmente en Asturias.

En esa nueva perspectiva, la oportunidad reside en diseñar el "nuevo futuro". Esa es la tarea hoy de un Plan General, que puede y debe superar una función sólo remedial de la situación heredada. Se logrará si se diseña en función de lo que Avilés puede llegar a ser, de lo que queremos que sea, y no de lo que fue en un pasado superado e irrepetible.

Se requiere un Proyecto de ciudad, de la ciudad completa, superando la pasada dicotomía entre la ciudad y el "más allá" industrial, en definitiva la "no ciudad". Para ello hay que recuperar el protagonismo de la ciudad, para construir su futuro.

Los problemas mismos que la ciudad presenta constituyen siempre, de entrada, la base analítica de todo intento propositivo. Pero en la nueva perspectiva cobran otro carácter, se relativizan en función de lo que, como base del Proyecto de ciudad para el "nuevo futuro", constituyen sus claves: las oportunidades.

Los problemas son patentes, las oportunidades siempre están latentes. Los problemas mismos han de contemplarse a la luz de las oportunidades, de los recursos o bazas, a partir de los que la ciudad puede dar el salto cualitativo que requiere dar. Repasemos, en primer lugar los problemas, también en clave de futuro, para identificar después las bazas de Avilés y sus consiguientes oportunidades latentes.

### **Limitaciones y Problemas arrastrados por la ciudad.**

Más allá de problemas concretos, Avilés arrastra una imagen y una configuración de ciudad marcada por la siderurgia: el "patito feo" industrial.

Hay que superar esa imagen arrastrada, y se puede hacer. Ante todo, en la conciencia de la propia población avilesina, con la convicción de que se puede

dar el salto cualitativo que se requiere. Y al tiempo, en la percepción que desde fuera se tiene de Avilés, en Asturias y fuera de ésta.

En todo caso, los problemas, o más bien limitaciones e insuficiencias, ante el necesario cambio pueden sistematizarse del siguiente modo:

### ***1. Obsolescencia económica y, sobre todo, territorial***

La obsolescencia económica de las antiguas plantas industriales ha sido ya reconocida. En el municipio de Avilés las vetustas instalaciones industriales han sido en gran parte demolidas. Sólo queda el vestigio de las baterías de cok.

Superando esa obsolescencia, la actividad económica en Avilés, ya no dependiente de la siderurgia en la medida en que lo fue, se está modernizando y diversificando.

El Parque Empresarial Principado de Asturias contribuirá en gran medida a esa renovación, ofreciendo parcelas de suelo para implantación de industrias de nuevo tipo.

La ciudad, con el protagonismo que hoy puede recobrar tras los sacrificios y limitaciones que la gran industria le impuso, no ofrece aún el soporte adecuado para la nueva economía, cuya transformación en marcha encuentra dificultades para implantarse. Es más, en ausencia de una reestructuración profunda, creando las condiciones para ello, no cabe pensar en la implantación o atracción a Avilés de nuevas actividades modernas de cierta entidad. No surgirán en el inadecuado entorno marcado por los lastres del pasado. Estos son los que hay que eliminar en un nuevo Proyecto de ciudad.

### ***2. Degradación medio-ambiental***

No es sino una expresión de la obsolescencia territorial. Su superación, necesaria, significa un gran reto que presenta distintas facetas:

- a) Suelos "marcados" por la impronta del modo de implantación territorial de la gran industria, sin sensibilidad medioambiental alguna, tanto en los suelos en donde estaba asentada como en su entorno.

La gran industria, "dueña y señora" del territorio, se implantó con gran despilfarro de suelo, mediante nuevas instalaciones que iban acumulándose sin apenas reciclado de las anteriores. La modernización y especialización de la producción, que ha introducido ACERALIA, todavía contrasta con las viejas instalaciones y edificios, apenas reciclados e infrautilizados. Ello mantiene un impacto paisajístico que se extrema en el caso de las baterías de cok, vestigio a extinguir.

- b) Inadecuada concepción e implantación territorial de elementos infraestructurales, concebidos con la "brutalidad" propia de la gran industria, desde una visión unidimensional, pretendidamente funcional y, en todo caso, respondiendo a alguna exigencia concreta, sin considerar la incidencia negativa en otros aspectos... que nunca se han considerado problema.

La herencia se arrastra aún hoy, habiendo cambiado sustancialmente el marco de la ciudad "industrial". Subsiste el modo de abordar las infraestructuras, cada una de ellas considerada aisladamente y por acumulación de elementos.

En muchas ocasiones, estos elementos se han construido para responder a otras exigencias, bien distintas a las nuevas. Este sí es un problema, tanto heredado como lamentablemente actual y común, en tantas otras ciudades. Mantener esas infraestructuras, como en principio se ha propuesto en el conjunto de la actuación Parque Empresarial, constituye una de sus limitaciones, a superar mediante una concepción más amplia, de ciudad.

- c) Contaminación de distintos tipos:
  - o suelos, o cauces de agua (lodos de la Ría), o atmosférica, o paisajística, que subsiste y se agrava con la permanencia de ruinas industriales.
- d) Calidad inadecuada de la vivienda, precipitadamente construida en su día en barriadas refugio.
- e) Insuficiencia del sistema de saneamiento, problema arrastrado del pasado que ha llevado a ejecutar un importante proyecto que servirá, una vez ultimado, como base de posibles actuaciones futuras.

### ***3. Debilidad de la estructura urbana***

Problema cuya importancia aumenta en términos de futuro, de cara a "construir" una atractiva ciudad reforzada como tal en su reposicionamiento metropolitano... y que en la "ciudad industrial" era menos percibido.

### ***4. Carencias de ordenación y compleción de porciones de la ciudad***

Pese a la labor ya hecha, subsisten deficiencias, algunas de las cuales deben percibirse ahora de otro modo, por el distinto papel que puedan jugar esas "porciones" en el conjunto de la ciudad futura.

### ***5. Insuficiencia de "novedades"***

Salvo el Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA) y la renovación del soporte directamente económico, las novedades están surgiendo - quizás no por casualidad- fuera de Avilés. Es un reflejo de la inadecuación e insuficiencia del chasis físico de la ciudad.

### ***6. Tensiones de crecimiento***

Son tensiones sobrevenidas ante el cambio, más general, de expectativas y demandas. Esas tensiones se presentan tanto en Avilés, como - sobre todo- fuera, en la comarca. Es uno de los aspectos más claros del problema que puede convertirse en oportunidad, siempre y cuando los crecimientos se canalicen en las apuestas estratégicas del nuevo Plan.

### ***7. Condiciones del marco competencial***

En tanto marco general, no específico de Avilés, conviene tener presente las condiciones en que todo Plan General municipal se redacta, en relación a la compartimentación sectorial de las Administraciones públicas y los distintos niveles de éstas, que de hecho intervienen en la construcción de la ciudad.

De un lado, nos encontramos con la estrecha vinculación entre la ordenación del territorio -actividad aún poco desarrollada- y el planeamiento urbanístico, más acuñado y conocido.

De otro lado, la propia compartimentación sectorial que tiende a contemplar aisladamente, de forma unidimensional, los componentes infraestructurales que forman la estructura de la ciudad.

La aportación de un Plan General es precisamente ofrecer un marco global e integrado, que supere la perspectiva sectorial y que, por el contrario, incorpore los distintos componentes de forma articulada, mostrando tanto su interrelación como los potenciales efectos positivos que determinadas actuaciones sectoriales –construir una carretera, una vía de tren, etc.- pueden tener en la ciudad en su conjunto.

En resumen, la ciudad, superada su condición "industrial", al servicio de la gran industria, viene ya constatando como problema -del que se viene tomando progresiva conciencia- su degradación medioambiental. Sin duda, a ello contribuye una mayor sensibilización social ante las cuestiones ambientales.

No obstante, en Avilés y en otras ciudades industriales de España que se construyeron de forma tardía, acelerada y carencial, esa sensibilización ambiental encuentra razones más concretas e inmediatas.

Cuando la gran industria constituía la actividad económica de la que se dependía, todo se le permitía: la ocupación indiscriminada de suelos (tantas veces ineficiente y por acumulación), la contaminación de suelos, cauces y atmosférica, la utilización de los frentes de agua del modo que fuera y la afección, con degradación, de todo su entorno. Todo ello se consideraba de hecho "inevitable", la gran industria de cabecera, orgullo y riqueza "era así"... se aceptaba que eran los sacrificios a hacer, sin apenas considerar su condición misma de "costos".

Cuando la gran industria siderúrgica se reconvierte, los efectos y lastres de ese pasado en que todo se dejó hacer -y se dejaron tantas cosas por hacer- emergen en su real entidad problemática.

No obstante, los suelos ociosos liberados por la gran industria constituyen, una vez más, los suelos de mayor oportunidad para el futuro de la ciudad, en el entorno de su atributo principal, la Ría. Estos suelos se convierten estratégicamente en la clave de todo Proyecto de ciudad. En ellos se ha de focalizar, selectivamente, el nuevo Plan General.

#### **Tipo de plan: estratégico, de estructura y operativo**

Los Planes Generales tienden a uniformarse, respondiendo a su definición legal. No obstante, ni ésta exige esa uniformidad, ni las condiciones y retos a los que en cada caso se ha de responder son en modo alguno iguales. Cada Plan debería de ser distinto. Conviene, pues, definirlo de entrada. Aportar, para su lectura, una caracterización del tipo de Plan que, aquí y ahora, entendemos que requiere Avilés.

Esa definición remite a aspectos más generales. Son aspectos que serán objeto de discusión en la opinión pública. Otros, de carácter más disciplinar, pueden encontrar un ámbito de discusión más acotado, profesional. En ambos planos conviene aportar un posicionamiento previo, sobre el tipo de Plan.

***Estratégico-territorial. Estrategia significa selección***

Su condición de estratégico es lo que en mayor medida caracteriza el Plan.

"Estratégico" es un término de moda. Tiende a utilizarse, por ello, de manera ambivalente y muchas veces ambigua. "Estratégico" es a veces lo importante, lo grande, aunque no necesariamente relevante. El término se utiliza hoy indiscriminadamente.

Sin entrar en grandes disquisiciones teórico-conceptuales, el término "estratégico", aplicado a un Plan General, entendemos que significa que se ha de centrar, prioritariamente, en aquellas propuestas que, materializadas en Proyectos, plasmen en mayor medida una estrategia de transformación del municipio y que, más allá de donde se propongan, tengan mayores y mejores efectos en el conjunto. Esos "Proyectos" han de responder a una estrategia municipal, cuyo primer perfil se confía al Plan. En definitiva, esos "Proyectos" han de responder a las dos grandes interrogantes, comunes a todo territorio, que han de contestarse, y aplicarse, en cada caso, de modo específico y diferencial.

El primer interrogante es más genérico, ¿a qué aspiramos? ¿qué pretendemos? No es una cuestión abstracta. Se trata de saber aprovechar nuestras bazas particulares, diferenciales respecto a las de otros, que en primer lugar hay que identificar en un diagnóstico que ha de ser ante todo "de oportunidades". Serán esas las bazas con las que se ha de jugar en un marco de competencia urbana.

Se trata en último término de la aproximación, que ahora resulta ya "clásica", por mecánicamente utilizada, de identificar "fortalezas" y "debilidades" –en este caso de un municipio-, aplicada en general y, en particular, en los denominados específicamente "Planes Estratégicos". No obstante, en éstos, por su propia concepción y método consultivo de elaboración, reductivamente consensual, las líneas de Actuación que terminan recogiendo son aquéllas a las que nadie dice que no, que tantas veces no son sino obviedades. Además, esas líneas, por acumulación, pierden de hecho su condición propiamente "estratégica", que significa "selección". Es decir, apostamos por "algo" y, entonces, no tanto por otra cosa y, en menor medida por "todo".

El segundo interrogante responde propiamente a la condición "territorial", directamente vinculada a la "apuesta" elegida: ¿cómo organizamos mejor nuestro territorio para optimizar nuestras bazas diferenciales, en último término, para mejor competir, a partir de la apuesta estratégica? Organizar mejor el territorio implica entonces un Proyecto de ciudad.

Toda estrategia implica selección. Conviene enfatizarlo. En ausencia de selección no hay estrategia o, cuando menos, ésta se diluye. En un municipio, o en un territorio supramunicipal, implica también dónde y cómo actuar. No puede ser en todos sitios. Además de qué y para qué, implica pues seleccionar dónde. Habrá de actuarse en algún lugar, y no en todos por igual.

Cuando se plantea la apuesta, en función de bazas y oportunidades, se hace una elección. Cuando se elige el lugar, implícitamente se está remitiendo a actuaciones "grandes", singulares, intrínsecamente no troceables, ni repetibles en el conjunto del municipio. Se incorpora entonces, además, el concepto de escala y

ámbito de servicios/influencia de cada actuación estratégica. De ahí que lo que se suelen denominar Operaciones Estratégicas, hayan de ser necesariamente pocas y, en términos relativos, grandes.

Esas operaciones sólo se podrán desarrollar en algunos lugares, pero al servicio de todos. Exigen pues un enfoque selectivo, del qué y del dónde, y reclaman trasmitir un sentido de pertenencia: son de y para todos ... a pesar de que sólo puedan acometerse en algún lugar determinado, que reúna las condiciones para ello. Resulta evidente que el "lugar estratégico", hoy como ayer, en Avilés, es el entorno de su exclusiva Ría.

La idea de pertenencia, y antes, la de escala, surgen además en la perspectiva del pretendido (re)posicionamiento de Avilés, tanto en su entorno más inmediato, de la conurbación comarcal, como en el marco más amplio de la "metrópoli en red" del Área Central de Asturias.

En la aproximación estratégica, y en mayor medida cuando se trata de (re)posicionar Avilés en la metrópoli asturiana, surge la búsqueda de cuál puede ser el "motor de transformación", el elemento o elementos emblemáticos, un edificio o conjunto de edificios que puedan llegar a convertirse en el emblema reconocido (y conocido) tanto en la ciudad como fuera de ella, en el ámbito más amplio posible.

En esta perspectiva surge el referente, sin duda irrepetible, del Guggenheim en Bilbao en donde ese motor de transformación (y de generación de expectativas), se ha materializado en un edificio singular, mucho más que un Museo, que ha conseguido posicionar Bilbao en el mundo. Su extrema singularidad resulta literalmente irrepetible. No obstante, otros edificios emblemáticos, en otras ciudades, y aun sin la condición de máxima exclusividad del Guggenheim, están jugando también ese papel en el (re)posicionamiento de las ciudades. El concepto puede plasmarse en algo distinto, más amplio, un conjunto, siempre singular pero no necesariamente concretado en un solo edificio.

De la experiencia bilbaína cabe extraer algunas conclusiones aplicables, pese a las diferencias obvias respecto al caso de Avilés. La opción de acometer el Museo fue allí inicialmente muy contestada. Enseguida se contrapuso, por la concentración de inversión que implicaba, a otros usos alternativos, troceados y comunes, que esa misma inversión, hubiera permitido abordar.

El museo requería una alta inversión concentrada. Era además en cultura, hasta ese momento considerada sólo un gasto, cuando no un "lujo". La inversión pronto se tildó de despilfarro. Se contrapuso al número de hospitales o escuelas que se hubieran podido construir alternativamente. Aparecieron dos argumentos clásicos. De un lado, contraponer usos singulares (*¿despilfarradores por "innecesarios"?*) a otros de reconocidas necesidades sociales. De otro lado, cuestionar lo que significaba poner en una sola cesta, si no todos, muchos de los huevos. Ese debate, producido en Bilbao y superado sólo hoy, ante el constatado éxito de la apuesta, ilustra más que cualquier otro argumento respecto a la condición selectiva de toda estrategia adoptada con firme resolución.

Conseguir implantar, en el frente de Ría, algunos edificios emblemáticos, en los que se concentre y focalice la apuesta de centralidad, constituye un reto adicional, a cuya consecución el Plan pretende contribuir.

Ello se hace mediante propuestas de usos singulares acompañados, para su comprensión, de figuraciones de lo que podrían ser sus resultados. Esas figuraciones, imágenes en definitiva, no son aún proyectuales. No podrían serlo. No obstante, contribuyen a que las propuestas se entiendan. Así deberían contemplarse.

#### ***Plan de Estructura, de "arriba abajo"***

Un Plan General, antes y ahora, es, ante todo, un Plan de Estructura. Es el que establece la (nueva) estructura de la ciudad, o, en la ciudad "hecha", los cambios mayores o menores, que el Plan introduce en ella. Utilizando la nomenclatura clásica, ha de ser un Plan de "Sistemas Generales".

El concepto de "estructura" urbana es más amplio y engloba la consideración y establecimiento de grandes usos, peso relativo de las piezas en el conjunto de la ciudad, concentración y/o reparto de la "centralidad" y relación entre las partes.

En la reivindicativa aproximación de los Planes de los años 80, en reflujo ante los planes de antes, se hacía una aproximación de "abajo a arriba", desde los barrios, desde el entendimiento y compleción de cada parte. Se "reconstruía", más bien se componía la ciudad, desde las partes al todo. Aparecieron los conceptos de "sutura", de "remate", luego tan repetidos. Eran planes obligadamente remediales.

Frente a los Planes de los 80, y como evolución a partir de éstos, acorde con la intensa labor realizada en la mejora de la ciudad., resurge con renovado protagonismo, aunque también con renovado enfoque, el concepto mismo de "estructura".

En estos momentos, en contraste con lo que se planteaba en los años 80, tantas otras ciudades, y Avilés en particular, reclaman un Plan de Estructura. Es decir, repensar y diseñar la ciudad en su conjunto, en clave de futuro, superando lastres inerciales.

En Avilés ha quebrado su base económica -casi monocultivo- de la gran industria de cabecera que se implantaba con lógica propia en la margen derecha de la Ría. Lo hizo en el "más allá", distinto y casi contrapuesto a la "ciudad", que, contenida por las barreras ferroviaria, portuaria y viaria, se desarrolló entonces de espaldas a la Ría, hacia el Oeste.

Hoy, la ciudad afronta su posible "salto" a la margen derecha, al espacio oportunidad de lo que fue el espacio -tan cerca pero tan lejos, tan distinto- de la gran industria. Ahora, ese espacio puede incorporarse a la ciudad, va a ser ciudad.

La renovada aproximación a la estructura urbana en los Planes es hoy una exigencia, tras la experiencia de los últimos años. Aquí y ahora, en Avilés, de lo que se trata es de concebir la estructura de la ciudad "completa". Es decir de la que va a incorporar, como "ciudad", una gran pieza (de dimensiones significativas, además, en términos relativos) de lo que antes era el "más allá" industrial, y de hecho "no ciudad".

#### ***Plan de Oportunidades, a futuro***

En contraste con los Planes de los años 80 (como el vigente Plan General de Avilés de 1986), el nuevo Plan ha de ser, sobre todo, de oportunidades.

En Avilés hoy hay problemas, sin duda. La hipótesis es que hay más oportunidades, aunque estén latentes. Hay que descubrirlas, aflorarlas. Saber aprovecharlas generará otros problemas, en gran medida como consecuencia de las posiciones iniciales, lastre del pasado, que se contrapongan a las oportunidades de futuro. También respecto a lo que Avilés, por su pasado, se piensa que puede "dar de sí".

El Plan se formula pues desde lo que Avilés puede llegar a ser, de lo queremos que sea, y no desde lo que ha sido.

#### ***Plan de Proyectos y Proyecto de ciudad***

Se opta claramente por un Plan de Proyectos. En primer lugar, y con relación a otros, un Proyecto de Estructura, sustentado en determinados Proyectos Urbanos sustantivos, selectivamente elegidos, en su carácter y localización, de acuerdo con la Estrategia del Plan.

Esos Proyectos, adelantados ya en el Avance, en su concepción inicial, representan el contenido fundamental del Plan. Es lo que Avilés necesita.

#### ***Planeamiento de fomento frente al habitual planeamiento de contención, a la defensiva***

En lo que ya resulta tradición, de los últimos 20 años, pareciera que el urbanismo tuviera fundamental o exclusivamente una función protectiva, defensiva. En reflujo, frente a los desmanes y a la destrucción indiscriminada del patrimonio en los años 70, los Planes de los 80 (que empiezan ya hoy a ser "historia") lideraron la contención, el poner freno, limitar, acotar ... lo que pudiera hacerse. Los propios términos empleados resultan significativos: proteger, controlar, contener, incluso "recuperar", que no se conjuga en futuro, y que tantas veces significaba revalorizar de nuevo la ciudad desde una renovada visión de ésta.

Frente a la reciente tradición, que ya tiende a convertirse en repetición inercial, entendemos que se está en condiciones de afrontar un urbanismo de nuevo tipo. Con resuelta confianza en la capacidad pública de control, cabe concebir y plantear abiertamente lo que podría denominarse urbanismo de fomento, frente al urbanismo de corte "defensivo", al uso.

El bello término decimonónico de "fomento", hoy recuperado para denominar el Ministerio de Obras Públicas de siempre, puede generar una cierta zozobra ante su utilización, sin duda conceptual, para categorizar el tipo de urbanismo que se propone. Es sin embargo el que mejor responde a la intención que se quiere aquí señalar.

A ese tipo de urbanismo de fomento responde el nuevo Plan de Avilés. Frente a la idea de contener, impedir o proteger (que selectivamente sin duda también se hace), se intenta ofrecer, propiciar, incentivar... que se aprovechen oportunidades y se desarrolleen iniciativas.

### ***Plan operativo***

Resulta un concepto complementario, que no contrapuesto, al de "estratégico". Los Proyectos apuntados, en los que se plasma la estrategia, están concebidos para poder ser ejecutados de inmediato.

El modo mismo de organizar las propuestas, en Acciones Estructurantes y Operaciones Estratégicas, busca la operatividad del Plan. Define e individualiza éstas para facilitar la negociación con los distintos interlocutores y que puedan ponerse en marcha de inmediato tras la aprobación del Plan o incluso antes.

### **Bazas de Avilés**

Las limitaciones de Avilés han sido expuestas. A ellas se une su tamaño relativamente reducido -escasa masa crítica por tanto- para competir y posicionarse en el contexto metropolitano, fuertemente caracterizado por las dos ciudades mayores: Oviedo y Gijón.

En términos "de futuro" -aproximación fundamental del Plan- se han de considerar sus bazas, que constituyen la base de su potencial competitividad urbana, igualmente en ese marco metropolitano, al que se abre y en el que pretende posicionarse.

Su atributo o baza fundamental, como se ha resaltado, es su Ría y el entorno de ésta, en el que, además, se encuentran los terrenos liberados en la reconversión de la siderurgia. Asimismo, el puerto también utiliza parcialmente la Ría. En consecuencia, aunque las tres bazas -Ría, puerto y terrenos ociosos de Ensidesa- se individualicen a efectos expositivos, están íntimamente relacionados entre sí, ya que se refieren, en términos urbanos, a un mismo espacio: el entorno de la Ría.

Esas bazas son:

#### ***La Ría***

Se trata de un espacio excepcional a recualificar. En sí mismo, en tanto que singular brazo de agua, de anchura significativa, que penetra en tierra y ofrece los frentes de agua, recurso de reconocido valor para aquellas ciudades que tienen la fortuna de contar con él.

En su penetración, desde el mar, la Ría alcanza el centro mismo de la ciudad en la margen izquierda. En frente, sin embargo, tan cerca pero tan lejos, en la margen derecha, los suelos se destinaron al uso industrial. La Ría se convirtió en divisoria de dos realidades: urbana e industrial, reforzada su condición de barrera por las infraestructuras ferroviaria y viaria, adosadas al medio urbano, en la margen izquierda. Ambas márgenes se degradaron, la derecha por la propia implantación industrial, la izquierda por los efectos de aquella.

El potencial del entorno de la Ría es máximo cuando se considera en toda su extensión. Es decir, en ambas márgenes al unísono y tanto en su tramo recto y más ancho, como en el que, más estrecho, discurre en un característico codo hacia el interior.

Su condición de baza se refuerza por su proximidad al Centro de la ciudad, que puede así extenderse en los frentes de agua, sin solución de continuidad, por ambas márgenes. Ello le confiere su atractivo exclusivo, algo que sólo Avilés puede ofrecer.

### *El Puerto*

Foco de una actividad económica en transformación como puerto comercial, y no sólo puerto siderúrgico.

Es un Puerto reconocidamente pequeño, tanto en una comparación general –en la red de Puertos del Estado- como en relación al inmediato puerto del Musel, en Gijón, del que podría considerarse complementario.

De hecho ambos Puertos llegaron a estar unificados, con gestión conjunta, respondiendo a lo que podrían ser un puerto único con dos bocanas. Separados después en su gestión, esa realidad marca sin duda su desarrollo portuario.

El Puerto de Avilés puede especializarse, por su eficiencia, en determinado tipo de cargas. Para ello será preciso aumentar y diversificar sus espacios e instalaciones. La Autoridad Portuaria tiene prevista la reorganización y expansión del Puerto en su Plan de usos portuarios. El Plan General no hace sino recoger y apoyar esas propuestas.

El Puerto constituye una baza fundamental en sí mismo, en tanto que actividad económica de primer rango. Esa condición se acrecienta con las posibilidades complementarias que también ofrece, a la luz de la experiencia de otros Puertos.

Aún con su posible expansión ya prevista, el Puerto no requiere utilizar, para su función estrictamente portuaria, todo el perímetro de los frentes de agua. Especialmente los del fondo de Ría, más próximos a la ciudad, podrían albergar actividades singulares que pueden llegar a ser, como ya ha ocurrido en los puertos de otras ciudades, un foco de atracción urbana e incluso regional. Y ello, sin perder la condición portuaria de los suelos, al ser compatible con éstos y constituir una fuente adicional de recursos para la Autoridad Portuaria.

El procedimiento lo mostró el Puerto de Barcelona, con las instalaciones del Port Vell (Maremagnum, Omnimax, Acuarium, etc). Otros Puertos españoles y extranjeros menores –como sería el caso de Avilés-, han demostrado igualmente la posibilidad y las ventajas, para la ciudad y el propio Puerto, de incorporar dentro del ámbito portuario otras actividades, por así decir "atípicas".

### *Suelos de la antigua siderurgia*

Los terrenos liberados en la reconversión de la siderurgia ocupan la mayor parte del entorno inmediato de la Ría, fuera del ámbito portuario y a ambos lados del codo de la Ría-río, sobre todo en la margen derecha.

Lo que fue una limitación para la ciudad se convierte hoy en su mayor oportunidad, en la medida que su ordenación urbana se conciba, precisamente, integrada en ella y como soporte para la extensión del área central de Avilés. En ello estriba su mayor potencial como baza de la ciudad.

Esa condición de oportunidad ha sido ya reconocida. Es en los terrenos ahora ociosos de la antigua ENSIDESA donde se ha planteado la actuación Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA). Su planteamiento se ha hecho de acuerdo con tres características:

- a) Presuponiendo su destino industrial, respondiendo al objetivo de "reindustrialización", al que no obstante ya se ha previsto incorporar también "terciario", en una concepción más amplia y diversificada de la actividad económica.
- b) Considerándolo en sí mismo, al margen de una aproximación global, Proyecto de ciudad, algo que difícilmente podía exigírselo a una actuación aislada.
- c) Sobre la base de las infraestructuras existentes que, previstas para el anterior uso industrial de los suelos, no resultan adecuadas desde una concepción de plena integración, ahora posible, a la ciudad.

El Plan General incorpora y apoya, pues, lo que es el espacio estrictamente destinado a Parque Empresarial o moderno polígono industrial, en ejecución. Propone sin embargo alterar la ordenación y los usos de las otras áreas de esa Actuación, más cercanas a la ciudad, incluido el futuro de los suelos todavía ocupados hoy por baterías de Cok.

Estos suelos constituyen el lugar donde, estratégicamente, se ha de centrar el Plan General, en la selección que toda estrategia implica. Por la oportunidad que representan en sí mismos –para extender y reforzar el área central de la ciudad- y porque es aquí donde la intervención urbanística puede tener mayores y más positivos efectos en el conjunto de la ciudad.

Aunque en parte se destinen a industria –como ya se ha decidido y puesto en marcha- no cabe pensar que éste sea su único y obligado destino. Antes al contrario, ello significaría hoy un alto costo de oportunidad. Por su singularidad y posición en la ciudad permiten prioritariamente la implantación de funciones centrales, en mezcla de usos diversos, de terciario y equipamientos, que encontrarán mayor posibilidad y atracción para asentarse en la medida que se configure un tejido urbano completo, incluyendo residencia.

Aprovechando la excepcionalidad de la Ría, se puede concebir un tejido urbano completo y rico, multifuncional, propiamente central. Sólo en ese marco podrá producirse la diversificación de la actividad económica y la respuesta acorde con la dimensión del nuevo Avilés comarcal, como polo metropolitano.

La industria encuentra hoy otras opciones de localización, que el Plan General también genera, y que no se sitúan necesariamente en el espacio excepcional de la Ría.

### ***Casco Histórico***

Se trata de un Casco importante. Su valor se acrecentaría si su actual condición de centro urbano se amplía. Constituye el germen de una nueva centralidad, que se puede generar, mediante la extensión del área central sobre ambas márgenes. Esa extensión, además, podrá reforzar, por difusión, la revitalización en marcha del Casco Histórico.

Todo lo que se haga y desarrolle en la margen derecha, al otro lado de la Ría, estará a escasa distancia del Centro consolidado de Avilés.

El fondo Sur de la Ría está tan sólo a 200 m de la Plaza de España, donde está el Ayuntamiento avilesino. Las calles del Centro Histórico desembocan en la Ría, en lo que hasta ahora pareciera ser la "trasera" urbana, y que puede convertirse en atractivo paisaje urbano.

#### ***Proximidad al aeropuerto***

Baza potencial de futuro cuyo alcance habrá que desarrollar.

Con la construcción de la autovía del Cantábrico, ya no será obligado pasar por Avilés desde y hacia los destinos mayoritarios, hasta ahora, de los viajeros de avión: Oviedo y Gijón.

La proximidad, objetiva en términos geográficos, se podría reforzar si se estableciese una conexión, en transporte público ferroviario, entre el aeropuerto y las dos grandes ciudades: Oviedo y Gijón, y esa conexión conectase previamente Avilés. Es decir, mediante la línea de FEVE a Avilés y Gijón, y con intercambio en Avilés a la línea de RENFE Avilés – Oviedo.

Este esquema sólo requeriría un enlace directo que se podría hacer a la vez que el de la nueva autovía desde el aeropuerto a la actual línea de FEVE, cuyo trazado ya se sabe que es inadecuado. No obstante, con las mejoras previstas dentro del Proyecto Metro-tren, ya se está previendo para el trayecto Avilés-Gijón un tiempo menor de 30 minutos. Los recorridos Aeropuerto-Gijón y Aeropuerto – Oviedo, pasando por Avilés, podrían ser menores de 45 minutos.

Más allá de la conexión ferroviaria, la proximidad al aeropuerto puede ser un factor de localización para actividades que hasta ahora sólo consideraban esa posibilidad en Oviedo o Gijón. Ello sólo será posible si Avilés pasa a ofrecer también, aunque en escala menor, pero con mayor exclusividad y semejante calidad, un entorno urbano central competitivo.

#### **Estrategia y objetivos. A qué apuesta Avilés**

Un Plan de futuro ha de partir del diseño de una estrategia. El Plan es urbanístico, pero de alcance económico. Las claves de la Estrategia han sido ya apuntadas: jugar, con convencimiento, a la transformación económica de Avilés, en el marco de la nueva economía asturiana, superando limitaciones arrastradas y aprovechando sus bazas específicas.

Con el Plan se ha de diseñar entonces el soporte físico, del que la ciudad carece, para su integración en la "nueva economía", creando las condiciones para que nuevas actividades encuentren un ordenado, eficiente y atractivo entorno urbano donde asentarse, algo que es reclamado hoy, incluso, por la nueva industria.

***Objetivo estratégico: Reforzar la doble centralidad, comarcal y metropolitana***

Avilés puede, y es su opción, reforzar su carácter urbano central en una nueva realidad que, con factores en parte ajenos (o al menos no expresamente pretendidos) se dan en el seno de la "conurbación avilesina". Es decir, en el marco de la "Comarca" de Avilés, que hoy empieza a configurarse con carácter plenamente urbano, rur-urbano y turístico-urbano con el conjunto de municipios limítrofes: Castrillón, Corvera, Gozón, Carreño e Illas. En su conjunto, la "conurbación", en proceso de consolidación, casi alcanza los 140.000 habitantes. Puede y debe crecer.

Esa realidad se ha inducido sobre todo desde Avilés, pero también en parte, y más recientemente, desde el ámbito metropolitano. Se ha de reforzar entonces, precisamente, su condición de "ciudad central" de esa conurbación. Sin agravios comparativos, en cooperación más que en competencia, Avilés es el municipio que puede y debe jugar ese papel, al servicio del conjunto. Y ello puede hacerlo reforzando a su vez su centro: lo que otros difícilmente pueden ofrecer. Esa ha de ser su estrategia, cuyo alcance tiene varias implicaciones.

De un lado, reforzar su urbanidad central en el seno de la conurbación y, de otro lado, y a la vez, reforzar con ello la posición de ésta, con la masa crítica comarcal, en su condición de nodo de la red Ciudad Astur, consolidándose y reposicionándose como tercer polo de esa metrópoli policéntrica.

***Contenidos de la centralidad: lo que Avilés pretende***

La apuesta por la "nueva economía" converge con la conveniencia de reforzar la "centralidad". Es condición, pero también efecto. Es a lo que diferencialmente puede y debe jugar Avilés. En definitiva, a ser más y mejor ciudad, con atributos urbanos y con un potente y atractivo centro.

Las funciones centrales se han venido identificando con el terciario, tanto institucional como empresarial. En Avilés ya se ha planteado el objetivo de atraer actividades terciarias –en la operación Parque Empresarial Principado de Asturias- tanto las más directamente vinculadas a la industria y al Puerto, como la logística, y el terciario más clásico: de oficinas, comercial u hotelero. También servicios terciarios que pudieran considerarse equipamientos, como un Recinto Ferial.

Más allá de su reconocida conveniencia, la implantación de esas actividades significa hoy en Avilés un reto, que se agudiza si no se generan las condiciones idóneas para ello. En términos de usos, esas condiciones habrán de ser de dos tipos:

- a) Implantar actividades e instalaciones de carácter singular que puedan actuar de "anclas" en la configuración de la nueva Centralidad.
- b) "Arropar" las nuevas actividades en un tejido urbano "completo y rico", incorporando al tiempo residencia, que por su tipología y densidad responda a la condición de residencia "central".

Esas anclas serán equipamiento o servicios de nuevo tipo, con mayor ámbito de influencia y captación de usuarios. Consiste, en parte, en contar con servicios e

instalaciones con que ya cuentan Oviedo y Gijón; pero, sobre todo, se debe ofrecer "algo" distinto, exclusivo, también al servicio de toda la metrópoli, del ámbito regional o incluso más allá de éste. Ese "algo" puede convertirse a su vez en elemento identificador, emblemático de la ciudad, y parte de su nueva identidad diferencial, por lo que se conozca la ciudad fuera de ella.

Una metrópoli en red se apoya tanto en la especialización complementaria como en la repetición de servicios, a distinta escala. Condición de una metrópoli "en red" es que cada "nodo" ofrezca especificidades al servicio del conjunto, fomentando la interrelación y mutua dependencia. Se trata de una concepción distinta, contrapuesta a la tradicional visión de "ciudad en árbol", donde los nodos, entonces "subcentros" del conjunto, jerarquizados, confluyen en uno, de máximo rango, que acapara las funciones "centrales", al servicio de ese conjunto.

La especialización complementaria remite a otro concepto, el de "equipamiento cruzado", utilizado en otros Planes, incluso en el seno de una misma ciudad. Es decir, que un equipamiento en un barrio se dimensione para servir a dos o más barrios, que cuenten a su vez con otros equipamientos singulares, y mayores, al servicio del conjunto; y no que cada barrio cuente con lo "suyo", más pequeño, repetido en cada uno. La dificultad estriba en la aceptación por parte de todos, tanto de la idea de "compartir" como de la idea de "pertenencia". Eso supone, en nuestro caso, que "algo" que esté en Gijón se considere a la vez "de" y "para" Oviedo y Avilés, y los viceversa. La complementariedad entre competencia y cooperación, tan recomendada como difícil de aplicar, choca además, y no sólo aquí, con las rivalidades locales históricas.

En todo caso, cada vez en mayor medida se configuran servicios e instalaciones singulares (tanto las "buenas", el gran museo, como las denostadas, la gran incineradora de basuras) que sólo alcanzan su funcionalidad en un mayor ámbito de servicio y que requieren una masa crítica mínima a servir, que impide su "troceamiento". No se puede ni se debe pretender tener "algo" menor que, por debajo de su umbral funcional, directamente no funciona.

Se han de ofrecer también, y como objetivo, nuevas opciones residenciales centrales. En sintonía y complementariedad con su apuesta por la "nueva economía" Avilés ha de ofrecer esas opciones. Lo requiere para facilitar su diversificación económica y también porque es algo que precisamente puede hacer en exclusividad.

Otras ciudades de la red carecen ya prácticamente de nuevas opciones "centrales" excepcionales. Están agotadas.

#### ***Objetivo instrumental: crecer***

Si bien lo más característico de la centralidad son los servicios singulares, también la residencia se convierte en componente y atributo de ésta. La nueva residencia central, con su exclusividad y en un mercado abierto, metropolitano, puede estar igualmente dirigida a los avilesinos y a residentes en otros lugares.

Ello implica, y permite, captar nuevos hogares. El crecimiento demográfico, mediante traslados desde otros municipios, se configura así como objetivo.

Como después se comenta, el crecimiento urbano, con nuevas áreas residenciales y de actividad, no conlleva ni está en general dirigido ya hoy, en la mayoría de las ciudades, a un crecimiento demográfico. En ausencia de ese crecimiento también se demandan nuevos desarrollos urbanos. No obstante, en el caso de Avilés y en función de la apuesta que se hace, se puede y se debe plantear también el objetivo de aumentar la población.

Las opciones residenciales de la Ría son las que, por su reconocida singularidad, pueden en mayor medida atraer demandantes externos. No obstante, las opciones residenciales diversas, tanto en Avilés como fuera de éste, en la comarca avilesina, también pueden propiciar un crecimiento demográfico que no hará sino reforzar la población directamente servida y atraída por el nuevo Avilés.

#### ***Aprovechar la baza de la Ría para construir la nueva centralidad***

Como de entrada se ha apuntado, y se viene lógicamente insistiendo, la mejor baza con que cuenta Avilés es la Ría y su entorno. Y lo es en mayor medida por su posición central, junto al centro tradicional de la ciudad con su Casco Histórico.

Constituye pues el suelo de oportunidad en donde implementar el objetivo de doble centralidad, e incluso el de crecer en términos demográficos, aprovechando los recursos o bazas excepcionales con que cuenta la ciudad, en clave de futuro.

Aprovechar las potencialidades del entorno de la Ría exige en éste determinadas condiciones. Implica a su vez un cambio fundamental en la concepción misma de la ciudad "completa". Aunque selectivamente – respondiendo a su condición ahora estratégica- los esfuerzos se centren en la completa transformación / remodelación del entorno de la Ría, se precisa a la vez un Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto, para dar el salto cualitativo, y también cuantitativo, que Avilés requiere.

#### ***Exigencias en el lugar: superar lastres, eliminar barreras***

En primer lugar hay que conseguir un cauce de aguas limpias, con el nuevo saneamiento en ejecución, y eliminando los lodos, algo que también está siendo ya considerado. Con ello, convertir la Ría en su tramo en codo, tan característico, en una lámina de agua plenamente urbana, amortiguando el efecto de las mareas. Para ello, y también como oportunidad de renovado atractivo, se abre la posibilidad de nuevos canales.

Además, habrá que superar las barreras existentes, ferroviaria y viaria que, junto al cauce, han significado hasta ahora el fin de la ciudad, que daba la espalda a la Ría.

***Invertir el proceso de crecimiento urbano: la nueva ciudad dentro de la ciudad.***

Aprovechar el entorno de la Ría reclama -y permite- algo distinto y nuevo: dar la vuelta al proceso de crecimiento urbano y de concepción misma de la ciudad en su conjunto. La Ría ha sido hasta ahora "la trasera" de la ciudad; por el contrario, ha de pasar a ser el elemento que enriquece y caracteriza, como charnela, la nueva ciudad en la ciudad, apoyada en ambas márgenes. Ofrece la posibilidad de extensión del área central en donde reforzar, con funciones "centrales", su posición de nodo urbano comarcal en la Ciudad Astur.

El reto y la ambición estriban en invertir el proceso urbano de Avilés, dirigiéndolo también, y en primer lugar, al Este, apropiándose del espacio de la Ría en sus dos márgenes. Es sobre éstas, donde Avilés se juega su futuro, en el salto cualitativo a dar. En este "salto", que lo es literalmente sobre la Ría, se apoya el Proyecto de ciudad que el Plan propone.

No quiere ello decir que la ciudad ya no crezca en su consuetudinaria tendencia, hacia el Oeste. Antes al contrario, el Plan abre y alienta, en su condición de Plan de fomento, otras opciones residenciales apoyadas en la Variante. No obstante, lo nuevo, y lo estratégicamente fundamental, es el salto cualitativo, hacia el Este.

Se ha de jugar también la baza del Casco Histórico, lo que significa aprovechar lo que éste tiene también de singular, y de atractivo en sí mismo, en su condición de área central que, ampliada y reforzada, pasaría a configurar la nueva centralidad que a su vez contribuiría a la revitalización de aquél.

En ese nuevo espacio, en tanto que entorno urbano cualificado, es en el que se pueden implantar los usos y actividades propias de la centralidad: terciarios, singulares y residencia.

***El nuevo chasis, soporte infraestructural de la ciudad y renovada accesibilidad***

La eliminación de barreras en la nueva centralidad exige construir nuevas infraestructuras, el nuevo chasis del que aún carece la ciudad para dar el salto cualitativo que requiere, acorde con la reconversión económica, y para servir de soporte a nuevas actividades.

Ese "chasis" forma parte esencial del Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto. Para construirlo es preciso repensar globalmente los sistemas infraestructurales.

Exige hacerlo con una lógica distinta a la anterior, de sucesivos añadidos, aquí y allá, para aproximarse a los sistemas desde una perspectiva propiamente estructural. Así se ha hecho.

Y también aquí, como refuerzo de la estrategia de "doble centralidad", se diseña una ambiciosa política de transporte público que permita la disuasión del uso indiscriminado del automóvil, en un marco de creciente motorización.

Esa política implica una completa restructuración del sistema ferroviario en la ciudad, que enriquece el Proyecto de ciudad, respondiendo a la apuesta estratégica.

Una oferta de transporte público de calidad representa un refuerzo de la doble centralidad, mediante una renovada accesibilidad, tanto metropolitana como en el seno de la ciudad, para poner al servicio de todos las nuevas funciones y usos centrales.

***El nuevo soporte infraestructural abre otras opciones de desarrollo urbano. Diversificar las ofertas residenciales***

Ningún otro municipio en la Ciudad Astur puede ofrecer, en futuro, opciones para localización de funciones terciarias y de residencia, como hará Avilés en el entorno de su Ría.

Los espacios de la Ría, ahora descubiertos y apropiados para fines urbanos, constituyen bazas que ni siquiera Gijón, el tradicional nodo urbano-marítimo de la metrópoli Astur, puede ya hoy ofrecer, al menos en las dimensiones que puede hacerlo Avilés. Ahí reside la diferencia a jugar, insistimos, en competencia/cooperación.

No obstante, además de esas oportunidades residenciales, el nuevo soporte infraestructural de y para la ciudad completa, ofrecerá otras opciones residenciales que los avilesinos también reclaman.

Esos nuevos desarrollos se han propuesto antes del Plan. Con las propuestas de éste se verán reforzados y su adecuación y viabilidad quedarán respaldadas.

Con la diversificación de ofertas residenciales, en diversos regímenes de promoción (libre y protegido) se podrá dar respuesta a la demanda asimismo diversificada, objetivo que aunque genérico, constituye en todo caso otro objetivo fundamental del Plan.

**La nueva ciudad dentro de la ciudad: propuesta de ordenación**

La extensión del área central de la ciudad a los terrenos, hoy libres, de la antigua ENSIDESA, supone el mayor reto para el futuro de Avilés.

Significa hacer de la necesidad virtud, y transformar una de las zonas más degradadas con unos suelos obsoletos, de una industrialización tardía del siglo pasado, en la mejor zona no sólo para Avilés sino para la metrópoli en red de la ciudad central asturiana. Supone hacer realidad el objetivo de fortalecer la posición de centralidad de Avilés, no sólo respecto a su área comarcal, sino también reforzar su lugar como tercer polo en red, con Oviedo y Gijón.

Las importantes barreras urbanas existentes, las líneas férreas y viales de tráfico pesado que impiden la integración del área, se verán superadas gracias a las actuaciones previstas: soterramiento del ferrocarril y la ejecución de la ronda norte para el desvío de dicho tráfico por la margen derecha de la Ría.

Los accesos a la ciudad, complicados y de trazado carretero, desde la A-8 y la carretera de Gijón, se ordenan con enlaces urbanos que formalizan la entrada a Avilés sin olvidar la funcionalidad y accesibilidad.

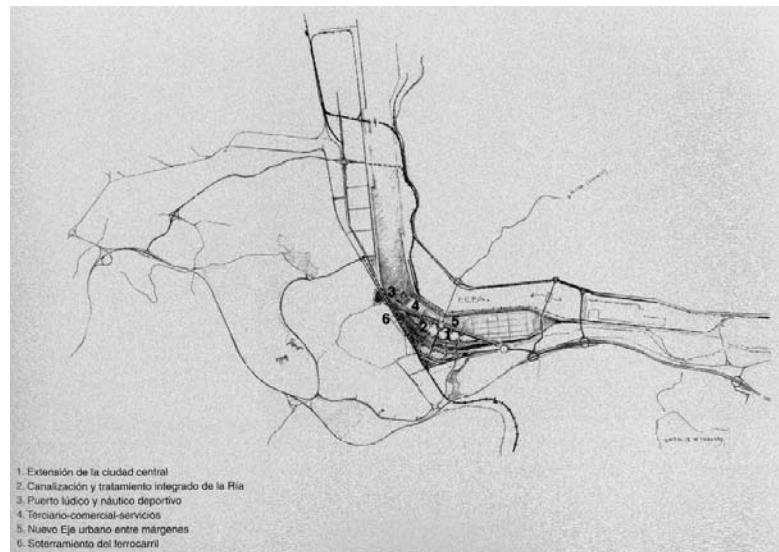
El desarrollo previsto se articula adecuadamente mediante nuevos ejes vinculados al continuo urbano de la ciudad, junto a cuatro nuevos puentes que

ayudan a la integración de la ciudad en ambos márgenes de la Ría. Ésta aparece ya integrada como un elemento singular con enorme fuerza en la escena urbana.

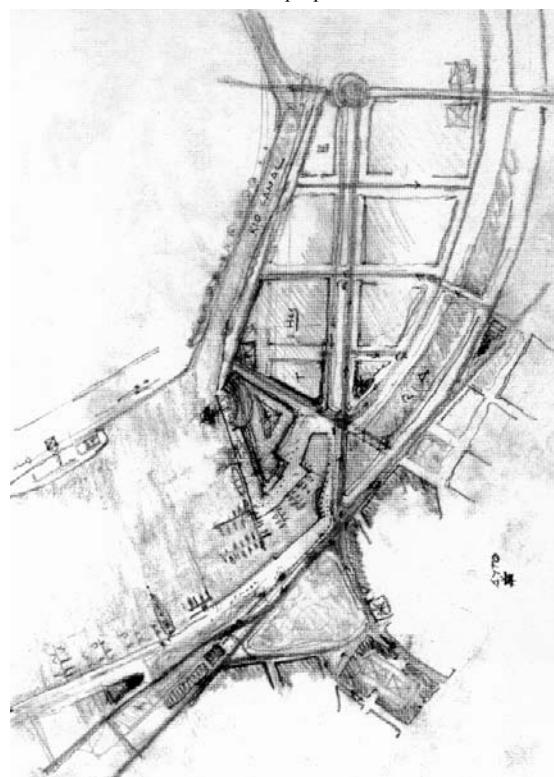
Es una propuesta de cambio para Avilés, una nueva ciudad dentro de la ciudad, un ejercicio de composición urbana que formaliza el área de extensión residencial de la ciudad central, basada en usos residenciales de densidad alta vinculados a servicios centrales y usos singulares, comercio y terciario. Una imagen del crecimiento urbano entendido como "ciudad central", lugar singular y polo de atracción para toda la comarca avilesina, y posiblemente para el área central asturiana, con frentes de agua y nueva fachada urbana a la Ría.

Se trata de una operación de transformación de suelo y nueva edificación vinculada a un proyecto de ciudad, un Proyecto Urbano. Todo ello implica ejercicios de prefiguración de los crecimientos con atención a los trazados y sus conexiones, así como a las medidas del nuevo viario junto a ensayos de configuración de los espacios públicos (la Ría en su nueva concepción se presenta como un elemento fundamental de ese espacio). En definitiva, un encaje de la ordenación propuesta en el territorio ya de la ciudad.

Finalmente, en la ordenación se propone la incorporación de proyectos singulares, proyectos y operaciones de escala intermedia, con los que se cuenta para la transformación de la ciudad, por sus efectos inductivos beneficiosos sobre los tejidos existentes del casco histórico próximos a la actuación.



El proyecto de la nueva ciudad central concebido como proyecto del conjunto urbano. Esquema de la estructura propuesta.



Colonización de la margen derecha por la ciudad existente.



Plan General de Avilés: presente.



Plan General de Avilés: futuro.



Plan General de Avilés: plano de estructura urbana.