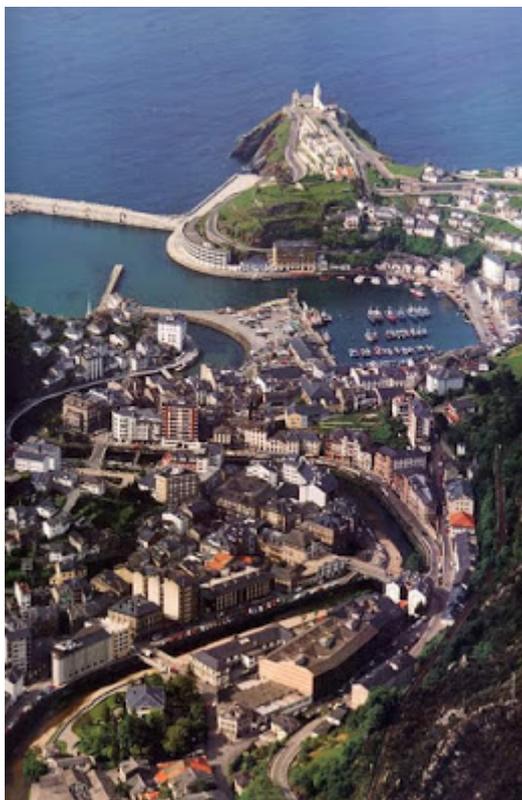


PROPUESTA DE ACTUACIONES PARA LA REORDENACIÓN DEL CASCO URBANO DE LUARCA



1. ANTECEDENTES.-

La villa de Luarca ha sido durante décadas importante referente a nivel nacional por su marcado carácter como puerto pesquero y por la belleza de su emplazamiento en un enclave que es único. Ha formado parte de innumerables listas con el calificativo de “pueblo más bonito de España”, y en tiempos pasados, la dinamización de todo este potencial, le sirvió para colocarse en los primeros puestos como centro de atracción turística, además de gozar de una intensa vida activa en los ámbitos local y comarcal.

Esta evolución se ha invertido en los últimos 20 años y Luarca, incapaz de adaptarse a los tiempos, ha entrado en una etapa de decadencia que preconiza un desafortunado desenlace. Las actividades económicas que le daban vida han sufrido un fuerte retroceso. La configuración urbana y el diseño de ciudad, se han quedado obsoletos. Y lejos de facilitar el crecimiento de aquellas u otras actividades, se han convertido en obstáculos para su desarrollo. Recuperar el tiempo perdido sólo será posible si se adoptan una serie de medidas en la dirección adecuada a corto, medio y largo plazo.

Desde el punto de vista urbanístico, y especialmente de la movilidad, Luarca presenta importantes problemas debido a las particularidades de su topografía y a la configuración del patrimonio edificado, que rigidizan enormemente las posibilidades de actuación. Dar respuesta a la problemática existente requiere una multiplicidad de actuaciones, que aplicadas de manera ordenada permitirán transformar el casco urbano.

La racionalidad de las circulaciones internas se ha sacrificado con un único objetivo: Facilitar la entrada y salida de autobuses interurbanos desde una estación situada en el centro de la villa, en una zona sensible, que no constituye lugar de paso obligado ni confluyen en ella las infraestructuras principales de vías.

Las aceras rara vez mantienen la continuidad en su trazado, y en la mayor parte de los casos, su anchura las hace intransitables. Su presencia en muchos tramos, es puramente simbólica. En otros, simplemente desaparece, o parece que nunca haya sido pensada. Véase la dificultad que supone para un peatón proveniente de la calle Paseo de Gómez, atravesar el tramo que linda con la plaza del Ayuntamiento, cerrada y a diferente cota, para acceder a la calle de Párroco Camino por las vías más céntricas de tráfico rodado y sin aceras.

Muchas de las calles que absorben circulación rodada en dos sentidos, no cuentan con dimensión suficiente, lo que genera una extensa cantidad de puntos de conflicto en que dos coches, a pesar de estar permitido, no pueden cruzarse o girar sin maniobrar.

La vista sobre el río queda permanentemente oculta tras la cantidad de vehículos que durante todo el año obstruyen sus márgenes, imposibilitando su disfrute. Habiendo escogido este espacio como lugar común para el aparcamiento de coches, se han colocado en la misma línea numerosos puntos sucios con contenedores de basura.

En temporadas de pesca de caballa, los camiones que acceden al Puerto, que son los de mayor tamaño, deben atravesar la plaza pública del Ayuntamiento para hacer el giro posible. Su pavimento se encuentra destrozado, al tener que resistir un uso que no le es propio.

Y si el funcionamiento cotidiano de los residentes en la villa es complicado, cuando se trata de buscar una terraza para el descanso, es difícil encontrar alguna con espacio de desahogo suficiente, que no esté flanqueada por una vía rodada a escasa distancia, o que no se encuentre acotada por una línea de vehículos estacionados. Ni siquiera en el Puerto, donde a la estrechez de la zona de mesas, se suma que éstas se encuentran rehundidas. Las vistas a que podemos aspirar son un mínimo parterre de separación y una tira de coches a cota superior.

Tampoco existe un lugar de paseo agradable, suficientemente protegido, con la longitud suficiente para la práctica del deporte y la salud. Los espacios que pudieran cumplir esta finalidad, o resultan poco interesantes, o no presentan continuidad en su trazado, o se encuentran desconectados de la trama urbana.

En definitiva, la villa de Luarca se organiza de una manera llamativamente desordenada y anti-funcional. Lo caótico de las circulaciones y la escasez de aparcamiento son un tema recurrente, pero

peor aún es que ninguno de los recursos de la villa se potencia, y ninguno de sus atractivos se pone en valor. Esto deriva en un resultado estéticamente inaceptable, por la ausencia de unicidad, criterio, cuidado o sensibilidad de conjunto.

El acercamiento a la actividad proyectual o de planificación, permite conocer lo cerca que se encuentran la forma y la función. Y aunque la belleza no se alcanza de manera directa por ir al encuentro de soluciones prácticas, en el campo de la arquitectura y del urbanismo, no hay solución ineficaz o anti-funcional que pueda jamás llegar a ser bella. Necesitamos una ciudad cómoda, donde poder acceder, circular, aparcar, pasear, descansar, y aprehender sus valores medioambientales y patrimoniales con respeto. Necesitamos una ciudad, ordenada.

El plano que se adjunta contiene una propuesta general de reordenación del casco urbano, con una serie de actuaciones básicas y muy concretas, interdependientes, cuya ejecución deberá priorizarse y jerarquizarse en el tiempo. En unos casos, su desarrollo requerirá solamente la redacción de un Proyecto. En otros, por tratarse de intervenciones en puntos sensibles cuya naturaleza condicionará el futuro sin posibilidad de retroceso, convendrá convocar un concurso de ideas. Algunas actuaciones requerirán además, una importante labor de gestión y de diálogo con otras administraciones públicas.

2. PROPUESTAS DE ORDENACIÓN.-

En calidad de Arquitecta Jefe de la O.T.M. de Valdés, he trabajado en el desarrollo de las siguientes propuestas de actuación:

- 2.1. MODIFICACIONES DE CALLES EN CUANTO A DIRECCIÓN, SENTIDO Y DIMENSIONES.
- 2.2. LOCALIZACIÓN DE UN ENCLAVE OCULTO Y CÉNTRICO PARA EL APARCAMIENTO. ACTUACIONES PUNTUALES PARA LA ACCESIBILIDAD: TÚNEL DE ACCESO A LAS PLAYAS Y PUENTE SOBRE EL RÍO NEGRO.
- 2.3. ACTUACIONES A PUNTUALES PARA LA ACCESIBILIDAD: TÚNEL DE ACCESO A LAS PLAYAS Y PUENTE SOBRE EL RÍO NEGRO.
- 2.4. PUESTA EN VALOR DEL BARRIO DE LA PESCADERÍA.
- 2.5. ORDENACIÓN DE LA FRANJA ÚTIL DE ACCESO A LAS PLAYAS: ESTACIONAMIENTO, RODADURA DE VEHÍCULOS A MOTOR, SENDA PEATONAL Y BICICLETAS.
- 2.6. ACCESO AL PUERTO Y DESCONGESTIÓN DEL CENTRO: ROTONDA Y TRAMO BIDIRECCIONAL EN V.-
- 2.7. LOCALIZACIÓN DE EDIFICACIONES DE APOYO PARA GARAJE APARCAMIENTO EN EL CENTRO DE LA VILLA.
- 2.8. REFUERZO DE LA CALLE DE LOS CALEROS EN SENTIDO UNIDIRECCIONAL HACIA LAS PLAYAS, COMO VÍA DE ACCESO AL CENTRO DE LA VILLA.
- 2.9. AMPLIACIÓN DE LA PLAZA ALFONSO X EL SABIO, HASTA LA MARGEN DEL RÍO NEGRO.
- 2.10. TRATAMIENTO UNIDIRECCIONAL DE LA CALLE URÍA, CON AMPLIACIÓN DE ACERAS Y DEL ESPACIO PEATONAL EN EL ENCUENTRO CON LA PLAZA DE LOS PACHORROS.

- 2.11. REDEFINICIÓN DE LA SECCIÓN DE LA CALLE DEL PILARÍN Y REFUERZO COMO VÍA UNIDIRECCIONAL DE SALIDA DEL CENTRO DE LA VILLA.
- 2.12. CREACIÓN DE UN PASEO FLUVIAL.
- 2.13. RECUPERACIÓN DEL ESPACIO LIBRE EN LAS INMEDIACIONES DEL EDIFICIO DE TELEFÓNICA, Y SU RESOLUCIÓN EN PLANTA COMO NUDO DE CIRCULACIONES PARA DESCONGESTIONAR EL CENTRO DE LA VILLA.
- 2.14. REORDENACIÓN DE LA CALLE NICANOR DEL CAMPO Y AVENIDA DE GALICIA, COMO VÍAS DE ENTRADA Y SALIDA DE SENTIDO ÚNICO.
- 2.15. UNIFICACIÓN DE MANZANAS Y PEATONALIZACIÓN DE CALLES.
- 2.16. ACONDICIONAMIENTO PARA EL PEATÓN DE LA CARRETERA DEL FARO, CON UN ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN.
- 2.17. REORDENACIÓN DEL PASEO DEL MUELLE EN LA ZONA DEL PUERTO.-
- 2.18. MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-L-01 DE LUARCA.
- 2.19. MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-L-02 DE LUARCA.
- 2.20. IMPLEMENTACIÓN EN ALTURA DEL EDIFICIO DE LA CURTIDORA, CONECTANDO UNA CUBIERTA TRANSITABLE CON LA CARRETERA NACIONAL.-

2.1. MODIFICACIONES DE CALLES EN CUANTO A DIRECCIÓN, SENTIDO Y DIMENSIONES.-

La ordenación del tráfico pasa necesariamente por eliminar la bidireccionalidad de algunas calles y dotar a todas ellas de las dimensiones transversales suficientes para las prestaciones funcionales que sean capaces de acoger: tránsito rodado, peatonal, y cuando sea posible, aparcamiento. La total eliminación de barreras de vehículos estacionados en los márgenes del Río Negro, impidiendo una circulación peatonal continua y el disfrute del emplazamiento, constituye una prioridad. Así mismo, es necesario dar acceso al Puerto, a camiones de gran envergadura, posibilitando los giros sin necesidad de atravesar la plaza pública.

La propuesta gráfica que se aporta en plano adjunto ha tenido en cuenta un extenso número de factores implicados. No es objeto de este trabajo aportar soluciones dispersas, superfluas, aleatorias y sin relación aparente entre sí. No es posible afrontar el objetivo propuesto desde una visión parcial o limitada. La modificación de cada calle influye en el funcionamiento de todas las demás; y todo ese conjunto de vías, que son las arterias que desempeñan la tarea vital de servir de comunicación en el espacio público, ha de funcionar de manera global; debe ser capaz de constituir el soporte en que se vayan incardinando todas las actuaciones para el cumplimiento de los objetivos.

2.2. LOCALIZACIÓN DE UN ENCLAVE OCULTO Y CÉNTRICO PARA EL APARCAMIENTO.

La cantidad de plazas de estacionamiento al aire libre que habrán de suprimirse para mejorar la movilidad y la imagen de la Villa, así como las nuevas que habrán de habilitarse para mejorar la

dotación actual, deben encontrar acomodo en puntos estratégicos suficientemente céntricos como para garantizar la accesibilidad y la comodidad en el uso, en condiciones tales que permitan la percepción de la villa en un espacio exterior limpio y abierto, sin obstáculos ni impacto medioambiental.

El primer enclave que se propone para el estacionamiento de coches, mejor y más céntrico, se sitúa al final de la calle de Los Caleros, en su encuentro con la calle de La Pescadería. La roca en esta zona se encuentra naturalmente retranqueada, siendo posible la implantación de un edificio de al menos tres plantas, que podría acoger más de 100 plazas de aparcamiento. Especialmente importante será el diseño de su envolvente, que debe procurar la mayor ocultación, adaptándose al entorno si alardes.



2.3. ACTUACIONES A PUNTUALES PARA LA ACCESIBILIDAD: TÚNEL DE ACCESO A LAS PLAYAS Y PUENTE SOBRE EL RÍO NEGRO.-

La propuesta anterior es una actuación que aunque independiente, va ligada a otras dos propuestas en el mismo entorno, que resultan útiles para proporcionar la fluidez necesaria a la circulación: la creación de un túnel de acceso a las playas, y la ejecución de un puente nuevo sobre el río Negro.

Las 3 actuaciones descritas - edificio de aparcamientos, puente y túnel -, que tendrán una incidencia excepcional en una zona del casco urbano con elevados valores, deben formalizarse

necesariamente mediante convocatoria previa de un concurso de ideas, en el que intervengan al menos, arquitectos e ingenieros.

2.4. PUESTA EN VALOR DEL BARRIO DE LA PESCADERÍA.-

El nuevo túnel permitirá peatonalizar todo el saliente del Barrio de la Pescadería. En la calle baja se puede diseñar un firme compatible con el tránsito rodado, que debe plantearse en una sola dirección: dirección de evacuación o salida. Su uso puede ser exclusivo para residentes, o servir para el desalojo en caso necesario por razones de seguridad.

2.5. ORDENACIÓN DE LA FRANJA ÚTIL DE ACCESO A LAS PLAYAS: ESTACIONAMIENTO, RODADURA DE VEHÍCULOS A MOTOR, SENDA PEATONAL Y BICICLETAS.-

La ordenación del estacionamiento en las playas, con una única franja adyacente al talud interior, mejorará la percepción medioambiental de la costa, mediante la eliminación de barreras visuales y la organización pragmática del espacio. Así mismo, se producirán beneficios en cuanto a la accesibilidad, ya que con esta operación se consigue un notable acercamiento funcional entre la villa y la zona de playas, mejorando tanto el acceso rodado como el peatonal. Además, si es posible, adherir una hilera de aparcamientos en batería en el interior del túnel, incrementará la capacidad en unas 25 plazas más, desarrollando una sección útil más humana y abierta.

2.6. ACCESO AL PUERTO Y DESCONGESTIÓN DEL CENTRO: ROTONDA Y TRAMO BIDIRECCIONAL EN V.-

El puente nuevo que se proyecte permitirá el acceso portuario a camiones de gran tonelaje, el desalojo directo de las playas y del nuevo edificio de aparcamientos, y la mejor conexión entre los barrios residenciales de la villa. Enlazará con una nueva rotonda situada en el espacio de acceso al Puerto, generándose un tramo bidireccional en forma de V en el centro neurálgico de Luarca (Rotonda del Puerto- Puente-Playa), que dará fluidez al tráfico, permitirá resolver todas las posibilidades direccionales y de aparcamiento, y facilitará las gestiones en el corazón de la villa, en lugar de expulsarnos rápidamente al exterior sin posibilidad de permanencia.

2.7. LOCALIZACIÓN DE EDIFICACIONES DE APOYO PARA GARAJE APARCAMIENTO EN EL CENTRO DE LA VILLA.-

Como apoyo a las mencionadas actuaciones, se establecen dos enclaves más, para la materialización de sendos edificios de aparcamiento de tamaño similar al de la calle de Los Caleros, triplicando la capacidad de alojamiento inicial. Se trata de enclaves esbozados en el Plan General de Ordenación, dentro las Unidades de Actuación 4 y 5 de Luarca.

Aunque el uso característico de ambas unidades es el residencial, se destaca también como uno de sus objetivos, el siguiente: *“Construcción de un aparcamiento bajo la edificación de nueva planta con acceso desde la calle de los Caleros que contribuya a paliar en parte el déficit de aparcamiento existente en la zona”*, en el caso de la UA-4, y *“Construcción de un garaje-aparcamiento bajo-rasante*

con acceso desde la calle de La Peña, que contribuya a paliar en parte el déficit de aparcamiento existente en la zona”, en el caso de la UA-5.

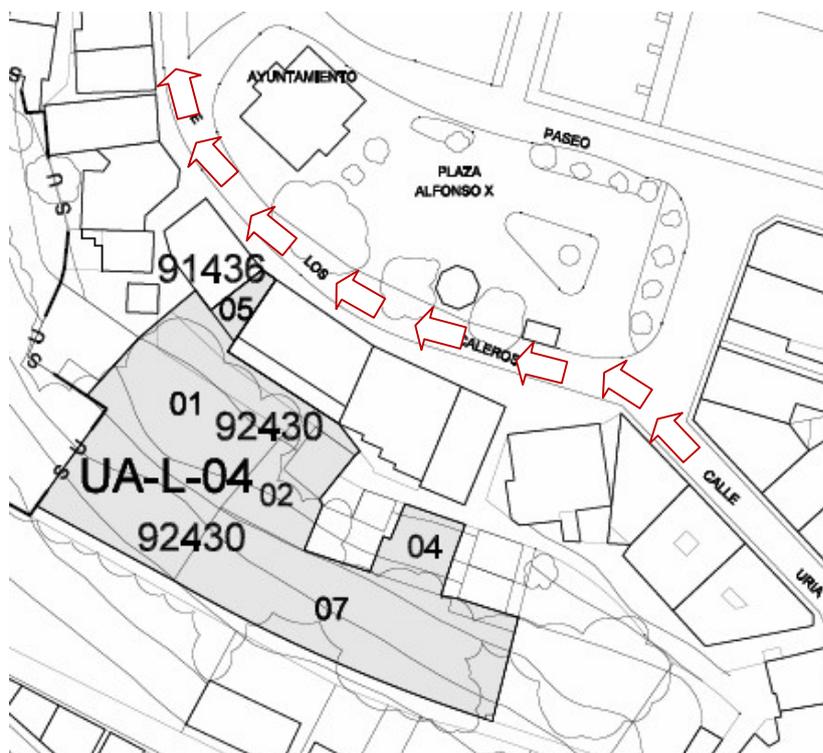
Son espacios interiores respecto a las calles principales, que por la escarpada pendiente que presenta el terreno, pueden acoger en posición semienterrada edificaciones de considerables dimensiones, mediante el diseño de volúmenes ocultos que pasarían prácticamente desapercibidos, sin distorsionar la configuración urbana existente.

Este tipo de actuaciones permitirá adecentar una zona ruïnosa y muy abandonada, procurando accesibilidad peatonal con la creación de sendas, terrazas y jardines. Con ello se recuperará un espacio urbano latente, que goza de la particularidad de atesorar algunas de las vistas más hermosas de la villa.

Si bien el Plan General de Ordenación establece como sistema de gestión el de Compensación de iniciativa privada para ambas unidades, el agotamiento de los plazos legales sin haber llevado a cabo el desarrollo, facilita la intervención de la administración.

2.8. REFUERZO DE LA CALLE DE LOS CALEROS EN SENTIDO UNIDIRECCIONAL HACIA LAS PLAYAS, COMO VÍA DE ACCESO AL CENTRO DE LA VILLA.-

Una de las cuestiones que concreta el Plan General de manera muy adecuada, es el acceso al edificio de aparcamientos de la UA-4, a través de la parcela 5 de la calle de Los Caleros. Se trata de una parcela con edificación en planta baja, que permite pinchar la alineación de fachada y acceder desde la zona llana de Luarca, a la parte posterior de la manzana.



Se va configurando así, una línea de circulación desde el encuentro con la calle Uría, pasando por la esquina sur del Ayuntamiento, hasta el barrio de la Pescadería, cuya pervivencia sólo produce beneficios, y que se justifica por la necesidad de acceso a los edificios de aparcamientos que se proyecten, y al Puerto, con un trazado viable y cómodo, prácticamente lineal, sin romper la plaza.

Dentro del conjunto urbano, su funcionamiento debe ser unidireccional, y se rediseñará trasladando hacia el norte el límite de la acera que se apoya en la alineación de fachadas, lo que permitirá ampliar y reconfigurar una agradable zona natural de servicios y terrazas.

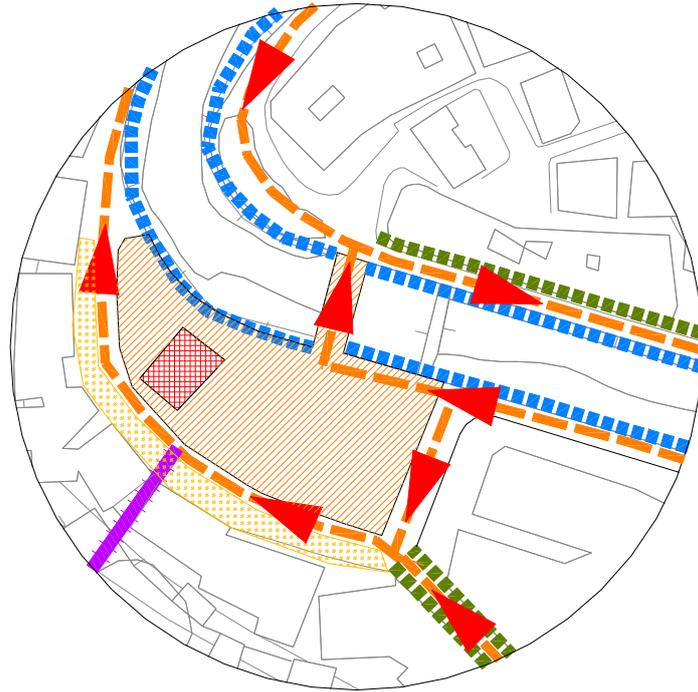
2.9. AMPLIACIÓN DE LA PLAZA ALFONSO X EL SABIO, HASTA LA MARGEN DEL RÍO NEGRO.-

Habiendo definido la calle de los Caleros como vía de entrada al centro de la villa, es posible recuperar el espacio situado entre la plaza del Ayuntamiento y el río para el peatón. Actualmente existe una barrera en forma de L en este espacio público, que tanto por las diferencias de cota como por la franja vegetal con cierre de fábrica que lo delimitan, interrumpe la continuidad con el Paseo de Gómez y con el puente que cruza hacia Párroco Camino.

Desde el punto de vista de la accesibilidad, la movilidad y la seguridad vial, conviene resolver estos encuentros. Para ello será necesario redefinir la Plaza Alfonso X El Sabio como un espacio unitario y continuo, eliminando las barreras y trabajando las rasantes. El espacio peatonal se extenderá hasta el río Negro eliminado el vial rodado en el último tramo del Paseo de Gómez.

Se establece la posibilidad de realizar la operación en todo el borde longitudinal de la plaza, incluyendo la actual zona de aparcamientos que se sitúa en la parte posterior del Ayuntamiento y hasta el hotel Gayoso. Esto supone la pervivencia de la calle que flanquea la fachada Este de la plaza, desde el hotel Gayoso hasta la cafetería Don Ángel, ampliando la zona de terrazas (actual acera) y conectando el Paseo de Gómez con la calle de Los Caleros.

Otra opción es prolongar el Paseo de Gómez hasta el puente que conecta con El Pilarín, mediante un cambio de material en el pavimento sin resaltes. La Plaza del Ayuntamiento podrá acomodar su continuidad peatonal con el Paseo de Gómez mediante la ampliación de la acera adyacente a los edificios, la incorporación de un paso de cebra, la supresión de obstáculos y la modificación de las cotas. En este caso, también sería posible la peatonalización total mediante un plano de unión entre este frente de fachadas y el Ayuntamiento. De igual modo, queda garantizada la accesibilidad del citado puente para el viandante, debido a la peatonalización del último tramo, a la supresión de elementos anexos a la margen del río, y a la eliminación de barreras arquitectónicas.

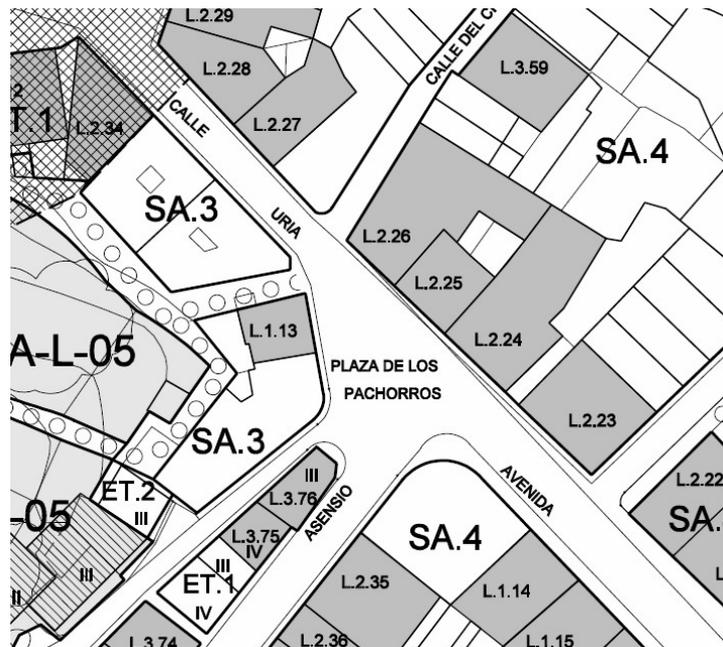


Se propone que el Proyecto de la Plaza, que es foro común y lugar de paso obligado en la villa de Luarca, se someta a un concurso previo de ideas en que puedan seleccionarse de 3 a 5 opciones por votación vecinal. De entre ellas, la elección del Proyecto ganador y su encargo deberá estar fundamentada en razones técnicas, económicas y de viabilidad.

Desde el Ayuntamiento conviene elaborar una guía previa de objetivos y necesidades, entre ellos, la posibilidad de incorporar en el perímetro alguna plaza de estacionamiento rápido, parada de transporte público, espacio para el aparcamiento de bicicletas con posibilidad de servicio de préstamo de las mismas, servicio de venta de prensa en un nuevo modelo reubicado, etc.

Actualmente, la plaza está rota por la hinca arbitraria de apoyos que sirven para sujetar las carpas, que acogen los numerosos eventos que se repiten cada año. La modelación del plano del suelo y su diseño servirá para ocultar aquellos elementos que supongan impacto ambiental, y para facilitar la accesibilidad donde sea necesario. Deberá disponerse de un amplio espacio central libre de obstáculos, para la ubicación de un pabellón desmontable, subdivisible y modular, cuyo anclaje quedará previsto en el pavimento.

2.10. TRATAMIENTO UNIDIRECCIONAL DE LA CALLE URÍA, CON AMPLIACIÓN DE ACERAS Y DEL ESPACIO PEATONAL EN EL ENCUENTRO CON LA PLAZA DE LOS PACHORROS.-



Los edificios numerados sombreados en gris, son edificios protegidos por el PGO.

La calle Uría ha ido conformando su carácter como calle comercial a pesar de la estrechez de sus aceras y lo incómodo de la intensidad del tráfico rodado. Su transformación a vía unidireccional favorecerá el mantenimiento y mejora de dicho carácter: Se acomodará el tránsito peatonal mediante la ampliación del ancho libre de aceras, y se peatonalizará la esquina Oeste de la Plaza de los Pachorros, creando una zona de remanso para el viandante con posibilidad de incorporar una pequeña zona de terrazas.

Hay que tener en cuenta que casi la totalidad de los edificios que rodean esta plaza se encuentran protegidos por su notable interés patrimonial, y que el desorden existente imposibilita actualmente una percepción adecuada.

2.11. REDEFINICIÓN DE LA SECCIÓN DE LA CALLE DEL PILARÍN Y REFUERZO COMO VÍA UNIDIRECCIONAL DE SALIDA DEL CENTRO DE LA VILLA.-

La creación de nuevos espacios para el estacionamiento, permitirá desalojar la calle del Pilarín de vehículos. De esta forma, el Pilarín y los Caleros funcionarán como vías de entrada y salida de una única dirección, con renovadas secciones suficientes para un tránsito fluido.

No será necesario mantener el tramo Este del Paseo de Gómez, que quedará unido a la Plaza Alfonso X el Sabio, acercando la plaza pública al río y haciendo a la ciudadanía partícipe de su innegable valor.

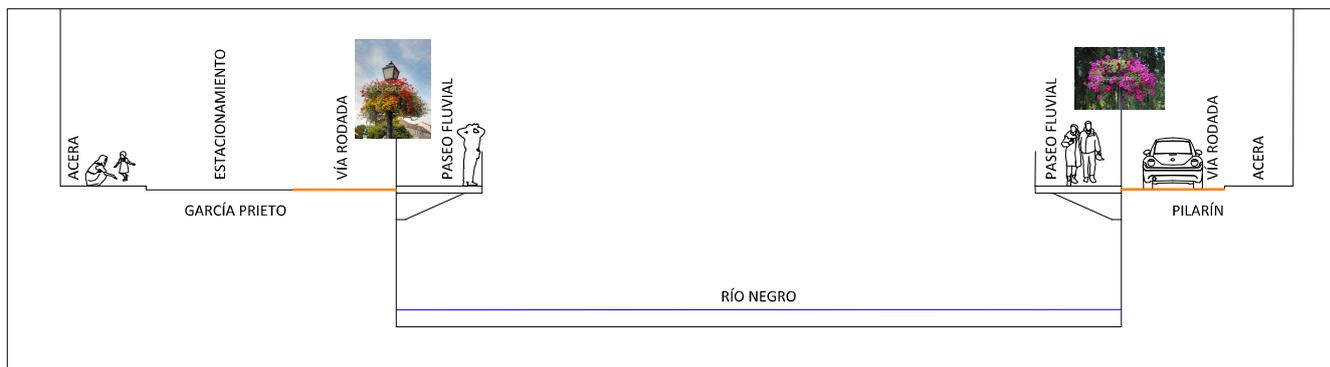
2.12. CREACIÓN DE UN PASEO FLUVIAL.-

Sobre el río, ya ha habido un primer intento de crear un paseo fluvial-urbano en voladizo, en la calle del Pilarín. Una dimensión transversal insuficiente, el material elegido para el pavimento y la batería de coches aparcados que angostan lateralmente el paso del peatón, han determinado su fracaso. Sin embargo, se trata de un intento que ejecutado con otros parámetros, servirá para crear un paseo continuo y fluido a ambas márgenes del río, ampliar la sección de las calles laterales, y mejorar la calidad urbana. Para que esta solución funcione, es necesario que la dimensión transversal de cada voladizo sea al menos de 2 metros, que la estructura sea firme, que las zonas de estacionamiento se retiren de su borde y se desplacen a la otra margen de cada calle, y que se trate de vías peatonales dotadas longitudinalmente de continuidad.

Cada vía en voladizo será susceptible de ser utilizada como paseo; un paseo llano desde el que poder acceder de forma directa y descansada a las diversas áreas libres, de recreo, animación y ocio que jalonan la villa a un lado y a otro: el Puerto, las playas, la plaza del Ayuntamiento, la plaza de La Feria, la fuente del Brujo, los jardines de Villa Tarsila, y de ahí, mediante sendas peatonales anexas al futuro encauzamiento del Río, del que se aprovecha la oportunidad para plantear su conveniencia, a las áreas de expansión de La Capitana y San Timoteo. Son vías que además, en el casco urbano cumplirán una función práctica, pues constituirán el medio más directo de comunicación peatonal entre las áreas residenciales y los distintos servicios, entre ellos, la parada de autobús interurbano en su nuevo emplazamiento.

Es importante que el sentido de circulación de vehículos a cada lado del río se mantenga en tramos de la mayor longitud posible. El río Negro es un importante referente que actúa como elemento estructurante fácilmente asimilable y con un efecto orientador. Deben evitarse los flujos contrapuestos en las calles que bordean el río por la misma margen; y es beneficioso que las márgenes fluyan cada una en una dirección, en sentidos opuestos de entrada y salida.

Las franjas de estacionamiento, depósito de basuras y otros servicios que flanquean el río, deben trasladarse a los extremos opuestos de cada calle, integrándolos con las aceras en contacto con los edificios.



2.13. RECUPERACIÓN DEL ESPACIO LIBRE EN LAS INMEDIACIONES DEL EDIFICIO DE TELEFÓNICA, Y SU RESOLUCIÓN EN PLANTA COMO NUDO DE CIRCULACIONES PARA DESCONGESTIONAR EL CENTRO DE LA VILLA.-

El análisis del casco urbano en relación con las vías de carácter nacional (N-634) y regional (AS-219) que acometen y cruzan la villa, permite verificar lo nocivo de la ubicación de la manzana construida del edificio de Telefónica.

Su demolición puede ser vital para el esponjamiento de la trama urbana en esa zona, así como para la descongestión del tráfico en el centro de la Villa. Esta localización permitirá el traslado de la parada de autobús interurbano, y constituye el emplazamiento más adecuado para configurarse como lugar estratégico de circulaciones y cambios de sentido. Cuenta con una adecuada accesibilidad peatonal, y es el centro físico en el que confluyen las carreteras que conectan Luarca con el exterior.

2.14. REORDENACIÓN DE LA CALLE NICANOR DEL CAMPO Y AVENIDA DE GALICIA, COMO VÍAS DE ENTRADA Y SALIDA DE SENTIDO ÚNICO.-

La liberación de edificación en la manzana de Telefónica contribuirá a mejorar el funcionamiento de la circulación en la calle Nicanor del Campo y Avenida de Galicia. La calle Nicanor del Campo se rediseñará eliminando la franja de aparcamientos en línea, centrando el vial rodado y ampliando las aceras a cada lado. Se configurará como la vía de entrada a Luarca desde Galicia, con el refuerzo de la apertura visual que supone el vaciado de la manzana completa donde se sitúa el edificio de Telefónica, cuya parcela viene calificada como Espacio Libre por el PGO; ya que desde el inicio de la calle, hoy estrecha y sin fondo, se podrá visualizar el río Negro, el campo de La Feria, y los edificios institucionales del entorno.

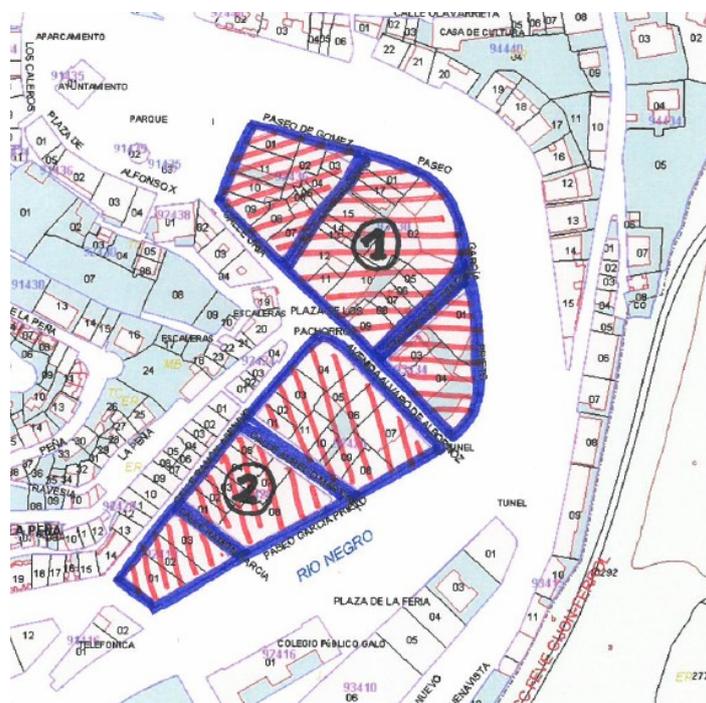
Se trata de una operación urbanística relevante y básica, ya que además de los beneficios mencionados, se podrá dar continuidad a la circulación de acceso a Luarca mediante su unión con el Paseo de García Prieto, siguiendo el curso del río aguas abajo. Utilizar el curso de agua como elemento de referencia en un solo sentido ayuda a la mejor comprensión de la trama urbana, y elimina el efecto desorientador que provocan actualmente los giros y cruces de acceso al centro de la Villa, sólo comprensibles en el plano, o desde una vista aérea.

La potenciación de la calle Nicanor del Campo como vía de entrada, permitirá rediseñar la Avenida de Galicia, de generosa sección, en una única dirección y en sentido de salida; ampliando las estrechas aceras que bordean los bajos comerciales, y dejando aún espacio suficiente para ordenar un importante número de plazas de estacionamiento combinadas con arbolado al aire libre. El establecimiento de las continuidades Nicanor del Campo – Paseo de García Prieto y Ramón Asensio – Avenida de Galicia, producen un efecto orientador que simplifica las circulaciones, dotándolas de fluidez, a la vez que se mejora la calidad y la percepción ambiental.

2.15. UNIFICACIÓN DE MANZANAS Y PEATONALIZACIÓN DE CALLES.-

Las tres manzanas que están unidas por la calle del El Crucero y la Travesía del Teatro constituyen un todo unitario dentro de la trama urbana. Lo mismo ocurre con las tres manzanas que quedan unidas por las calles Aurelio Martínez y Ramón García. En concreto, la calle Aurelio Martínez aglutina tal número de establecimientos de restauración, que el uso del suelo exterior como terraza ha cobrado más peso que el propio de una vía de paso. Todas estas calles interiores podrán peatonalizarse, o en los casos en que no se haya consolidado ese espacio exterior como lugar de permanencia, idear soluciones de convivencia del uso peatonal con el acceso de residentes.

El objetivo es que cada una de estas unidades se perciba como una unidad, mediante la uniformidad en el tratamiento de pavimentos, instalaciones y demás mobiliario urbano.



Idéntico tratamiento se podría dar a las cuatro manzanas que se sitúan entre la Avenida de Galicia y la calle Nicanor del Campo.

2.16. ACONDICIONAMIENTO PARA EL PEATÓN DE LA CARRETERA DEL FARO, CON UN ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN.-

Se propone limitar la calle del Faro, desde su intersección con la calle de La Carril, a una sola dirección. Se trata de un itinerario de marcado interés paisajístico, en el que actualmente, con dos sentidos de circulación, existen puntos de conflicto de sección transversal insuficiente y dificultad en el giro. Además, se trata de una vía con ensanchamientos en puntos estratégicos que pueden acondicionarse como espacios de remanso para el disfrute de vistas panorámicas. Sin embargo, se trata de una vía intransitable para el peatón.

La carretera del Faro mantendrá su funcionalidad como vía de acceso al Paseo del Muelle, con un solo carril para el tráfico rodado en dirección de bajada; pero además, se pondrá en valor como vía de interés turístico, recreativo y de esparcimiento, mediante el acondicionamiento de espacios de desahogo y el trazado de una senda para el peatón y/o vehículos sin motor.

En la parte superior de esta calle se proyecta una rotonda que, facilitando el giro, evitará el acceso de vehículos pesados o de gran tamaño, lo que contribuirá a reforzar su carácter de vía de tráfico lento y ligero, que es el único tráfico que podrá acceder a la zona de restauración del Puerto. Estas dos rotondas situadas abajo en el Puerto y arriba, al final de La Carril, permitirán crear un entorno diferenciado en el Paseo del Muelle, en el que podrán convivir el automóvil y el peatón, en un tipo de movilidad lenta y compatible.

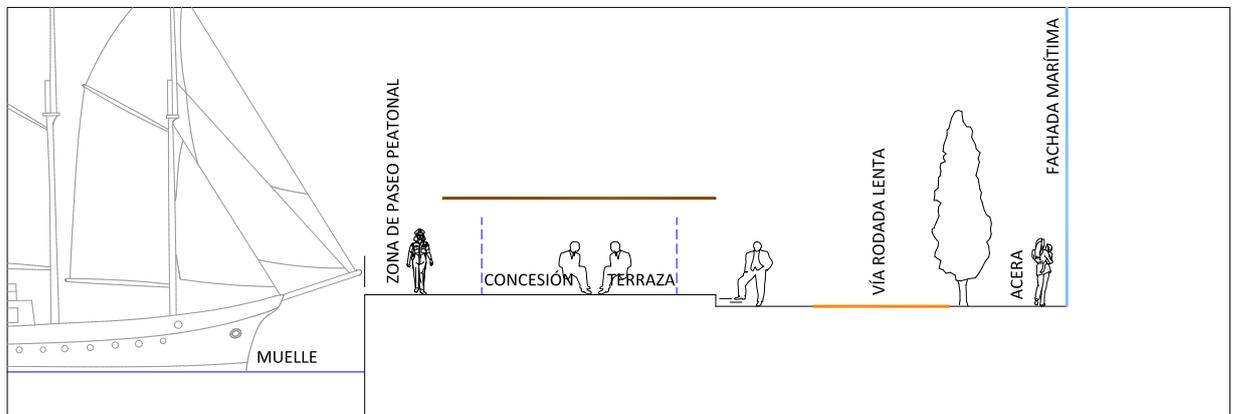
2.17. REORDENACIÓN DEL PASEO DEL MUELLE EN LA ZONA DEL PUERTO.-

Mejorar Luarca pasa necesariamente por reordenar la zona del Puerto. La vía rodada reducirá su anchura para el desplazamiento de vehículos en una sola dirección. La zona de terrazas deberá implementarse, y elevarse respecto de la cota actual, para posibilitar las vistas. Su ubicación se puede mantener, siempre que se deje una zona de tránsito suficiente adyacente a la fachada, a la cota de acceso a los establecimientos.

Otra opción es trasladar la franja de terrazas al lateral del muelle, manteniendo una zona de tránsito peatonal entre éstas y el borde con el agua.

La eventual dificultad que supone cruzar la calle para su servicio, no resulta relevante si se quiere crear un entorno de ocio y servicios con ausencia de tráfico pesado o veloz. A cambio se obtiene un espacio urbano de calidad para el recreo. En lugar de establecer franjas perfectamente delimitadas e infranqueables como ocurre actualmente, se podría adoptar un tratamiento unitario de todo el espacio que reforzase este carácter: Iluminación, uniformidad en el mobiliario de terrazas, tratamiento de cotas, y otros elementos urbanos.

Es importante eliminar el estacionamiento de vehículos, que mediante esta propuesta contarán con una ubicación cercana y suficiente en el aparcamiento de la calle de Los Caleros, y los otros dos que jalonarán la Plaza Alfonso X El Sabio.



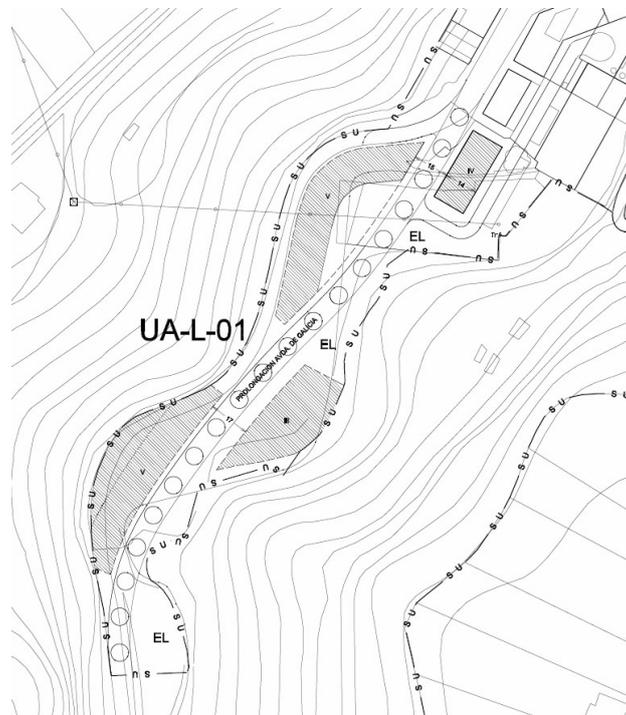
2.18. MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-L-01 DE LUARCA.-

La unidad de actuación UA-L-01 de Luarca no presenta una viabilidad adecuada desde el punto de vista técnico ni urbanístico. Se trata de una franja de terreno donde el peso de infraestructuras como la carretera nacional o el cauce del río que la atraviesa, choca frontalmente con la ubicación de la edificación propuesta y la intensidad del uso. No se trata de un lugar adecuado para el uso residencial, ni tampoco es posible absorber la edificabilidad asignada.

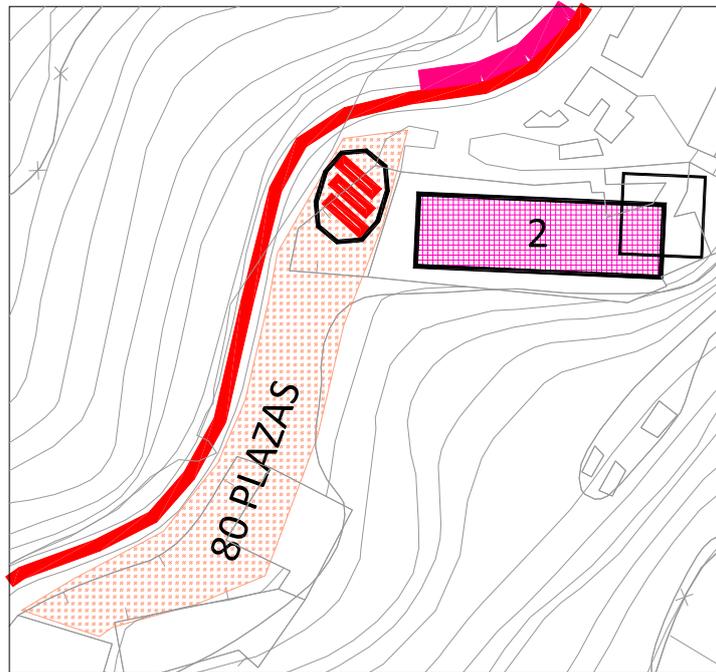
Tratándose de terrenos adosados a la vía principal de salida hacia Galicia, que entronca con manzanas colmatadas de edificación residencial, con necesidades de aparcamiento y otros servicios,

se propone modificar el planeamiento para asignar a estos terrenos una combinación de usos terciarios y de espacio libre con ordenación de aparcamiento en superficie. Podría constituir una ubicación alternativa para la parada de autobús interurbano, punto de encuentro para actividades turísticas, zona comercial, hotelera, etc.

Ya existen informes tanto de la Demarcación de Carreteras, como de la Confederación Hidrográfica, en cuanto al desarrollo de esta unidad. En el primer caso se hace referencia a la imposibilidad de modificar el trazado si no es asumiendo la titularidad de la vía por parte del Ayuntamiento, desde Barcia hasta Valtravieso. En el segundo caso, se aconseja descubrir el cauce de agua.



Unidad de Actuación en su estado actual conforme al Plan General de Ordenación.



Se propone acondicionar el cauce del río, dotación de plazas de aparcamiento y concentración de la edificabilidad en edificios de uso terciario.

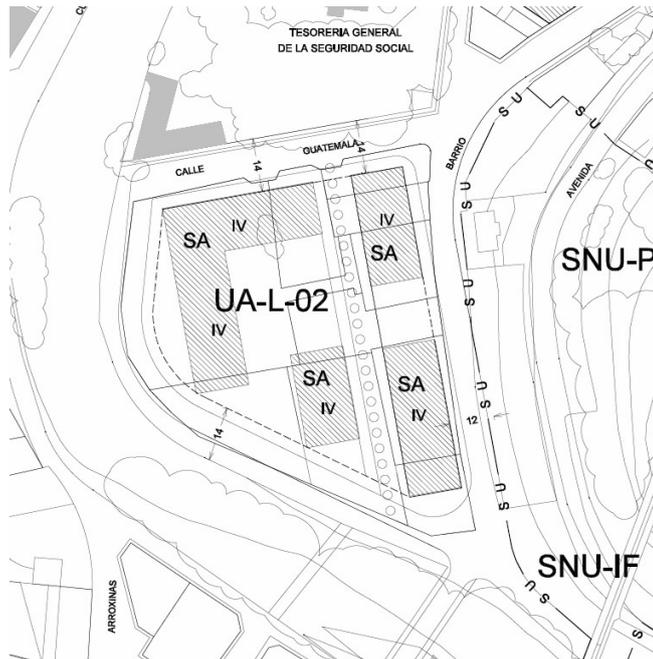
2.19. MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-L-02 DE LUARCA.-

Se propone la modificación de la Unidad de actuación UA-L-02 de Luarca, con un nuevo diseño que incardine su trazado con la creación de una rotonda en la confluencia entre la calle Barrio Nuevo, calle Guatemala, y la carretera AS-219 que acomete desde La Capitana, y la construcción de un puente que enlace con el inicio del barrio de Las Arroxinas.

El barrio residencial de Las Arroxinas, a pesar de situarse en el casco urbano de Luarca, se encuentra asilado físicamente por la existencia de un solo acceso empinado y de escasa anchura, y la imposibilidad de cruzar al otro lado del río.

La distancia desde el puente de las Escuelas hasta el puente cuya construcción se plantea en esta unidad de actuación es excesiva, y resulta más eficaz su disposición unos 90 metros aguas abajo, entroncando con el inicio del Barrio. Incluso, se podría dotar de continuidad a la calle de Barrio Nuevo, mediante un nuevo tramo de nueva creación que conectase el puente con la rotonda.

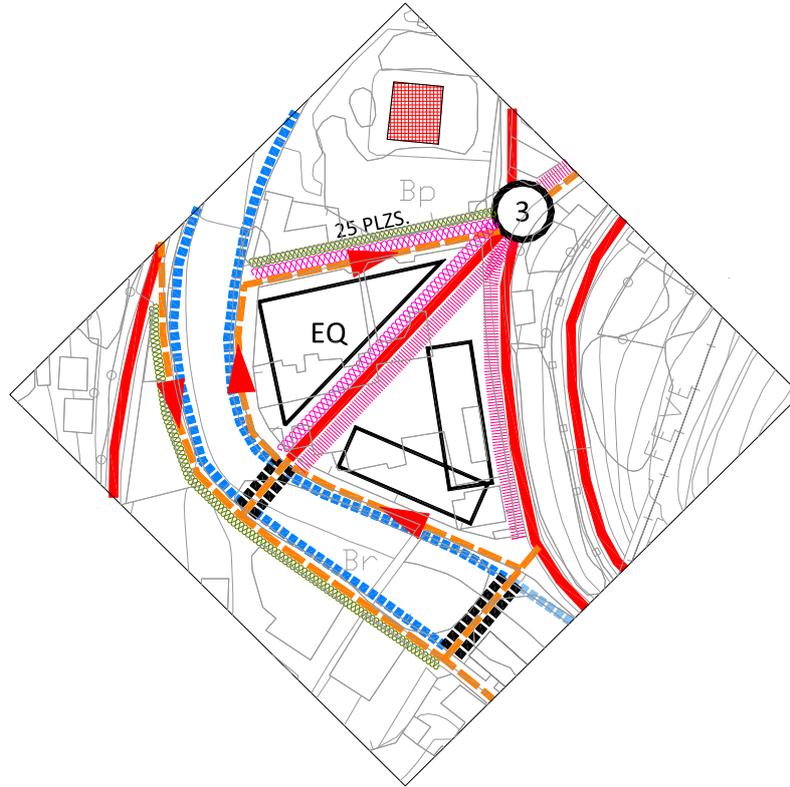
Desde el punto de vista de la estructura urbana y de su imagen, supondría una operación similar a la apertura hacia el río de la calle Nicanor del Campo, mediante la eliminación del edificio de Telefónica.



Unidad de Actuación en su estado actual conforme al Plan General de Ordenación.

La calle de Barrio Nuevo, que necesita una reordenación con ampliación del espacio de aceras y eliminación de la franja de aparcamientos en uno de sus laterales, se vería reforzada como eje vertebrador de la trama urbana.

Tratándose de una zona llana y accesible, donde ya existen otros edificios públicos, se propone combinar el uso residencial con el de equipamiento, obligando en todo caso a la creación de un número significativo de plazas de aparcamiento en superficie.



2.20. IMPLEMENTACIÓN EN ALTURA DEL EDIFICIO DE LA CURTIDORA, CONECTANDO UNA CUBIERTA TRANSITABLE CON LA CARRETERA NACIONAL.-

El edificio de la Curtidora presenta una situación funcional como contenedor de un número importante de plazas de aparcamiento que resultan útiles, y su ubicación se puede complementar con el resto de localizaciones propuestas: calle de Los Caleros, unidades de actuación desde la Plaza del Ayuntamiento y desde la Peña, y unidad de actuación a la entrada de Luarca por la Avenida de Galicia.

Se propone corregir el acceso desde la AS-219, demasiado directo y angosto para tratarse de un acceso desde una carretera regional, así como la conexión con la N-634, actualmente inexistente. La ampliación en altura del edificio permitiría aumentar su capacidad y diseñar una cubierta transitable que pudiera conectarse a cota con la carretera nacional. Sería necesario acometer complejas actuaciones de urbanización, que permitirían no obstante contar con un espacio de desahogo anexo a dicha vía.

En este espacio existiría la posibilidad de resolver un cambio de sentido, para el cual, actualmente hay que realizar la subida completa hasta el pueblo de Almuña. Podría constituir la parada alternativa de los autobuses interurbanos, y funcionar como una especie de intercambiador modal.

En el plano que se adjunta se incorporan otras actuaciones de carácter menor, como la de reducir la circulación en la calle de La Peña a un solo sentido, o acondicionar de mejor manera el acceso a la capilla de San Roque, con una pequeña zona de aparcamiento previo.

El desarrollo de todas estas propuestas requiere articular una serie de mecanismos que sólo es posible acometer con el apoyo del Equipo de Gobierno, y la colaboración de todos los servicios implicados.

En Luarca, a 25 de septiembre 2.015

Fdo.: María Aixa García Fernández
Arquitecta Jefe de la O.T.M. de Valdés