



## DIAGNOSTICO PARTICIPADO SOBRE EL CAMPO SAN FRANCISCO DE OVIEDO Y SU ENTORNO

*"El derecho a la movilidad es el derecho de todo el mundo a ir a todas partes".*

Gabriel Dupuy

**PRESENTACIÓN** ..... 3

**1. ANTECEDENTES** ..... 3

**2. OBJETIVOS** ..... 5

**3. METODOLOGÍA** ..... 7

**4. HISTORIA URBANA DEL PARQUE Y ENTORNO** ..... 12

**5. EL CAMPO SAN FRANCISCO EN EL CONTEXTO DE LA CIUDAD DE OVIEDO** ..... 18

**6. ESTADO ACTUAL DEL CAMPO SAN FRANCISCO Y SU ENTORNO** ..... 20

    6.1. ACCESOS AL CAMPO, BORDES Y ACCESIBILIDAD ..... 20

    6.2. MOBILIARIO URBANO Y PAVIMENTOS ..... 22

    6.3. CALLES, EJES PEATONALES Y PLAZAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO ..... 23

    6.4. USOS ..... 25

**7. ANALISIS DE LA MOVILIDAD** ..... 25

    7.1 DIRECTRICES PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN ENTORNO DEL CAMPO ..... 26

    7.2. MOVILIDAD PEATONAL ..... 37

    7.3. MOVILIDAD CICLISTA ..... 41

    7.4. VEHÍCULO PRIVADO ..... 42

    7.6. CARENCIAS Y POTENCIALIDADES DETECTADAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO ..... 46

**8. ANALISIS DAFO** ..... 56

**9. RESULTADOS ENCUESTAS A CIUDADANOS Y TALLERES** ..... 57

**10. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS** ..... 67

**11. PLANOS** ..... 74

**ANEXO I**

**I.1.- .....FRECUENCIAS**

**I.2.- .....TABLAS CRUZADAS**

## PRESENTACIÓN

La movilidad, entendida como accesibilidad y transporte, se ha ido convirtiendo en uno de los puntos fundamentales del desarrollo urbano, interpretado, no como crecimiento físico, sino como mejora de las condiciones y calidad de vida de sus habitantes y visitantes.

Una parte muy importante de la ciudad es el espacio público que todos compartimos. Este espacio para la relación social, en los últimos 40 años ha sido colonizado, mayoritariamente, por el transporte motorizado. Es necesaria su recuperación, que no implica desaparición o eliminación, pero sí poner al peatón en el lugar prioritario que le corresponde frente al vehículo rodado. Son los derechos del ciudadano los que se deben preservar o incluso recuperar.

La sociedad ha formado preferentemente a los arquitectos para intervenir en los asuntos de ciudad. Este trabajo, sin duda, conllevará reflexiones sobre el cómo proceder con la relación entre estas nuevas infraestructuras y el diseño de la movilidad en todos sus niveles, peatonal, en bicicleta, transporte público y transporte privado. También abre el debate acerca del rol de la ciudadanía en la toma de decisiones sobre la ciudad y el territorio y su progresiva institucionalización. Un trabajo como el que aquí se plantea nos brinda la oportunidad de devolver nuestro conocimiento y experiencia, mediante el compromiso social, a la ciudadanía.

3

## 1. ANTECEDENTES

El mes de agosto de 2016 el COAA y el Ayuntamiento de Oviedo establecían un programa de colaboración para la mejora del espacio público en el entorno del Campo San Francisco.

A partir de ello, el COAA elaboró una hoja de ruta que permitiera a los arquitectos liderar un proceso de colaboración entre administración y ciudadanía, con la finalidad última de elaborar un borrador de Pliego de Condiciones Técnicas para el "Concurso de Ideas" que llevará a cabo el Ayuntamiento de Oviedo en este ámbito urbano en el año 2017.

El proceso consiste en:

- Elaboración de un Pre-diagnóstico: "las aportaciones técnicas", que servirá de base para implementar las aportaciones ciudadanas mediante un proceso de participación ciudadana instrumentado por un equipo dinamizador.
- Formación de un equipo para la organización y coordinación de un proceso de participación ciudadana. El equipo estará integrado, al menos, por un arquitecto y un perfil profesional ligado a las ciencias sociales, equipo que desarrollará las siguientes funciones:
  - Organización de un Grupo de Seguimiento, constituido por representantes de los principales agentes que hayan participado y los que, en ese momento, se vea conveniente involucrar en el proceso y para que acompañen el resto de las fases del concurso.
  - Colaborar en la elaboración de un borrador del Pliego de Prescripciones Técnicas que han de regir el "Concurso de Ideas" que organizará el Ayuntamiento y que redactará el C.O.A.A.

Conocido el contenido del Informe de Necesidades elaborado por el Ayuntamiento de Oviedo, el COAA realiza una oferta que resulta aceptada por el Ayuntamiento, el cual acuerda adjudicar al COAA el encargo.

En cumplimiento del primer punto de Informe de Necesidades, el Grupo de Urbanismo de Oviedo (GUO) del COAA elabora el documento del Pre-Diagnóstico.

Para ello, se celebraron varias reuniones en las que se trataron y analizaron todos aquellos temas que suscitaron mayor interés y preocupación en relación con el encargo, planteándose debates y enfoques de diversa consideración. Tras éste proceso, se elabora dicho documento con el que se pretende aportar desde el COAA la colaboración para el mejor desarrollo y resultado final del "Concurso de ideas sobre potenciación de la movilidad sostenible y mejora de la calidad del espacio público en el entorno del Campo San Francisco" que organizará el Ayuntamiento de Oviedo.

El Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias siempre ha considerado oportuno implicarse en los planeamientos municipales en aquellas cuestiones que afectan a la ciudad, por cuanto la ordenación de las ciudades es un campo del Urbanismo en el que los arquitectos, por su formación y dedicación profesional, tienen una contrastada participación y solvencia técnica tanto en su elaboración e interpretación como en su gestión y aplicación, y en particular, Oviedo, al ser la ciudad capital y por tanto pieza básica de Asturias.

Es por ello que el COAA participa en la toma de posición, sin concretar soluciones en esta fase del trabajo, en una de las piezas claves de la ordenación urbanística y la movilidad sostenible de Oviedo. Agradecemos, por tanto, la contratación por el Ayuntamiento de Oviedo, entendiendo que nuestro trabajo puede coadyuvar en la necesaria colaboración entre instituciones que representan intereses económicos, sociales, culturales y políticos, en este caso, en la ciudad de Oviedo.

## 2. OBJETIVOS

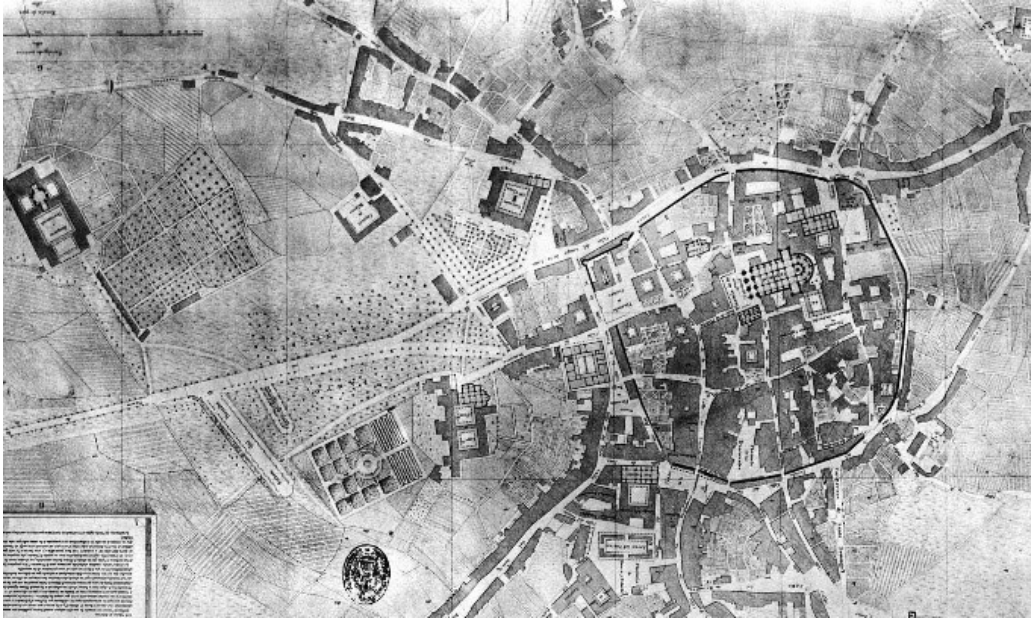
5

2.1.- En primer lugar se elabora un Pre-Diagnóstico sobre el Campo de San Francisco de Oviedo y de su entorno por el GUO del C.O.A.A. El documento consiste en una mirada general de los arquitectos que, mediante su formación y cualificación, están en condiciones de aportar a la sociedad en general y a las instituciones en particular. Es este un documento debatido entre el colectivo, mediante una comisión de trabajo del GUO convocada ex profeso para ello, compuesta por un grupo de arquitectos, expertos y conocedores de Oviedo, y debatido en profundidad en la sede del COAA.

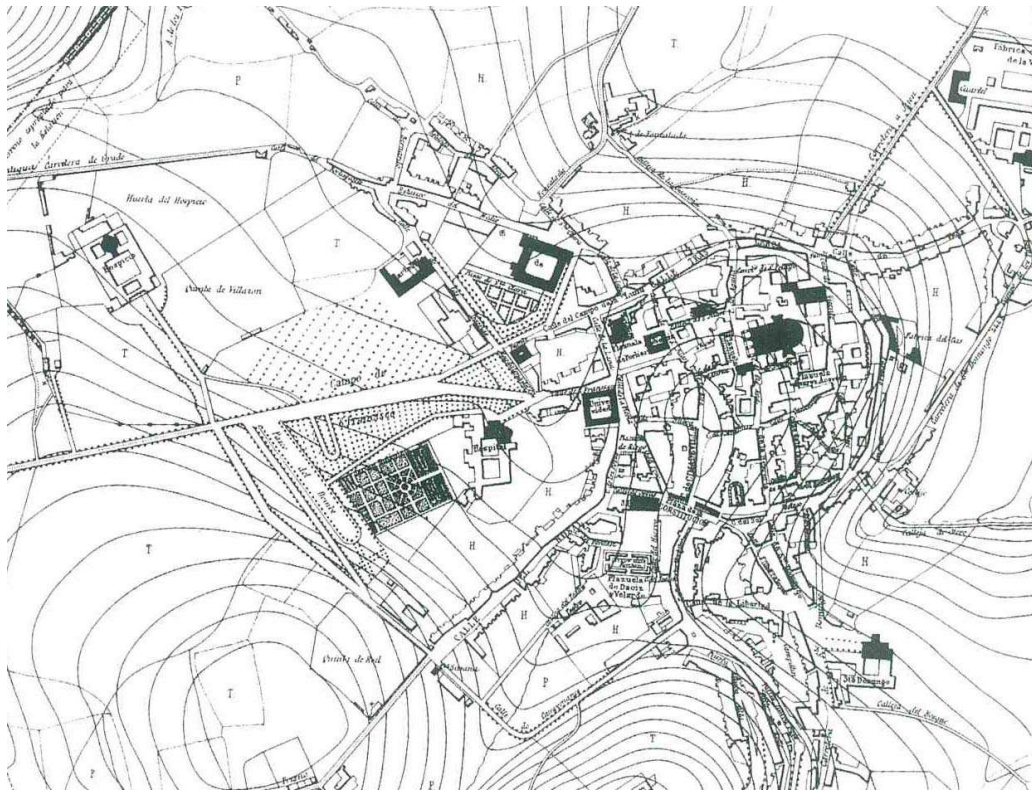
2.2.- A partir de la elaboración del citado Pre-Diagnóstico el Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias convoca un Concurso para la Asistencia Técnica para un "Proceso de Participación Ciudadana sobre la Potenciación de la Movilidad Sostenible y Mejora de la Calidad del Espacio Público en el Entorno del Campo de San Francisco de Oviedo".

Dicha Concurso de Asistencia Técnica es ganado por el equipo formado por ARQUITECTOS DÍAZ-MIRANDA S.L.P. y PRAGMA SOCIOLOGÍA APLICADA.

2.3.- Una vez realizada la consulta ciudadana por el equipo adjudicatario se elabora "El Diagnóstico Participado" que será, finalmente, en base al cual se redactará el "Pliego de Prescripciones Técnicas" que han de regir el "Concurso de Ideas sobre la Potenciación de la Movilidad Sostenible y Mejora de la Calidad del espacio Público en el Entorno del Campo San Francisco de Oviedo", que organizará el Ayuntamiento en 2017.



Joaquín María Fdez, 1853. AMO



A. Álvarez de Arango y Cuellar, 1869. AMO

## 3. METODOLOGÍA

### 3.1.-Metodología participativa.

Se explica a continuación la metodología –o metodologías- utilizadas para llevar a cabo el diagnóstico participativo.

Condicionantes previos.

El primero fue crucial: hemos tenido que trabajar con la percepción de que el entorno del Campo en su relación con la ciudad y con aspectos relacionados con la potenciación de movilidad sostenible no es percibida como un asunto capital –ni siquiera de importancia- por la ciudadanía de Oviedo.

Por ello hubo que establecer una estrategia de comunicación que atrajera la atención de los ovetenses sobre el Parque, que se detalla más adelante.

El segundo, más técnico, fue la total escasez de información cuantitativa sobre el uso del Campo y de las vías que lo circundan. Esto es, por más que la encuesta exploratoria llevada a cabo pueda aportarnos alguna pista, sobre los usuarios del Campo, desconocemos cuántas personas utilizan el vehículo rodado en el entorno del campo de San Francisco a diario, cuántas lo transitan o atraviesan, si lo utilizan como espacio de flujo o de estancia, de dónde vienen (y a dónde van, si se trata de uso flujo), para qué lo utilizan, a qué horas lo utilizan, por dónde acceden a él, qué edad tienen, dónde viven, qué problemas de acceso han sufrido, etc.

Un tercero fue la fecha de los trabajos, con el otoño avanzado y, por tanto, y aunque acompañó el tiempo, inusualmente seco y agradable, los días cortos no facilitaron el trabajo en un Campo que se vaciaba al caer el sol a las 17,30 horas de la tarde.

Un cuarto es actuar de pioneros, dada la escasez de experiencias de participación ciudadana –tal y como se entiende en este caso- en Oviedo –que

se limita al caso de Ventanielles y barrios aledaños a propósito de la conversión de la A-66 en bulevar y al proceso llevado a cabo sobre las instalaciones que dejó vacante el Huca después de su traslado y, si no se nos escapa, creemos que no hay más- el desconocimiento del comportamiento de la ciudadanía al abordar un proceso de este tipo y más sobre un espacio que, en principio, no es considerado crítico, así como el funcionamiento de las metodologías de participación.

Y, quinto, por último cabe señalar condicionantes de tipo administrativo totalmente ajenos al equipo adjudicatario "Díaz-Miranda Arquitectos y Pragma Sociología Aplicada" que comprimieron el plazo previsto para el proceso de participación a un mes (estimamos necesarios como mínimo de tres a cuatro meses y con una dotación económica superior), obligando al equipo adjudicatario del trabajo a eliminar muchas ideas iniciales y a acortar las fases de trabajo; todo ello superado gracias a la experiencia profesional y total dedicación en el caso que nos ocupa.

### 3.2.- Metodología:

Cuando nos referimos a la participación ciudadana, entendemos por tal aquella que se propone más allá de los conductos institucionales tradicionales y esporádicos –que incluirían los referenda- para tratar de establecer cauces más o menos institucionalizados y ordenados para la participación que hoy, cuando se da, discurre por vías informales, por lo general individuales no siempre transparentes y que dejan la información de las partes en manos de quien toma las decisiones, pudiendo favorecer a quien este estime.

Institucionalizando la participación se trata de establecer esos cauces de modo que, desde los primeros pasos de gestación de un proyecto o política –en este caso, municipal- la ciudadanía, por lo general a través de representantes no institucionales, pero también directamente, tenga acceso a la información administrativa, pueda expresar su parecer a lo largo de su tramitación al tiempo que ella recoge el de los técnicos –dialéctica- favoreciendo una toma de decisiones clara y consensuada. Y con las aspiración de que esos cauces participativos sean permanentes. Entendemos por tanto que experiencias como esta, dinamizadas desde la empresa privada, deberían constituir un paso intermedio, quizá inevitable y, desde luego, experimental, previo a la institucionalización de la participación.

Sin embargo, creemos que es imprescindible:

a.- Motivar esa participación.



b.- No partir de cero, esto es, disponer de alguna idea previa, de un prediagnóstico, que permita siquiera ahormar el proceso dialéctico.

### 3.3.- Fase 1. Comunicación del proceso y del Prediagnóstico:

Como fase previa al trabajo, era esencial:

Crear un clima propicio a la participación de todo el rico tejido asociativo y vecinal de la ciudad, así como de la población en general. Recordemos que, a nuestro entender, no existía una percepción social de problemas de relación del Campo con el resto de la ciudad. Para ello, se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Generar un lema: "Campo de San Francisco. El corazón de Oviedo".
- Diseñar un logo específico.
- Celebrar un acto de convocatoria en el Club de Prensa Asturiana en el que participaron el concejal de Urbanismo y Medioambiente de Oviedo, D. Ignacio Fdez del Páramo, la Vocal de Urbanismo del C.O.A.A., doña Ana Piquero; así como, D. Felipe Díaz Miranda (Díaz-Miranda Arquitectos SLP), director del Proyecto, y D. Jacobo Blanco (Pragma Sociología Aplicada), ambas empresas adjudicatarias del Concurso abierto por el C.O.A.A. para el proceso.
- Crear una cuenta de Facebook.
- Crear una cuenta de Twitter.
- Crear un epígrafe específico sobre el proceso participativo en la web del Ayuntamiento de Oviedo, donde se pudieron consultar documentos como el Prediagnóstico así como participar en una encuesta abierta a la ciudadanía.
- Abrir una exposición en el pabellón Pavo Real en el propio Campo de San Francisco.

### 3.4.- Fase 2. Participación

La metodología de participación se apoyó en una interpretación flexible de la European Awareness Sustainability Workshop (EASW) que siguió los siguientes pasos.

1.- Buscar el apoyo y consentimiento las autoridades locales. Como impulsoras del proceso lo apoyaron desde un primer momento a) con una Rueda de Prensa convocada en sede municipal anunciando el

proceso participativo; b) apoyando con la presencia institucional, tanto desde la concejalía de Urbanismo y Medioambiente, como ya se ha señalado, un acto público con los técnicos encargados de llevar a cabo el proceso, como del resto de concejales de diversos grupos municipales participantes en el mapeo al Campo de San Francisco c) habilitando un lugar específico para el proceso del Campo de San Francisco en la web municipal d) cediendo el local conocido como Pavo Real en el Paseo de la herradura del Campo San Francisco y e) convocando al tejido asociativo de la ciudad mediante correos electrónicos enviados desde una cuenta específica creada para este proceso.

2.- Cabe señalar que desde las empresas adjudicatarias del proceso se llevó a cabo un procedimiento adicional de convocatoria.

3.- Seleccionar los ámbitos funcionales sobre los que se estructurarían los asistentes a la reunión, y que fueron:

- a) organizaciones vecinales y vecinos a título particular,
- b) grupos con intereses económicos,
- c) grupos de discapacidad y
- d) técnicos y políticos.

4.- Por último se fijó el marco de la discusión, sus límites y hacer explícito desde el primer momento su nivel de compromiso con los resultados del taller.

Las jornadas se estructuraron en tres sesiones, Incluiría relación de asistentes, material de trabajo y fotos):

a.- Una primera sesión prospectiva, se celebró el día 25 de noviembre de 2016, a las 18:00 horas, en la sede del Colegio de Arquitectos de Asturias. Contó con la asistencia de una nutrida representación de más de 20 colectivos y particulares. Entre ellas, algunas de las asociaciones de vecinos más representativas de la ciudad. Todos los grupos disponían de material de trabajo: mesa donde trabajar, copia del pre-diagnóstico elaborado por el COAA, planos del ámbito de intervención, material de dibujo y escritura, etc.

b.- Su desarrollo fue el siguiente:

- Se visionó un documento apoyado en el prediagnóstico llevado a cabo por el GUO sobre el Campo, se busque imaginar un futuro próximo.
- Se reunió a los Grupos Funcionales durante unos 90 minutos, en los que tuvieron ocasión de consensuar, grupo por grupo, su diagnóstico.
- Se procedió a una puesta en común de las propuestas realizadas por cada grupo al plenario de la sesión, a través de un portavoz elegido previamente por cada uno de ellos, completando el

prediagnóstico de la situación actual y sus tendencias positivas y negativas y se establece un marco deseado para la inserción de propuestas positivas y un marco negativo a evitar, con la serie de acciones que deben ser objeto de cambio. En esta sesión los participantes se dividen en los grupos funcionales correspondientes.

c.- El día 26 de noviembre se llevó a cabo un mapeo del parque, con el fin de conocer in situ los problemas a abordar en la siguiente reunión. Liderado por Felipe Díaz-Miranda, Jacobo Blanco y Arsenio Valbuena contó con una muy amplia participación de ciudadanos y asociaciones.

d.- El día 29 de noviembre se llevó a cabo una segunda sesión en que la tarea principal consistió en determinar cómo hacer realidad las visiones recogidas en las dos anteriores. Contó aún con mayor asistencia de colectivos, ciudadanos y técnicos que la convocada inicial del día 25. En este caso, los participantes se dividieron en tantos grupos temáticos como grupos funcionales haya habido en la primera sesión (cuatro), en función de sus intereses personales. El objetivo fue desarrollar ideas sobre qué es necesario cambiar, mejorar o poner en marcha para hacer realidad las visiones sobre las áreas temáticas previamente identificadas. Los grupos estuvieron monitorizados por expertos, miembros del equipo.

Los grupos temáticos fueron:

- Relación del Campo con el resto de la ciudad.
- Accesibilidad.
- Movilidad en torno al Parque.
- Impacto sobre la actividad económica.

Como conclusión del taller, las ideas procedentes del trabajo en grupos fueron clasificadas y presentadas en una reunión plenaria, cuyo objetivo final fue la valoración de la viabilidad de dichas ideas y su priorización en base a la misma.

El resultado de las jornadas se presentará a los medios de comunicación documentado en este informe, concebido como un documento de trabajo a través de cuya difusión se realimenta el proceso de participación ciudadana.

e.- Se llevó a cabo, también, una encuesta exploratoria entre los usuarios del Campo, que se pudo cumplimentar a) a través tanto de la web municipal y b) de impresos en papel disponibles en el pabellón Pavo

Real del Campo. c) entrega en mano y buzoneo. Los resultados provisionales de la encuesta se exponen en este informe de diagnóstico participado.

### **3.5.- Fase 3: Difusión del diagnóstico participado.**

Como resultado de lo recogido en las sesiones se elabora este documento, que se devolverá la ciudadanía, estimulando un proceso de participación general a través de una validación del diagnóstico, al que podrán añadirse sugerencias y propuestas que puedan enriquecerlo:

Para ello: se llevará a cabo una exposición en el portal específico del proceso abierto en la web municipal, abierta también a la posibilidad de recoger comentarios sugerencias y propuestas.

### **3.6.- Fase 4. Evaluación y Cierre.**

Por último y ya concluido el proceso, se llevará a cabo una evaluación del mismo, detectando puntos fuertes y débiles, señalando experiencias a consolidar y otras a mejorar. Para finalmente elaborar el documento denominado "Diagnóstico Participado" base del Pliego de Condiciones Técnicas a elaborar por el Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias para el Concurso de Ideas sobre "Potenciación de la Movilidad Sostenible y Mejora de la Calidad en el Espacio Público en el Entorno del Campo de San Francisco que se ha comprometido convocar el Ayuntamiento de Oviedo en 2017.

## **4. HISTORIA URBANA DEL PARQUE Y ENTORNO**

El gran parque central de Oviedo debe su denominación como "Campo San Francisco", al uso como espacio productivo y de recreo que la población venía haciendo de los terrenos del convento franciscano desde la baja Edad Media.

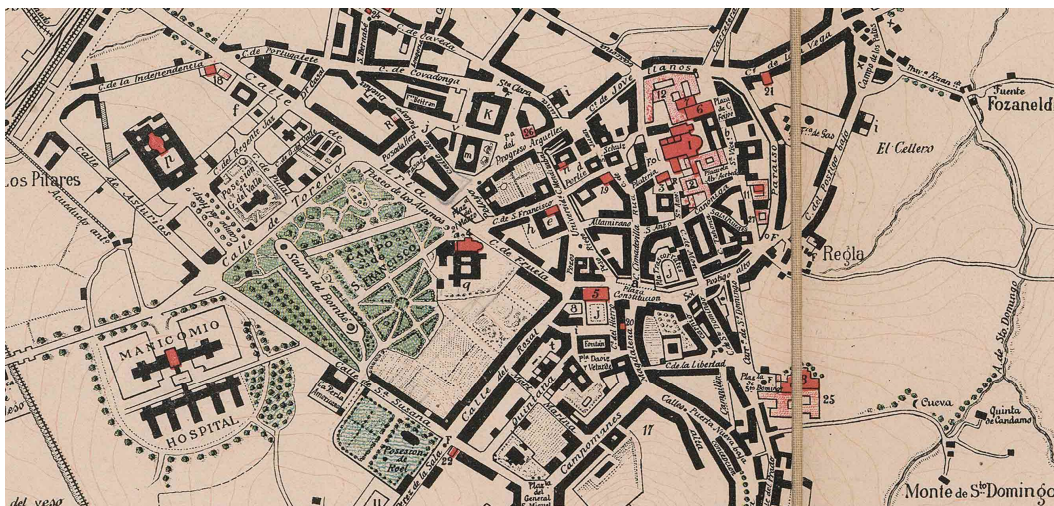
La primera referencia relacionada con esta gran arboleda se remonta al siglo XIII, según escritura conservada en la Catedral de Oviedo por la que el Canónigo de la Colegiata de San Pedro de Teverga dona una fuente y un prado a la Orden de Frailes Menores de Oviedo. La posterior fundación en

estos terrenos del Convento de San Francisco los integrará como huertos del propio cenobio.

En la segunda mitad del siglo XVIII, de la mano de las nuevas corrientes ilustradas se generalizan una serie de actuaciones de embellecimiento de la ciudad y de sus accesos. Fuera del Casco urbano surgen los Paseos con el fin de mejorar el estado de los caminos y de promover una nueva forma de vida vinculada al ocio. En nuestra ciudad destacará entre otros el Paseo de Chamberí (actual Avenida de Italia), situado próximo al Convento de San Francisco en el acceso desde la carretera de Galicia, con su remate en la glorieta de la Silla del Rey.



Salustiano Glez Regueral, 1868. AMO



Julio Vallauré Coto, 1894. AMO

Durante el siglo XIX "el verde" irá cobrando mayor importancia como parte de la representación social y el disfrute de la nueva burguesía, generalizándose la incorporación del arbolado de alineación y la creación de paseos y jardines urbanos. En 1833, Influido por estas nuevas ideas y con motivo de la Coronación de Isabel II, el municipio promoverá la construcción de un Salón urbano, conocido popularmente como "El Bombé" abierto hacia el Paseo de Chamberí. Para su realización se enajenarán fincas de particulares y prados del convento de San Francisco que había sido desamortizado en 1816. El diseño del paseo, su ornamentación y las especies vegetales elegidas, de clara gusto francés, reflejan la influencia que en aquella época ejercían en todo el mundo los jardines del Palacio de Versalles, diseñados por André Le Nôtre.

En 1846 el municipio cederá una parte de los prados del Convento de San Francisco a la Universidad para la creación de un jardín botánico. Por estas fechas se realizará también el actual Paseo de la Herradura, próximo al Salón del Bombé y se irá configurando así un espacio de recreo y relación entre el casco urbano y el acceso desde la carretera de Galicia. En su interior se inaugurará en 1875 "la Fuentona" y en los años siguientes las fuentes de "las Ranas" y "el Caracol".

Posteriormente a la construcción del Salón del Bombé, estos jardines urbanos contarán con la incorporación del Quiosco de la Música, inaugurado en 1889, y de un pabellón Campestre. El Quiosco se localizará salvando el desnivel entre el Bombé y el Paseo situado a una cota inferior que pasará a llamarse "de la herradura" por la forma de las rampas que situadas a ambos lados del Quiosco vinculan ambos espacios.

De la mano de las sucesivas transformaciones que experimentará la ciudad a raíz de la llegada del ferrocarril, el Campo irá adquiriendo progresivamente su configuración actual.

La primera intervención que le afectará será la apertura del eje Campomanes – Santa Susana a partir de 1866, como variante de conexión entre las carreteras de Galicia y Castilla. Posteriormente la gran operación del eje Fruela-Uría (1879) para conectar el casco urbano con la Estación. Su trazado supondrá la reducción de una importante superficie arbolada del Campo y de uno de sus árboles más significativos, "El Carballón", cuya tala fue objeto de un gran debate entre los ovetenses. La apertura de Uría propiciará la aparición de la Plaza de la Escandalera y el Paseo de los Álamos.

La apertura de la calle Uría supondrá también la ruptura de la continuidad entre las calles San Francisco y el camino de ronda de la ciudad histórica (actual Jovellanos) con la carretera de Galicia a través del Paseo de Chamberí.

En los solares desamortizados situados en el entorno de la Escandalera se irán emplazando dotaciones y edificios públicos como el Mercado del Progreso (actual edificio La Jirafa), el Teatro Campoamor y ya en el siglo XX, la Junta General, confiriendo a este gran espacio público la representatividad que hoy todavía conserva. En los terrenos de Llamaquique se ubicará el Hospital Provincial y el Manicomio.

La burguesía comenzará a trasladar su residencia y negocios desde la ciudad antigua a este nuevo espacio que se configura a lo largo del eje Fruela- Uría, que se irá consolidando progresivamente como el nuevo centro urbano.

La posterior apertura de la calle Conde de Toreno, que enlazará Uría con la carretera de Galicia, propiciará la incorporación al Campo de nuevos terrenos, a raíz de la parcelación de las fincas del indiano González del Valle.

En 1894 estará ya claramente definido el perímetro actual del Campo por tres de sus lados, quedando integrados el Bombé y el Paseo de Chamberí (actual Avda. de Italia) dentro del propio parque. Desaparece el jardín botánico y se diseñan nuevos jardines combinando el trazado geométrico de gusto francés con otras áreas de estilo inglés. Un hecho a destacar es la apertura de nuevo paseo (actual Avda. de Alemania) que enlaza Los Álamos con el Bombé, potenciando la conexión entre ambos espacios de relación.

En 1904, tras la demolición del Convento de San Francisco, sobre su solar se construye el edificio de la Junta General, iniciándose un proceso de parcelación y posterior edificación en manzana de los restantes terrenos del convento, que limitaban con la calle el Rosal y Santa Susana. Esta parcelación permitirá la apertura de la calle Marqués de Santa Cruz, Suárez de la Riva, Cabo Noval y Principado y dotará al Campo de San Francisco de su configuración actual.

En el plano de 1912 se observa que, salvo en la calle Santa Susana, el tejido residencial en el entorno del Campo ya posee un cierto grado de consolidación. En el interior del Campo se aprecia la apertura de un camino que enlaza la Avda. de Alemania con el Hospital Provincial y que se aún se conserva. Se ve asimismo la importancia de los dos principales paseos interiores del Campo en la conexión del centro con el Hospital y la parte alta del Ensanche (actuales calles de Asturias, Cervantes y Avda. de Galicia) y la

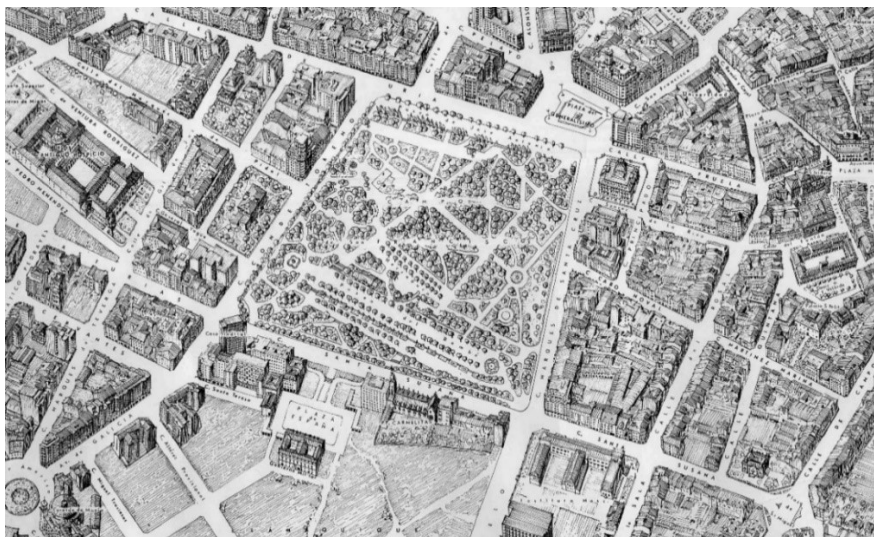


apertura de un nuevo camino entre ambos ejes, que culmina en el Paseo de la Herradura y que hoy en día ha desaparecido.



López Doriga y Landeta, 1912. AMO

Los siguientes cambios en el entorno del Campo se producirán ya en la época de posguerra cuando, en cumplimiento de las previsiones del Plan General, se levante sobre los terrenos del antiguo Hospital la Plaza de España, concebida como un espacio representativo del "Gran Oviedo", y se consolide definitivamente el tejido residencial en la parte alta del Campo. Asimismo se abrirá la calle Calvo Sotelo que se convierte en un eje esencial en la conexión de la carretera de Pola de Lena con el centro urbano.



Luis Fresno, 1965. AMO



A partir de los años 70, tras la demolición del Palacete de Concha Heres, se construirá el Banco de España sobre parte de ese solar y se completará el conjunto edificado en el entorno del Campo.

Si analizamos la sucesiva cartografía se puede comprobar que los elementos históricos (calles y paseos) se fueron integrando en el parque y su traza es perfectamente legible en el mismo.

Entre los elementos y edificaciones de interés del parque destacamos los siguientes: la Fuentona, el Quiosco de música proyectado por De la Guardia; el monumento a Tartiere, de Álvarez Laviada con el bronce de Víctor Hevia de 1933; los transformadores eléctricos de Vaquero Palacios de 1939 y el pavimento del Paseo de los Álamos, con su diseño de mosaico abstracto realizado por Antonio Suarez en 1966. Igualmente en el interior del Campo se localizan la portada románica de la antigua iglesia de San Isidoro y la Silla del Rey, obra de Manuel Reguera y otros elementos singulares como esculturas, kioscos, aguaduchos, etc., que son reflejo de actividades y de usos, pasados y presentes, del Campo.

La transformación más importante se producirá en el Salón del Bombé a raíz de la sustitución durante la posguerra del antiguo pabellón por el Café "La Granja" (actualmente Centro Social) y ya a finales del siglo XX con la construcción de un equipamiento (conocido como el Pavo Real) en el paseo de la Herradura que envuelve la parte baja del Quiosco de música. Esta nueva construcción impide la visión del Quiosco en su conjunto así como de las dos rampas que en forma de herradura conectan con el Bombé y dan nombre al paseo.

La historia del Campo está por tanto estrechamente ligada a la de nuestra ciudad, conservándose en su interior y en su entorno inmediato elementos que son el reflejo de anteriores miradas y formas de intervenir sobre la ciudad que las futuras actuaciones tendrían necesariamente que integrar, preservando los elementos de interés y potenciando los valores que se han perdido o en algún caso desvirtuado.

## 5. EL CAMPO SAN FRANCISCO EN EL CONTEXTO DE LA CIUDAD DE OVIEDO



18

Vista aérea de la ciudad

### Relación del Campo San Francisco con el resto de la ciudad de Oviedo:

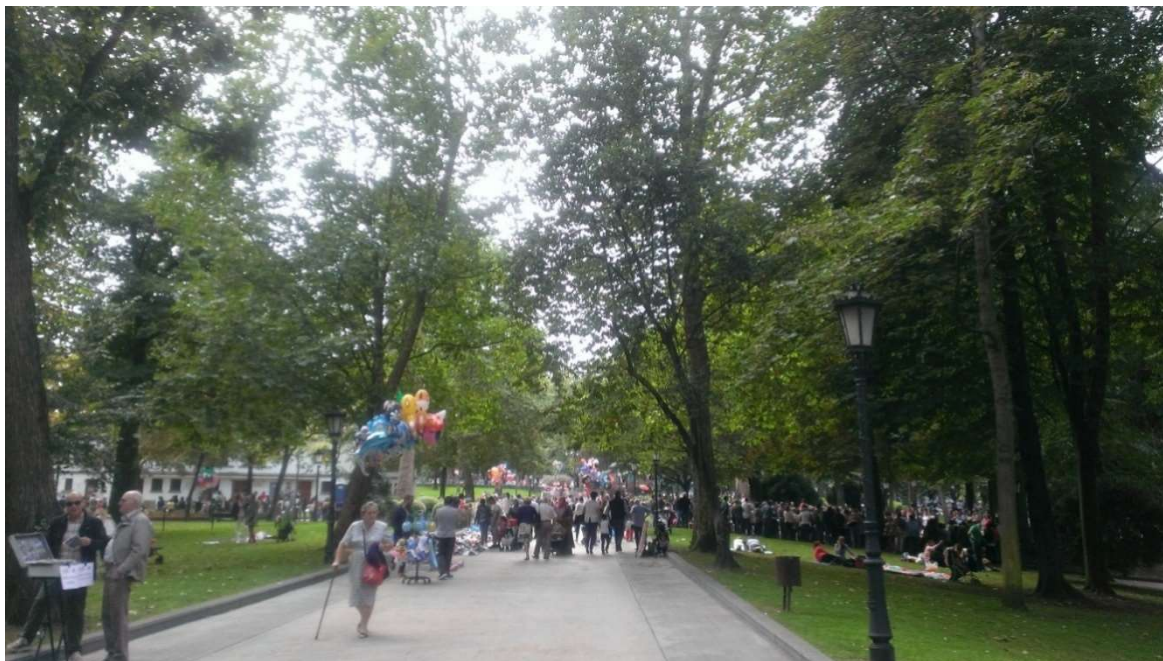
#### - Identidad

El Campo de San Francisco es el “Parque representativo” de la ciudad de Oviedo, el parque urbano de todos los ovetenses, y no únicamente de los barrios colindantes, y a la vez un importante símbolo turístico para todos los foráneos.

Se identifica desde mucho tiempo atrás como lugar de encuentro y disfrute de los ovetenses y sus visitantes; actualmente mantiene su atractivo, siendo el espacio de referencia para la celebración de las festividades más significativas de la ciudad: Martes de Campo, San Mateo, Navidad; además de ser usado para otros actos protocolarios, como son los Premios Princesa de Asturias, sirviendo de expositor de sus contenidos. Asimismo a diario mantiene su uso como “espacio de estancia y ocio” para ovetenses de todas las edades, siendo también “plaza” lugar de paso diario de muchos ciudadanos que lo atraviesan para desplazarse entre los muy diversos lugares de la ciudad.

Climatológicamente es una de las zonas más frescas de la ciudad en verano y a su vez se encuentra protegida de los vientos en esta estación del año, lo que le confiere un microclima atractivo para disfrutarlo en las tardes calurosas, siendo muy frecuentado por ello en esta época.

Se trata por tanto de un lugar de encuentro, el "AGORA" de Oviedo.



- **Centralidad**

El Campo San Francisco posee una posición de clara centralidad en el tejido urbano, actuando como espacio de articulación de la ciudad.

Esta posición de centralidad se potencia a través del Paseo de los Álamos con el principal eje comercial de la ciudad (Uría-Palacio Valdés), con la ciudad histórica a través de la calle Fruela, y con la Catedral a través de la Plaza de la Escandalera y calle San Francisco, uno de los espacios más representativos de

Oviedo configurado por arquitecturas de gran calidad y reflejo de sus periodos históricos.

Es necesario destacar igualmente su posición central: a/ entre los dos grandes espacios urbanos sin actividad: la Fábrica de la Vega y El Cristo; b/ en el eje del crecimiento de la ciudad hacia el sur-este (San Lázaro) y el nor-oeste (La Florida); c/ en el eje de crecimiento de la ciudad hacia el sur-oeste Montecerrado y nor-este-este (Rubín - La Corredoria – HUCA).

#### - **Instrumento articulador del tráfico urbano e isla peatonal**

El Campo San Francisco igualmente actúa como “rotonda central” de distribución del tráfico rodado interno de la ciudad, como consecuencia de los sentidos de circulación permitidos y dimensionamiento de sus calles. En consecuencia, el Campo de San Francisco resulta un elemento aislado de su entorno, con reducida comunicación con otros espacios peatonales cercanos como el Casco Antiguo, la Pza. de la Escandalera, La losa y la Pza. de España.

## **6. ESTADO ACTUAL DEL CAMPO SAN FRANCISCO Y SU ENTORNO**

### 6.1. ACCESOS AL CAMPO, BORDES Y ACCESIBILIDAD

La topografía natural del Campo, que desciende con gran pendiente, y que tuvo que ser modificada para la apertura de las vías perimetrales, genera la principal dificultad para comunicarlo con su entorno; formándose taludes y muros de contención para resolver las diferencias de altura entre el parque y las calles Marqués de Sta. Cruz, Sta. Susana y Toreno. La pendiente se reduce notablemente en su encuentro con Uría, permitiendo una transición más amable con el centro urbano a través del Paseo de Los Álamos.

La abrupta topografía ha determinado por tanto que los accesos al Campo se produzcan siempre mediante escaleras y rampas, en algún caso con una fuerte inclinación, existiendo transiciones graduales en escasos lugares: Paseo de Los Álamos, parte baja de Toreno y tramo final de Sta. Susana. A pesar de ello,

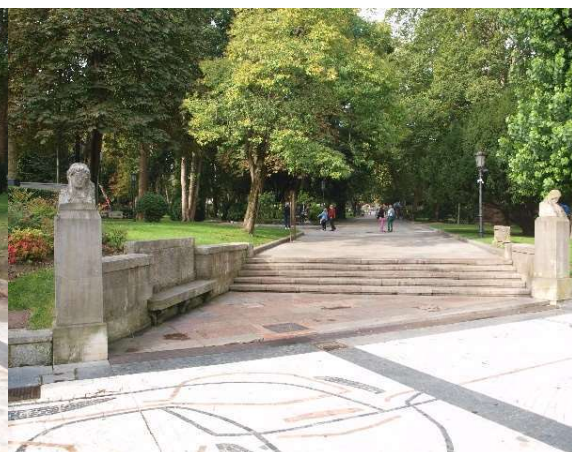
existen numerosas entradas de muy diversa índole a lo largo de todo el perímetro del Campo que permiten adentrarse en él, recorrerlo y atravesarlo.

Por otro lado las diferencias de cota con las calles han propiciado la aparición de un paseo de borde a lo largo de las calles Sta. Susana y Conde de Toreno, actualmente muy transitado, que discurre a una cota inferior de la primera, y superior con respecto a la segunda.

A lo largo de Marqués de Sta. Cruz su acera define la transición a la zona verde que desciende en pendiente hacia el interior del parque. Desde el Paseo de Los Álamos se "asciende" suavemente al Campo a través de diferentes escalinatas y rampas.



Accesos al Campo desde Sta. Susana



Accesos desde el Paseo de los Álamos

La accesibilidad universal actualmente se produce en: en tres puntos del Paseo de Los Álamos (uno de ellos en su encuentro con la calle Toreno); ningún otro más en la calle Conde Toreno; en tres puntos de la calle Sta. Susana y en tres puntos de la calle Marqués de Sta. Cruz. Si bien en alguno de ellos las pendientes se podrían considerar excesivas y sus dimensiones de anchura insuficientes.

## 6.2. MOBILIARIO URBANO Y PAVIMENTOS

El mobiliario es de lo más diverso, no homogéneo, ni en el estado de conservación adecuado. Lo mismo se podría decir de sus numerosos tipos de cierres o barandillas interiores.



Pavimentos y mobiliario urbano en el interior del Campo

La iluminación es adecuada, con puntuales carencias en determinadas áreas del Campo que se deberán subsanar.

En el interior del Campo existe un predominio en el uso del hormigón impreso al ser el pavimento empleado en la mayor parte de los caminos y áreas estanciales, con bordillos pétreos. En futuras intervenciones manifiesta la ciudadanía que sería necesaria una reconsideración de los pavimentos existentes, diferenciándolos en función del uso de los espacios y de la jerarquía de la red de caminos, incorporando en alguna zona pavimentos drenantes, más acordes con el carácter natural del Campo. Su estado de conservación y mantenimiento es mejorable notoriamente.

23

### 6.3. CALLES, EJES PEATONALES Y PLAZAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO

Las calles que circundan el Campo actualmente tienen una gran importancia en la distribución y canalización del tráfico interno y de acceso a la propia ciudad. Su carácter unidireccional facilita la fluidez del tráfico y la rápida conexión entre la zona alta y el noreste de la ciudad, resultando con frecuencia más eficaz atravesar Oviedo por el centro rodeando el Campo que utilizar la ronda interior y otros viales diseñados para absorber una mayor densidad de vehículos. Su adecuado funcionamiento como gran colector del tráfico redundaría en un empobrecimiento de la calidad ambiental del Campo y de sus calles adyacentes, cuyas calzadas actualmente se encuentran adaptadas para absorber un importante volumen de tráfico con secciones de tres, cuatro y hasta cinco carriles y con aceras generalmente de anchura escasa y que no están pensadas en continuidad con las grandes áreas peatonales situadas en sus proximidades: el casco antiguo y la zona comercial de la ciudad.

De las tres calles peatonales que actualmente confluyen en el entorno del Campo, solamente Milicias, y de manera muy deficiente, se comunica directamente con el parque a través del Paseo de Los Álamos. La calle San Francisco conecta con el Parque a través de dos pasos de peatones, ya sea cruzando dos calles (Fruela y Marques de Sta. Cruz) o bien a través de la isleta de Uría, después de recorrer la Plaza de la Escandalera. La calle Suarez de la Riva, que constituye un gran eje peatonal de comunicación con el casco antiguo, confluye en Marques de Sta. Cruz sin continuidad peatonal con el Campo taponada por paradas de autobuses.

Es obligado destacar la localización en el entorno inmediato del Campo de la gran plaza por excelencia de la ciudad: La Escandalera, cuyo trazado actual no propicia la continuidad peatonal con el parque, conectándose con él a través de una isleta en uno de los extremos de la Plaza y cerrándose en buena parte de su perímetro con elementos vegetales, cierres, accesos y elementos de ventilación del aparcamiento situado en su subsuelo.

Otro de los ejes fundamentales de la ciudad el nor-este y sur-oeste se encuentra monopolizado por el tráfico rodado, calles Marqués de Pidal y Fruela, siendo una demanda de la ciudadanía la necesaria una actuación en las mismas.



Isla peatonal entre Argüelles, Uría y la Plaza de la Escandalera

Otro espacio público de gran importancia situado en su entorno es la Plaza de España, cuya posición elevada sobre el campo potencia su carácter simbólico. Superficie, fue diseñada "ex novo" como espacio representativo del poder público con un diseño de cierta monumentalidad y gran rigidez formal. Se configura en dos zonas diferenciadas: La parte alta, donde las edificaciones se disponen de manera simétrica conformando una plaza abierta por uno de sus lados hacia el Campo, y la parte que salva el desnivel con Sta. Susana mediante unas rampas laterales y una escalinata situada en el eje central de la composición. En el futuro su trazado debería orientarse para cumplir una función relevante como elemento de articulación peatonal entre el Campo y el Polígono de Buenavista.





Intersección entre las calles Toreno y Sta. Susana

#### 6.4. USOS

En el interior del Campo encontramos espacios destinados a actividades muy diversas vinculadas con el ocio, la convivencia y la cultura, orientados a satisfacer las necesidades de los ciudadanos de todas las edades. Desde las áreas estanciales, estanque con patos, zonas de juegos infantiles, juveniles y espacios para practicar deporte hasta un centro social y una biblioteca pública.

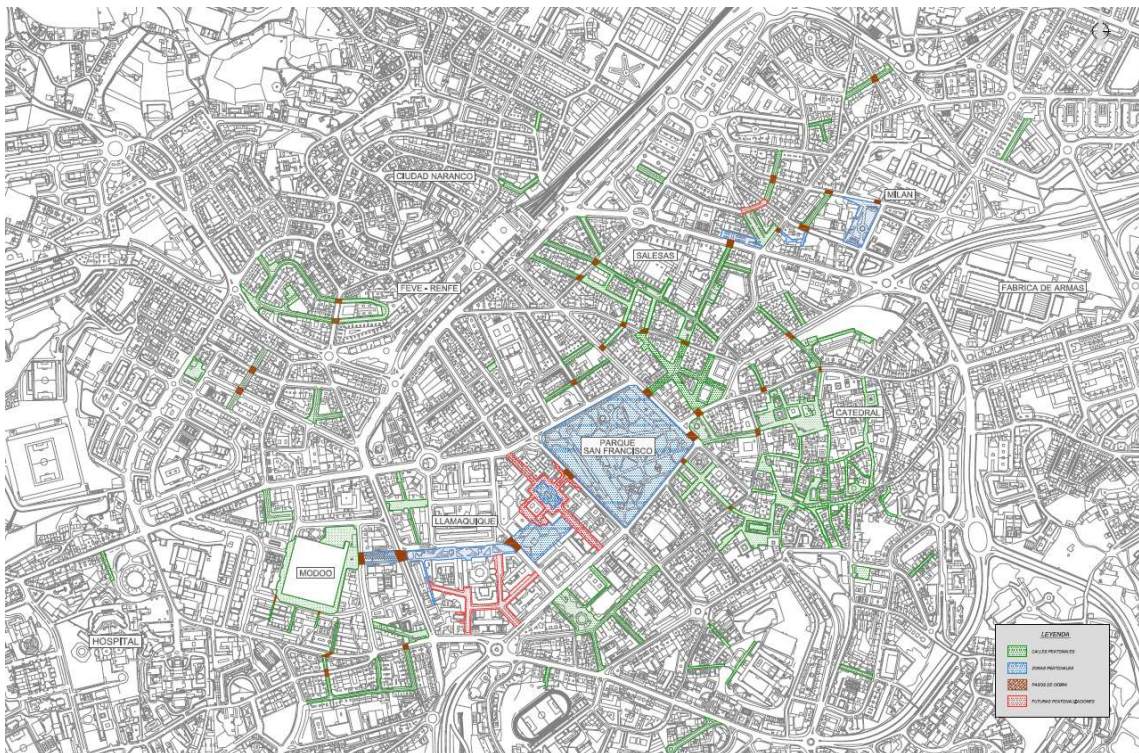
A su vez el Campo de san Francisco es utilizado como "plaza", lugar de paso y elemento de comunicación entre distintas calles y zonas perimetrales al mismo en la ciudad.

### 7. ANALISIS DE LA MOVILIDAD

El actual plan de movilidad Urbana Sostenible de Oviedo (PMUS) existente la ciudadanía y técnicos lo consideramos insuficiente, caduco y desfasado en gran parte de su contenido (motivo por el cual se está planteando su revisión).

Es opinión de la ciudadanía que actuaciones puntuales que el Ayuntamiento de Oviedo piensa abordar acordes con el (PMUS), se desconoce su motivación, necesidad y alcance real, si bien no son perjudiciales no abordan adecuada y coherentemente la problemática de la movilidad sostenible al ceñirse a actuaciones puntuales, desconexas e aisladas, en vez de hacerse globalmente con el debido y necesario criterio de prioridades.

A la vista de ello, entendemos que estas cuestiones deberán abordarse desde la perspectiva del futuro Plan de Movilidad de la ciudad de Oviedo de manera global y con actuaciones coordinadas y conjuntas, entre las que se encuentra la Revisión del Plan General de Oviedo, el cual podría condicionar de manera sustancial muchas de dichas actuaciones en función de sus previsiones.



Plano de los recorridos peatonales actuales y los propuestos por el PMUS

## 7.1 DIRECTRICES PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN ENTORNO DEL CAMPO

El actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Oviedo (PMUS) plantea una serie de actuaciones con el fin de potenciar la movilidad sostenible en el entorno del Campo San Francisco. El Ayuntamiento de Oviedo va a proceder a

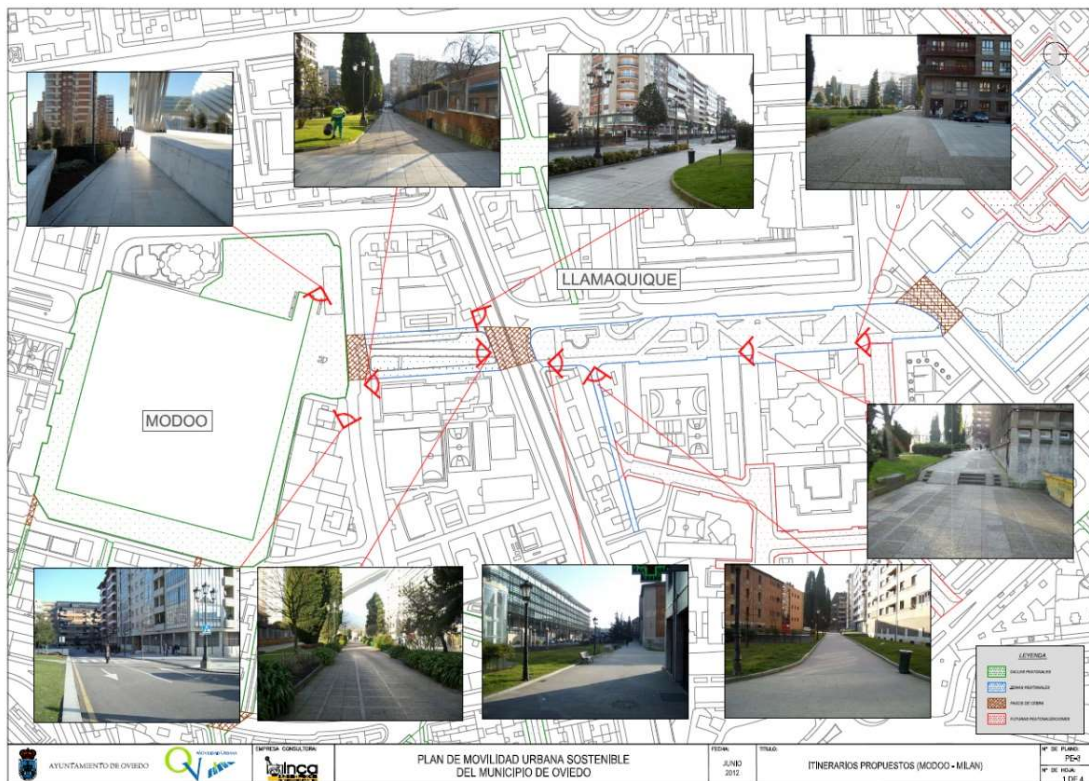
la revisión del PMUS, no obstante parece ser que se tiene intención de llevar a la práctica alguna de sus propuestas que se recogen actualmente en este documento y que exponemos a continuación, actuaciones y modo de actuar no acordes con la opinión generalizada que nos manifiesta la ciudadanía.

## PEATONES

El PMUS se propone:

*“crear itinerarios practicables que conecten, vertebran y faciliten los desplazamientos de peatones hacia los focos de actividad e integren a la población de movilidad reducida. Se busca eliminar puntos peligrosos en lo que respecta a conflictos con el tráfico de vehículos y suprimir o reducir los efectos de algunas barreras entre barrios, dando prioridad al peatón en el tratamiento de las intersecciones y cruces con el viario público.*

27



Plano nº 1

Además se pretenden generar áreas de sociabilización y de acercamiento de la ciudad hacia los sectores más débiles: ancianos y niños."

Para conseguirlo se plantea potenciar una serie de itinerarios que se describen a continuación:

### **Itinerario Mi-Mo**

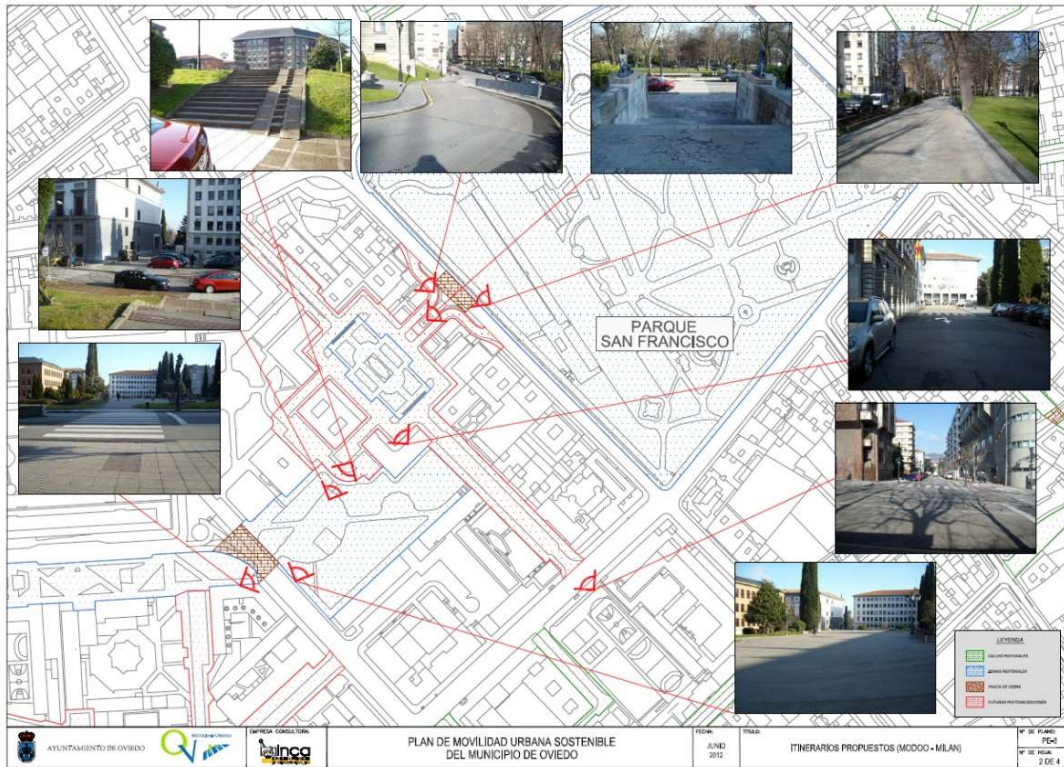
Pretende conectar el Modoo al Suroeste de Oviedo con las Universidades del Milán al Noreste. Indica que se aprovechará una serie de calles ya peatonalizadas. Esto mismo se pretende extender en el futuro hacia el Campus Universitario del Cristo.

Indica que conectará los siguientes focos de actividad entre sí:

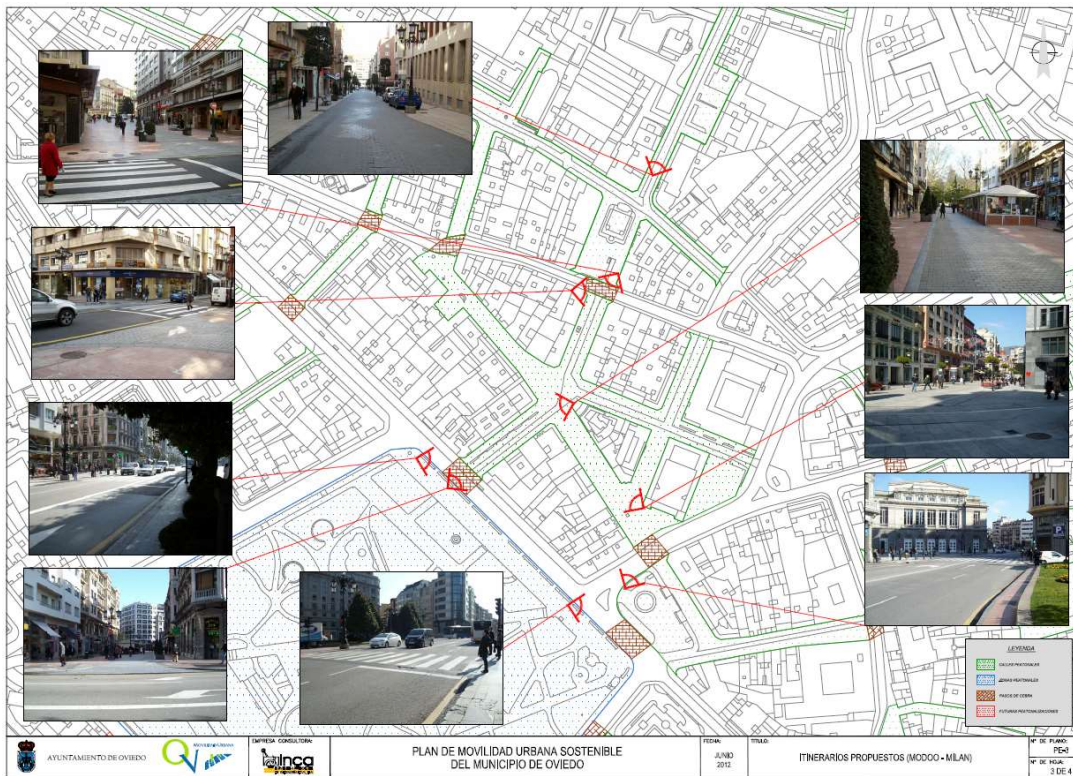
- Centro Comercial y de Ocio Modoo
- Administración Local
- Administración Regional
- Administración Nacional
- Centro Urbano
- Colegios
- Teatro Campoamor
- Campus Universitario el Milán
- Casco Histórico

La propuesta considera las siguientes actuaciones:

- Creación de pasos de peatones rebajados y más anchos y protegidos con cojines berlineses para priorizar el tráfico peatonal,
- Ampliación de las zonas de tránsito peatonal en detrimento de las zonas de tráfico rodado
- Reordenación de los espacios verdes para obtener zonas de anchura suficiente que inviten a ser recorridas, sin disminución de la superficie verde
- Creación de nuevas calles peatonales



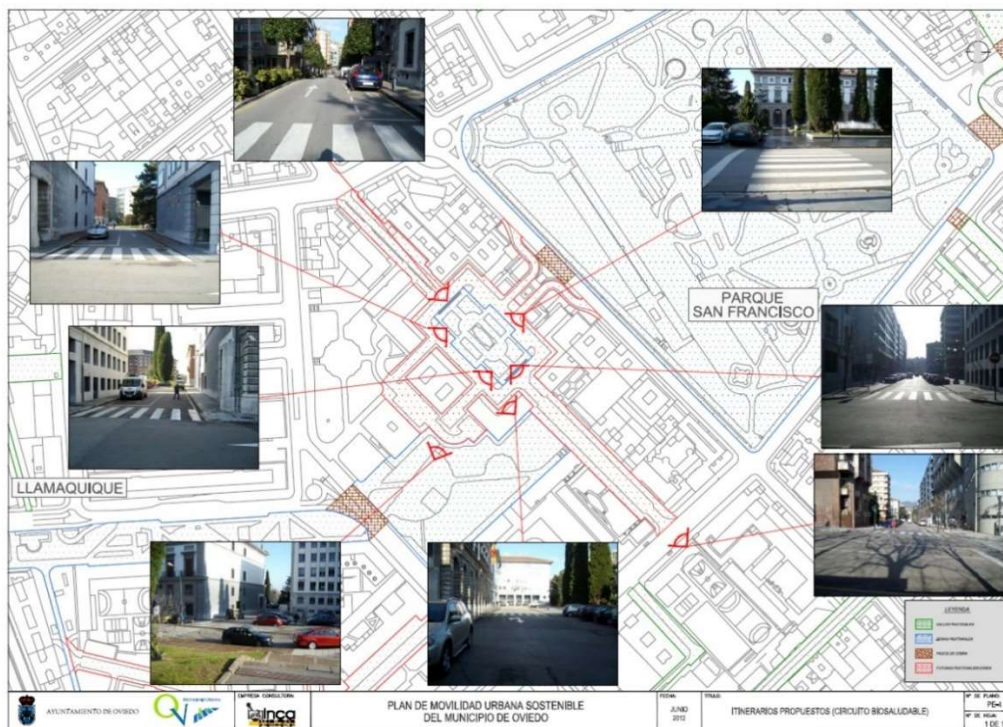
Plano nº 2



### Plano nº 3



### Plano nº 4



### Plano nº 5



**Plano nº 6**

**Circuito Biosaludable**

Tanto en el documento del Prediagnóstico como como en el documento del Diagnóstico Participado se apunta una actuación, que surge tras la observación de una elevada concentración de centros de ancianos en el entorno del Campo San Francisco, y sobre todo en la zona Sur, se propone la peatonalización del entorno de la Plaza España incluyendo la Calle de Santa Teresa donde se dispondrá de una serie de áreas biosaludables y zonas de recreo de actividades específicas para ancianos: barras para gimnasia, zonas blandas para fomentar el ejercicio en la calle, bicicletas estáticas.

Este tipo de actuaciones podría suponer la acertada eliminación de las actualmente existentes en el interior del Campo, conjuntamente con las deportivas, en el interior del Campo de San Francisco con la recuperación de dichos espacios para juegos y estancia de niños.

## Llamaquique

Durante el proceso participativo afloró, subyacente, el leit-motiv de la ampliación del Campo. Una de las vías es la vinculación de lo que, en su día iba a ser la avenida de Buenavista con el Parque. La conexión se haría a través de una Plaza de España peatonalizada, cuya relación con el Campo ha de mejorarse. Seguiría por los espacios posteriores, ahora dedicados a aparcamiento, que darían continuidad a la actual zona verde que llega hasta las Consejerías de Coronel Aranda. Tanto esta zona verde, como la que se extiende frente al Instituto Aramo y sigue por el "Calatrava" hacia El Cristo (antiguo HUCA), deberán reordenarse de forma que a) consigan dar continuidad a un itinerario peatonal y ciclable que lleve desde El Cristo al centro de Oviedo a través del Campo b) procure al tiempo espacios de estancia para la vecindad, así como espacios lúdicos para niños y mayores y c) sea susceptible, en un futuro, de prolongarse en el Cristo internándose hasta el Campus Universitario.

32

### Otros análisis del PMUS :

Al analizar el PMUS se detecta que no hay una apuesta clara por priorizar al peatón en el centro urbano ni se proponen itinerarios que conecten el centro con la periferia y con los nuevos desarrollos previstos por el Plan General. Apenas se prevén nuevas actuaciones, y estas son aisladas en Llamaquique y Sta. Teresa, áreas con tráfico reducido actualmente que sí podrían asumir fácilmente la peatonalización. La peatonalización de la zona de Llamaquique (Plano nº 6), debería haberse previsto en continuidad con Montecerrao, el Parque de Invierno y el sur de la ciudad a través de una resolución más amable del acceso por Plaza de Castilla; siendo mucho más prioritario el eje Campo San Francisco-El Cristo con actuaciones puntuales que lo hagan posible.

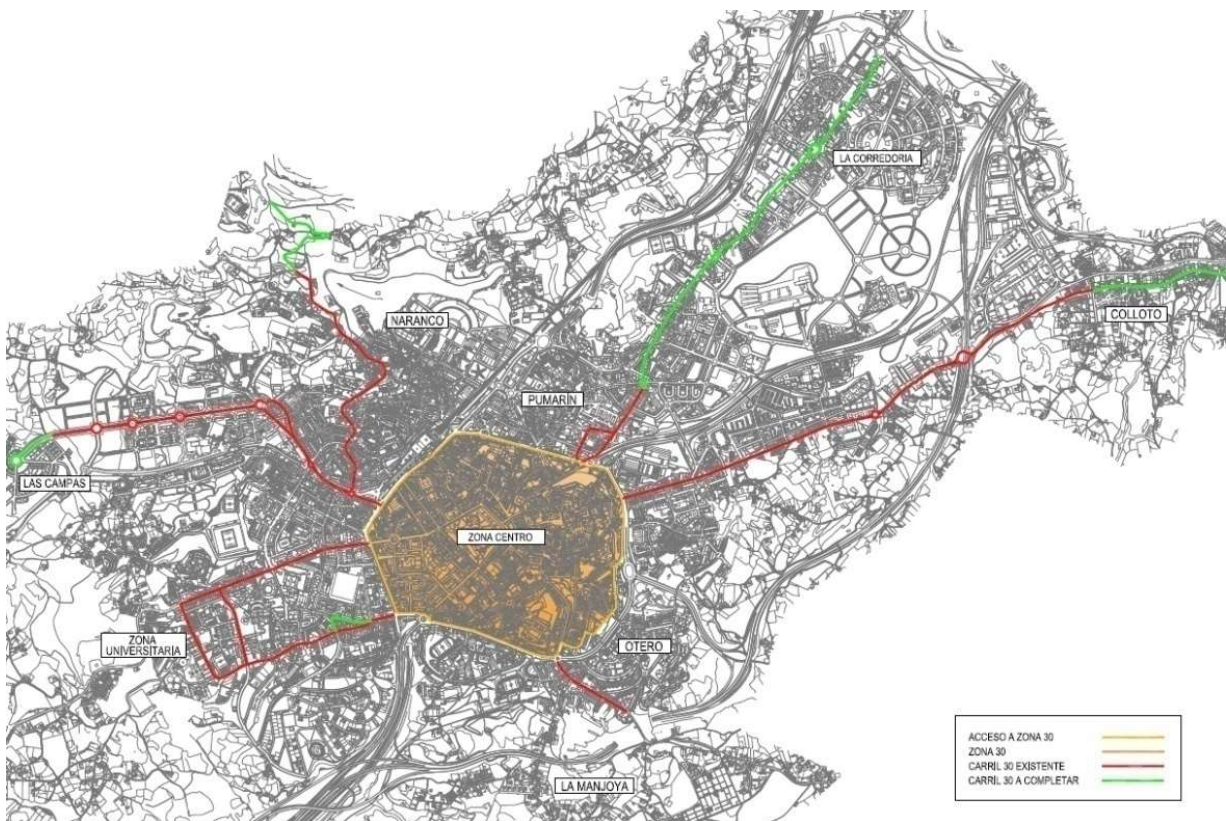
Sin embargo, desde el proceso participado se han detectado necesidades a dos escalas; macro y micro, que afectan directamente a la ciudadanía.

1.- A escala macro, el discurso ciudadano demanda retomar la peatonalización iniciada hace un cuarto de siglo, pionera en su momento –hasta el extremo de constituirse, por unos años, en seña de identidad de



la ciudad- pero a) con criterios actuales y quizá dentro de un plan de movilidad ambicioso y b) que no elimine, necesariamente, el tráfico rodado privado, sino que lo calme y "domestique", reduciendo en lo posible su intensidad mediante medidas de estímulo más que coercitivas o disuasorias. Por cierto c) la bici sigue sin ser considerada una alternativa real viable en una ciudad "con demasiadas cuestas" y "mal tiempo" (quizá como trasunto de la lógica de ocio y no de transporte con la que se sigue considerando a la bici en nuestra cultura), donde la edad media de la población es avanzada.

En definitiva, del proceso participativo se desprende la conveniencia de mejorar la convivencia entre coche y peatón, con la bicicleta como elemento secundario. Es bajo estas premisas desde las cuales, de darse audiencia a las demandas ciudadanas, debería ordenarse el tráfico en el entorno del Campo.



Carril 30 actuales y previsión de ampliación según el PMUS

2.- A escala micro, detectamos algunos puntos de conflicto entre coche y peatón –y, cada vez más, entre la bici y los otros dos- en el entorno del parque:

Uno, y quizá el más crítico, aparece en la plaza del General Ordóñez, donde a) la actual ordenación de la plaza obliga a efectuar numerosos rodeos para acceder al parque, especialmente molestos cuando de atravesarlo se trata en un desplazamiento de un punto a otro de la ciudad y b) el semáforo situado en Santa Susana, a la altura de la vieja cafetería de la Casa Sindical, es considerado un punto que genera sensación de peligro, por irrumpir los coches que llegan al semáforo con demasiada velocidad. La consecuencia sería la reordenación de la plaza, el calmado del tráfico que accede hasta ella y, desde luego, la mejora de la conexión con los grandes ejes transversales del Campo, necesarios por más que se mejore la conexión con Plaza de España de cara a itinerarios de flujo a través del parque.

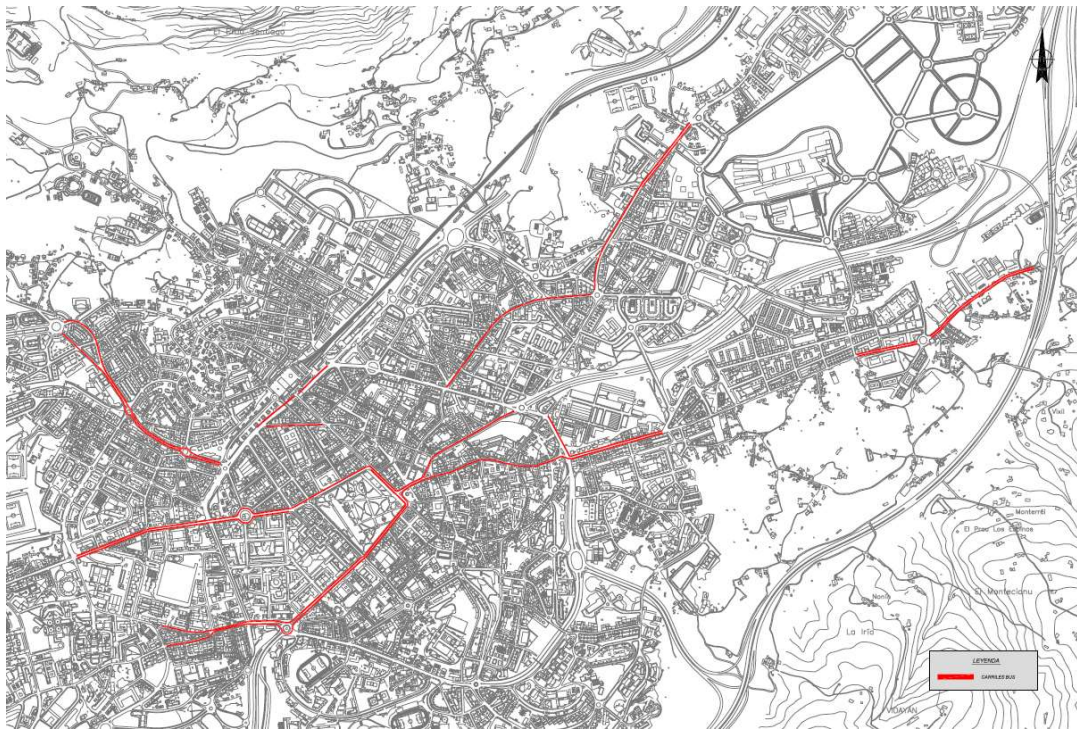


Previsión de carril-bus, PMUS

Otro es la Escandalera, donde el acceso hasta el campo requiere atravesar, como mínimo, dos ciclos semafóricos, con parada en una isleta rodeada de tráfico –y donde todos los participantes recordaban un atropello múltiple hace algunos años- y, en algunos puntos, cinco carriles de tráfico. La solución que se propone es la de ligar Escandalera y Paseo

de los Álamos, definiendo un amplio espacio intermedio de convivencia entre coches y peatones regulado por semáforos, al que se accedería por lo que ahora son los jardines perimetrales de la plaza (que se proponen parcialmente eliminar) alcanzando el paseo de Los Álamos a través de una calzada estrechada y con un pavimento más amigable que el asfalto. Se propone incluso llevar esta actuación hasta la acera del Edificio Santa Lucía, engarzando un amplio espacio de flujo compartido con coches (y estancia) desde el Campoamor a la Junta General. Más aún si se eliminara el aparcamiento subterráneo, un tanto obsoleto en la actualidad a la finalización de la concesión en dos o tres años, aprovechándose la estructura para llevar a cabo algún equipamiento.

En este espacio, la convivencia entre coches, peatones y bicis quedaría reforzada con la demandada peatonalización de la calle Fruela que a) evitaría giros a la izquierda desde Arguelles facilitando el cierre al tráfico mediante semáforos.



Previsión de carril-bus, PMUS

El itinerario más largo es el que conecta el centro MODOO con el Milán (Planos nº1 al 4), entendemos no concretado adecuadamente ni prioritario. Se plantea ficticiamente la posibilidad de conectarlo en el futuro con los terrenos del Cristo; pero no se propone siquiera una posible

conexión con esta parte de la ciudad, ni tampoco prolongarlo más allá del Milán hacia el este y sur de la ciudad.

El PMUS básicamente aprovecha los itinerarios existentes, planteando pequeños cambios; principalmente desplazando los pasos de peatones o peatonalizando calles sin prever la continuidad del itinerario y sin analizar en profundidad las circunstancias que se derivan de ello. Es el caso de la peatonalización que se prevé llevar a cabo en Santa Teresa y la Plaza de España donde se prevé peatonalizar los viales actuales de acceso desde Sta. Susana, pero se mantiene el actual paso de peatones, centrado con la escalinata que no tiene continuidad peatonal con la Plaza. (plano nº 5). Entendemos que es una actuación incompleta y descontextualizada en el conjunto de la trama urbana.

36

Asimismo en la Plaza de la Escandalera se desplaza el paso de peatones que muere en un parterre impidiendo por tanto la continuidad peatonal. (plano nº 3). Entendemos que es totalmente insuficiente en relación a la demanda actual de integración de este espacio con el campo de San Francisco y trama nor-este urbana.

- *Generación de nuevos Carriles 30*
- *Todo el anillo interior de la ciudad es zona 30 y el entorno del Campo por tanto también, lo que debería reflejarse con una adecuada señalización en las calzadas que actualmente no existe.*

Asimismo la prolongación de las vías de carril 30 actuales a lo largo de las vías secundarias de acceso a la ciudad podría contribuir a potenciar el uso de la bicicleta y la conexión entre los barrios y el centro, siendo el entorno del Campo un espacio estratégico en esta circulación.

Entiende la ciudadanía que se debería replantear globalmente la zona 30 en el conjunto del interior de la ciudad, al poderse comprobar que su puesta en uso no ha llevado a los resultados esperados y realmente no haber supuesto alternativa alguna para el uso de la bicicleta.

Como consecuencia de las demandas de la ciudadanía, en nuestro Diagnóstico Participado, se ha previsto compatibilizar el carril bus con la bicicleta en la totalidad del entorno del Campo de San Francisco, dotando a este del ancho adecuado.

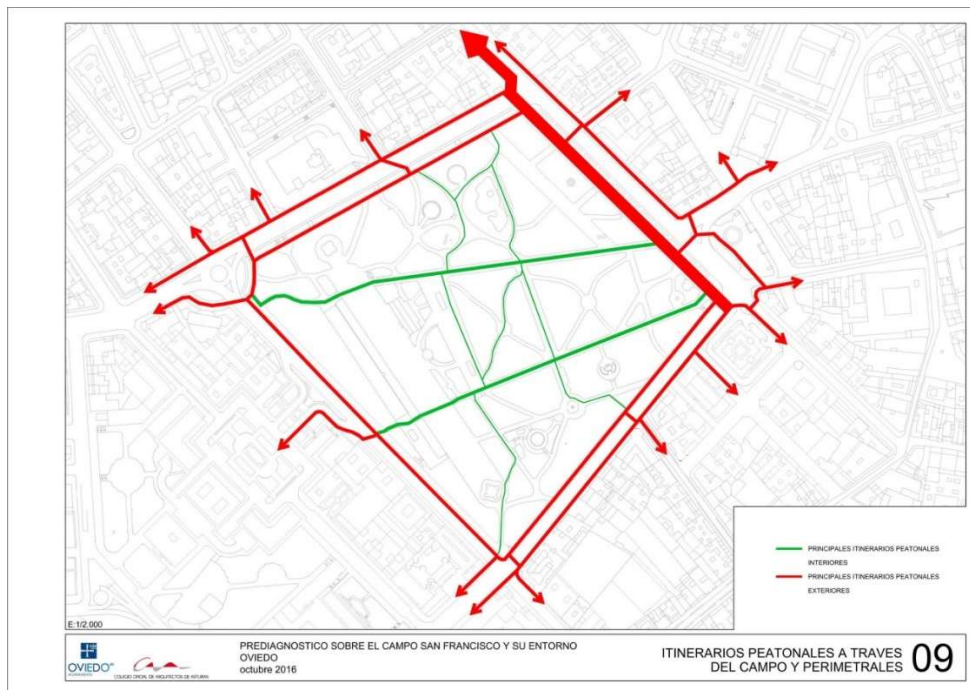
## 7.2. MOVILIDAD PEATONAL

### a) De paso; a través del Campo y perimetrales:

#### *Articulación con los tejidos adyacentes*

A las calles que bordean el Campo desembocan multitud de calles, unas peatonales y otras con tráfico rodado, las calles que desembocan en la mitad de un lado tienen mala accesibilidad y no producen recorridos destacables. En los recorridos que atraviesan el Campo hay una tendencia clara este a oeste, esto es debido a razones históricas que han configurado el parque y la ciudad, y a los orígenes y destinos de los recorridos fundamentales. Otra razón es la falta de permeabilidad de sus bordes, que se abren al tránsito en las esquinas produciendo recorridos perimetrales y diagonales.

37



Red actual de itinerarios peatonales interiores y perimetrales

#### Itinerarios perimetrales:

- Toreno y Santa Susana. Su configuración es similar: aparcamientos en hilera, acera estrecha, cambio de conexiones con él. Está por tanto duplicado el mismo recorrido con distintas características; siendo más

utilizado el interior al parque por sus mejores condiciones ambientales y físicas en el caso de Santa Susana, y el acerado en el caso de Toreno fundamentalmente por su soleamiento y conexión con el resto de trama urbana.

.- Santa Cruz. Consiste en una acera lo suficientemente ancha. Es un itinerario externo al parque y tiene poca cota y paseo interior al parque. Su relación es visual. Carece de la adecuada conexión con el casco histórico, disponiendo ya para ello calles peatonales que carecen de todo tipo de continuidad

.- Paseo de los Álamos. Es a la vez un espacio representativo, un paseo y un itinerario, con una configuración de transición entre una zona vegetal y la pavimentada. Existe acera hacia la calle Uría totalmente inútil para el uso peatonal, incluso la conexión con la trama urbana circundante es muy deficitaria e inadecuada, tanto en su principal sentido longitudinal, como transversalmente.

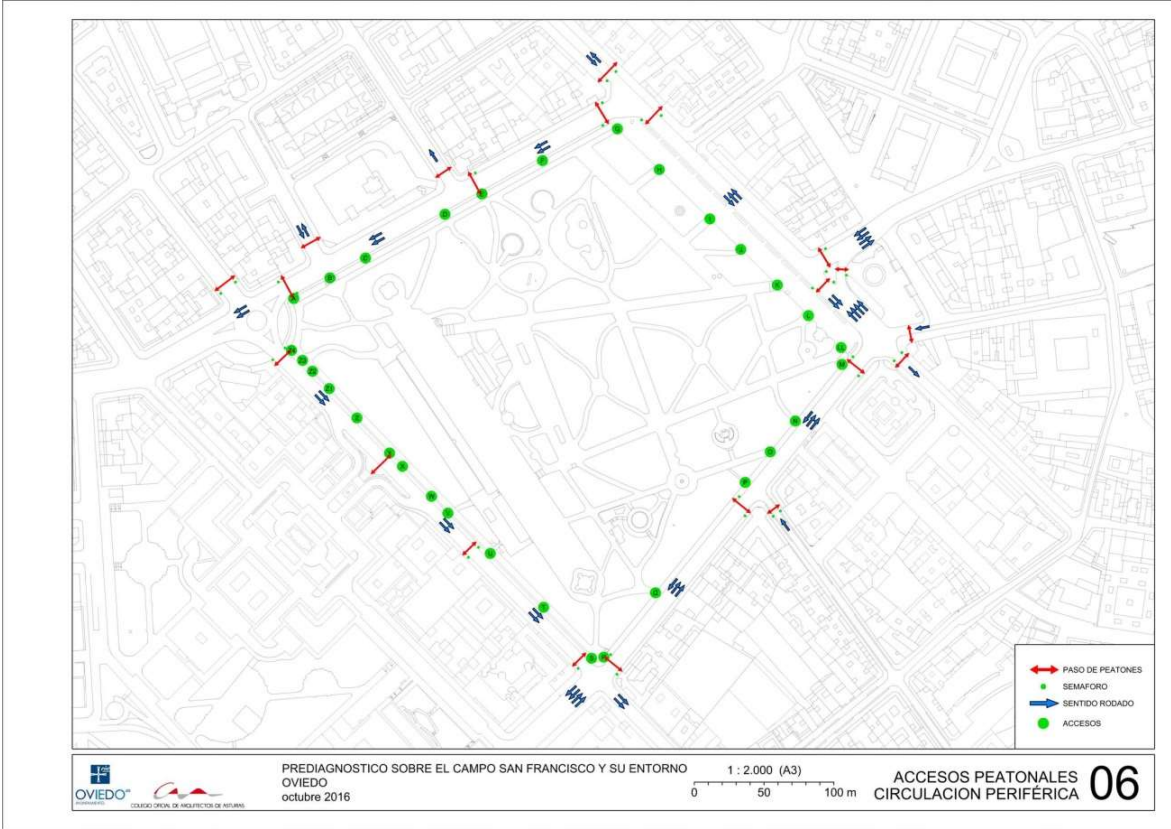
Itinerarios que lo atraviesan:

Los recorridos históricos (Avenida de Italia y de Alemania) se mantienen como itinerarios muy frecuentados además de su uso de paseo, principalmente la Avenida de Alemania, la cual se debería resolver adecuadamente y de manera directa con la plaza Gral Ordoñez. Son recorridos que van de este a oeste y conectan zonas de interés en la ciudad como la plaza de la Escandalera (encrucijada del Casco Antiguo con el ensanche) con la gran área dotacional de Llamaquique.

El otro itinerario más utilizado será la diagonal que une los cruces de Uría-Toreno con el de Santa Susana- Santa Cruz. Es un itinerario más libre y variado que va eligiendo el camino más corto dentro de la red de caminos del parque.

Se duplica el tránsito en la C/ Sta. Susana, acera propia de la calle y paseo superior del Parque, con varios puntos de acceso mal resueltos, con zonas en las que el parque se eleva respecto a la calle y zonas donde la cota de éste es inferior, se trata de una cuestión a analizar, interesa que la calle quede absorbida por el parque.

La frecuencia de uso de los itinerarios podría traducirse en la supresión o reducción del ancho de los mismos en beneficio de una más amplia zona verde.



Sentidos de circulación, pasos de peatones y semáforos

b) Vinculados al uso del Campo

Zonas de afluencia

Siendo continuo el uso del Campo en mayor o menor grado, las zonas de mayor afluencia por las actividades que en ellas se desarrollan son los sectores noroeste, donde se sitúan juegos infantiles, estanque de los patos y cafetería; el sector suroeste, con juegos infantiles, paseo del Bombé, Kiosco de Música; el sector central, con el recinto para perros; y el Paseo de Los Álamos, al noreste. Quedan, por tanto, con menos uso otras zonas centrales y el sector sureste, al no disponer de condiciones adecuadas para otro uso que no sea de paso.

Los recorridos en el interior del parque se desarrollan fundamentalmente en estas zonas de actividad y se extienden por todo el parque como itinerarios de entrada y salida creando los itinerarios más diversos.

---

## Frecuencia de uso

En el proceso participativo afloraron algunas propuestas a partir de las frecuencias de usos detectadas, incidiendo en replantear algunos usos que además de proporcionar una ordenación de usos más lógica al Campo, permita convertirlo en un elemento atractor capaz de dinamizar un centro urbano en decadencia demográfica y comercial.

Se ha podido comprobar la inadecuada ubicación del área de recreo para actividades de mayores, debiendo esta trasladarse en proximidad a la residencia de tercera edad de Sta Susana (eliminando la actual zona deportiva juvenil contrastada como inadecuada, de escaso uso e inadecuada presencia en este espacio representativo de la ciudad) e implantándola en la actual zona deportiva juvenil. Se detecta la ausencia de cartelería adecuada con normas de uso y disfrute.

En el lugar que ocupa actualmente el área de recreo para mayores la ciudadanía demanda restituir el área de juegos de niños que en su día ha existido, al ser uno de los espacios más soleados del campo.

A demanda de la ciudadanía se deberán potenciar actividades en el paseo de Bombé acorde con el uso respetuoso del lugar y viviendas colindantes.

Se demanda necesario replantear el uso del Pavo Real e incluso la Escuela de Hostelería, buscando los adecuados usos culturales o recreativos que generen la actividad deseada en el Campo.

Se demanda replantear el uso del Palomar. Se deberá dar el uso adecuado al Jardín de Ntra Sra de Covadonga, el cual dispone de condiciones naturales óptimas para determinadas actuaciones e usos al aire libre.

Se demanda, de forma inmediata, concluir las obras del Quisco de la Música y recuperar su actividad.



Se demanda estudiar la posibilidad de animales sueltos en el interior de Campo no perdiéndose en ningún caso el de los pavos reales, tan característico de este lugar.

Se demanda necesaria la presencia de vigilancia policial en su interior, actualmente inexistente; tanto por motivos de seguridad como por asegurar el uso cívico de este espacio público.

### 7.3. MOVILIDAD CICLISTA

Actualmente confluye el uso de la bici en el parque con los peatones, siendo las zonas más transitadas por las bicicletas el paseo superior, paralelo a la calle Sta. Susana y el Paseo de los Álamos, si bien también atraviesan el parque por sus caminos interiores compartiendo espacio con el peatón y por tanto con los niños y mayores que son el público por excelencia de este Campo.

Debido a las barreras que el parque presenta en su perímetro la afluencia de este medio es escasa, aspecto que en este caso supone una ventaja, ya que mantiene el parque con un uso predominante peatonal.

Los viales que circundan el Campo son carril 30 en todo el entorno, carriles de coexistencia de la bicicleta con los vehículos motorizados, en los que no se ha hecho ninguna modificación con respecto a su configuración anterior. Son por tanto, viales que se siguen usando fundamentalmente por los vehículos a motor, siendo difícil la introducción de la bicicleta sin medidas de señalización y cambios en su diseño.

Conflictos actuales:

Incompatibilidad entre Peatón-bicicleta en el interior del Campo.

Bicicleta-coche en los viales que lo circundan.

Conclusiones:

A demanda de la ciudadanía no se considera adecuado ni aceptable el uso de la bicicleta en el interior del Campo, excepto a menores de edad (niños).

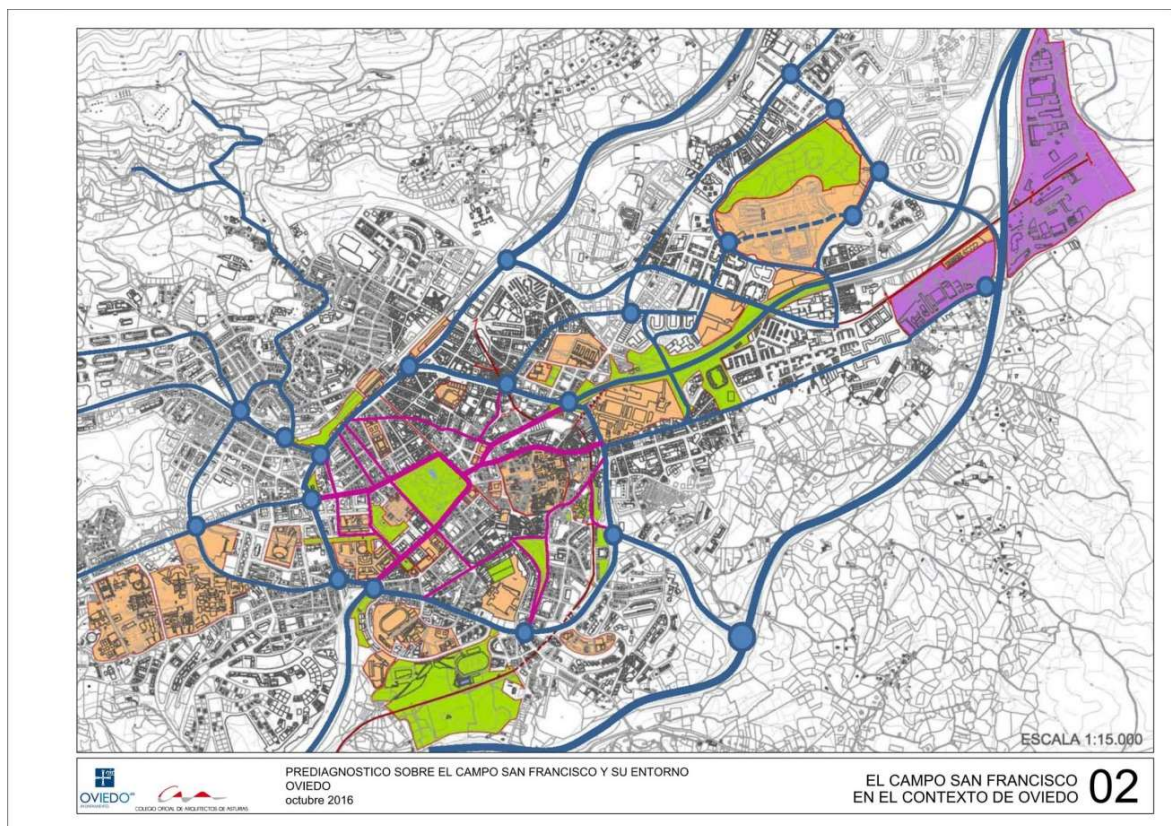
A demanda de la ciudadanía se detecta la dificultad de uso de la bicicleta en los viales que circundan el Campo, siendo necesario la creación de carriles bus-bicicleta y de aparcamientos en todo su perímetro.

## 7.4. VEHÍCULO PRIVADO

42

### 7.4.1. El Campo San Francisco como rotonda de tráfico rodado

Es evidente su actual función como distribuidor del tráfico en el centro de la ciudad, tanto por los itinerarios como por la velocidad de los vehículos y la configuración de las calles, en las que el tráfico rodado tiene prioridad absoluta llegando a eliminar el espacio público en su entorno y siendo una barrera para el tránsito peatonal. Se hace imprescindible de un estudio de aforos de tráfico y de origen destino, del cual no se ha dispuesto.



El Campo San Francisco en el contexto de la ciudad de Oviedo, red viaria y dotaciones.

No obstante se puede intuir que el tráfico proviene de las grandes vías de acceso al centro, distribución y salida de la ciudad:

Bulevar san Julián de los Prados, Victor Chávarri, García Conde, Argüelles, Uría, Conde de Toreno, Av. De Galicia y Fuertes Acevedo.

Pza. de Castilla, Calvo Sotelo, Marqués de Sta. Cruz, Uría, Argüelles, Jovellanos y Azcárraga y Ronda Sur.

Plaza Occidente, Fuertes Acevedo, Avda. de Galicia, Sta. Susana, Marqués de Santa Cruz o Calvo Sotelo.

El Campo San Francisco en el contexto de la ciudad de Oviedo, red viaria y dotaciones.

Existen itinerarios que favorecen que se forme en torno al Campo un tráfico circular, se interpreta como una rotonda, esta interpretación se apoya también en que los sentidos son fundamentalmente unidireccionales (exceptuando algunos tramos).

El acceso al aparcamiento subterráneo de la Pza. de la Escandalera del tráfico que proviene de la A66 desde el norte, obliga a la circunvalación del Campo y su uso como rotonda por la mayor parte del tráfico rodado.

La alta velocidad del tráfico es debida a que estos itinerarios son entendidos como un sistema general de distribución, no como calles del centro de ciudad donde el tráfico se calma por la percepción de estar en espacios con predominio de la movilidad peatonal.

#### 7.4.2. Zonas de aparcamiento reguladas: en superficie y aparcamientos subterráneos del entorno.

En las calles Toreno y Santa Susana se sitúan aparcamientos rotatorios en hilera que son generadores de tráfico, dificultando y disuadiendo el acceso y uso del Campo, al constituir una barrera física y visual. En la colindante Pza. de la Escandalera se encuentra un aparcamiento

subterráneo de gran capacidad, así como en la Plaza San Miguel y Corte Inglés, y en consecuencia generadores de tráfico.

A lo largo del proceso participativo, y tal y como se avanzó más arriba, surgió la idea de la obsolescencia e inadecuación –entrada y salida- del actual estacionamiento subterráneo de la Escandalera, por lo que, pese a ciertas reticencias, debidas a lo que se considera una actuación mayor y sujeta a supuestos intereses económicos, se considera su desaparición así como la eliminación total del aparcamiento en superficie de la calle Conde Toreno, y de la parada de taxis existente. Se deberán establecer aparcamientos perimetrales al campo tanto para bicicletas como motos.

44

A demanda de la ciudadanía en nuestro Diagnóstico Participado se deberá eliminar (a la conclusión de su concesión administrativa) el aparcamiento subterráneo de la Plaza de la Escandalera.

#### 7.4.3. Puntos críticos (seguridad, visibilidad)

Los puntos críticos se sitúan fundamentalmente en los cruces con gran tráfico rodado, en La Escandalera, Toreno/Uría, Toreno/Marqués de Pidal, Plaza General Ordoñez, Santa Susana/Calvo Sotelo/Marqués de Sta Cruz, Marqués de Sta Cruz/Fruela ; y con los itinerarios de gran tránsito peatonal o afluencia puntual de peatones, como puede, ser La Escandalera, Calle Uría, Milicias Nacionales, Suarez de la Riva, en las cercanías de edificios públicos como IES Alfonso II, Plaza de España o Iglesia de los Carmelitas. A demanda de la ciudadanía se deberán reestudiar.

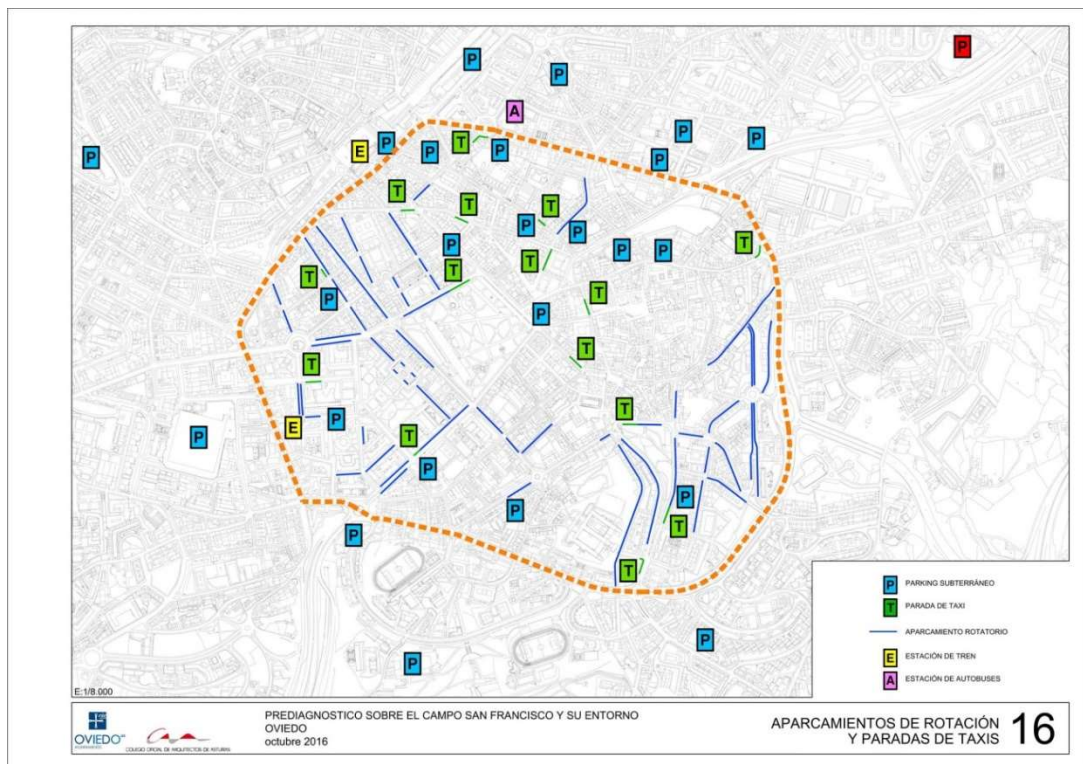
### 7.5. TRANSPORTE PÚBLICO

Principales líneas urbanas, paradas, frecuencias

La mayoría de las líneas de transporte urbano e incluso interurbano vinculado principalmente al horario laboral administrativo pasan por el entorno del parque urbano. Al ser el centro de la ciudad, la atraviesan la mayoría de las líneas, teniendo paradas en tres de sus bordes (las calles Uría, Toreno y Santa Cruz).



Líneas de autobús urbano



Aparcamientos de rotación, subterráneos y paradas de taxi  
dentro del anillo interior

Carril bus, actual y previsto en el plan de movilidad

El tramo de la calle Uría que va desde la esquina norte del parque hasta su intersección con Independencia es de uso exclusivo transporte público, residentes, bicis y motos. En la calle Santa Cruz hay un carril reservado a transporte público, bicicletas y motos en sentido descendente (opuesto al sentido de circulación general) y está previsto en el plan de movilidad otro en la calle Toreno ascendente (en el sentido de la circulación).

46

Paradas de taxi

En la calle Toreno hay una parada de taxis, en sentido ascendente.

Se demanda la eliminación de la misma.

## 7.6. CARENCIAS Y POTENCIALIDADES DETECTADAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO

### 7.6.1. INTERSECCIÓN DE LAS CALLES CONDE DE TORENO CON SANTA SUSANA/ASTURIAS/AVDA GALICIA.

#### Carencias detectadas

Calzada:

- Existencia de un trazado en rotonda que no distribuye el tráfico como tal.
- Curva muy pronunciada que dificulta la visibilidad del paso de peatones de Sta. Susana.

Aceras:

- Mala visibilidad de los vehículos que vienen de Toreno

Peatones:

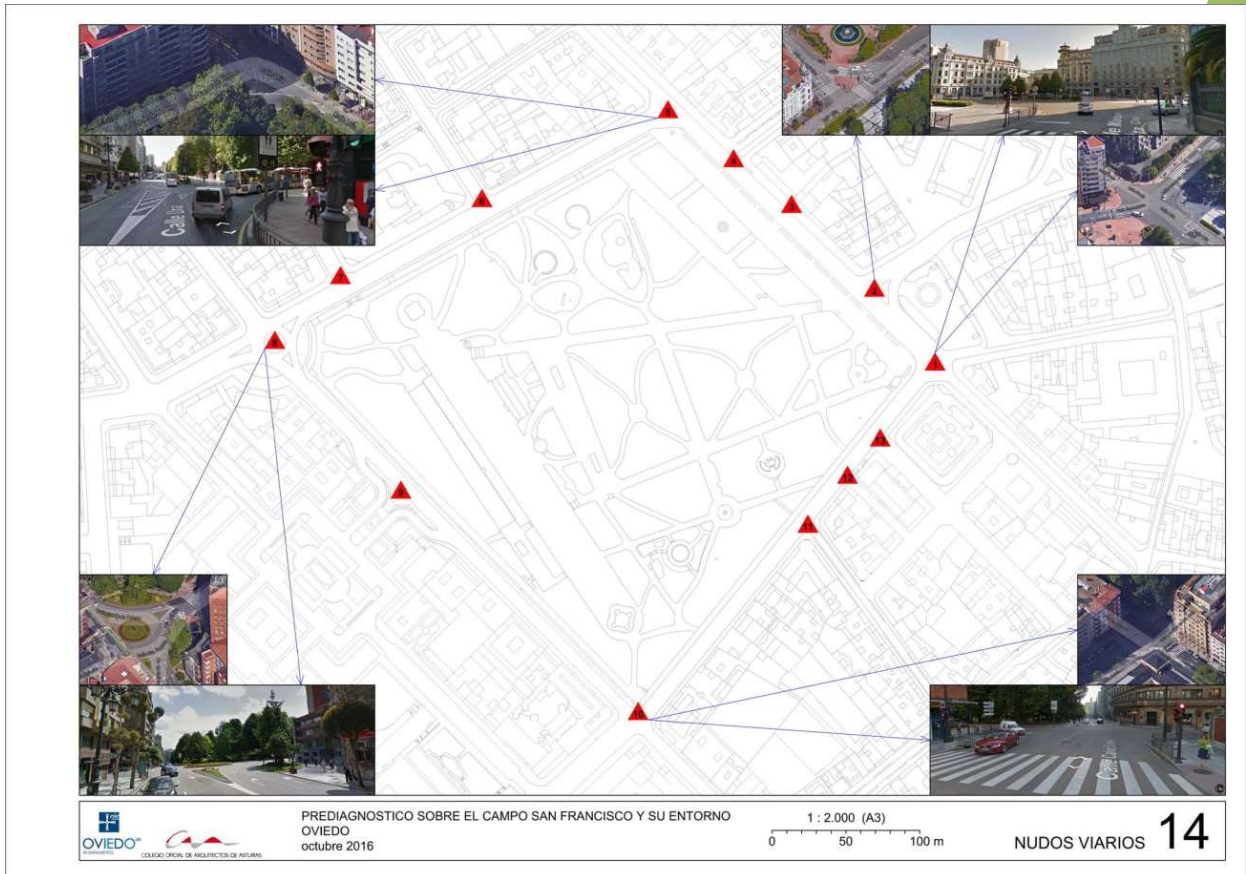
- Frecuente cruzar en rojo cuando está abierto el semáforo de Conde de Toreno con el consiguiente riesgo de atropello por la mala visibilidad

Vehículos:

- En función de la temporización de los semáforos, los vehículos toman la curva a bastante velocidad para evitar ceder el paso a los coches que vienen de Avda. de Galicia

### Aspectos positivos:

Es uno de los principales accesos al parque y a los itinerarios que lo recorren perimetralmente hacia Uría y hacia la Pza. S. Miguel. Asimismo enlaza con el eje diagonal que atravesando el parque conecta la ciudad alta con el casco antiguo.



Nudos viarios

### 7.6.2. PASO DE PEATONES EN LA CALLE SANTA SUSANA

#### Carencias detectadas

#### Calzada:

- Reducida visibilidad del peatón. La presencia de aparcamiento dificulta la visión de los peatones al cruzar.

#### Aceras:

- Falta de continuidad peatonal. La escalinata que accede a la Plaza de España termina en una pequeña explanada sobre la que se eleva el monumento a los Caídos, es necesario volver a cruzar la calzada (sin paso de cebra), ya sea de bajada o subida de vehículos a la Plaza, para continuar por una estrecha acera de 1,53m.

#### Peatones:

- Considerable flujo de vehículos. Paso con escaso atractivo para cruzar dada su situación intermedia entre semáforos coordinados, en un vial que soporta un flujo importante de vehículos en horario laboral.
- No existe continuidad de itinerario peatonal con el interior del parque.



Paseo de borde en la calle Sta. Susana

#### Aspectos positivos:

Esta zona conecta con el gran eje peatonal de Buenavista (hoy cercenado por el Calatrava), asimismo el actual Plan de Movilidad plantea su transformación



en un gran área peatonal, restringiendo el tráfico de vehículos por Sta. Teresa, que permitiría transformar en peatonal los accesos rodados actuales a la Plaza de España desde Sta. Susana.



49

La conexión del Campo con La Plaza de España



La conexión del Campo con La Plaza de España



Acceso al Paseo del Bombé desde Sta. Cruz

### 7.6.3. INTERSECCIÓN CALLES STA SUSANA/MARQUES STA CRUZ/CALVO SOTELO

#### Carencias detectadas

##### Calzada:

- Variación del ancho de calzada en la prolongación Calvo Sotelo-Marqués de Sta. Cruz. En la transición entre Calvo Sotelo (15m) y Marqués de Sta. Cruz (10,42 m) varía considerablemente el ancho de la calzada, siendo ésta última la que canaliza la gran parte del tráfico que circula desde Sta. Susana y Calvo Sotelo.
- La calzada en Sta. Susana con tres carriles y una anchura aproximada de 8m absorbe un tráfico de gran densidad.

##### Aceras:

- Ancho insuficiente en Marqués de Sta. Cruz. En la calle Calvo Sotelo las aceras tienen anchos en torno a los 5m. Sin embargo en Marqués de Sta. Cruz, que

conecta con la Pza. de la Escandalera y el acceso al casco antiguo, las aceras se reducen a 2,65 y 3.5 m (la que limita con el parque).

Peatones:

- Considerable flujo de peatones. Esta intersección concentra una gran afluencia de peatones en los cuatro cruces que confluyen en ella. Importantes flujos en determinadas horas vinculados a la cercanía de dotaciones educativas (Instituto y Facultades), auditorio, residencia de la tercera edad, organismos públicos y a la conexión con el centro y casco antiguo a través de la calle Marqués de Sta. Cruz.

Vehículos:

- Confluencia de tráfico importante. intersección de cuatro calles utilizada como itinerario por los vehículos que circulan principalmente hacia la parte baja de la ciudad o hacia el centro de la región atravesando el centro urbano (Pza. escandalera, Jovellanos, Azcárraga), también hacia la zona sur de la ciudad.

51

#### **7.6.4. ACCESO AL PARQUE EN LA INTERSECCIÓN MARQUÉS STA CRUZ/CABO NOVAL**

Problemas de accesibilidad y seguridad de uso. La senda peatonal no cumple las condiciones mínimas de accesibilidad: posee un bordillo, una fuerte pendiente. La discontinuidad del pavimento dificulta el paseo, siendo además resbaladizo con lluvia.

##### **Aspectos positivos:**

Su mejora podría potenciar la conexión más directa con la calle Uría.

#### **7.6.5. CONFLUENCIA ENTRE SÚAREZ DE LA RIVA Y MARQUÉS DE STA CRUZ**

Discontinuidad de importante eje peatonal.

Eje de importancia en la conexión de la Pza. del Fontán con el centro urbano no tiene continuidad en Marqués de Sta. Cruz lo que provoca cruces indebidos.

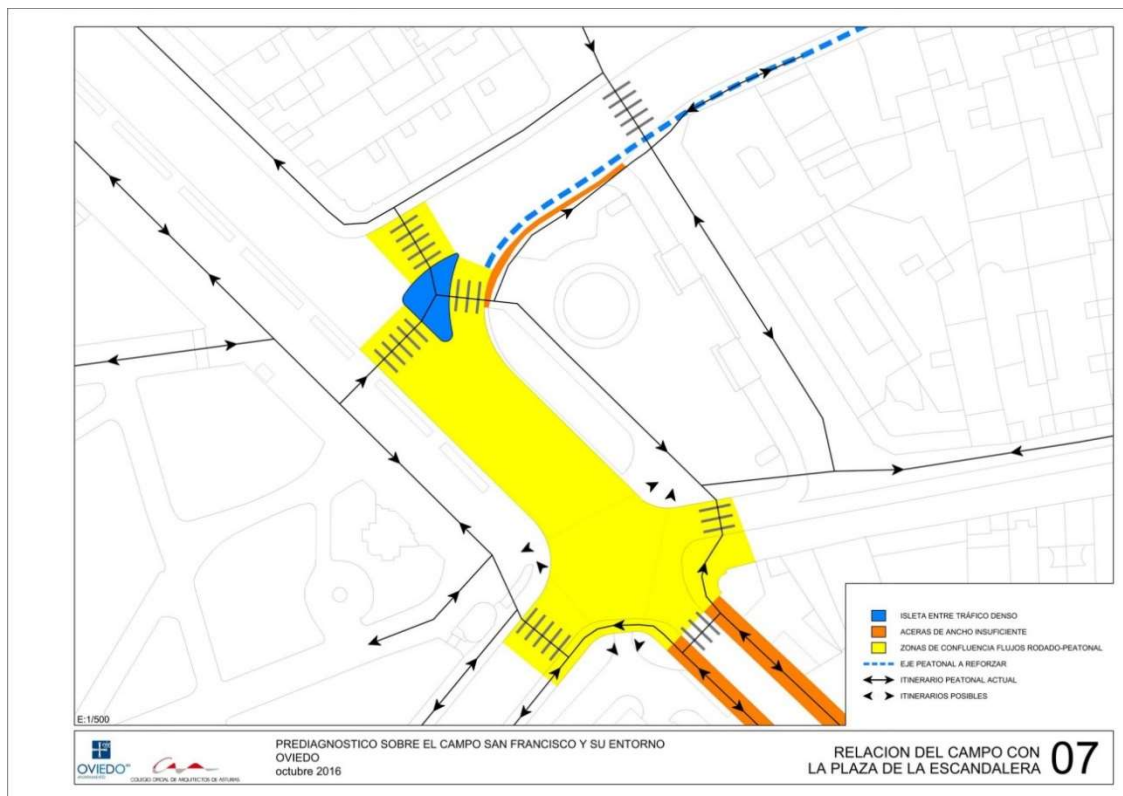
#### **7.6.6. AVENIDA DE ITALIA**

Accesibilidad. No es accesible en su unión con el Paseo de los Álamos.



Acceso a la Avenida de Italia desde el Paseo de los Álamos

### 7.6.7. CONFLUENCIA URIA/FRUELA/MARQUES DE STA CRUZ/PZA ESCANDALERA



Relación de La Escandalera con el Campo San Francisco

## Carencias detectadas

### Calzada:

- Calzada sobredimensionada en la transición entre Uría y Fruela. La calzada en esta zona tiene una anchura de 17m, y está claramente sobredimensionada existiendo tramos donde confluyen cinco carriles.

### Aceras:

- Ancho insuficiente en Fruela. El ancho de las aceras entre 3,9 y 4,2 m es escaso para la gran afluencia que tiene esta calle y la presencia de terrazas en esta zona.
- Ancho insuficiente de la acera que bordea la Pza. Escandalera. Con un ancho inferior a un metro no está pensada para circular por ella pero es utilizada sin embargo porque conecta directamente con la calle Argüelles.
- Isleta en calzada poco apta para seguridad de peatones

### Peatones:

- Importante flujo de peatones. Esta intersección concentra una gran afluencia de peatones en los cuatro cruces que confluyen en ella. Es el espacio que articula el centro urbano y la ciudad antigua y con la parte baja de la ciudad.
- Reducción continuidad de itinerarios: El paso de peatones que conecta Los Álamos y Fruela se encuentra en Marqués de Sta. Cruz, y no en continuidad entre ambas calles, lo que alarga innecesariamente la comunicación peatonal entre ambas calles.

### Vehículos:

- Confluencia de tráfico elevado. Esta intersección es utilizada como itinerario por los vehículos que circulan hacia la parte baja de la ciudad a través del eje Argüelles-Jovellanos-Azcárraga y en menor medida hacia el centro urbano.



Uría/Fruela - La Escandalera – Marqués Sta Cruz

## Aspectos positivos:

Espacio público por excelencia de la ciudad donde confluyen todo tipo de actividades y flujos con una gran potencialidad.

### 7.6.8. INTERSECCIÓN CALLE CONDE DE TORENO/URIA/PASEO DE LOS ÁLAMOS

#### Carencias detectadas

Peatones:

- Conflictos peatón vehículo privado. Este cruce concentra una gran afluencia de peatones, a través principalmente del Paseo de Los Álamos y la calle Uría. En ocasiones se generan atascos a la salida del parquin de El Corte Inglés, al coincidir la circulación con el semáforo abierto para el paso de peatones.
- Reducida continuidad espacial Uría- Paseo de Los Álamos. El gran trazado en curva del "acuerdo" entre Uría y Toreno obliga al desplazamiento del paso de peatones hacia Toreno, desviando la conexión peatonal entre Uría-Paseo de Los Álamos.

Vehículos:

- Confluencia de tráfico elevado. Esta intersección es utilizada como itinerario por los vehículos que circulan hacia la parte alta de la ciudad a través del eje García Conde-Diecinueve de Julio.

## Aspectos positivos:

Eje fundamental en la conexión de la zona comercial con la ciudad antigua.

La calzada en esta zona alcanza los 12 m, con sus tres carriles y banda de aparcamientos admite diversas posibilidades de variación de su sección.

De estos análisis y de lo señalado por la ciudadanía se desprende que los puntos más conflictivos se encontrarían en la intersección entre Marqués de Sta. Cruz y Uría- Fruela. Si se liberara de tráfico (parcial, compartido con Bus o totalmente

excluido) a la calle Marqués de Sta. Cruz, se resolverían buena parte de los conflictos detectados. Por un lado el parque dejaría de comportarse como una gran rotonda al minimizar o anular el tráfico rodado por Sta. Cruz y por otro contribuiría a reducir notablemente la circulación de tráfico por Jovellanos-Azcárraga, calles que constituían el camino de ronda y uno de los arrabales más antiguos de la ciudad y que actualmente soportan un tráfico excesivo para su dimensión y su importancia histórica para la ciudad.

Asimismo el espacio de confluencia con la Plaza de la Escandalaria podría ganarse como área estancial y para permitir flujos circulatorios más sostenibles.

El tráfico que actualmente desciende por Sta. Cruz debería inevitablemente trasladarse a la ronda exterior y buscar otras alternativas.



El Paseo de los Álamos

## 8. ANALISIS DAFO

### DEBILIDADES:

- Compleja topografía natural que dificulta la accesibilidad universal a su interior.
- Escasa relación espacial y peatonal con el gran espacio público de Oviedo: la Plaza de la Escandalera.
- Reducida continuidad peatonal con el eje Plaza de España/El Cristo.
- Reducida continuidad peatonal con el eje Marqués de Pidal/Viaducto Marquina/Avda Fundación Príncipes de Asturias.
- Reducida continuidad peatonal con el eje Casco Antiguo/Fruela/Suarez de la Riva/Jardines de la Rodriga/El Campillín.
- Reducida continuidad peatonal con el eje calle Uría/Pelayo/Palacio Valdés.
- Inadecuada resolución de los nudos viarios, secciones de calles, ancho de aceras, Islas centrales, cruces peatonales, arbolado de alineación, siendo una de las causas fundamentales por la cuales el Campo no presenta una integración adecuada en la trama de la ciudad.
- Uso inadecuado o estado de abandono de edificaciones interiores.
- Usos inadecuados actualmente existentes.
- Pavimentación generalizada con materiales “duros”, la incorporación de arbolado inadecuado o de nuevas edificaciones que han supuesto la pérdida de sus valores ambientales. Deterioro de pavimentos. Estado inaceptable del Paseo de Los Álamos.

56

### AMENAZAS:

- Riesgo de perder de identidad ante intervenciones erróneas que desvirtúen sus valores ambientales, históricos o paisajísticos. Se trata de un ecosistema frágil, estrechamente vinculado a la historia de la ciudad y que en el pasado reciente experimentó diversas actuaciones que deterioraron su calidad espacial y ambiental.
- Pérdida del rol de capitalidad de Oviedo.
- Pérdida del rol comercial de la ciudad.
- Percepción del Campo como “rotonda” del tráfico rodado, concepto de “isla”, a causa del efecto que produce el denso tráfico que lo rodea.
- Convocatoria de eventos no adecuados que impliquen masiva afluencia de personas puede contribuir al deterioro o la pérdida de sus valores reconocidos.



## FORTALEZAS:

- Su céntrica situación como espacio de conexión de la vida urbana
- Su interés histórico y carácter propio, su identidad en la ciudad
- Su escala
- Su vegetación
- Su microclima en verano
- Potencialidad de los espacios de relación, ocio, paseo y estancia que existen en su interior que lo convierten en un importante receptor de múltiples actividades ciudadanas.
- 

## OPORTUNIDADES:

- Su localización le permite actuar como rótula de unión entre una serie de itinerarios transversales de lado a lado de la ciudad, de tal modo que priorizando al peatón, cohesionen y vertebran toda la ciudad, conectando el sistema de espacios públicos y zonas verdes urbanas y periurbanas.
- Elemento representativo de la ciudad como Parque urbano.
- Elemento posible generador de actividad económica.
- Rótula central de la ciudad en la futura Revisión del Plan General Urbano Y Plan de Movilidad Sostenible.

## 9. RESULTADOS ENCUESTAS A CIUDADANOS Y TALLERES

### 9.1.- Cuestionario Participativo:

#### 9.1.1.- ¿Qué hemos hecho?

De acuerdo con el programa de trabajo, además de las sesiones participativas llevadas a cabo los días 25 y 29 de noviembre, y del mapeo colectivo del 26 de noviembre, desde el día 30 de octubre estuvo a disposición de los ovetenses un cuestionario participativo en el que podían expresar su opinión sobre diversos aspectos relacionados con el Campo de San Francisco, divididos en varios bloques:

1. Uso que hacen del parque.
2. Cómo perciben los problemas del parque.
3. Cómo valoran algunas soluciones.
4. Algunos datos personales: sexo, edad, lugar de residencia y de trabajo.

Debe recalcar que no estamos ante una encuesta de opinión, representativa del sentir de los ovetenses, sino ante un cuestionario participativo dirigido a los ovetenses y, sobre todo, y como veremos, a los usuarios del Campo.

El cuestionario estuvo disponible –lo está, a la hora de entregar este trabajo, al cerrarse el proceso el 15 de diciembre- por dos canales:

1. Página web del ayuntamiento de Oviedo, a través de la pestaña de “Participación y Transparencia”.
2. Pabellón “Pavo Real” del Campo de San Francisco, donde estaba disponible para su cumplimentación.

Las respuestas obtenidas a 13 de diciembre –esto es, dos días antes del cierre del proceso participativo- era de 403 cuestionarios cumplimentados. Diez fueron a través de la web municipal, los 393 restantes –que para el día 15 superarán de largo los 400- lo fueron en el propio Campo. Implica, por tanto, que el presente es un análisis provisional de resultados del cuestionario participativo, a la espera de contar con todos los resultados

Por eso, podríamos afirmar que el cuestionario participativo, de ser representativo de algo, lo sería de los usuarios del Campo durante la primera quincena de diciembre. Por supuesto, entre los usuarios del Campo se encuentran numerosos foráneos: de otros concejos asturianos o del resto de España, en parte por coincidir parte del periodo de participación con el “superpuente” de la Constitución y la Inmaculada.

### 9.1.2.- ¿Cuál fue el perfil de perfil de los participantes?

Tabla 1. Sexo	%
Varón	44,9
Mujer	55,1
Total	100,0
N	403

Tabla 2. Edad.

Edad	%
15-24	9,4
25-44	39,5
45-64	34,7
65-84	14,4
+85	2,0
Total	100
N	403

Tabla 3. Frecuencia de uso del Campo

Frecuencia de uso del parque	%
A diario	33,7
Algunos días a la semana	36,2
Algunos días al mes	19,9
Casi nunca	7,4
Nunca	,2
Ns/nc	2,5
Total	100
N	403

Gráfico 1. Frecuencia de uso del parque.

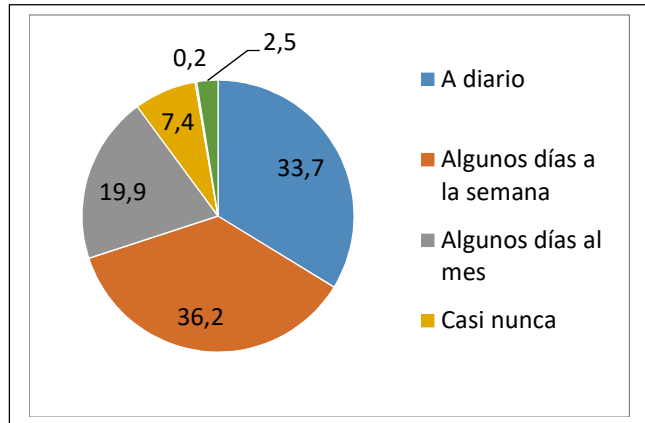


Tabla 4. Usos más frecuentes del Campo.

Actividades	Tránsito	Estancia	Llevar hijos/nietos a	Actividades que se celebran en el campo	Patinaje/bici	Pasear mascotas	Deporte
% que practica	61,0	53,3	38,7	13,4	8,2	13,4	4,0

Gráfico 2. Motivos por los que frecuenta el Campo (%).

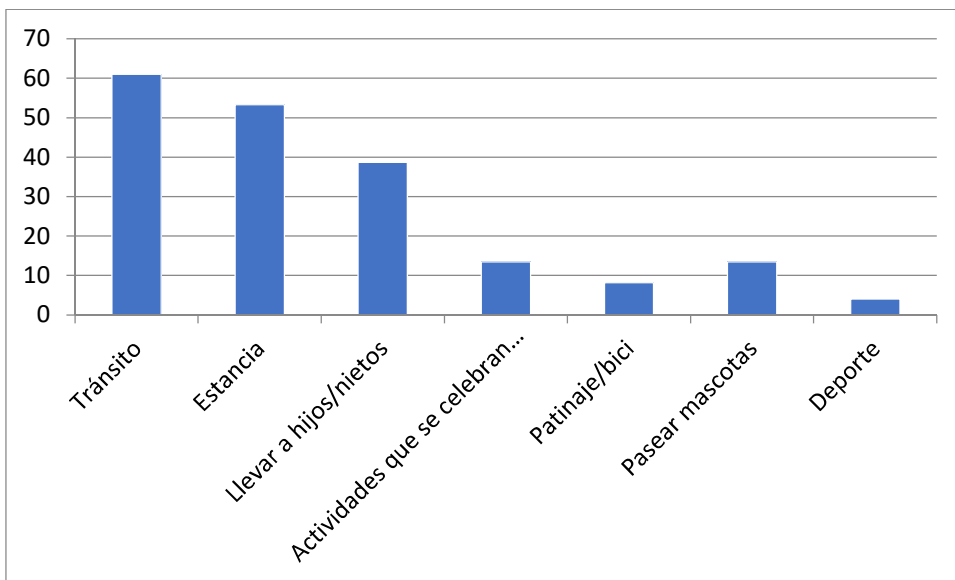


Tabla 5: ¿Han consultado la información disponible sobre el Campo (prediagnóstico)?

Respuesta	%
Sí	19,6
No	77,9
Ns/nc	2,5
Total	100
N	403

Tabla 6. ¿Y dónde la consultó?

Lugar de consulta	%
Pavo Real	60,5
Web Municipal	31,6
Facebook/Twitter	2,6
Periódicos	5,2
Total	100
N	79

Gráfico 3: ¿Dónde la consultó?

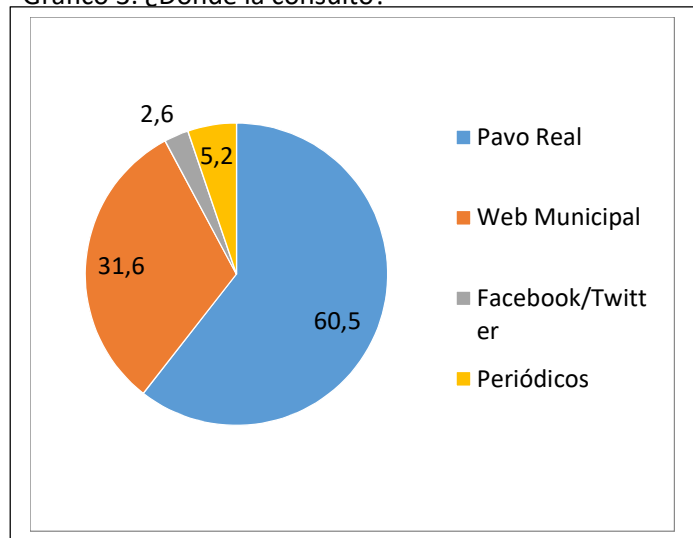


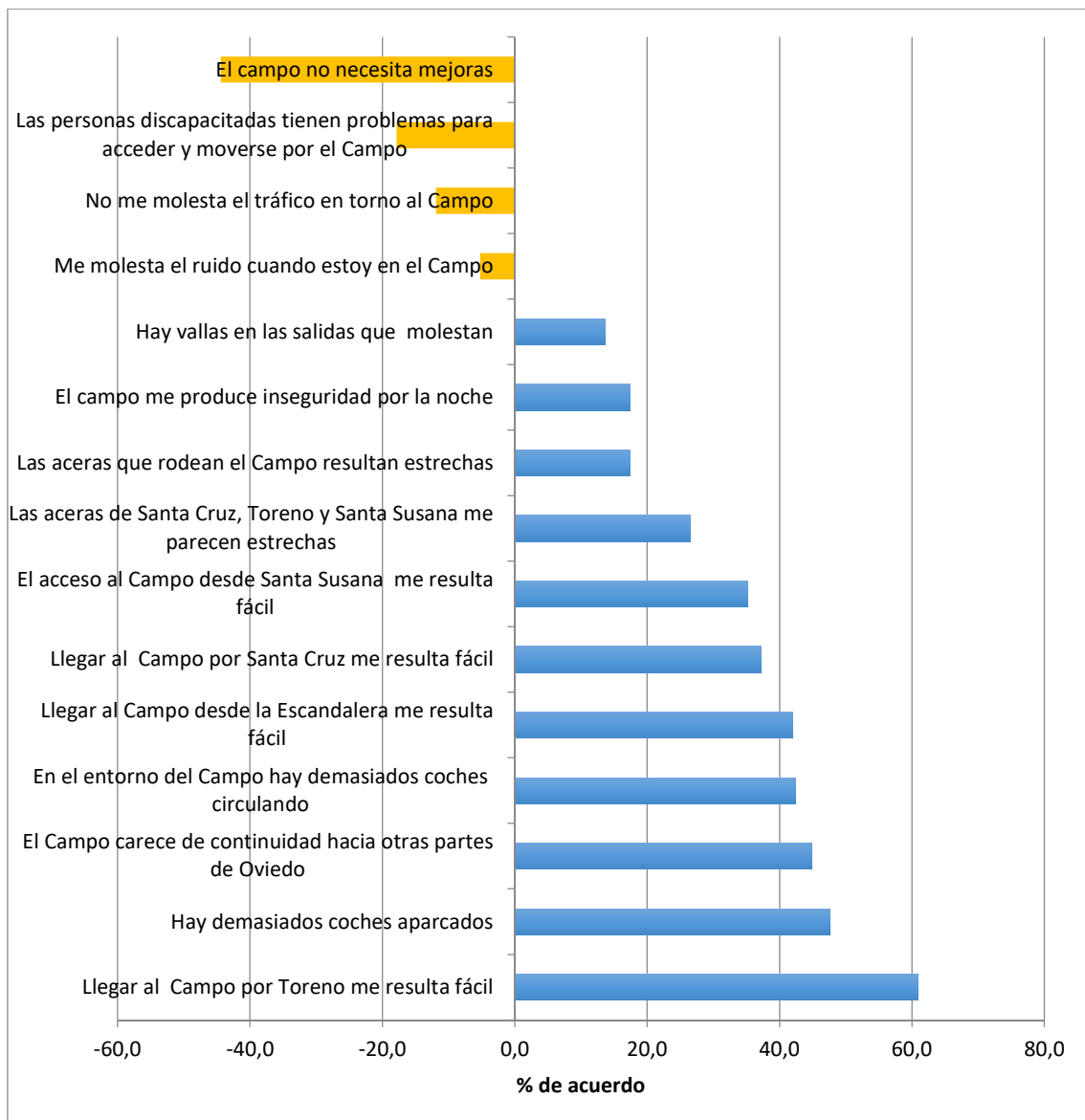
Tabla 7. Lugar de residencia de los participantes en el cuestionario participativo

	Oviedo	Centro	Cristo Montecerrado	Argañosa	Ciudad Naranco-Vallobín-Florida	Pumarín-Rubín-Corredoria	Tenderina-Ventanielles	OteroMercadín
Oviedo	85,1	43,6	7,7	6,4	11,8	5,4	3,6	4,6
Asturias	11,4							
España	3,5							
Total	100,0							

### 9.1.3.- ¿Y qué opinan sobre el Campo?

Como principio general, los participantes son contrarios a reformas en el Campo. En parte, porque aun percibiendo que necesita arreglos, muchos temen que si se hacen “sea para dejarlo peor”, al no confiar en actuaciones al respecto.

Gráfico 4. Diferencia acuerdo-desacuerdo con frases que expresan la situación del campo



Sin embargo los problemas que se perciben en el parque son casi siempre más bien internos que externos. Esto es, más problemas con el pavimento, los usos, las edificaciones abandonadas, el mobiliario o el mantenimiento que con los accesos o sus conexiones con la trama urbana circundante, que se considera invariable, y sorprendentemente, fácil. Sorprende, por ejemplo, la invisibilidad de las limitaciones a la accesibilidad que el Campo presenta a los discapacitados.

Los posibles problemas de accesibilidad, por tanto, no se achacan al diseño del Campo, sino que se atribuirían al tráfico que le rodea o, incluso, a los coches que aparcan a su alrededor. Así se considera que hay "demasiados coches aparcados en torno al parque" o "demasiados coches circulando", que "molesta el tráfico" o que, por poca diferencia, "molesta el ruido del tráfico cuando estoy en el Campo".

El tráfico, en cualquier caso, y por tanto, se considera una molestia.

En la escasa percepción de problemas puede influir, también, el hecho de que el parque lleve décadas, quizá medio siglo sin sufrir intervenciones significativas y que lo que es mejorable se perciba como algo normal o inevitable. Por último hay quienes consideran que mejorar la accesibilidad puede suponer el fin del aislamiento del parque, entendida como algo positivo que provee un oasis de tranquilidad en el centro de Oviedo. Claro que también se considera que el Campo carece de continuidad, o lo que es lo mismo, debería ampliarse o conectarse a otros espacios verdes de la ciudad. Puede que la respuesta tenga un punto conductista –las propuestas de plantar arbolado o zonas verdes es acogida, invariablemente, de forma positiva- pero en todo caso, ahí está.

En cualquier caso, el diseño y la accesibilidad al Campo no son percibidas como un problema y, desde luego, no reclaman por la ciudadanía soluciones urgentes.

El apoyo a las propuestas es, en cierto modo, coherente con el diagnóstico previo.

Cuando se proponen intervenciones que no afectan a la esencia del Campo – no lo cambian ni intervienen en su interior, sino en su perímetro o en su relación con la trama urbana- la actitud es mucho más positiva, e incluso receptiva a contemplar problemas que, previamente, no se percibían.

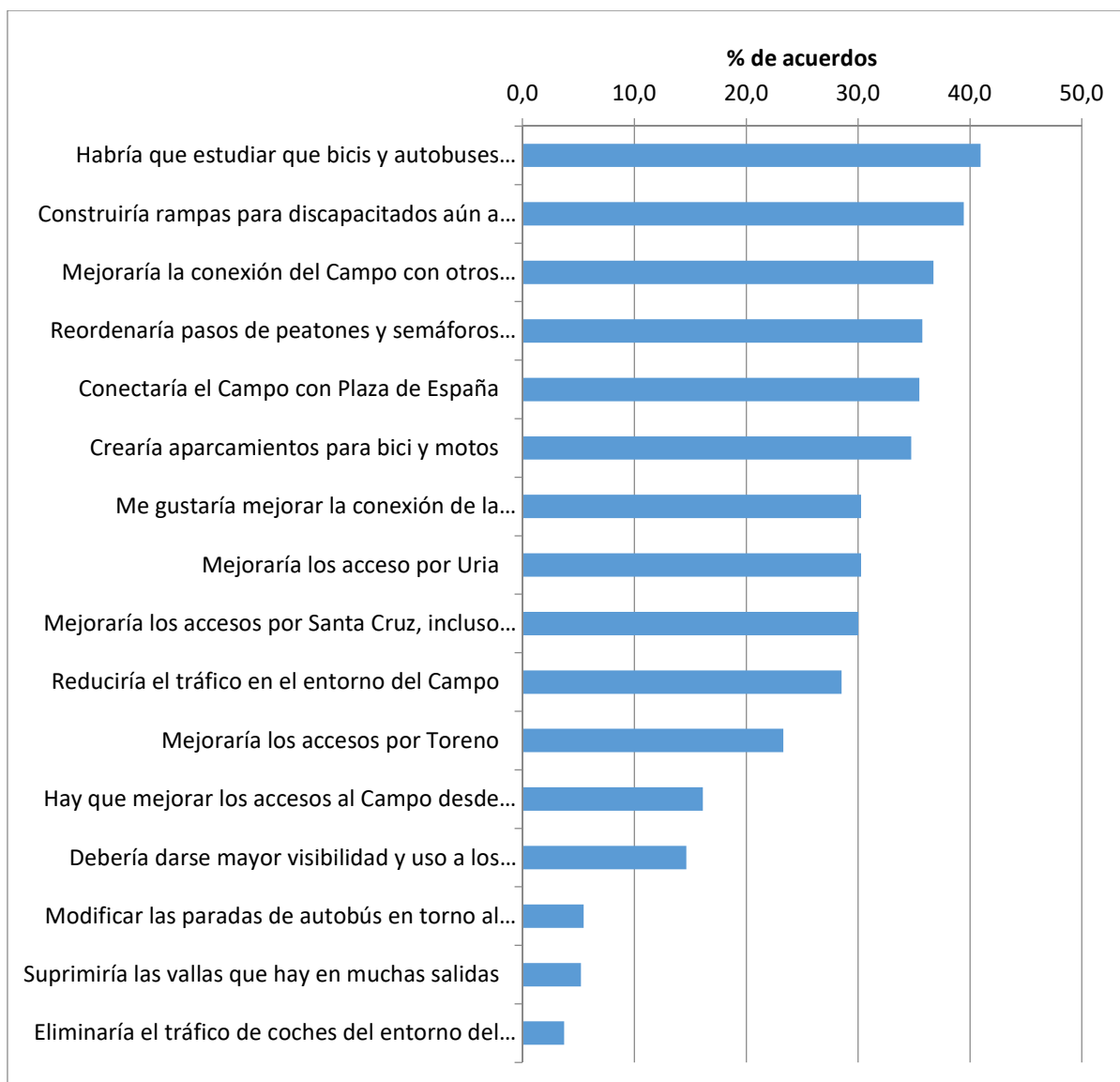
Resulta muy evidente cuando, al preguntar por la construcción de “rampas para personas discapacitadas” la aprobación es unánime, incluso implicando talas o incremento de zonas verdes.

Las propuestas que mejor balance obtienen son aquellas que se refieren a la ganancia de espacio para el peatón frente al coche: “Estudiar carriles compartidos para buses y bicis” o “reordenar semáforos y pasos de peatones” son algunas de las propuestas que más apoyo reciben. Por supuesto, las soluciones que más consenso generan son las menos radicales: obtiene más apoyos “reducir el tráfico” (polariza) que “eliminar el tráfico”, por ejemplo. Con frecuencia, y ante esta última propuesta, la respuesta era: “¿Y dónde metemos el tráfico?”.

La propuesta de mejorar la conexión del Campo con su entorno recibe apoyos cuantiosos: es el caso de su engarce con otras zonas verdes de la ciudad. Pero también la de conectarlo con Plaza de España o con la Plaza de la Escandalera. Cabe señalar que, en este último caso, quizá no se ha explicado bien la propuesta: si bien la idea resulta atractiva, son muchos los participantes que no concebían bien cómo. “¿La unimos con tirolinas?”, apuntaban algunos... Es una propuesta, por tanto, que requiere de un mayor esfuerzo de comunicación que el realizado hasta ahora por el alto grado de complejidad que conlleva. En general, tal parece que la convivencia entre coche y peatón (y, si se apura, la bici) se siguen concibiendo de forma segregada, unos por calles peatonales, aceras y pasos de peatones, otros por las calzadas, pero no se concibe con claridad opciones como la convivencia o el compartir espacios entre modos de transporte.

Por último, la mejora de accesos desde las calles adyacentes, siendo apoyadas, no se consideran prioritarios: se prioriza el acceso por Uría (quizá por ser el principal) a otros, quizá más abruptos, como los de Santa Susana. Entre medias, Marqués de Santa Cruz, aún a costa de comer espacio al césped y, ya en muy segundo plano, los de Toreno en la cual se circula peatonalmente mayoritariamente por el acerado contrario al Campo (por topografía más benévola y por soleamiento). Con excepción de la peatonalización de la calle Fruela ampliamente mayoritaria.

Gráfico 5. Diferencia acuerdo-desacuerdo con medidas a tomar en el entorno del Campo.



No se observan diferencias significativas por sexo, pero sí por edad, especialmente cuando se habla de grado de información –menor en los jóvenes- y sobre todo de accesibilidad.

Así las personas de más edad parecen más sensibles a las mejoras en las entradas y conexiones del parque con la ciudad: es el caso de una posible reordenación de autobuses, a la que los mayores se oponen, mientras que a los jóvenes les resulta indiferente. La mejora de accesos por Santa Cruz o Santa Susana resulta más exigible, de nuevo, para los participantes de mayor edad (con la excepción de algún valor errático en el caso de los mayores de 85, como consecuencia de su escasa representación).



Tabla 8. Principales diferencias de valoración según edad.

	15-24	25-44	45-64	65-84	85	Total
<b>Crearía aparcamientos para motos y bicis</b>	50,0%	40,3%	40,7%	5,2%	-37,5%	28,5%
<b>Reordenar las paradas de bus en torno al campo</b>	5,3%	5,0%	10,7%	-3,4%	-12,5%	5,50%
<b>Mejorar accesos por Santa Cruz</b>	13,2%	30,8%	30,0%	39,7%	25,0%	30%
<b>Mejorar los accesos por Uría</b>	10,5%	23,3%	36,4%	53,4%	-12,5%	30,3%
<b>Mejorar los accesos por Santa Susana</b>	-7,9%	14,5%	21,4%	22,4%	25,0%	16,1%
<b>Mejorar la conexión con la Escandalera</b>	13,2%	23,3%	36,4%	50,0%	0,0%	30,3%

Resaltemos, en fin, las diferencias ante la creación de un aparcamiento para motos y bicis, que los jóvenes apoyan calurosamente, si bien el calor va descendiendo con la edad, hasta suscitar polarización o, incluso, rechazo entre los mayores.

## 9.2.- Conclusiones INICIALES:

El proceso participativo, a falta de unos días para su cierre definitivo, coincide, en términos generales, con el documento de prediagnóstico elaborado por el COAA. Ello no empece 1) la oportunidad que el proceso ha ofrecido a la ciudadanía –o, siquiera, a la parte que ha participado en el proceso de participación- de percibir las carencias que el Campo de San Francisco, "corazón de Oviedo", acusa en su relación con la trama urbana que le circunda, pero también 2) las oportunidades que ofrece de cara a potenciar su atractivo como elemento clave de la ciudad, con potencia sobrada como para contribuir a la generación de actividad económica y a la regeneración del centro de la ciudad. Pero también 3) aportando ideas complementarias y matices interesantes al documento de prediagnóstico.

Ideas y matices que se exponen seguidamente en un decálogo:

1. La ciudadanía parece huir de las soluciones radicales. Como ejemplo, prefiere reducir y calmar el tráfico en el entorno del parque a eliminarlo con la implantación de calles peatonales.

2. Se sugiere una profunda reordenación de pasos de peatones y semáforos en función de los planteamientos o soluciones adoptadas para el tráfico rodado, facilitando el engarce del Campo con las calles adyacentes al tiempo que se contribuye a reducir la velocidad del vehículo rodado.
3. Dentro de esta reordenación aparece relevante la encrucijada de la Plaza del General Ordóñez, señalada como peligrosa por buena parte de los participantes en los talleres; a la vez que las de Sta Cruz/Calvo Sotelo (García Lorca)/Sta Susana, Uría/Toreno, Milicias/Uría y Hnos Pidal/Toreno.
4. El calmado del tráfico incluye el estudio –que no implantación sin más- de posibles carriles bici y bus de uso compartido, se está de acuerdo en su implantación previo estudio exhaustivo al respecto .
5. Pese a considerarse claramente deseable, no acaban de percibirse con claridad las posibilidades de mejora de conexión entre Escandalera y Campo, quizás por la desconfianza que genera no disponer de soluciones visibles al respecto; la eliminación del parking de la Escandalera se percibe al final de la concesión administrativa y la conversión de este en espacio cívico-lúdico-cultural.
6. Sí se aprecian con mayor claridad la conexión del Campo en el caso de Plaza de España (quizá por percibirse Santa Susana, erróneamente, como calle tranquila al ser utilizado en mayor medida el uso peatonal en el vial peatonal paralelo interior del campo) y pese a los problemas de cotas que plantea. La peatonalización de la propia Plaza de España ayudaría a ello. No se observa necesidad y oportunidad para las actuaciones previstas en Llamaquique en área de Universidad, siendo prioritarias estas otras actuaciones.
7. El uso de las actuales praderas o incluso alguna tala, son consideradas aceptables para la mejora de la accesibilidad, muy en especial si de discapacitados se trata, o para la conexión con Suarez de la Riva.
8. Se percibe que el Campo tiene una capacidad dinamizadora de primer orden: llevar a cabo actividades en él, utilizar algunas dotaciones que se consideran

abandonadas o infrautilizadas-Pavo Real, Quiosco del Bombé, Palomar y Jardines de Covadonga, etc... aledaños-podría contribuir a reactivar el centro de la ciudad y, añadidas a otras medidas, como la mejora de conexiones con el resto de la ciudad, también a la dinamización comercial del centro, que se percibe un tanto decadente con pérdida específica del rol de capitalidad.

9. Aunque exceda el ámbito del trabajo, se aprecian dos elementos de conflicto:
  - 1) los perros: son numerosos los usuarios que consideran "vergonzoso" que la policía local sancione a los dueños de mascotas que les permiten la circulación sin correa fuera del recinto específico (en este caso la encuesta se realiza mayoritariamente en el entorno del Pavo real con ,mayoría absoluta de personas con perros), pero también los que creen que los agentes del orden son excesivamente tolerantes;
  - 2) las bicis, cuya excesiva velocidad ocasiona que se las perciba para los viandantes como peligrosas e incompatibles con los dos usuarios mayoritarios del campo como son los niños y personas mayores; de ahí quizá las reclamaciones de carriles bicis y aparcamientos en el exterior y, en fin, la ordenación de sus tráficos y del cumplimiento de esa ordenación; y 3) la actual situación de algunas de las edificaciones en estado de abandono y sin uso..

## 10. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Articular el Campo de San Francisco con el resto de espacios públicos (de ocio, paseo y descanso) y de éstos entre sí debe de ser objetivo prioritario en el futuro Concurso de Ideas, considerando que en Oviedo, los espacios públicos son espacios aislados, sin conexión entre sí, tanto por lo que se refiere a los situados dentro de la Ronda Interior como a otros del exterior de la misma y colindantes con ella (Fábrica de Armas, Parque de Invierno, El Cristo, La Losa); algunos de ellos espacios de gran importancia estratégica en el futuro de la ciudad como El Cristo y la Fábrica de la Vega. Dentro de ese espacio delimitado por la Ronda, en su centro, se ubica el Campo de San Francisco, aislado de todos los demás por cuatro calles que forman una segunda ronda dentro de aquélla primera.

### 10.1 Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Considerando de gran valor la iniciativa municipal de acometer la “movilidad sostenible y mejora de la calidad del espacio público en el entorno del Campo San Francisco”, a lo largo de las reuniones del GUO para la elaboración del Prediagnóstico, posteriores trabajos para la elaboración del Diagnóstico Participado y consultas a la ciudadanía surgía permanentemente la necesidad de ampliar el zoom para permitir entender lo que sucedía en el entorno del Campo como consecuencia de lo que ocurre en la totalidad de la ciudad de Oviedo y sobremanera de la ronda interior hacia adentro, se echan en falta:

Datos de partida imprescindibles para este trabajo, como la existencia de los aforos de todo tipo, a modo de análisis prospectivo, en relación con la demanda de movilidad y accesibilidad urbanas, y orientados hacia un cambio en los conceptos de movilidad. Datos propios de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que propicie una Estrategia para la nueva movilidad: accesibilidad y transporte en el concejo de Oviedo. Este proceso sería deseable se solapase con el proceso que ahora se inicia en el entorno del campo San Francisco y con la redacción del nuevo PMUS para Oviedo, se debería de hacer converger las conclusiones de ambos procesos. Y a su vez estos con la Revisión del Plan General de Ordenación de Oviedo.

## 10.2 Consenso político

Manifiesta la ciudadanía y técnicos que cualquier iniciativa de esta envergadura para la recuperación de este espacio público para uso ciudadano, no cabe duda que requiere un “consenso de mínimos” de la totalidad de grupos políticos presentes en el Ayuntamiento de Oviedo, de otro modo entendemos todo esfuerzo será inútil y baldío; siendo la consecución del mismo una demanda de la ciudadanía a sus dirigentes locales.

## 10.3 Procesos existentes (Bulevar, El Cristo - Buenavista)

En la elaboración del Diagnóstico Participado se han tenido en cuenta los procesos iniciados existentes y que afectan a este entorno, tales como al acceso desde la A-66 y El Cristo - Buenavista.

Siendo la conclusión con respecto a los mismos manifestada por la ciudadanía que no es otra que el general desconocimiento, confusión y poca fiabilidad a propuestas válidas para dichos procesos; son demasiados años escuchando lo mismo.

No obstante, en relación al acceso desde la A-66 – Fábrica de la Vega se ha planteado en este aspecto facilitar la proximidad y conexión con la calle Jovellanos a través de la conexión de la Plaza de La Escandalera con el Campo, no traspasando de este límite.

Con respecto a los terrenos de El Cristo se procede de manera similar al punto anterior, facilitando su proximidad y conexión a través de la peatonalización de la Plaza de España y su conexión directa con la calle Gral Aranda (trece Rosas).

#### **10.4 Toma en consideración del ámbito inmediato, teniendo en cuenta las conexiones entre ámbitos exteriores**

Se debe tener en consideración los efectos inducidos por el resto del espacio de ciudad incluido de la ronda interior hacia adentro, sin perjuicio de tener también en consideración el espacio exterior a dicha ronda cuando así se requiriese.

Ampliar el ámbito de análisis supone la potencialidad del Campo como articulador de una red de itinerarios de movilidad sostenible que conectando las principales zonas verdes, los espacios públicos y edificios representativos vertebran toda la ciudad, entre los que destacan los siguientes a modo de ejemplo:

Nordeste - Suroeste uniendo la Fábrica de Armas de la Vega - Bulevar de San Julián de los Prados con el Cristo, a través de Martínez Vigil, Azcárraga, Jovellanos, Pza. Escandalera, Pza. de España, Coronel Aranda, Sgto. Provisional, Avda. Buenavista

Sureste -Noroeste relacionando el Parque de Invierno, El Campillín y La Rodrigo con la Losa - Naranco, a través de El Fontán, las calles Suárez de la Riva y Marqués de Pidal, teniendo cuenta la accesibilidad desde la calle Leopoldo Alas, para propiciar la conexión del Parque de Invierno con el Naranco.

## 10.5 Relación espacial con la Escandalera

Plantear la unión física del Campo de San Francisco con la Plaza de la Escandalera a través del Paseo de Los Álamos, con el fin de fortalecer su importancia como espacio esencial de la identidad de la ciudad, planteando soluciones de incorporación del uso de la Plaza al Campo y en conjunto como rótula de itinerarios en el ámbito inmediato y por ampliación al resto de la ciudad es una clara demanda de la ciudadanía, aunque generando en las encuestas un alto grado de desconfianza a las posibles soluciones que se puedan plantear) y de los técnicos.

En este punto se denota como medida imprescindible a medio plazo (al expirar el contrato de concesión existente) la supresión del parking existente, planteando provisionalmente como alternativa modificar su actual sentido de acceso, y a largo plazo lo reconversión del aparcamiento en un centro cívico-lúdico-cultural.

70

## 10.6 Itinerarios de prioridad peatonal

10.6.1 Conexión a través de la Escandalera con la calle Jovellanos y la parte baja de la ciudad

- Recuperar la continuidad peatonal del Campo a través de la Escandalera con la calle Jovellanos, antiguo camino de ronda y eje de conexión con el norte y este de la ciudad a través de Martínez Vigil y Azcárraga es una clara demanda de la ciudadanía y de los técnicos.

10.6.2 Conexión con la Plaza de España y la zona alta de la ciudad

- Establecer la conexión peatonal con la Plaza de España para reforzar la potencialidad de esta última como espacio de articulación del Campo con el barrio de Buenavista – Campus de Llamaquique y su continuidad hasta terrenos de El Cristo (antiguo HUCA) por el margen de la calle Gral Aranda es una clara demanda de la ciudadanía y de los técnicos.

### 10.6.3 Conexión del Campo con las calles adyacentes

- Potenciar la relación entre los dos ejes principales del Campo (Avenida de Italia y Alemania) con la Plaza de La Escandalera y a su vez con el camino de ronda (actual Jovellanos) y calle San Francisco hacia la Catedral (calle San Francisco), a través del Paseo de los Álamos.
- Estudiar y reforzar el eje peatonal Uría-Paseo de los Álamos-Fruela, y la necesidad de peatonalización de la calle Fruela.
- Establecer adecuada conexión Paseo de Los Álamos-Milicias Nacionales.
- Establecer la continuidad Campo- Suarez de la Riva-El Fontán.
- Establecer conexión peatonal Campo-Marqués de Pidal-La Losa, con la eliminación de uno de sus estacionamientos rotatorios de superficie y ampliación del acerado hasta Viaducto Marquina.
- Eliminación del estacionamientos rotatorios de superficie y de la parada de Taxi en la calle Toreno, y ampliación acerado en lado opuesto al Campo.

Todas ellas suponen una clara demanda de la ciudadanía y de los técnicos.

- Recuperar la presencia de animales en libertad, en especial el pavo real.
- Prohibición del uso de bicicletas con excepción de menores (niños).
- Demanda generalizada de la ciudadanía es acometer la rehabilitación integral del pavimento del Paseo de Los Álamos, obra de arte de Antonio Suárez, en un estado lamentable y penoso en el lugar más emblemático de la ciudad de Oviedo.
- Con respecto al mobiliario urbano, la ciudadanía estima necesaria una propuesta que proporcione una imagen más acorde e integrada a este importante punto representativo de la ciudad. Lo mismo se podría decir de sus numerosos tipos de cierres o barandillas interiores.

- La ciudadanía manifiesta que las edificaciones existentes se en su mayor parte abandonadas o infrautilizadas y sin uso (como el Quiosco de Música, Pavo Real,..), y otras susceptibles de usos alternativos más acordes con el Campo de San Francisco.
- Existencia de espacios con potencialidad suficiente para albergar usos innovadores o culturales, actualmente sin uso alguno; como los jardines de Ntra. Sra. de Covadonga.

Todas ellas suponen una clara demanda de la ciudadanía, compartida por los técnicos redactores de este documento.

### **10.7 Actuaciones encaminadas a favorecer la movilidad sostenible en el entorno del Campo**

- Reorientar totalmente el diseño de la red viaria: intersecciones, número de carriles, ancho de aceras, supresión de bandas de aparcamiento, nuevos carril bus, cambio de localización de los pasos de peatones, sentidos de circulación, paradas de autobuses, etc.
- Incorporar la bicicleta hasta el borde del perímetro del campo con creación de estacionamientos en superficie para ellas y para motos, con el fin de servir también a estos medios como rótula de la comunicación de la ciudad.
- Eliminar un carril de aparcamiento rotatorio en la calle Hermanos Pidal ampliando su acerado y facilitando el acceso a Viaducto Marquina y La Losa.
- Evaluar el acceso al Campo de manera que se garantice una adecuada y suficiente accesibilidad universal al interior del mismo y a lo largo de sus principales recorridos interiores, sin menoscabar los valores históricos del parque.
- Estudiar la implantación de carril bus-bicicleta en la totalidad del perímetro del Campo San Francisco.
- Eliminar el carril de aparcamiento rotatorio y parada de Taxi en la calle Toreno ampliando su acerado

Todas ellas suponen una clara demanda de la ciudadanía y de los técnicos.



## 10.8 Mobiliario urbano, edificaciones y elementos vegetales.

- Evaluar aquellos elementos vegetales, árboles de alineación y arbustos de protección, mobiliario, pavimentos etc., que actualmente puedan desvirtuar o reducir la calidad del espacio público en el interior y perímetro del Campo y en su relación con la trama urbana circundante.
- Homogeneizar y renovar el mobiliario urbano.
- Aumento de zonas verdes (por ejemplo frontal Pavo Real).
- Se deberá habilitar y datar con actividad las edificaciones actualmente existentes, abandonadas o en desuso, estableciendo su utilización más adecuada.

Todas ellas suponen una clara demanda de la ciudadanía y de los técnicos.

## 10.8 Usos interiores

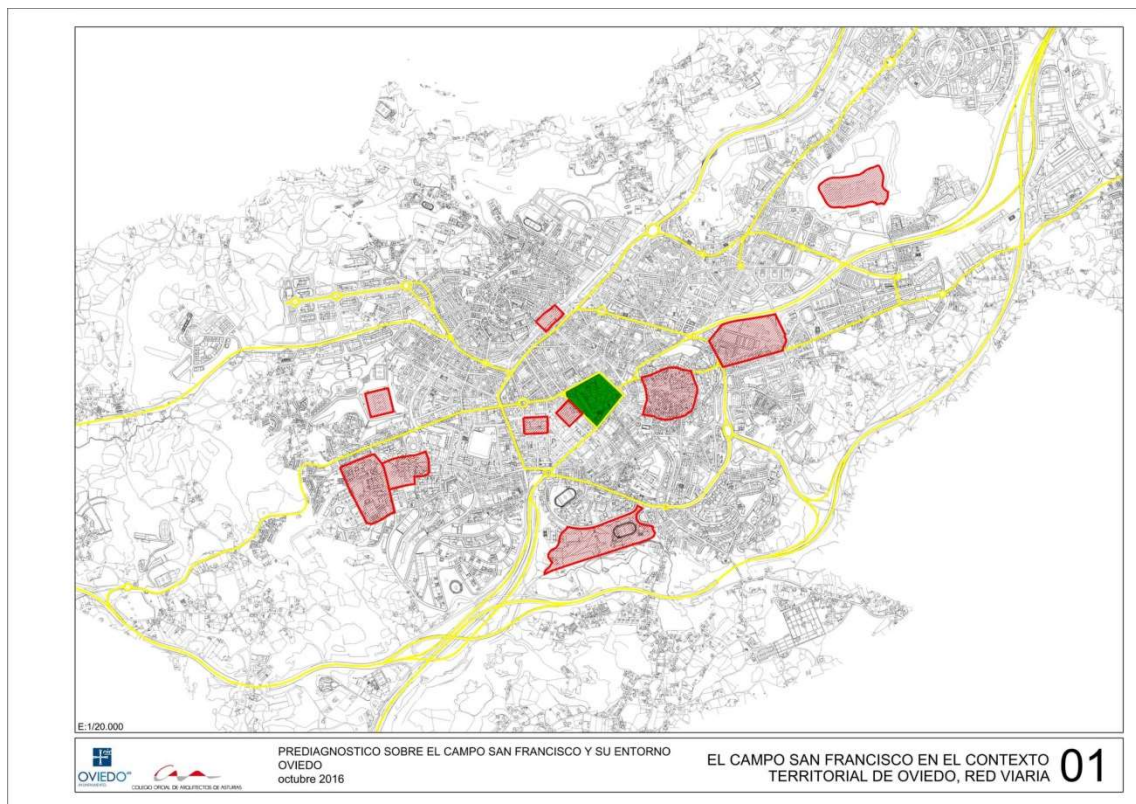
- 
- Realizar un estudio del soleamiento del campo y su incidencia en zonas verdes y zonas de uso.
- Recuperar la presencia de animales en libertad, en especial el pavo real, símbolo emblemático de este espacio.
- Prohibición del uso de bicicletas con excepción de menores (niños).
- Demanda generalizada de la ciudadanía es acometer la rehabilitación integral del pavimento del Paseo de Los Álamos, obra de arte de Antonio Suárez, en un estado lamentable y penoso en el lugar más emblemático de la ciudad de Oviedo.
- Con respecto al mobiliario urbano, la ciudadanía estima necesaria una propuesta que proporcione una imagen más acorde e integrada a este importante punto representativo de la ciudad. Lo mismo se podría decir de sus numerosos tipos de cierres o barandillas interiores.
- Regeneración de espacios interiores con potencialidad suficiente para albergar usos innovadores o culturales, actualmente sin uso alguno; como los jardines de Ntra. Sra. de Covadonga.
- Reordenar algunos espacios interiores actualmente mal emplazados, como el área recreativa de mayores, zona deportiva, áreas de juego de niños, con supresión de aquellos usos no propios para este espacio representativo de la ciudad.

- Aumentar zonas verdes en detrimentos de áreas pavimentadas, como el área frontal al "Pavo Real" en el Paseo de la Herradura.
- Establecer la efectiva y real prohibición de perros sueltos en el interior de este espacio del Campo (al disponer de un espacio específico canino para ello).
- Se demanda vigilancia (actualmente se señala como inexistente, lo cual genera inseguridad, preferentemente de noche) y señalética adecuada.

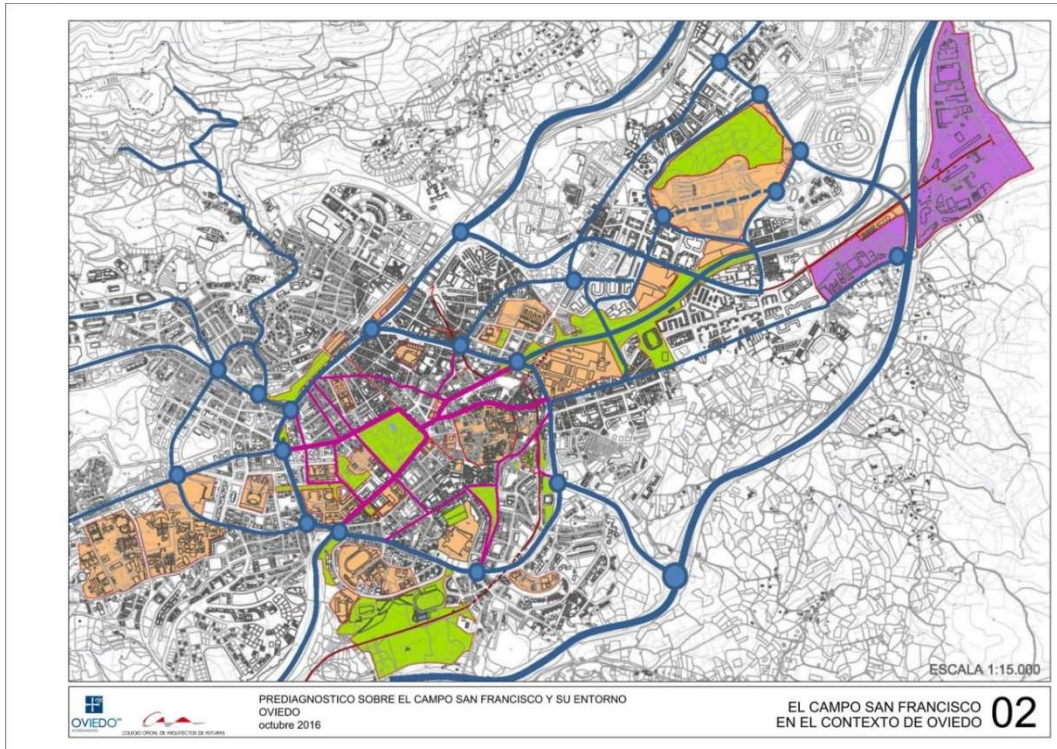
Todas ellas suponen una clara demanda de la ciudadanía, compartida por los técnicos redactores de este documento.

## 11. PLANOS

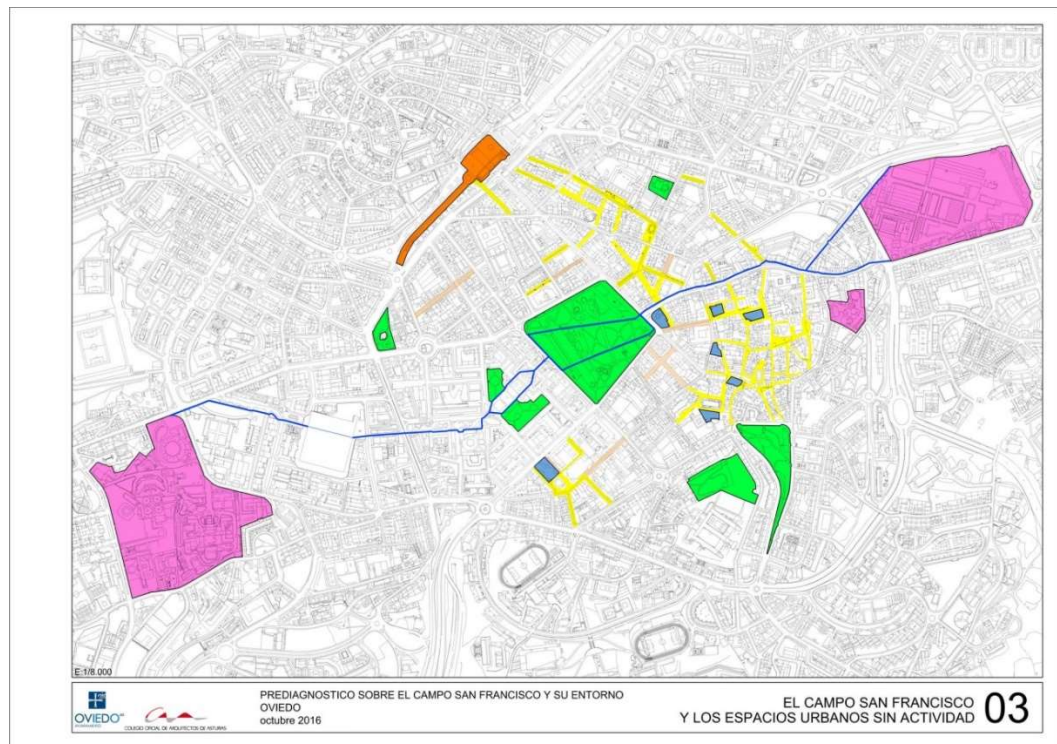
A nivel de ciudad:



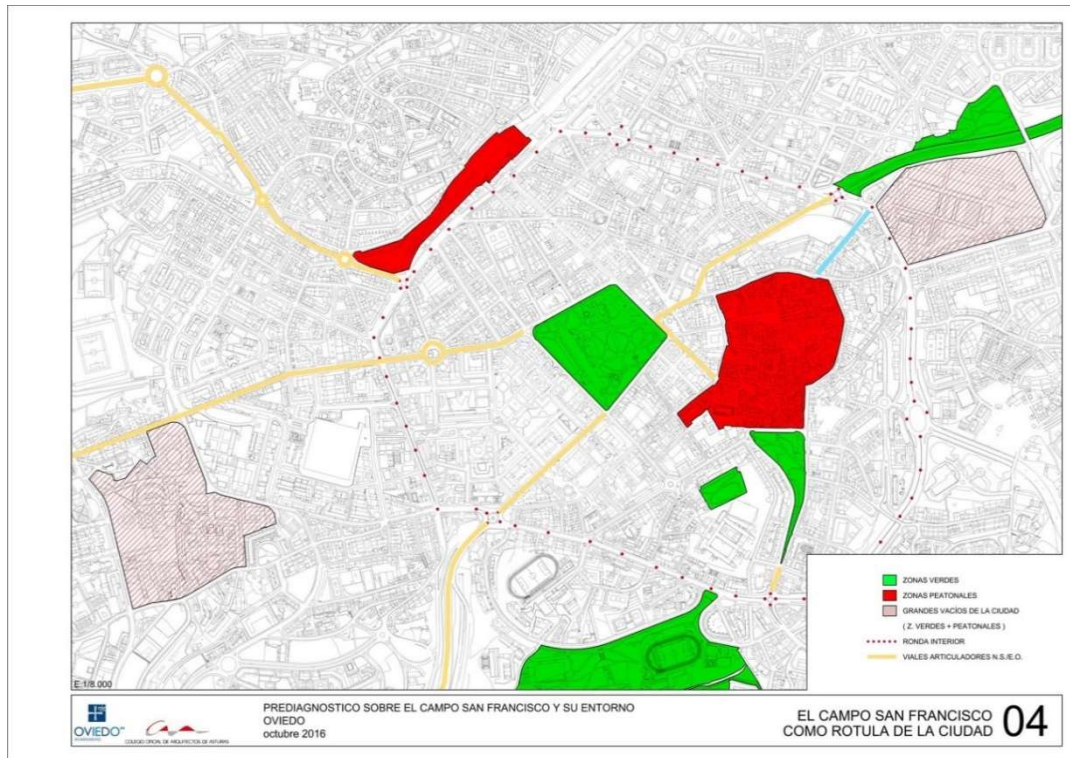
01 El Campo San Francisco en el contexto territorial de Oviedo, red viaria



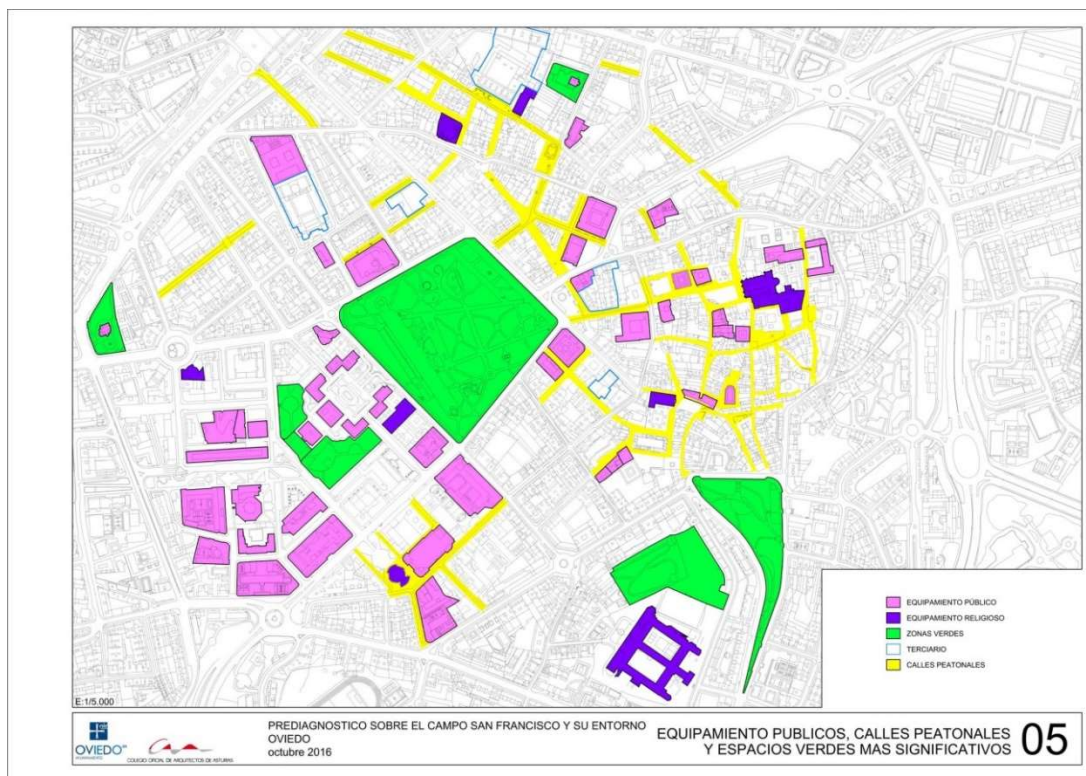
02 El Campo San Francisco en el contexto de la ciudad de Oviedo, red viaria y dotaciones.



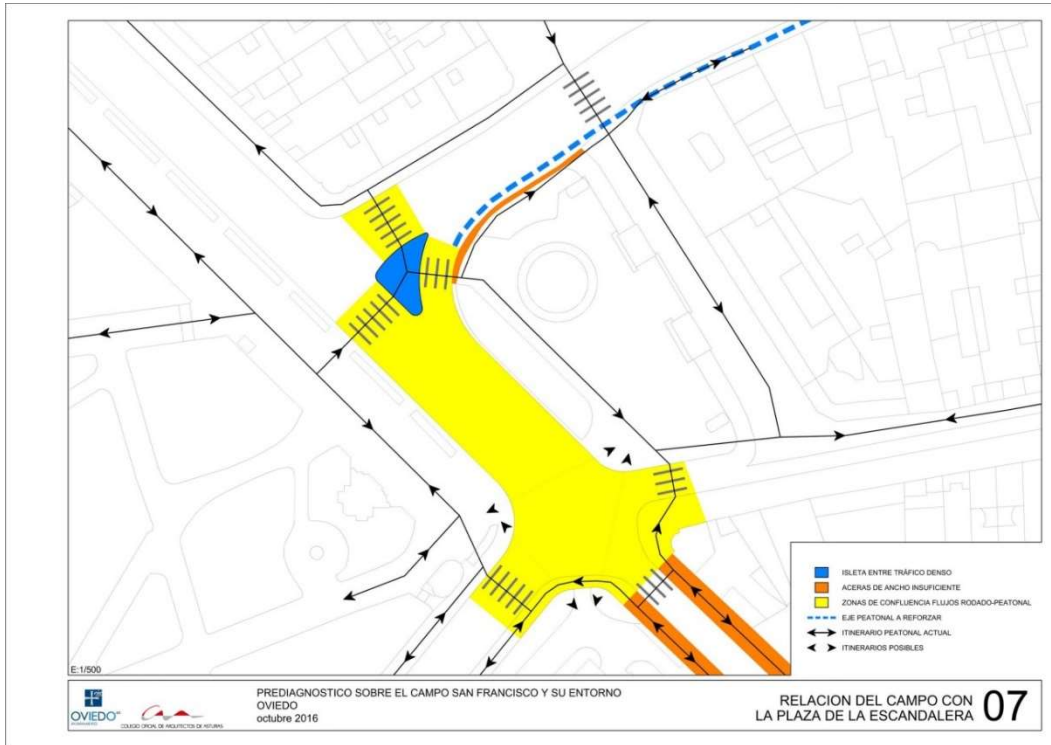
03 El Campo San Francisco y los Espacios urbanos sin actividad



04 El Campo San Francisco como "rótula" de la ciudad

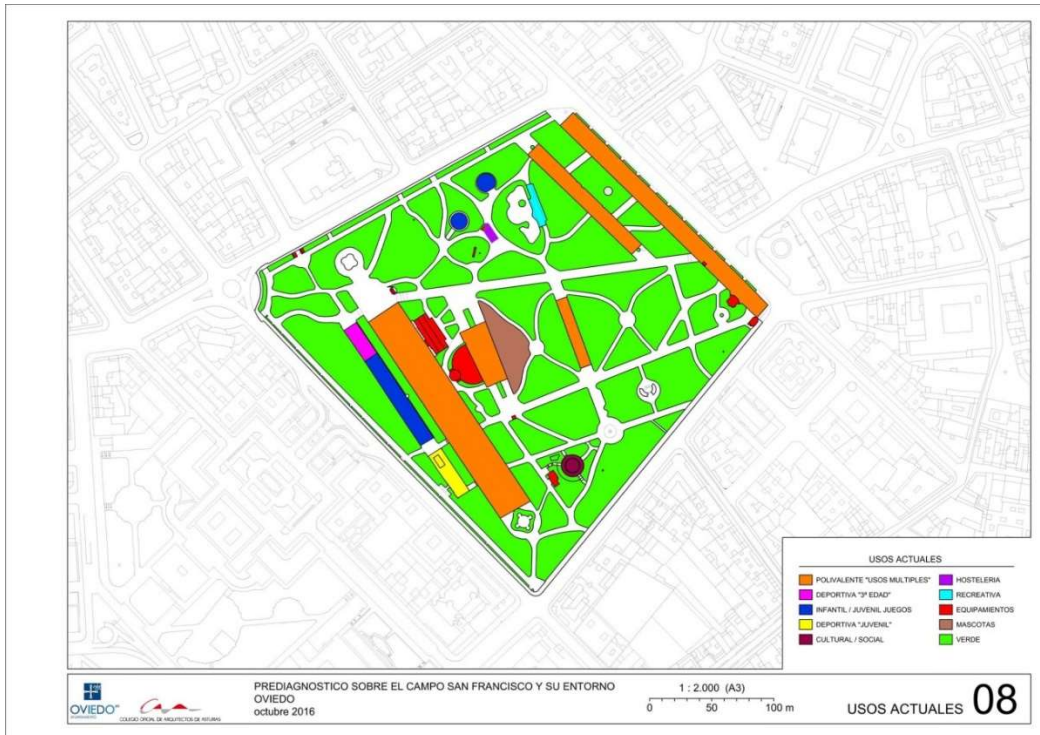


05 Equipamientos públicos, calles peatonales y espacios verdes más significativos

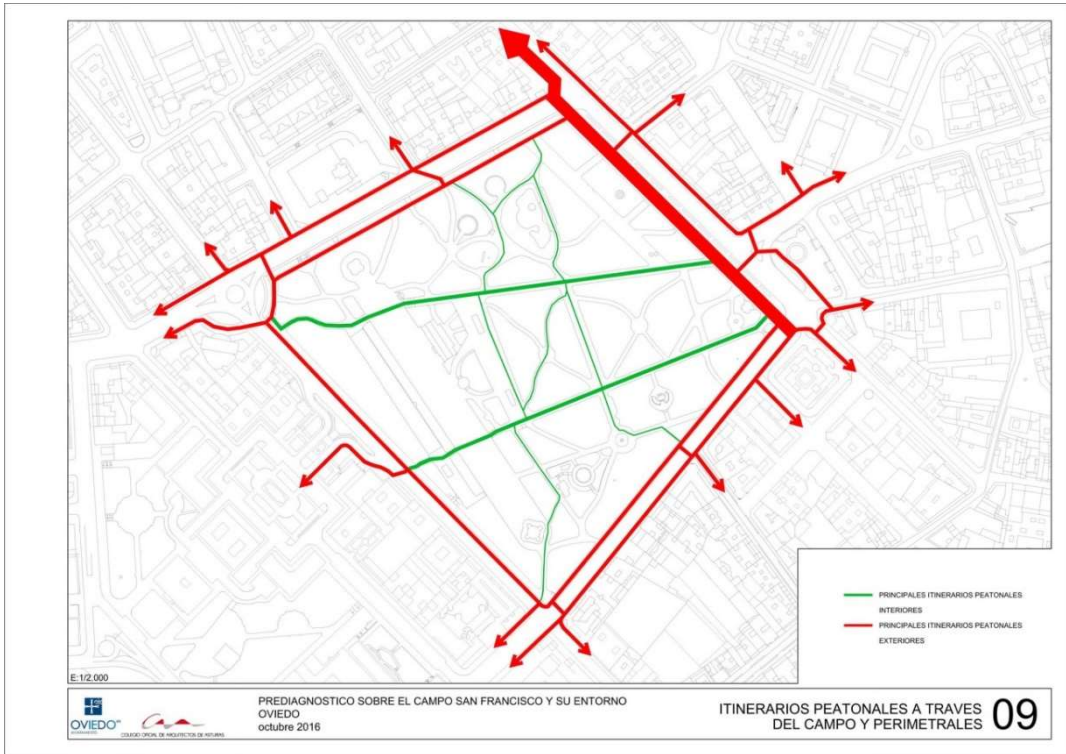


07 Relación de La Escandalaria con el Campo San Francisco

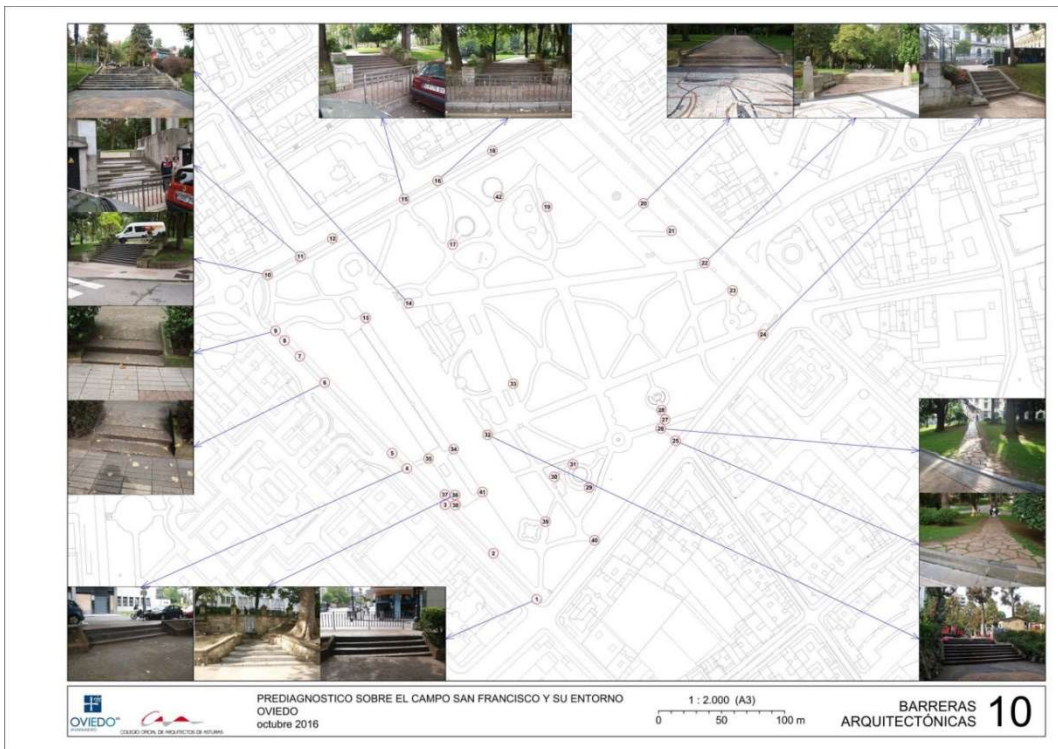
**Interior del Campo:**



08 Usos actuales del Campo



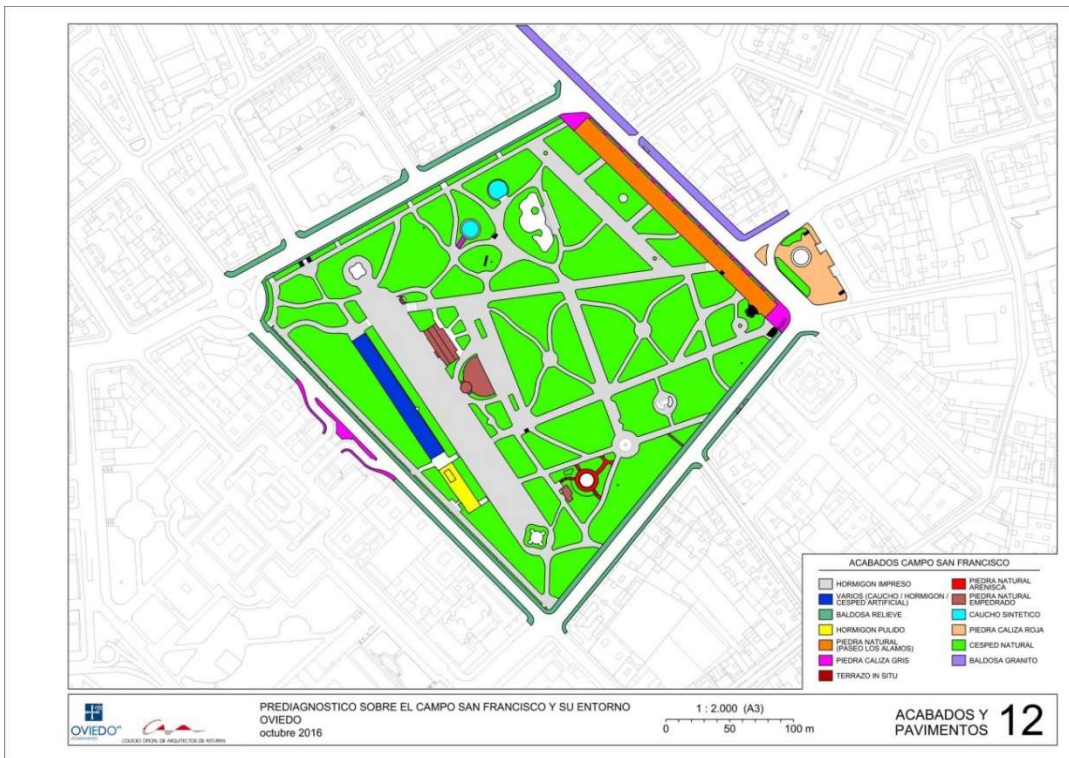
09 Itinerarios peatonales, a través del Campo y perimetrales. Jerarquía de la red



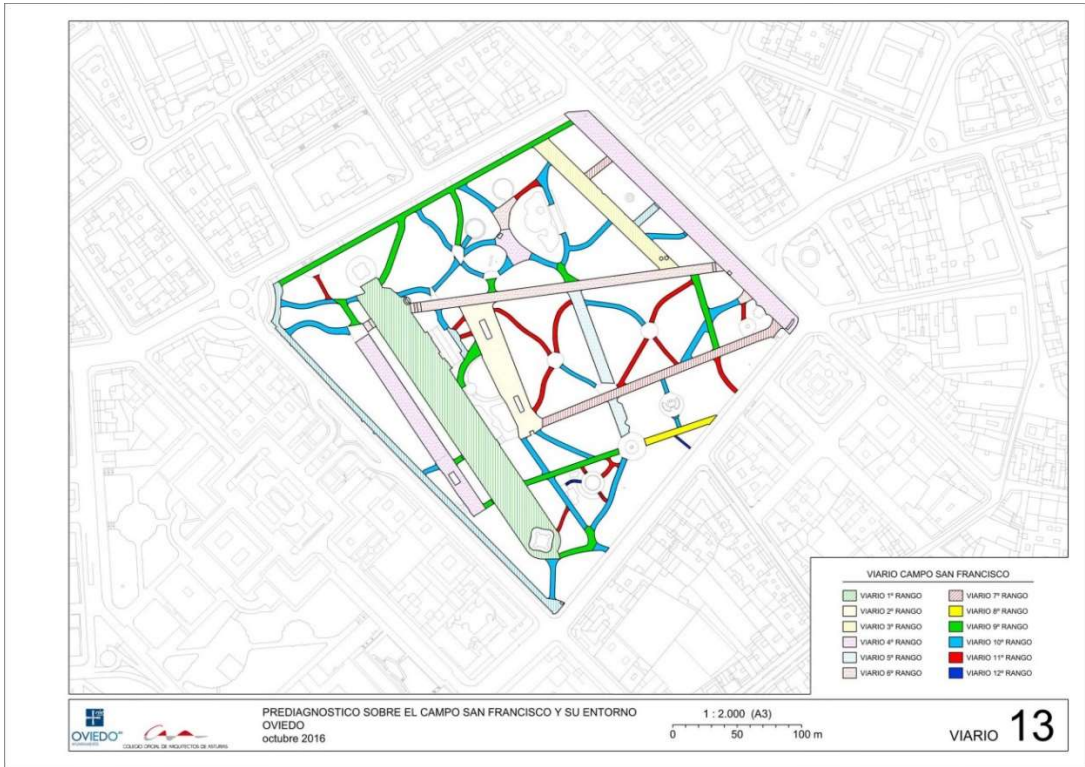
10 Barreras arquitectónicas



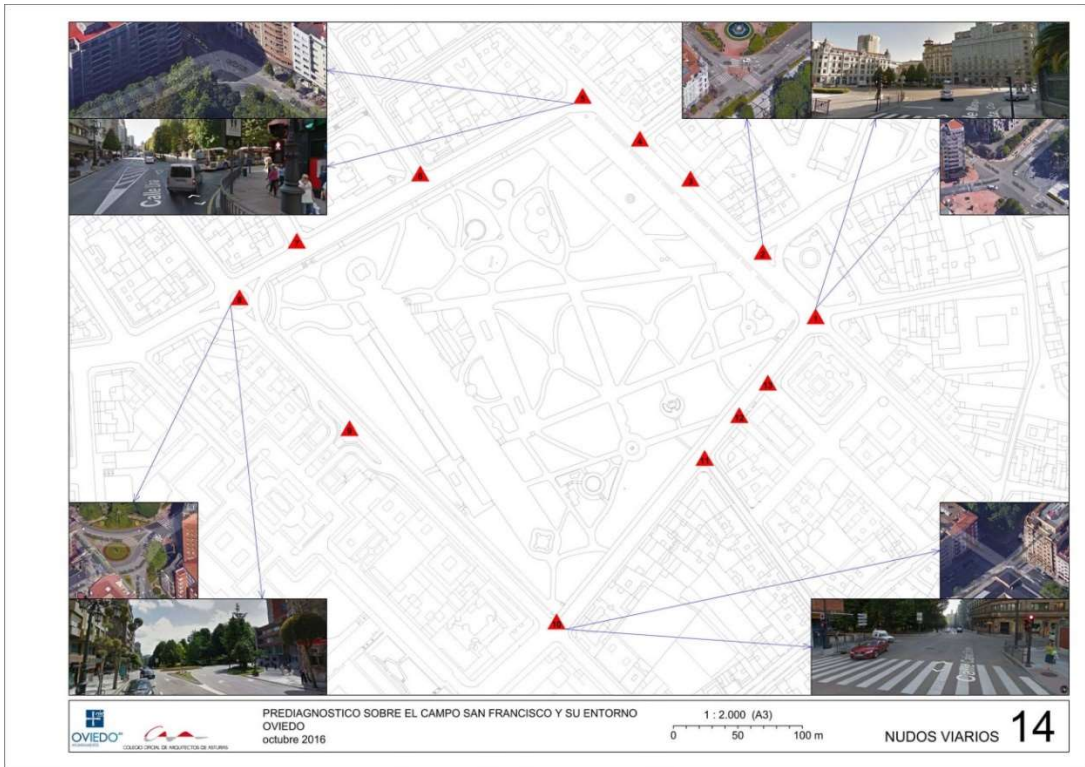
11 Accesibilidad



12 Acabados y pavimentos

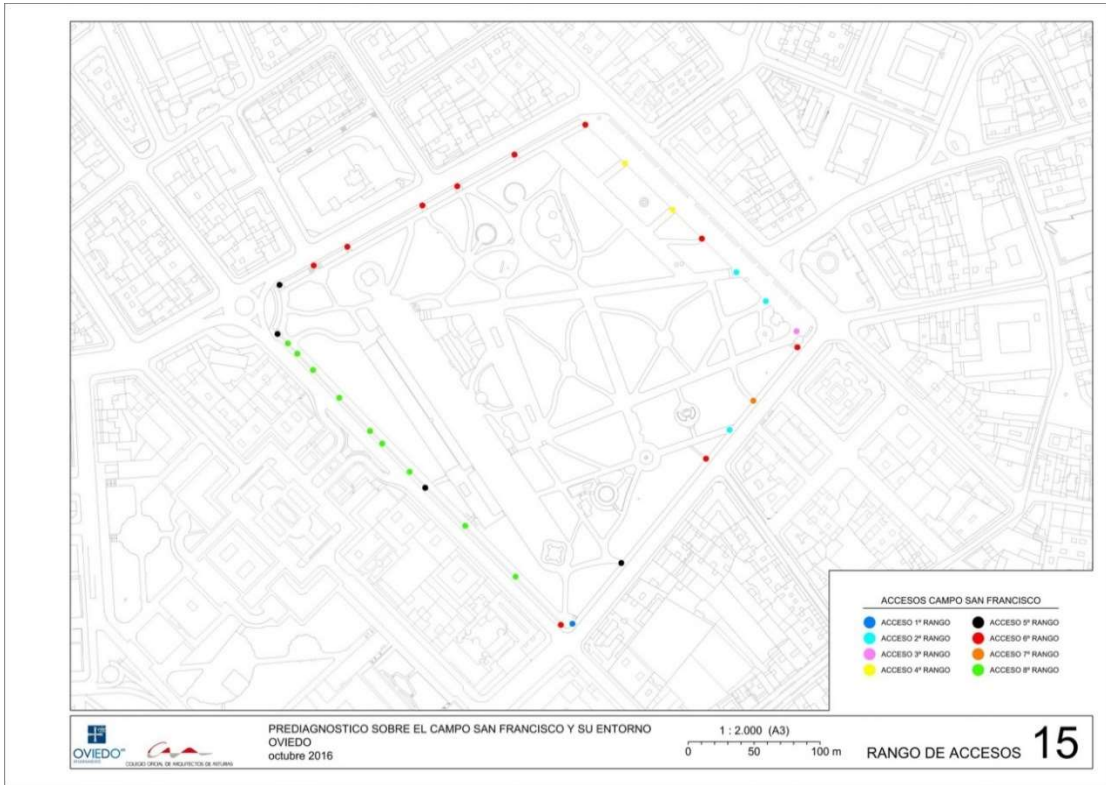


13 Viario

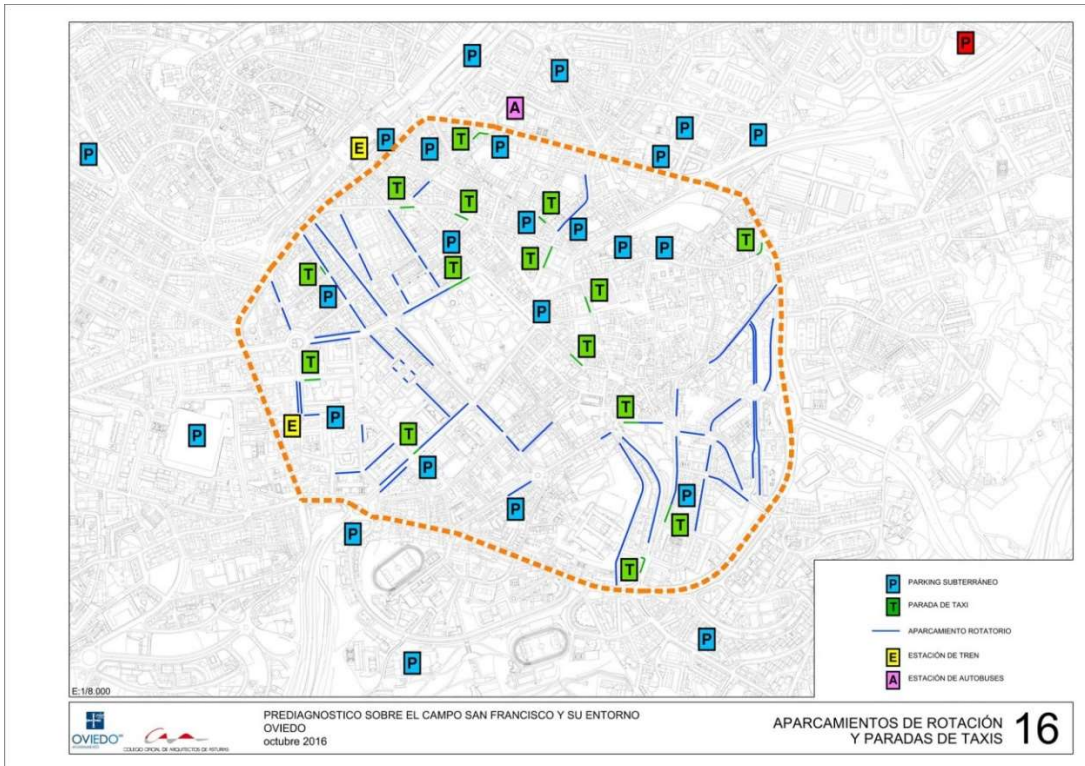


14 Nudos viarios

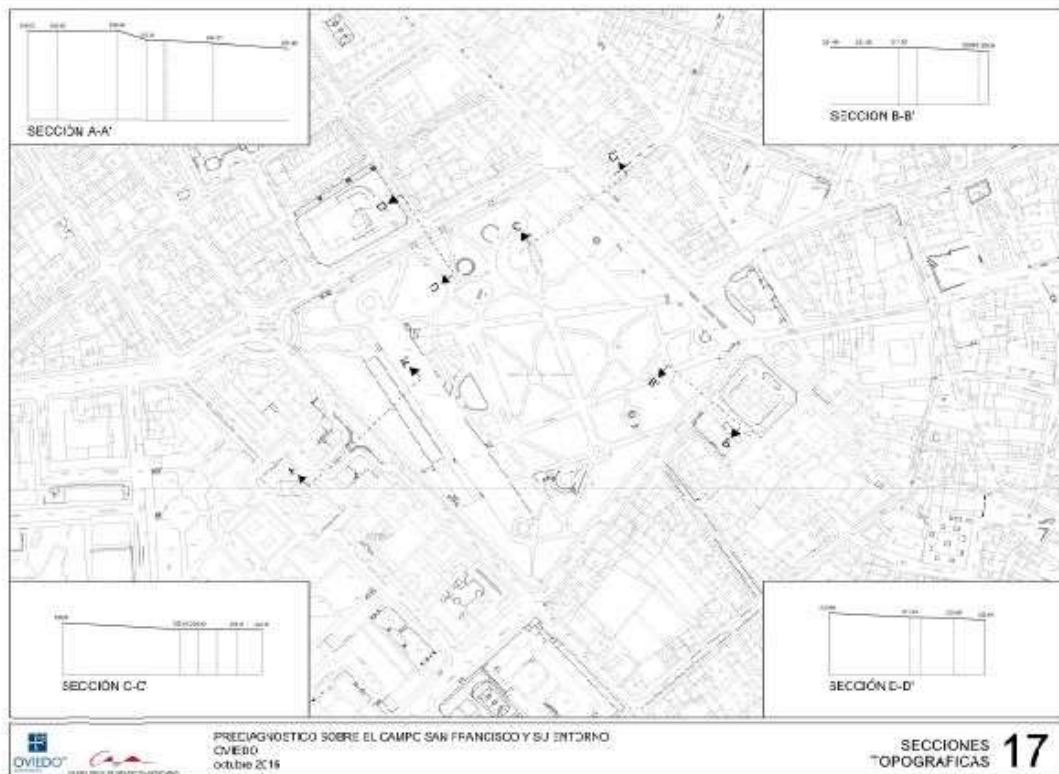




15 Rango de accesos



16 Aparcamientos de rotación, paradas de taxis



17 Secciones

En Oviedo, a 14 de diciembre de 2016

**VOCALIA DE URBANISMO del COAA**

**CENTRO DE ASESORAMIENTO URBANISTICO (CAU)**

**GRUPO DE URBANISMO DE OVIEDO (GUO)**

**DÍAZ-MIRANDA ARQUITECTOS SLP y PRAGMA SOCIOLOGÍA APLICADA**

