



PRE-DIAGNOSTICO 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

Índice

PRESENTACIÓN	4
1. ANTECEDENTES.....	4
2. OBJETIVOS.....	4
3. HISTORIA URBANA DEL PARQUE Y ENTORNO.....	5
4. EL CAMPO SAN FRANCISCO EN EL CONTEXTO DE LA CIUDAD DE OVIEDO	9
5. ESTADO ACTUAL DEL CAMPO SAN FRANCISCO Y SU ENTORNO	10
5.1. ACCESOS AL CAMPO, BORDES Y ACCESIBILIDAD.....	10
5.2. MOBILIARIO URBANO Y PAVIMENTOS	10
5.3. CALLES, EJES PEATONALES Y PLAZAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO	11
5.4. USOS	11
6. ANALISIS DE LA MOVILIDAD.....	12
6.1 DIRECTRICES PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN ENTORNO DEL CAMPO.....	12
6.2. MOVILIDAD PEATONAL.....	18
6.3. MOVILIDAD CICLISTA.....	19
6.4. VEHÍCULO PRIVADO	19
6.5. TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
6.6. CARENCIAS Y POTENCIALIDADES DETECTADAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO	21
7. ANALISIS DAFO.....	25
8. CONCLUSIONES Y LÍNEAS DE TRABAJO PROPUESTAS	26
9. PLANOS	28
A nivel de ciudad:	28
Entorno del Campo.....	28
Interior del Campo.....	28

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 eliminación, pero sí poner al peatón en el lugar prioritario que le corresponde frente al coche. Son los derechos del ciudadano los que se deben preservar o incluso recuperar.

La sociedad ha formado 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, ciclable, transporte público y transporte privado. Un trabajo como el que aquí se plantea nos brinda la oportunidad de devolver nuestro conocimiento, mediante el compromiso social, a la ciudadanía.

1. ANTECEDENTES

El pasado mes de agosto 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 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:*
- *Identificación de los agentes sociales y grupos de interés.*
- *Dinamización y acompañamiento en el proceso de aportación ciudadana (dinamización, máxima implicación, puesta en común de necesidades compartidas)*
- *Síntesis y devolución de las aportaciones técnicas y ciudadanas para la definición de los criterios para el concurso, reflejado todo ello en un documento denominado Diagnóstico Participado.*
- *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.*



- *Elaboración de un borrador del Pliego de Prescripciones Técnicas que han de regir el concurso que organizará el Ayuntamiento.*

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

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

Para ello, se celebraron varias reuniones en las que se trataron y analizaron todos aquellos temas que suscitaban mayor interés y preocupación en relación con el encargo, planteándose debates y enfoques de diversa consideración. Tras éste proceso, se elaboró el presente 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.

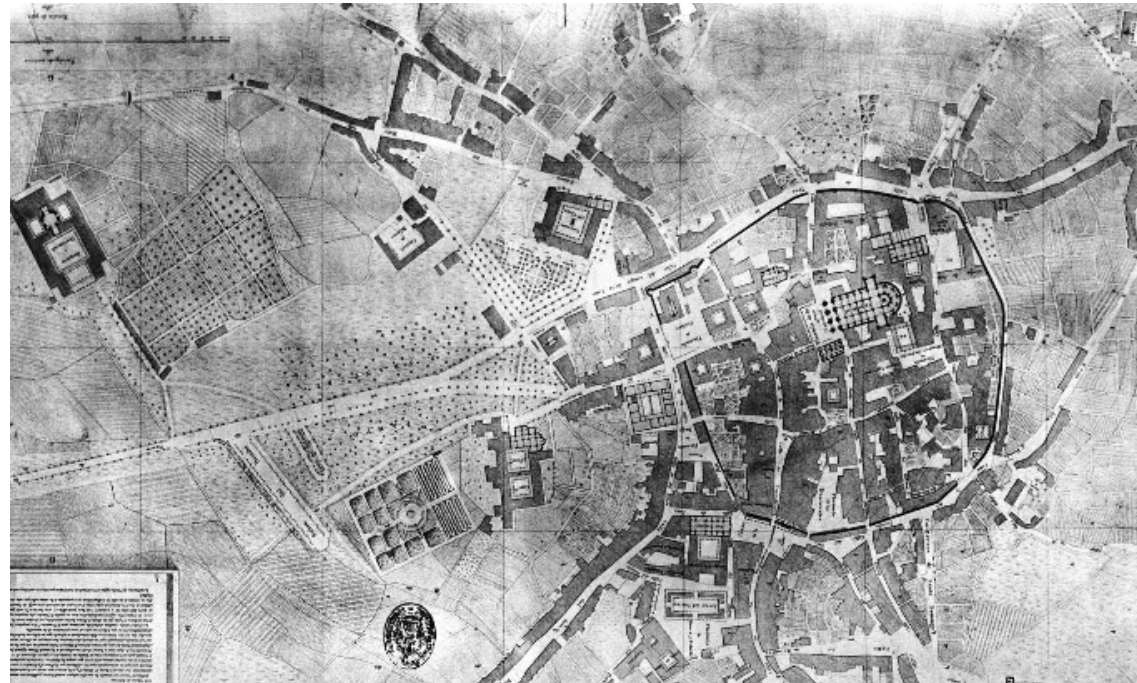
Es por ello que el COAA debe participar en la toma de posición, sin concretar soluciones en esta fase del trabajo, en una de las piezas claves de la ordenación urbanística y la movilidad de Oviedo. Agradecemos, por tanto, la contratación por el Ayuntamiento de Oviedo, entendiendo que nuestro trabajo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

2. OBJETIVOS

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 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 de Oviedo en varias sesiones.

Su contenido constituye las bases a partir de las cuales el equipo dinamizador, formule las preguntas que considere oportunas a la sociedad de Oviedo para que, una vez realizada la consulta se elabore "El Diagnóstico Participado" y, finalmente, el "Pliego de Prescripciones Técnicas" que han de regir el concurso que organizará el Ayuntamiento.

Este Prediagnóstico se presentará a los distintos partidos políticos con representación en el Ayuntamiento de Oviedo para propiciar un consenso previo al inicio del proceso de participación ciudadana.



Joaquín María Fdez, 1853. AMO



A. Álvarez de Arango y Cuellar, 1869. AMO

3. 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.

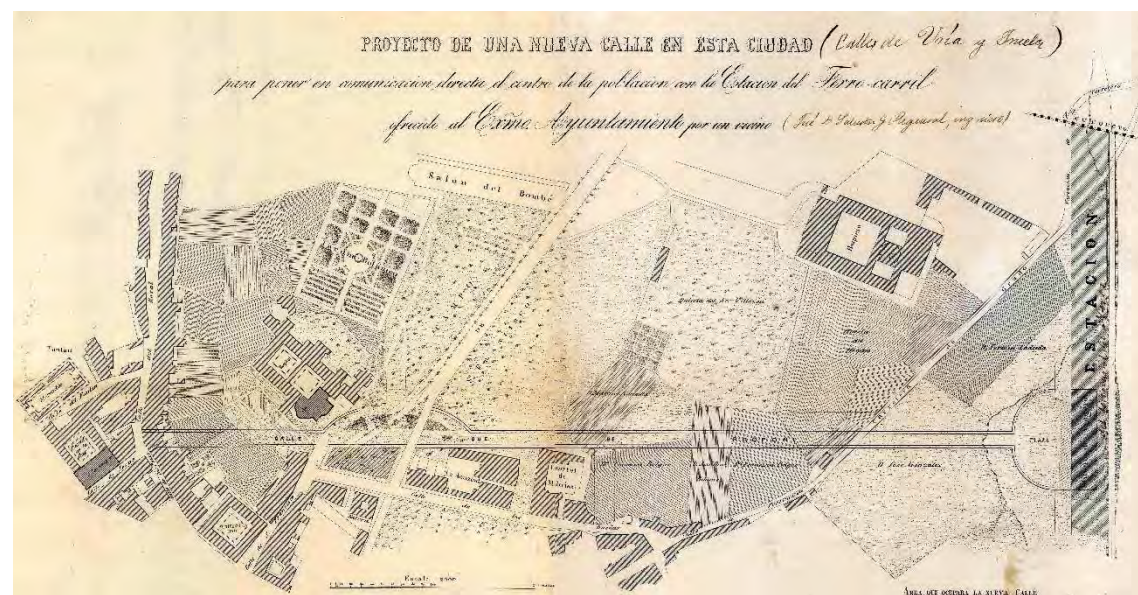
La primera referencia relacionada con esta gran arboleda se remonta al siglo XIII, según escritura conservada en la Catedral de Oviedo por la que el Canónigo de la Colegiata de San Pedro de Teverga dona una fuente y un prado a la Orden de Frailes Menores de Oviedo. La posterior fundación en estos terrenos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

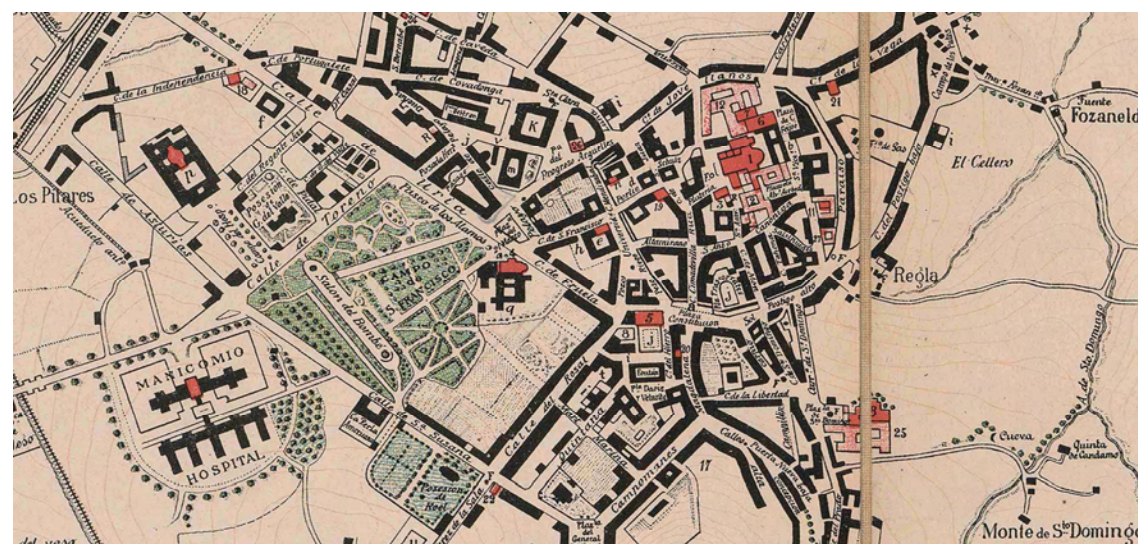
Durante el siglo XIX "el verde" irá cobrando mayor importancia como parte de la representación social y el disfrute de la nueva burguesía, generalizándose la incorporación del arbolado de alineación y la creación de paseos y jardines urbanos. En 1833, Influido por estas nuevas ideas y con motivo de la 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.



Salustiano Glez Regueral, 1868. AMO



Julio Vallauré Coto, 1894. AMO

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.

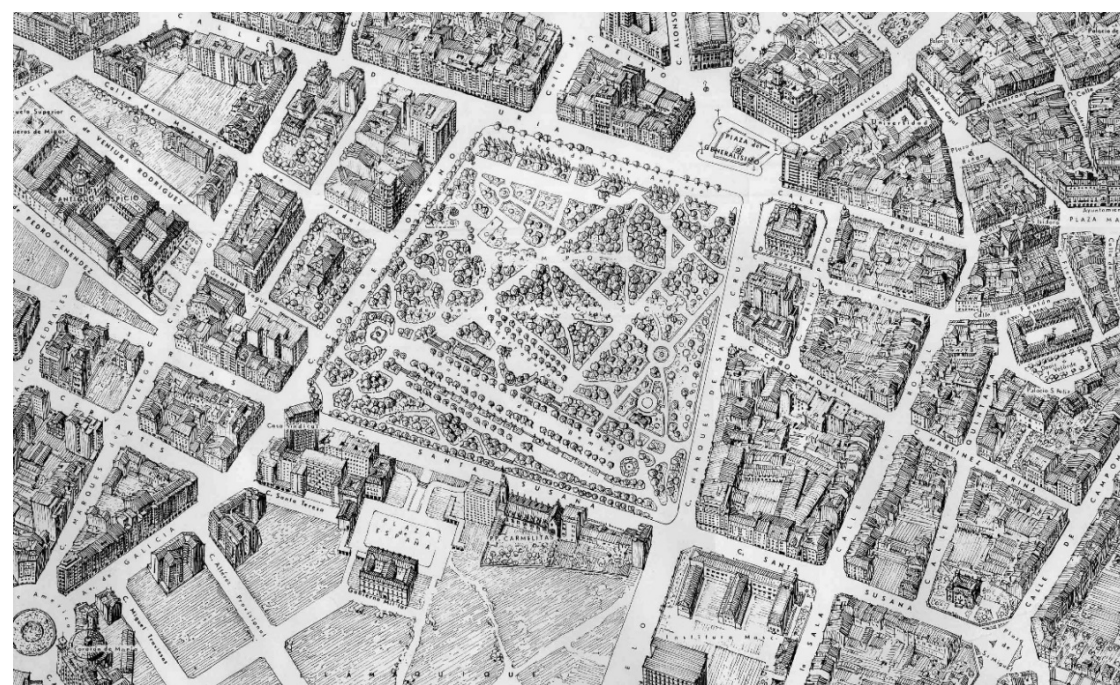


López Doriga y Landeta, 1912. AMO

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.

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.

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.



Luis Fresno, 1965. AMO

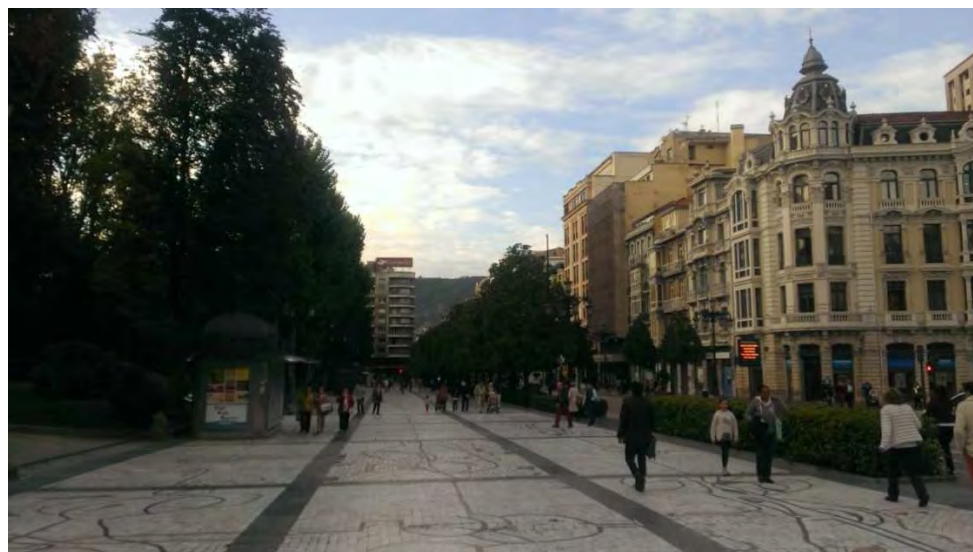


Quiosco de Música

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.



Paseo de los Álamos



Vista aérea de la ciudad



La Avenida de Italia el día de San Mateo

4. EL CAMPO SAN FRANCISCO EN EL CONTEXTO DE LA CIUDAD DE OVIEDO

Relación del Campo San Francisco con el resto de Oviedo:

- Identidad

El Campo San Francisco es el parque representativo de Oviedo, el parque urbano de todos los ovetenses y no únicamente de los barrios colindantes.

Se identifica desde mucho tiempo atrás como lugar de encuentro y disfrute de los ovetenses y 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 lugar de paso cada día de muchos ciudadanos que lo atraviesan para desplazarse entre la parte alta y el centro 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 entre el centro, el casco antiguo y la parte alta 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, uno de los espacios más representativos de Oviedo configurado por arquitecturas de gran calidad y reflejo de periodos históricos diferentes.

Es necesario destacar igualmente su posición central entre los dos grandes espacios sin actividad, en el eje del crecimiento de la ciudad hacia el este (La Corredoria – HUCA) y el oeste (La Florida).

- Instrumento articulador del tráfico urbano e isla peatonal

El Campo San Francisco actualmente actúa como rotonda de distribución del tráfico interno, como consecuencia de los sentidos de circulación permitidos. En consecuencia resulta un elemento aislado de su entorno, con reducida comunicación con otros espacios peatonales cercanos como el casco antiguo, la Pza. de la Escandalera y la Pza. de España.

5. ESTADO ACTUAL DEL CAMPO SAN FRANCISCO Y SU ENTORNO

5.1. ACCESOS AL CAMPO, BORDES Y ACCESIBILIDAD



Accesos al Campo desde Sta. Susana



Accesos desde el Paseo de los Álamos



Pavimentos y mobiliario urbano en el interior del Campo

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.

La accesibilidad universal actualmente se produce en escasos puntos: en dos tramos del Paseo de Los Álamos, en la parte baja de Conde Toreno, el tramo final de Sta. Susana y la esquina de ésta con Marqués de Sta. Cruz.

5.2. MOBILIARIO URBANO Y PAVIMENTOS

El mobiliario no es homogéneo, resultando necesaria una propuesta que proporcione una imagen más acorde e integrada.

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. En futuras intervenciones 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.



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



Intersección entre las calles Toreno y Sta. Susana

5.3. 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 redundará 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 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 (Frúela 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.

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, accesos y elementos de ventilación del aparcamiento situado en su subsuelo.

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. De gran superficie, fue diseñada "ex novo" como espacio representativo del poder 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.

5.4. 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 es utilizado como lugar de paso y elemento de comunicación entre distintas zonas de la ciudad.

6. ANALISIS DE LA MOVILIDAD

6.1 DIRECTRICES PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN ENTORNO DEL CAMPO

El 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. Aunque el Ayuntamiento va a proceder a la revisión del PMUS, tiene intención de llevar a la práctica alguna de las propuestas que se recogen actualmente en este documento y que exponemos a continuación.

PEATONES

El PMUS se propone:

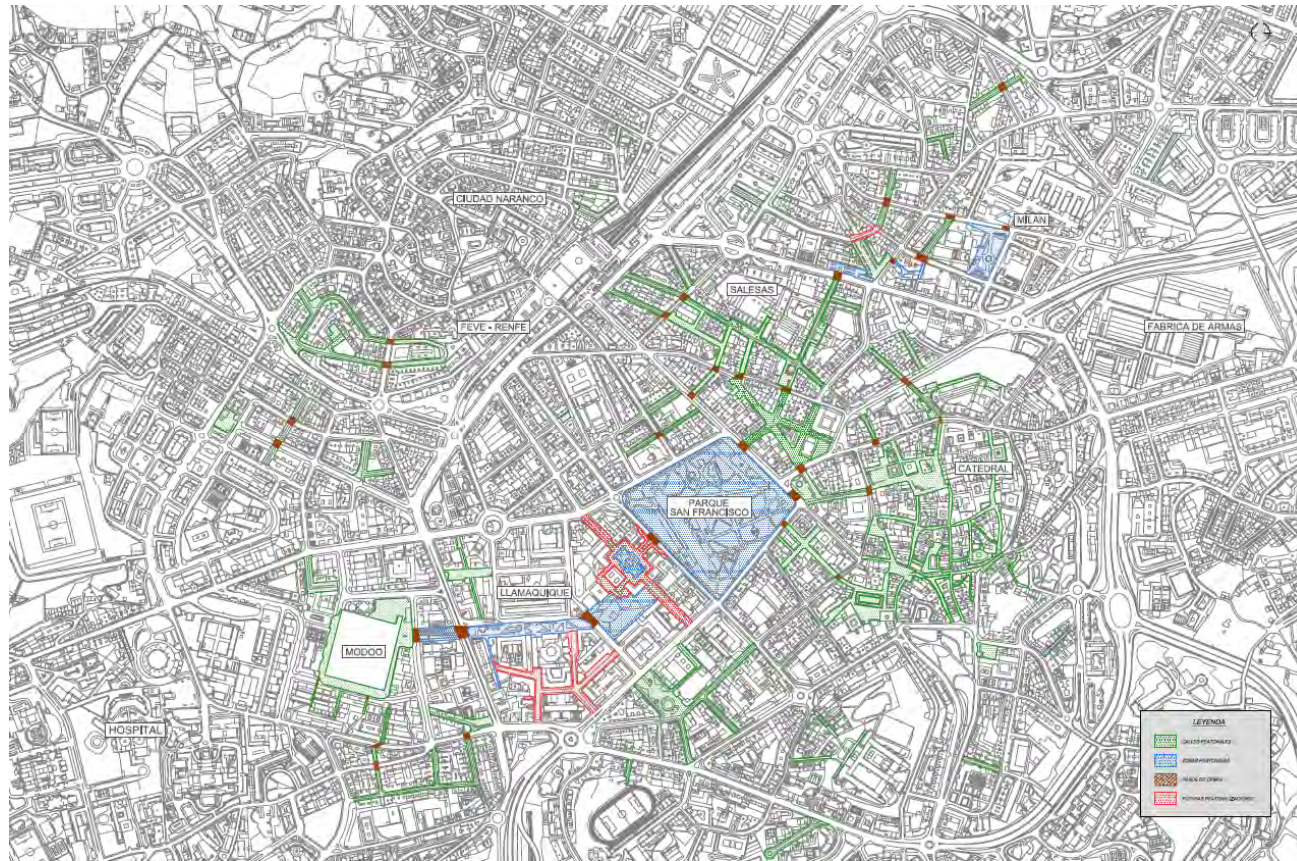
“crear itinerarios practicables que conexionen, vertebrén y faciliten los desplazamientos de peatones hacia los focos de actividad e integren a la población de movilidad reducida. Se busca eliminar puntos peligrosos en lo que respecta a conflictos con el tráfico de vehículos y suprimir o reducir los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

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

Conectará el Modoo al Suroeste de Oviedo con las Universidades del Milán al Noreste. Se aprovecharán una serie de calles ya peatonalizadas, por lo que el desembolso a realizar por todos los ciudadanos es mínimo. Además, se puede extender en el futuro hacia el Campus Universitario del Cristo.



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

Conectará los siguientes focos de actividad entre sí:



Plano nº 1

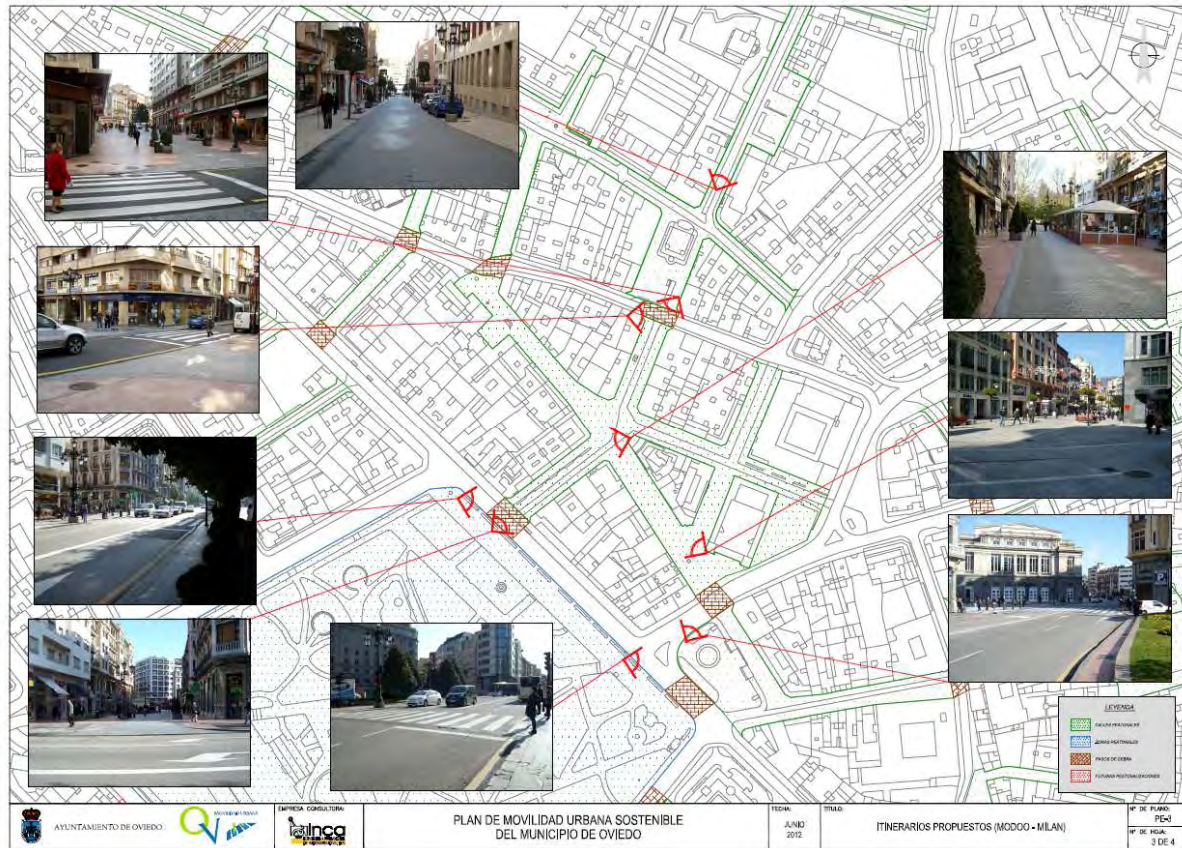


Plano nº 2

- 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:

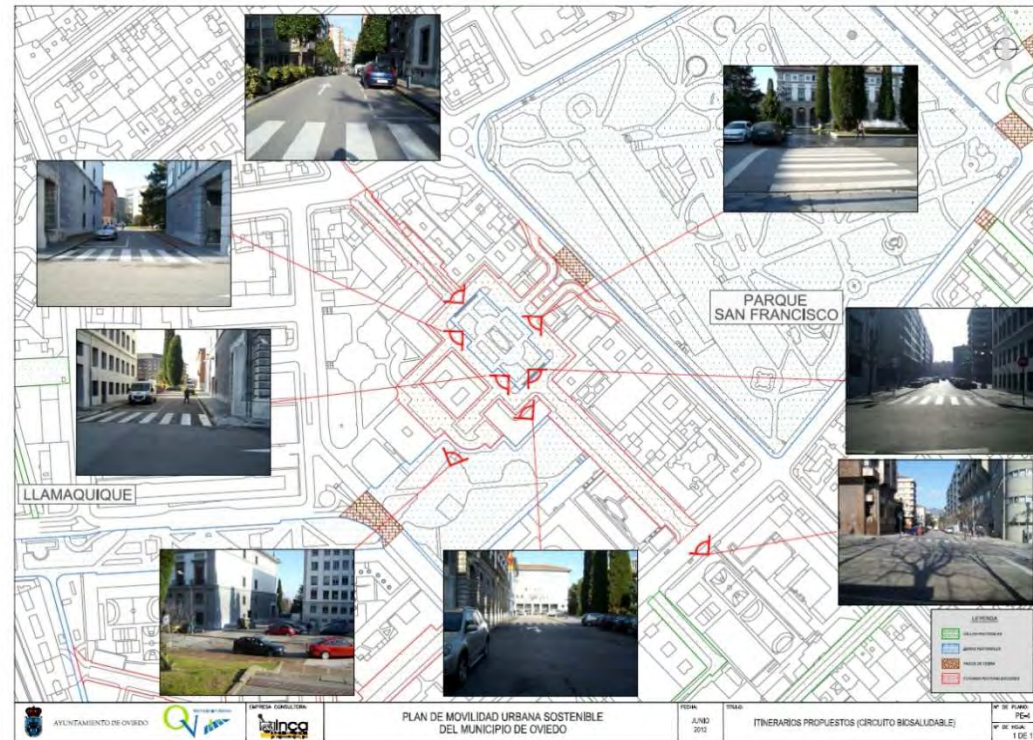
- Creación de pasos de peatones rebajados y más anchos y protegidos con cojines berlineses para priorizar el tráfico peatonal,
- Ampliación de las zonas de tránsito peatonal en detrimento de las zonas de tráfico rodado
- Reordenación de los espacios verdes para obtener zonas de anchura suficiente que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



Plano nº 3



Plano nº 4



Plano nº 5

Circuito Biosaludable

Nueva actuación. 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 bio-saludables y zonas de recreo de actividades específicas para ancianos: barras para gimnasia, zonas blandas para fomentar el ejercicio en la calle, bicicletas estáticas.



Plano nº 6

Llamaquique

Nueva actuación. Unifica los centros de actividad de las Universidades emplazadas en el entorno de la Gesta, los colegios Gesta I y II, el Instituto de enseñanza secundaria del Aramo, junto con la Administración regional. Se dotará del mobiliario urbano necesario para crear nuevos espacios para niños.

Análisis:

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 salvo 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) siendo adecuada, 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.

El itinerario más largo es el que conecta el centro MODOO con el Milán (Planos nº1 al 4). Se plantea 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)

Asimismo en la Plaza de la Escandera se desplaza el paso de peatones que muere en un parterre impidiendo por tanto la continuidad peatonal. (plano nº 3)

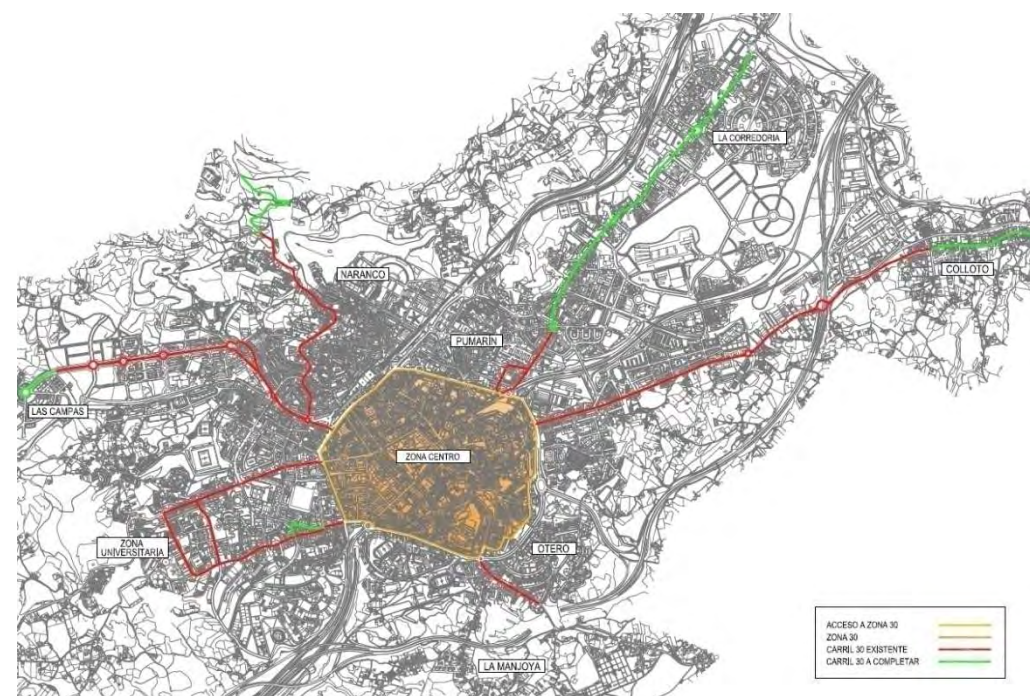
CICLISTAS

Las propuestas del PMUS en relación a los ciclistas en el entorno del Campo se centrarían principalmente en señalar adecuadamente la zona 30:

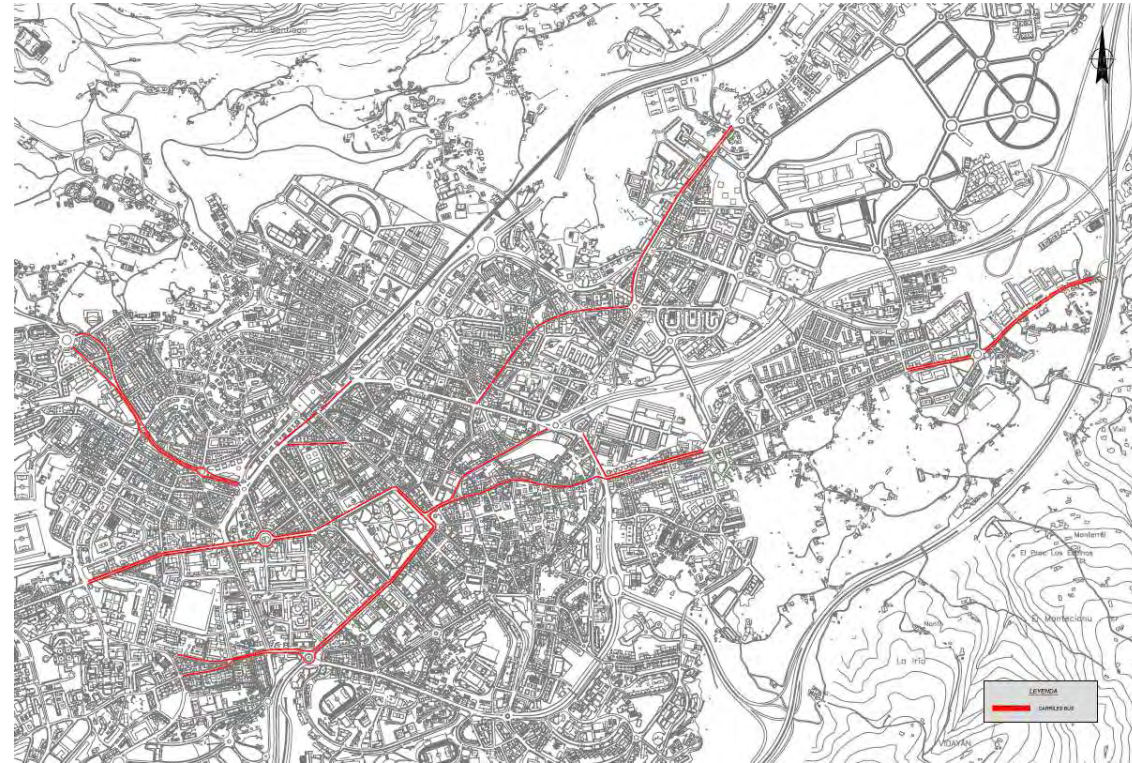
- Además la señalización en las zonas 30 será reiterada y suficiente, de acuerdo con la normativa vigente, para remarcar la presencia de ciclistas dentro de los carriles afectados y que ayude a incrementar la protección frente a conductores. A este respecto se realizarán los cambios necesarios en el reglamento vigente, los cuales serán publicitados según marque la legislación.
- 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 debería 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



Carril 30 actuales y previsión de ampliación según el PMUS

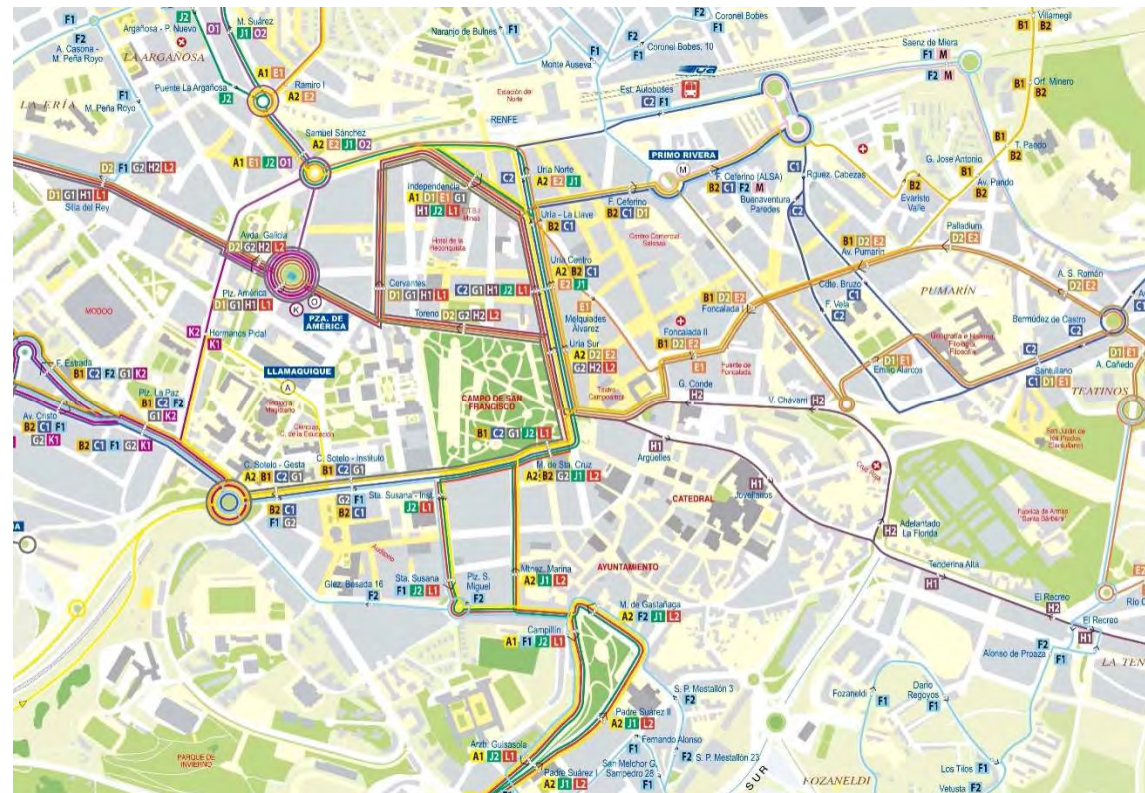


Previsión de carril-bus, PMUS

TRANSPORTE PÚBLICO

Entre los de itinerarios de carril-bus que plantea el PMUS hay dos que afectan al entorno del Campo:

- **Línea H2 INTU-SERRANO** (carril bus subida por Conde de Toreno)
- **Línea C1-C2 FACULTADES-LUGONES** (carril bus subida y bajada por Marqués de Sta. Cruz)



Plano actual líneas de transporte público

Si se llevara a la práctica este carril bus la calle Marqués de Sta. Cruz dispondría de un carril bus en ambos sentidos y solo uno de bajada para vehículos privados. La calle Conde de Toreno dispondría de un carril bus y dos para vehículos privados, frente a los tres que posee actualmente.

Actualmente en el entorno del Campo confluyen la gran parte de las líneas de transporte público de la ciudad, potenciado por el esquema radial de acceso al centro, no existiendo una conexión adecuada que vincule a los barrios entre sí y con los principales centros de atracción (universidad, estación de ferrocarril, autobuses) sin necesidad de pasar por el centro urbano.

6.2. MOVILIDAD PEATONAL

Identificar y jerarquizar los principales itinerarios peatonales:

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.

Itinerarios perimetrales:

- Toreno y Santa Susana. Su configuración es similar: aparcamientos en hilera, acera estrecha, cambio de cota y paseo interior al parque. Está por tanto duplicado el mismo recorrido con distintas características, siendo más utilizado el interior al parque por sus mejores condiciones ambientales y físicas.
- Santa Cruz. Consiste en una acera lo suficientemente ancha. Es un itinerario externo al parque y tiene pocas conexiones con él. Su relación es visual.
- 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. No hay acera que duplique el recorrido.

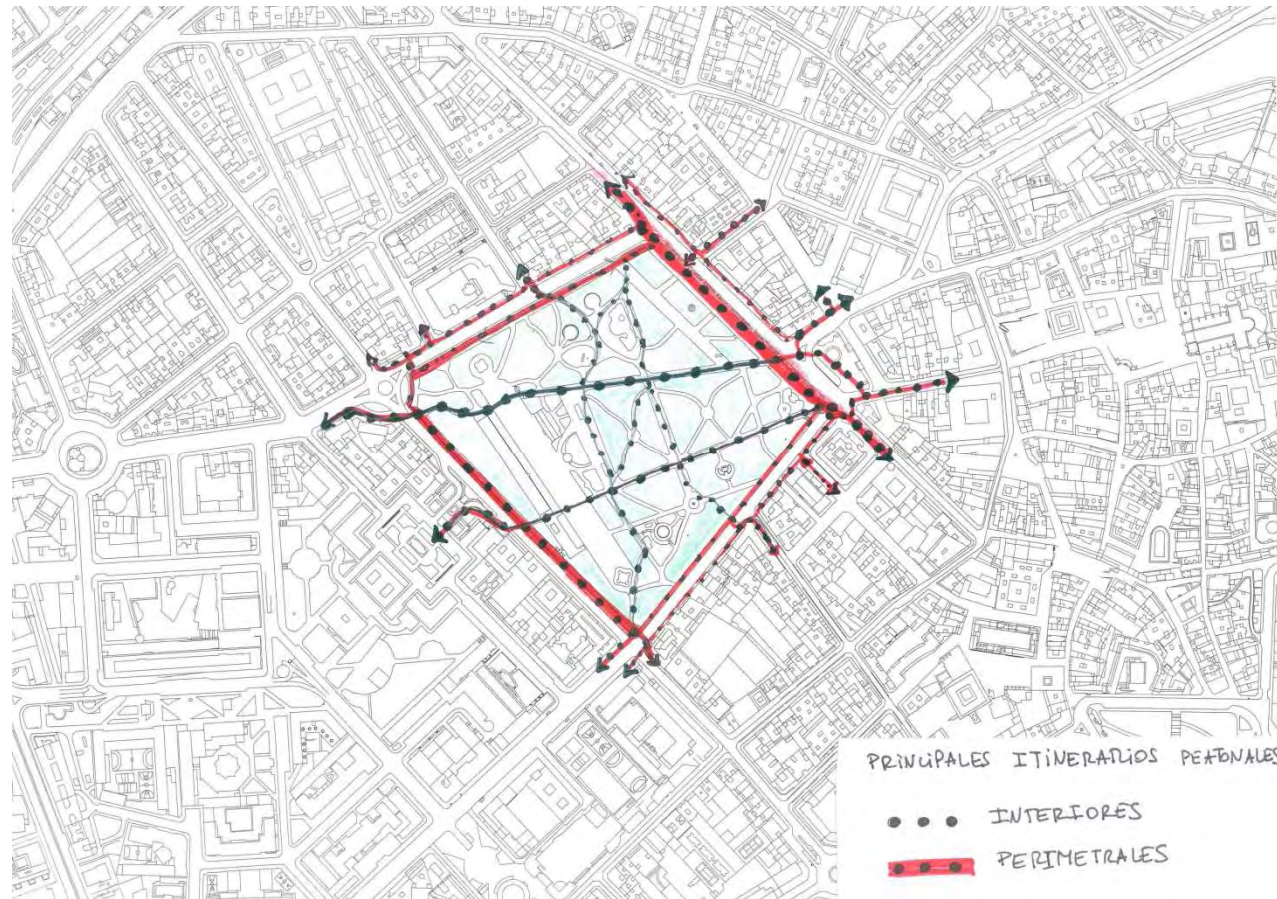
Itinerarios que lo atraviesan:

- Los recorridos históricos (Avenida de Italia y de Alemania) se mantienen como itinerarios muy frecuentados además de su uso de paseo. 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.
- Frecuencia de uso de los itinerarios: se deberá realizar una encuesta mínima con los usuarios.

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 y recinto para perros- y el Paseo de Los Álamos, al noreste. Quedan, por tanto, con menos uso la zona central y el sector sureste.
- Los recorridos en el interior del parque se desarrollan fundamentalmente en las zonas



Red actual de itinerarios peatonales interiores y perimetrales

- de actividad y se extienden por el centro del parque como itinerarios de entrada y salida.

- **Frecuencia de uso**

6.3. MOVILIDAD CICLISTA

- **Identificar y analizar:**

- 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 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:**

- Peatón-bicicleta en el interior del Campo, aunque en baja escala.
- Bicicleta-coche en los viales que lo circundan.

- **Conclusiones:**

- Dificultad de uso de la bicicleta actualmente en el interior del Campo y en los viales que lo circundan

6.4. VEHÍCULO PRIVADO

- **Identificar y analizar:**

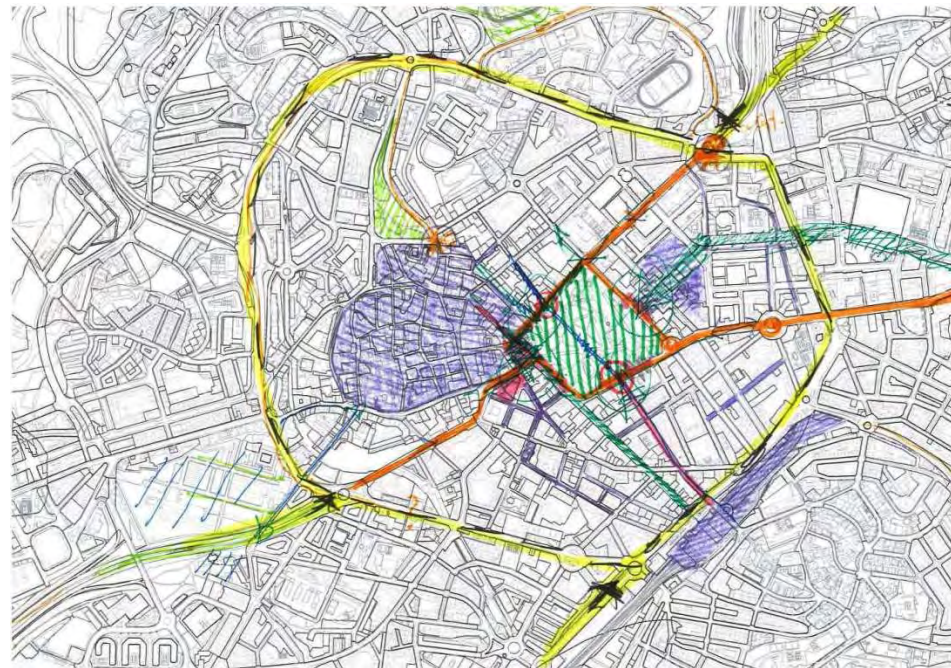
6.4.1. El Campo San Francisco como rotonda de tráfico rodado

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.

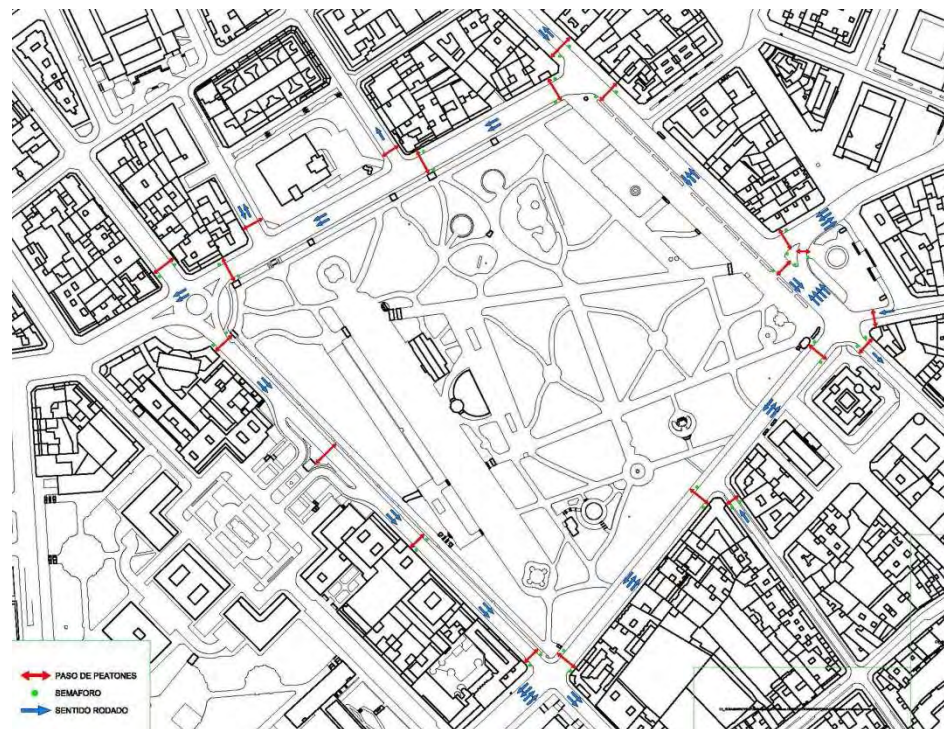
El tráfico proviene de grandes vías de acceso al centro, distribución y salida:

1. Pza. Cruz Roja, García Conde, Argüelles, Uría, Conde de Toreno Av. De Galicia.
2. Pza. de Castilla, Calvo Sotelo, Marqués de Sta. Cruz, Uría, Argüelles, Jovellanos y Azcárraga.
3. Fuertes Acevedo, Avda. de Galicia, Sta. Susana.

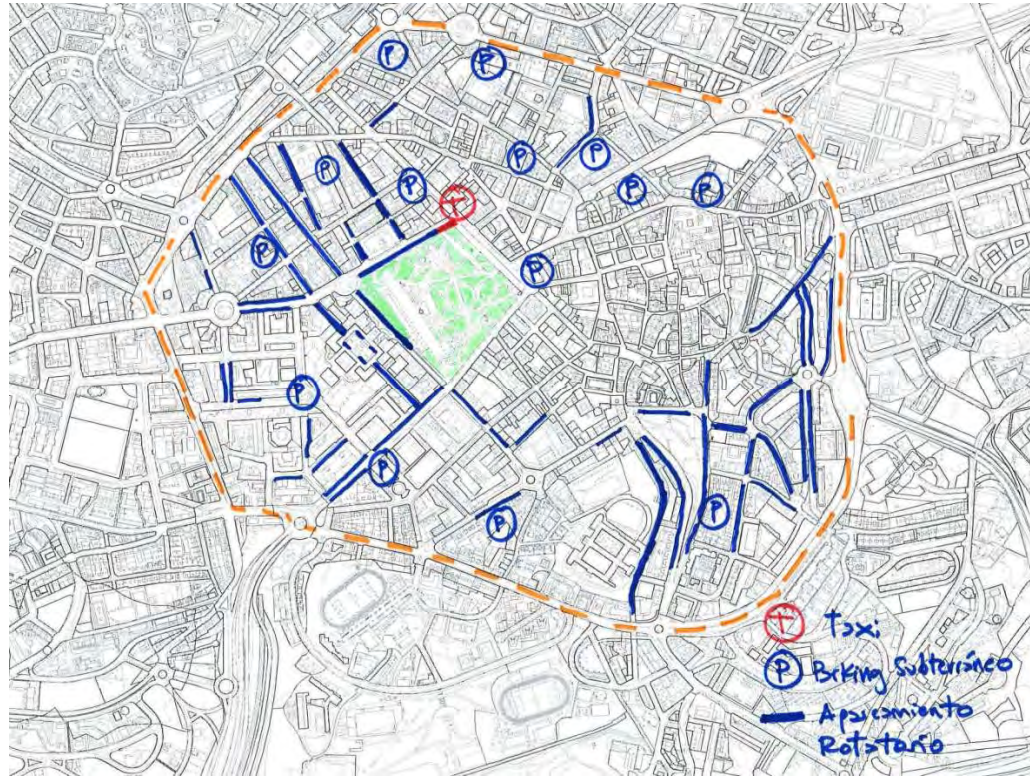
Itinerarios que favorecen que se forme en torno al Campo un tráfico circular que se



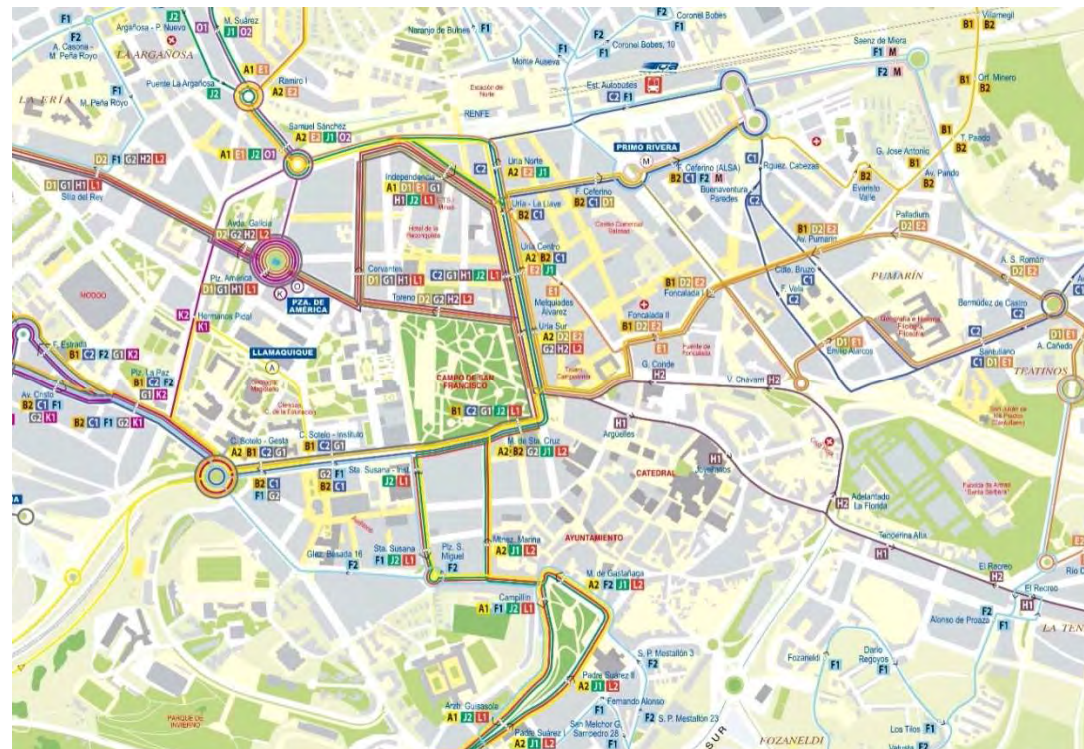
Red viaria y peatonal del anillo interior de Oviedo



Sentidos de circulación, pasos de peatones y semáforos



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



Líneas de autobús urbano

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 Escandalería 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.

6.4.2. 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 Escandalería se encuentra un aparcamiento subterráneo de gran capacidad y en consecuencia generador de tráfico.

6.4.3. Puntos críticos (seguridad, visibilidad)

Los puntos críticos se sitúan fundamentalmente en los cruces entre tráfico rodado, especialmente en La Escandalería o el cruce Toreno/Santa Susana, y con los itinerarios de gran tránsito peatonal o afluencia puntual de peatones, como puede ser La Escandalería, Calle Uría, en las cercanías de edificios como IES Alfonso II o Iglesia de los Carmelitas.

6.5. TRANSPORTE PÚBLICO

Identificar y analizar:

- **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).

- **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).

- **Paradas de taxi**

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



La conexión del Campo con La Plaza de España



6.6. CARENCIAS Y POTENCIALIDADES DETECTADAS EN EL ENTORNO DEL CAMPO

6.6.1. 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.

6.6.2. 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.

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.





Acceso al Paseo del Bombé desde Sta. Cruz



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

6.6.3. 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.

6.6.4. 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.

6.6.5. 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.

6.6.6. AVENIDA DE ITALIA

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



La calzada entre el Paseo de los Álamos y la Escandalera



El Paseo de los Álamos

6.6.7. CONFLUENCIA URÍA/FRUELA/MARQUES DE STA CRUZ/PZA ESCANDALERA

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.

Aspectos positivos:

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

6.6.8. INTERSECCIÓN CALLE CONDE DE TORENO/URIA/PASEO DE LOS ÁLAMOS

Carencias detectadas

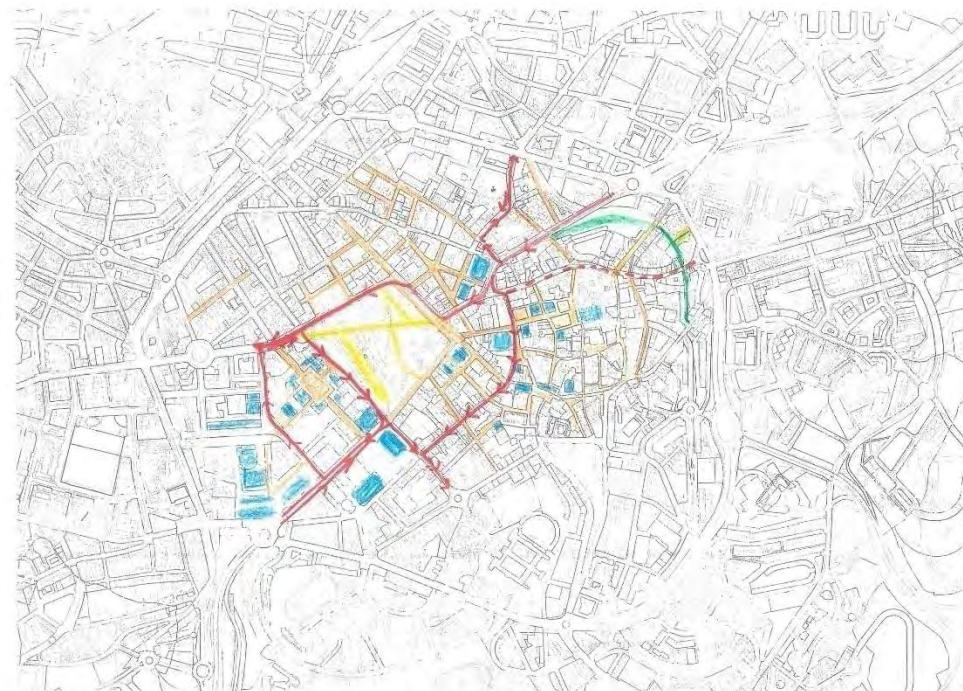
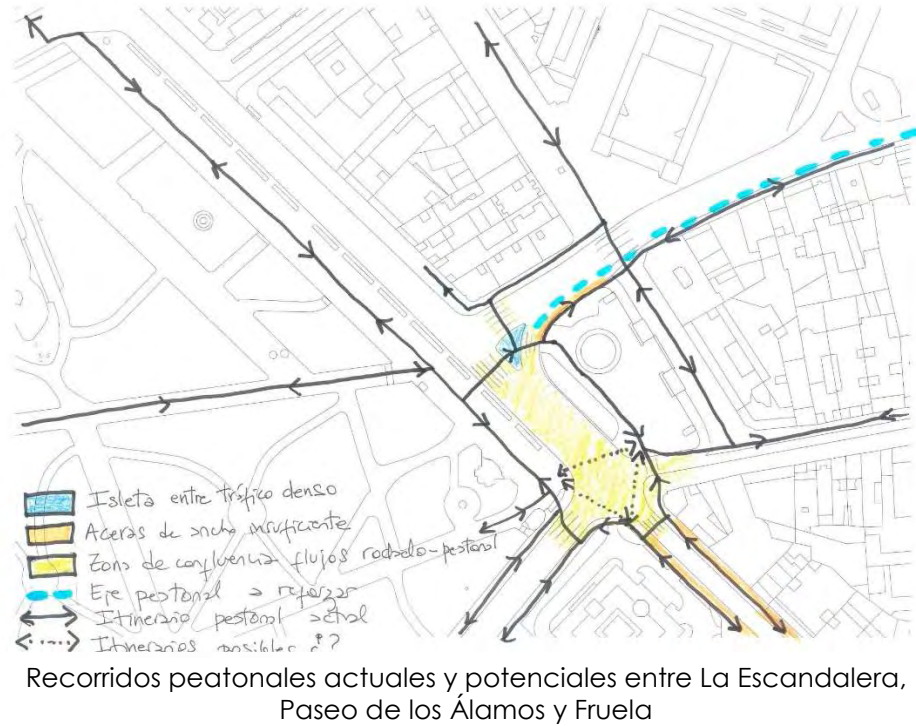
Calzada:

- Aparcamientos indebidos

Frecuente aparcamiento indebido en el carril derecho en la zona más próxima a Uría. El PMUS prevé la incorporación de un carril bus que lo impedirá en el futuro.

Aceras:

- Ancho insuficiente en el lado izquierdo de la calle (2,15m). Este ancho claramente insuficiente se compensa con el paseo elevado de 4m que discurre por el borde del parque paralelo a la acera.



Estudio sobre posibles peatonalizaciones

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 12m, con sus tres carriles y banda de aparcamientos admite diversas posibilidades de variación de su sección.

De estos análisis 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 Escandalera 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.

7. ANALISIS DAFO

DEBILIDADES:

- Percepción del Campo en la gran parte de su perímetro como una "isla" a causa del efecto que produce el denso tráfico que lo rodea.
- Compleja topografía natural que dificulta la accesibilidad universal a su interior.
- Reducida continuidad del Campo con las principales áreas peatonales del centro: zona comercial y casco antiguo, y con la zona alta de la ciudad.
- Escasa relación espacial y peatonal con el gran espacio público de Oviedo: la Plaza de la Escandalera.
- Falta de continuidad peatonal con el eje terciario Jovellanos-Gascona.
- 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.



Paseo de borde en la calle Sta. Susana

AMENAZAS:

- Riesgo de perder su 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 como una pavimentación generalizada con materiales "duros", la incorporación de arbolado inadecuado o de nuevas edificaciones que han supuesto la pérdida de sus valores ambientales.
- La importante afluencia de personas en los eventos urbanos significativos puede contribuir al deterioro o la pérdida de sus valores reconocidos.

FORTALEZAS:

- Su céntrica situación como espacio de desconexión de la vida urbana
- Su interés histórico y carácter propio, su identidad en la ciudad
- Su escala
- Su vegetación
- Su microclima en verano
- Los distintos 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 que priorizando al peatón, cohesionen y vertebran toda la ciudad, conectando el sistema de espacios públicos y zonas verdes urbanas y periurbanas.

8. CONCLUSIONES Y LÍNEAS DE TRABAJO 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, 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 Sur como a otros del exterior de la misma y colindantes con ella (Fábrica de Armas, Losa, Parque de Invierno) o que, aunque situados más allá, son espacios de gran importancia estratégica como El Cristo. Dentro de ese espacio delimitado por la Ronda Sur, y 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.

8.1 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 de este Prediagnóstico 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 una serie de datos de partida, 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*. Si, como sería deseable, se solapa el proceso que ahora se inicia en el entorno del campo San Francisco con la redacción de un PMUS para Oviedo, se debería de hacer converger las conclusiones de ambos procesos.

8.2 Consenso político

- Cualquier iniciativa de esta envergadura para, la mejora de la calidad de vida, e igualdad social, mediante la recuperación de espacio público para uso ciudadano, no cabe duda que requiere un consenso de los grupos políticos presentes en el Ayuntamiento de Oviedo.

8.3 Procesos existentes (Bulevar, El Cristo - Buenavista)

- En el proceso del diagnóstico participado se deberán tener en cuenta procesos iniciados existentes y que afectan a este entorno, tales como al acceso desde la A-66 y El Cristo - Buenavista.

8.4 Toma en consideración del ámbito inmediato, teniendo en cuenta las conexiones entre ámbitos exteriores

- 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:
 - a) *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*
 - a) *Sureste -Noroeste relacionando el Parque de Invierno, El Campillín y La Rodriga 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.*

8.5 Relación espacial con la Escandalera

- Replantear la relación del Campo 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.

8.6 Itinerarios de prioridad peatonal

8.6.1 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.

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

- Estudiar la conexión con la Plaza de España para reforzar la potencialidad de esta última como espacio de articulación del Campo y el barrio de Buenavista.

8.6.3 Conexión del Campo con las calles adyacentes

- Potenciar la relación entre los dos paseos históricos del Campo (Avenida de Italia y Alemania) con los caminos de ronda (actual Jovellanos) y acceso a la catedral (calle San Francisco), a través del Paseo de los Álamos.
- Estudiar y reforzar el eje peatonal Uría-Paseo de los Álamos-Fruela.
- Estudiar continuidad Campo- Suarez de la Riva-El Fontán

8.7 Actuaciones encaminadas a favorecer la movilidad sostenible en el entorno del Campo

- Reorientar 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, etc.
- Incorporar la bicicleta, con el fin de servir también a este medio como rótula de la comunicación de la ciudad,
- 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.

8.8 Mobiliario urbano 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 entorno del Campo.

Oviedo, octubre de 2016
VOCALIA DE URBANISMO del COAA
CENTRO DE ASESORAMIENTO URBANISTICO (CAU)
GRUPO DE URBANISMO DE OVIEDO (GUO)

9. PLANOS

A nivel de ciudad:

1. El Campo San Francisco en el contexto territorial de Oviedo, red viaria
2. El Campo San Francisco en el contexto de la ciudad de Oviedo, red viaria y dotaciones.
3. El Campo San Francisco y los Espacios urbanos sin actividad
4. El Campo San Francisco como “rótula” de la ciudad

Entorno del Campo

5. Equipamientos públicos, calles peatonales y espacios verdes más significativos
6. Accesos peatonales y circulación periférica
7. Relación de La Escandalera con el Campo San Francisco

Interior del Campo

8. Usos actuales del Campo.
9. Itinerarios peatonales, a través del Campo y perimetrales. Jerarquía de la red
10. Barreras arquitectónicas
11. Accesibilidad
12. Acabados y pavimentos