

FERMÍN RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ*, RAFAEL MENÉNDEZ FERNÁNDEZ**, GASPAR FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ**, CRISTINA PULGAR DÍAZ***, M.^a CONCEPCIÓN ESCOBEDO GONZÁLEZ***

*Departamento de Geografía. CeCodet de la Universidad de Oviedo.

HUUS Vivienda y Rehabilitación. Estudio de Arquitectura. *CeCodet de la Universidad de Oviedo

Mieres (Asturias) como laboratorio geográfico para verificar la transición urbana en ciudades mineras

RESUMEN

Las ciudades mineras españolas afrontan un continuo declive desde hace décadas. El fin del ciclo las amenaza con la contracción. Para afrontarla las políticas de reindustrialización demuestran sus limitaciones. Mieres (Asturias) es una ciudad paradigmática entre las españolas y cuenta con referencias entre las europeas. Perdió con lentitud su función tradicional y alarga su proceso de transición, en el que conoce distintos enfoques. El que aquí se describe apuesta por la regeneración urbana integral, entendida como un proceso, jalonado por proyectos ejecutados, y ha sido operado por la cooperación entre la Administración local y el CeCodet de la Universidad de Oviedo. M-Movydus es el último hito de una aplicación de investigación-acción para ordenar la transición urbana de Mieres.

RÉSUMÉ

Mieres (Asturies) comme laboratoire géographique pour vérifier la transition urbaine dans les villes minières.- Les villes minières espagnoles sont confrontées à un déclin continu depuis des décennies. La fin du cycle les menace de contraction. Pour y faire face, les politiques de réindustrialisation montrent leurs limites. Mieres (Asturies) est une ville paradigmatique parmi celles espagnoles et a des références parmi les européennes. La ville perd peu à peu son rôle traditionnel et allonge son processus de transition, dans lequel des approches différentes ont été connues. Celle décrite ici est engagée dans une régénération urbaine globale, comprise comme un processus, ponctuée de projets exécutés, et a été opérée par la coopération entre l'administration locale et

le CeCodet de l'Université d'Oviedo. M-Movydus est le dernier jalon d'une application de recherche-action pour organiser la transition urbaine de Mieres.

ABSTRACT

Mieres (Asturias) as a geographical laboratory to verify urban transition in mining cities.- Spanish mining cities have been facing a continuous decline for decades. The end of the cycle threatens them with contraction. To face it, reindustrialization policies demonstrate their limitations. Mieres (Asturias) is a paradigmatic city among the Spanish ones and has references between the Europeans. It slowly has lost its traditional role and lengthens its transition process, in which different approaches are known. The one described here is committed to comprehensive urban regeneration, understood as a process, marked out by executed projects, and has been operated by cooperation between the local administration and the CeCodet at the University of Oviedo. M-Movydus is the latest milestone in an action-research application to organize the urban transition.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Regeneración urbana integral, movilidad sostenible, ciudad postminera, contracción territorial.
Régénération urbaine intégrale, mobilité durable, ville post-minièrre, contraction territoriale.
Integral urban regeneration, sustainable mobility, postmining city, territorial contraction.

I. LA IDENTIDAD TERRITORIAL DE MIERES. UNA CIUDAD EN TRANSICIÓN QUE BUSCA REORGANIZARSE PARA AFRONTAR LA CONTRACCIÓN

Asturias, encuadrada en la macrorregión atlántica europea periférica, afronta un ciclo de contracción, muy visible en la mengua de su población desde 1980 (RODRÍ-

GUEZ GUTIÉRREZ y MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, 2019). Es parte de un fenómeno más amplio que se evidencia negativamente en el paisaje de las ciudades, en la dinámica demográfica y en la sostenibilidad económica.

No es un fenómeno exclusivo del país, sino ampliamente representado en Europa, pero en las comarcas mineras asturianas es especialmente significativo, quizás por su fidelidad a un pasado industrial y minero, al que

deben su naturaleza urbana centenaria. Se trata, ahora, de adaptarse a la realidad de un nuevo ciclo, y ello plantea un reto para los planificadores territoriales, que deben mantener las ciudades funcionales y transformarlas según los requerimientos habitacionales y funcionales del presente. Se trata de reformar la ciudad para hacerla atractiva al talento y crear en ella las condiciones para hacerla un ecosistema urbano favorable a la innovación. En Mieres el proceso es arduo y uno de sus rasgos es la interacción de su Ayuntamiento con la Universidad de Oviedo a través del Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial (CeCodet); sin duda la triple hélice que propulsa la innovación no estará completa sin las empresas establecidas en la localidad y con otras organizaciones e individuos emprendedores. Admitido esto, el binomio de arranque está legitimado para proponer una pauta de lo que Neuman y Zonneveld (2018) llama «diseño regional», para avanzar en la regeneración urbana de Mieres. Y no solo mediante la recuperación de su calidad ecológica (FERBER y SCHLAPPA, 2016; HAASE, ATHANASOPOULOU y RINK, 2016; HOLLANDER, PALLAGST, SCHWARZ y POPPER, 2009), sino integrando en la visión del ecosistema territorial nuevas funciones, en campos como la energía renovable, la ecología y la agricultura (HOLLANDER, PALLAGST, SCHWARZ y POPPER, 2009); incorporando la belleza, mediante el modelado del paisaje, a lugares donde la prioridad fue responder a las necesidades funcionales de un sistema productivo extractivo muy exigente.

Mieres es un ejemplo paradigmático de ciudad en transición, menguante en sus capacidades y enclavada en un territorio europeo periférico (CRPM, 2005). Se fue haciendo como ciudad minera e industrial, desde hace algo más de siglo y medio, a la par que otras, como Puertollano, Ponferrada o Langreo (TOMÉ FERNÁNDEZ, 2010). Hoy el desafío es recuperar su cualidad de ciudad media, incardinada en el Área Metropolitana de Asturias, que cumple con los criterios que en España y en Europa identifican a este tipo de aglomeraciones urbanas¹.

Para afrontar su declive prolongado se activaron, en las cuatro últimas décadas, políticas de reindustrialización que, por su carácter inercial, no han conseguido variar la trayectoria declinante y el carácter dependiente del territorio.

Siglo y medio de industria y minería primaron el alojamiento a pie de obra de la población obrera. La vivienda se levantaba, como refugio barato, en un ambiente muy determinado por la geografía y por la política. Librarse de ambas determinaciones fue imposible. Aunque intentos hubo, pues hasta aquí llegaron ondas provocadas por movimientos como la Bauhaus o los regeneracionistas españoles, que trataron de llevar la belleza y el ornato del medio y el cuidado por el paisaje a los poblados obreros y a sus residencias. La historia despiadada del siglo XX incipientemente los truncó, con una ordenación supeditada a la producción, que convertía al territorio en un taller, con el descuido en la urbanización y el desaliño en la edificación. El final de siglo se impregnó de otras prioridades, la inercia del sistema volvió a poner en un segundo plano la regeneración física, que se dejó a un cierto espontaneísmo voluntarista, supeditado a la prioritaria lucha por la reactivación productiva, más o menos tradicional. Hoy, aquellas tendencias, presentes en el primer tercio del siglo XX, son inspiradoras para Mieres, que las necesita para recuperar su coherencia urbana, para incorporar la belleza a su paisaje, para mejorar sus condiciones ambientales y su sostenibilidad como ciudad media.

Mieres es hoy una ciudad en transición. El ciclo industrial y minero que la edificó ha concluido, pero quedan sus huellas. Ha desaparecido la función tradicional pero quedan sus formas, marcando el paisaje con desaliño. Encajada en un profundo valle, ha convertido los escasos espacios llanos, las vegas, en contenedores, tanto de la actividad propia, funcional o no, como de los sistemas de interés general, que las utilizan como eje de saturación de comunicaciones. Todo ello ha convertido a los fondos de valle en espacios muy usados y promiscuos, por atender prioritariamente a los requerimientos inmediatos del sistema productivo, por ubicar en ellos las nuevas opciones, por ubicar los sistemas generales y porque ha segmentado el poblamiento entre líneas de ruptura, entre las cuales aparecen enclavados, a pesar de su proximidad, los núcleos de población, necesitados de reconectarse y de remodelarse, retos de esta fase de transición del sistema local mediante la reforma urbana integrada.

Mieres no ha permanecido estancado en las décadas finales del siglo XX o en las primeras del XXI. Son periodos señalados por la realización de obras imprescindibles, a las que suceden otros de ralentización del proceso de modernización física, pero el tono y la dinámica de la transformación van en proporción a las fuerzas menguantes del sistema. De ahí la urgencia y necesidad de poner un límite temporal para la transición,

¹ Ministerio de Transportes: *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España, 2000, 2004*; Ministerio de Fomento: *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020)*; CRPM: *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, 2005*; F. Rodríguez Gutiérrez y otros: *El área metropolitana de Asturias*, Trea, 2009.

como hipótesis práctica para controlar el proceso, cuyo límite espacial lo da el Área Metropolitana de Asturias (AMA). En cuanto al límite temporal Mieres lleva décadas aceptando ser definida como «muy minera en restructuración» (CECODET, 2003); calificación burocrática para una gestión administrativa. Una definición más precisa de su identidad territorial actual la encontramos en el sintagma *Urban shrinkage*, que cualifica de manera concisa y precisa la cualidad y la dinámica de Mieres, cuyos rasgos están presentes en otras ciudades de configuración similar, pero que unidos a ciertas características de la identidad de Mieres quizás permitan aceptar su consideración como un perfecto laboratorio europeo donde ensayar acciones contra «el virus» que provoca la mengua, aplicables a otras ciudades que experimentan los efectos combinados de la desvitalización social y la descapitalización física.

II. DE LA COMPRENSIÓN A LA PROPUESTA

La inquietud acerca de la necesidad de cambiar Mieres, para regenerar la vida que late en ella, está en relación con la nueva forma de la ciudad y con los desafíos que se plantean a la civilización tecnológica global. El reto de reestructurarse no lo afronta desde una situación de progreso sino declinante. Lo que siendo habitual no le quita dificultad. En la tarea viene colaborando, desde el inicio de la década de 1990², el grupo de geógrafos que trasladará a Mieres, en 1998, la plataforma CeCodet, que fiel a su lema «al lado y un paso por detrás de los verdaderos protagonistas del cambio territorial» lo aplicó en la ciudad con muchos proyectos, insertos en la variedad de divisiones con las que trabajaba (Investigación, Formación, Difusión y Cooperación). Su compromiso con la regeneración urbana local quedó formalizado en el documento *Propuesta de Horizonte Estratégico 2018. Vive Mieres*, entregado al Ayuntamiento de Mieres en enero de 2013 y que, aceptado por este, dio lugar al proyecto Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Mieres (EDUSI-Mieres), en 2016, elaborado en CeCodet para el Ayuntamiento de Mieres, encuadrado en el FEDER y cofinanciado por otras Administraciones dentro del *PO Crecimiento Sostenible*, iniciativa EDUSI, que obtuvo una financiación de siete millones de euros para el periodo 2016-2022, por lo que algunos proyectos contenidos en él ya han sido concluidos y otros están en fase de ejecución

como el destinado a la conclusión de piezas urbanas tan significativas como el parque-plaza de la Mayacina que, previsto por el Plan Parcial Vasco-Mayacina en 1982, aún permanecía como solar destinado a aparcamiento de fortuna y donde CeCodet continuó con su colaboración en el proyecto de recualificación del espacio público de La Mayacina (Mieres)³ con el facultativo director (BARTOLOMÉ BIOT, 2018). El siguiente paso del que ahora se da noticia fue M-MovyduS (2021), acrónimo de Mieres, Movilidad Integrada y Desarrollo Urbano Sostenible, producido por la plataforma CeCodet, como documento maestro que reúne un conjunto preciso de propuestas de ordenación física para 17 unidades urbanas. Pero antes de entrar en él es conveniente comentar la dilatada historia del Plan Parcial Vasco-Mayacina, que por su centralidad en la trama urbana, por su tamaño (11 ha) y por la lentitud en su ejecución constituye un ejemplo revelador de la incapacidad para la renovación urbana que Mieres evidencia. El Plan parcial Vasco-Mayacina fue un intento de vertebración urbanística y regeneración de un área en que ya entonces, hace 34 años ya llevaba algunos muy degradada, al perder su función industrial. El Plan Parcial compartía con lo que luego fue el PGOU de 1988 los bienintencionados principios de la época (papel estelar del sector público, a través de la colaboración de las tres Administraciones, que olvidaban dar un papel, aunque fuera de figurante, al sector privado); unos altos objetivos (711 viviendas protegidas, estación de autobuses, reubicación de la de ferrocarril, parque público con aparcamiento subterráneo, nuevas plazas y jardines con zonas de juegos, nuevo edificio para el Ayuntamiento, centro de artes escénicas, área comercial, equipamiento escolar, social y religioso, y canchas deportivas varias); y unos malos resultados, pues 34 años después de su aprobación aún permanece inconcluso, y solo una parte de los objetivos propuestos fueron alcanzados, aunque algunos proyectos constructivos merecieron ser galardonados con importantes premios de arquitectura, como el VIVAZZ, instalado en la parcela M10 y firmado por B. Angellini y D. Casino, o el llamado «Como un guante», debido a M. D. Armann, N. A. Maruri y A. Cánovas e instalado sobre las parcelas M7 y M8.

Tanto el Plan Parcial como luego el PGOU pretendieron ser un ejemplo de urbanismo y arquitectura para el siglo XXI, lo que sus impulsores pensaban que Mieres podría conseguir, pues lo idealizaban como vanguardia

² El detalle de algunas de colaboraciones significativas y su justificación se puede encontrar en F. Rodríguez Gutiérrez, 2009, «Introducción».

³ Contrato de la Universidad de Oviedo con el facultativo adjudicatario Ignacio Bartolomé Biot a través de la Fundación Universidad de Oviedo de fecha 23 de mayo de 2017, en cuyo equipo participó el paisajista David Añibarro.

de la modernidad industrial y social española, que si bien habría permanecido congelada durante unas décadas ominosas, una vez expuesta al aire renovado recuperaría la potencia para plantearse grandes retos. No fue así, la pretensión estaba sesgada por una visión ideologizada del asunto, la realidad parece que ya era otra, la ciudad no había esperado ni despertado; al contrario, dormía un sueño que la tranquilizaba, debilitaba, y menguaba; moviéndose a un ritmo del que da cuenta la siguiente secuencia cronológica, en la que encajamos la modesta aportación del CeCodet de la Universidad de Oviedo:

- 31/10/1988. Se aprueba el Plan Parcial Vasco-Mayacina.
- 19/03/1992. El Ayuntamiento de Mieres acuerda la expropiación de los terrenos afectados.
- 03/05/1994. El Ayuntamiento firma el convenio para la ejecución del Plan con Sepes.
- 27/04/1995. El Ayuntamiento encomienda la potestad expropiatoria al Principado de Asturias.
- 23/11/1995. Aprobación definitiva del PGOU, que asume el Plan Parcial de 1982.
- 20/11/1997. El Ayuntamiento atiende las exigencias planteadas por Sepes, que se añaden al convenio de 1994.
- 18/03/1998. Nuevo convenio a tres bandas: Ayuntamiento-Principado-Sepes.
- 28/06/1999. En el *BOPA* de este día se abre a información pública el expediente expropiatorio.
- 01/02/2001. Se aprueba una modificación del PGOU relativa a este sector.
- 26/06/2002. Se procede a la aprobación definitiva del Plan Parcial Vasco-Mayacina.
- 28/07/2004. Se procede a la expropiación de los terrenos afectados por el Plan.
- 20/12/2004. Finaliza el trámite de expropiación y comienza el realojo de los vecinos afectados.
- 06/07/2006. El Ministerio de la Vivienda convoca concurso internacional de ideas para la construcción de 711 viviendas protegidas, garajes, trasteros y locales comerciales.
- 02/10/2007. Adjudicación del contrato de consultoría y asistencia, consistente en la ejecución de los trabajos de control de calidad de los nueve proyectos de ejecución para la construcción de las viviendas y locales en las parcelas designadas.
- 25/10/2007. Aprobación de una modificación del PGOU de Mieres.
- 11/01/2008. El Ministerio de la Vivienda anuncia que Sepes subastará las 12 parcelas de La Mayacina para empezar a construir los 711 pisos públicos. Los bloques de viviendas van rodeando un espacio central

que permanece como solar y luego aparcamiento de fortuna hasta la actualidad.

- 15/01/2013. CeCodet presenta al Ayuntamiento la estrategia Vive Mieres. Horizonte 2018.
- 11/01/2016. CeCodet presenta el proyecto EDUSI-Mieres.
- 29/09/2016. Se selecciona EDUSI-Mieres para recibir 7,2 millones de € que contiene la actuación Parque-Plaza de La Mayacina por 1,2 millones de €.
- 10/11/2018. El equipo redactor, en el que colabora el CeCodet, presenta el proyecto básico del Parque-Plaza de La Mayacina, por 1,149 millones de €.
- 10/11/2021. El Ayuntamiento adjudica el proyecto de ejecución del Parque-Plaza de La Mayacina por 700.000 € y comienzan las obras que estarán listas para fines de la primavera de 2022.

Esta larga secuencia quizás permita comprender la dinámica inercial que sigue la reforma urbana mieresense y el modesto papel del CeCodet en este proceso, siempre al lado, no queriendo ser vanguardia, sino compartir destino. Para forzarlo en un cierto sentido, y orientar la transformación de la ciudad, su último trabajo M-Movydus selecciona, analiza y coproyecta las piezas urbanas que considera críticas, para su redefinición, funcional y formal, en una época donde el sistema pide proyectos de acción urbana de carácter integrado.

III. LOS INDICADORES DE LA CONTRACCIÓN

Una visión actualizada del conjunto de indicadores demográficos, sociales y económicos certifica la prolongación y la intensidad del declive mieresense desde 1960 (RODRÍGUEZ y MENÉNDEZ, 2019). Es lo que denominamos desvitalización social. Si tenemos en cuenta como valioso indicador de síntesis la evolución demográfica, el municipio de Mieres contaba, a fines de 2020, con 37.537 residentes, cifra próxima a la que registraba hace un siglo, y 33.555 menos que en el censo de 1960, en el que se registró el máximo de población (71.092 habs.). La traza evolutiva presenta una pendiente negativa muy acusada y no deja de incrementarse, pues a fines de 2021 el número de efectivos se había reducido en 511 habitantes, por lo que la mengua fue de algo más de la mitad (-52 %) del total registrado sesenta años antes.

La villa de Mieres registró, en 2019, 22.519 habitantes, a los que se deben sumar 1.313 residentes en las laderas fonderas contiguas, que hacen un total de 23.832 habitantes, frente al máximo de 29.437, en el censo de 1981 (-23,5 %). El resto de las parroquias del concejo

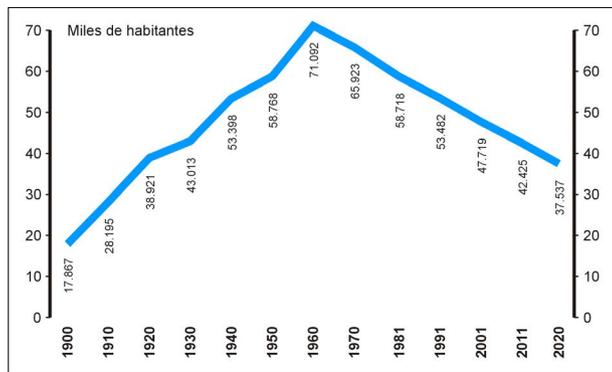


FIG.1. Evolución de la población del concejo de Mieres, 1900-2020. Fuente: INE. Censos de población 1900 a 2011 y Padrón Municipal de Habitantes 2020.

presenta evoluciones mucho más negativas. En conjunto el concejo pierde el 6,2 % por quinquenio; es decir, entre dos y tres mil residentes menos.

Factores fundamentales del declive demográfico son la escasísima natalidad y el fortísimo envejecimiento de la población residente. La estructura demográfica es tan desequilibrada que amenaza con colapsar el concejo si no hay más aportes desde el exterior, pues el grado de envejecimiento y el crecimiento vegetativo llevan a una situación en la que solamente la atracción de población externa podrá variar el ritmo o sentido tendencial. Si no hay cambios de calado, en 2030 la población más numerosa tendrá entre 65 y 75 años.

El peso de los trabajadores ocupados es bajo, al igual que la tasa de actividad. Se ha ido reduciendo desde los 11.429 empleados de 2001 hasta los 10.200 de 2018. El paro ha ascendido a 3.553 registrados en 2020 (21,5%), muy por encima de la media de Asturias (14,4%). La fundamental aportación redistributiva de las políticas sociales la reflejan indicadores como el diferente peso del valor añadido bruto por habitante, que en 2016 era de 14.999 € (18.897 en Asturias), y de la renta bruta por habitante, 16.951 € (17.516 €, en Asturias). Esta situación se ha ido generalizando en toda la región, respecto a los valores medios españoles; los niveles de renta superan la media nacional, mientras que los de producción están claramente por debajo.

Por su parte, la descapitalización física se refleja en la existencia de numerosos enclaves degradados, habitados por una población envejecida y reocupados por otra en riesgo de exclusión. La recuperación del abundante patrimonio industrial no ha conseguido revelarse, hasta ahora, como un factor significativo para la regeneración urbana. La situación actual, con numerosas áreas de vivienda an-

tigua, en núcleos desarticulados urbanísticamente, hace imprescindible un replanteamiento de la política de vivienda. Las características más significativas del parque inmobiliario son su antigüedad y su grado de deterioro. Entre 1950 y 1970 la actividad edificatoria fue significativa, representando las viviendas de ese período casi un tercio del total, que sumadas a las de fecha anterior, suman la mitad del parque; en cambio, las construidas en el presente siglo apenas suponen el 13 % del total, siendo la mayoría de promoción pública

A pesar del declive demográfico acentuado, el conejo de Mieres presenta niveles apreciables de equipamientos y servicios públicos. Está cubierta la demanda educativa, a pesar de la necesidad de la modernización de los equipamientos y dispone de un campus de la Universidad de Oviedo. En el ámbito sanitario, tiene un hospital de nueva construcción, así como centros de salud y atención a la población envejecida. Cuenta con instalaciones deportivas y culturales. En conclusión, Mieres se caracteriza por una importante inversión, en las últimas décadas, en servicios y equipamientos públicos. También es significativa la dotación de infraestructuras de transporte, con una buena cobertura del transporte de viajeros por carretera. Cuenta con estaciones de la red ferroviaria de ancho Renfe y de ancho métrico, si bien esta última presenta evidencias de deterioro y de ineficaz explotación ferroviaria.

De la situación descrita se deduce que las políticas de asistencia social se han convertido en centrales. La desvitalización social se ve reforzada por la naturaleza redistributiva de la renta, determinada por un aporte del componente productivo un 25 % inferior al correspondiente al redistributivo⁴, lo que, aunque si bien atenúa el declive económico y su impacto social, aumenta el carácter dependiente de la población, empobreciendo el capital social y explicando la dinámica local. La inversión de las curvas evolutivas de ocupados y pensionistas revela la creciente importancia de las transferencias sociales para el mantenimiento del sistema social, de carácter dependiente.

IV. EL PERFIL GEOGRÁFICO DE MIERES

El poblamiento de Mieres se encuadra en tres unidades: el urbano, en la vega principal y en sus inmediatos valles transversales; el periurbano; y el rural.

⁴ El significativo dato ha sido recogido por el redactor de EDUSI-M (2016) a partir de datos obtenidos de SADEL.

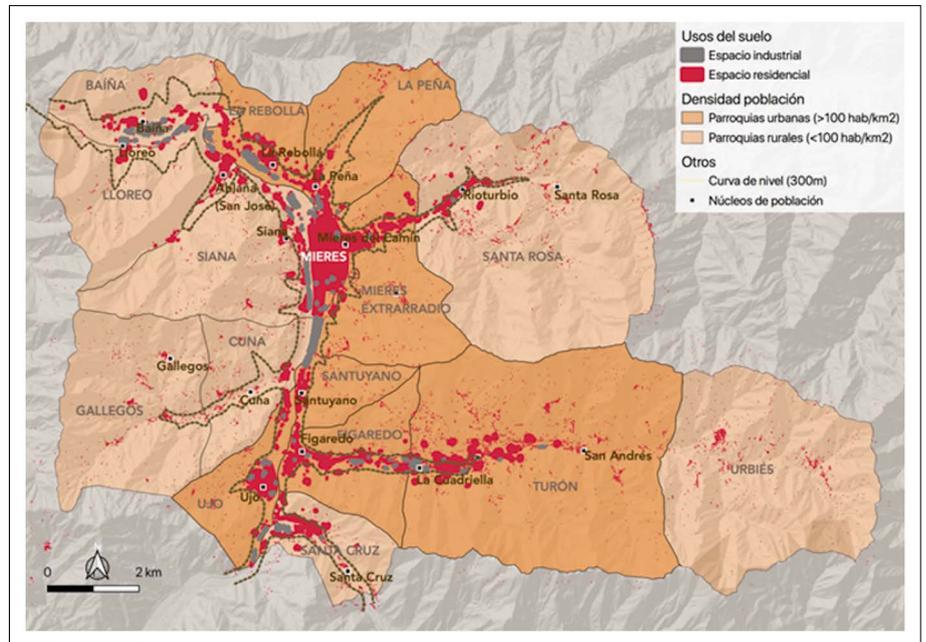


FIG. 2. Tipología del poblamiento y dominante de uso del espacio.
Fuente: elaboración propia.

1. EL POBLAMIENTO URBANO: LA VEGA DEL RÍO CAUDAL Y LOS VALLES TRANSVERSALES

La vega principal, recorrida por el río Caudal, se configura como el árbol central de transmisión, de características urbanas y con distintos sectores, en función de la dominante de ocupación, residencial o industrial, aunque normalmente se entremezclan los usos, a lo que debe añadirse el impacto de las grandes infraestructuras de comunicación. Sobre la vega aluvial de fondo plano se dispone el eje urbano, dividido en un eje principal, sobre el valle del Caudal, y unos ejes transversales, sobre los valles de sus afluentes principales.

A) El eje urbano principal

Sigue el valle del río Caudal, ocupando los ensanchamientos de las vegas. Acoge a la mayor parte de la población y de la actividad. Avanza desde Loredo hasta la confluencia de los ríos Aller y Lena, en Ujo-Taruero, a los que sigue hasta Valdefarrucos y Sovilla.

El eje urbano principal tiene una parte de dominante residencial, que al norte claramente delimitan el lavadero de carbón del Batán y el enlace de la AS-1 hasta el nudo Figaredo-Ujo-Santa Cruz, en el sur, en el que engarzan los valles laterales y los poblamientos lineales de los concejos vecinos. Contiene la villa de Mieres (22.394 hab. en 2020), Santullano (1.068 hab. en la parroquia, 909 en

el núcleo urbano), Figaredo (1.917 y 1.871 hab., respectivamente) y Ujo (1.840 y 1.759 hab., ídem).

El eje urbano de dominante industrial ocupa el extremo norte del concejo, desde Loredo al Batán, en las parroquias de Loredo (499 hab.), Baiña (257 hab.) y La Rebollada (286 hab.). Los pequeños núcleos se entremezclan con los extensos polígonos empresariales (Loredo, Baiña, Fábrica, La Pereda, La Gerencia, Mieres-Tubos), el único pozo minero activo (San Nicolás, en Ablaña), la estación depuradora de aguas residuales de Baiña, grandes escombreras como Pumardongo, la central térmica de La Pereda-Ablaña, y Mieres-Tubos, hasta la extensa superficie ocupada por el lavadero de carbón de Hunosa.

B) Los valles transversales y los ejes urbanos secundarios

Los ejes transversales comprenden las áreas urbanas encajadas en los valles que abren los ríos que desembocan en el río Caudal y que prolongan transversalmente el eje urbano principal. De sur a norte, se localizan los valles de los ríos Aller, Turón y San Juan. El primero se localiza en la parroquia de Santa Cruz (788 hab.), con un poblamiento lineal híbrido: superficies empresariales, antigua central térmica y subestación, travesía urbana, barriadas del hábitat minero y otros núcleos menores.

El valle del Turón se extiende durante 11 km hacia el oeste, desde el núcleo urbano de Figaredo hasta su cierre

en altura en La Hueria de Urbiés, en el medio la parroquia de Turón (3.446 hab.) presenta un importante núcleo urbano lineal, con usos que si fueran funcionales lo calificarían de híbrido, pero que al permanecer inactivos simplemente se entremezclan, desconcertando la dominante residencial, con la que no se integran en el valle paradigmáticamente minero.

El valle del río San Juan comprende núcleos de la parroquia de Mieres-extrarradio (1.263 hab.): El Poliar, Aguaín, Arriondo, Costabil, Murias y Los Pontones, hasta llegar a la urbanización de vivienda minera de Rioturbio (966 hab.), perteneciente a la parroquia de Santa Rosa (1.423 hab.). Se caracteriza por su incardinación en la antigua actividad minera, su conexión imperfecta con la trama urbana y con la presencia grandes poblados, como este de Rioturbio, congelado como enclave residencial minero.

C) Eje urbano híbrido

El carácter promiscuo de la ocupación del escaso suelo llano durante tantos decenios ha llevado a que diferenciemos otra categoría, la híbrida, singularizada por la interacción urbana con las vías de comunicación, sistemas generales, industriales y elementos degradados. De esta manera, de norte a sur, se suceden las áreas industriales de fondo de valle de los polígonos de Fábrica, el lavadero del Batán, los polígonos de Vega de Arriba, Gonzalín, Reicastro, La Cuadriella y Sovilla. Dentro del eje urbano, compuesto por los núcleos de población de la villa de Mieres, Santuyano, Ujo, Figaredo y Santa Cruz se entremezclan usos residenciales y otros orientados a la provisión de servicios e infraestructuras. Es relevante la densidad de obra civil, concentrada en un estrecho corredor, en el que se asientan la carretera de La Pereda-Santuyano-Ujo (MI-1 y MI-3); la línea ferroviaria de Renfe, un carril bici, una senda peatonal, el canal del río Caudal, la A-66, la línea ferroviaria de cercanías de ancho métrico, las vías de servicio del polígono de Vega de Arriba, y la CN-630.

2. EL POBLAMIENTO PERIURBANO

Es una orla que rodea, extendiéndose por la ladera fondera, al eje urbano. Comprende parte de la parroquia de Mieres-extrarradio. Solo unos pocos núcleos de población de esta unidad superan el centenar (Sueros, Ribono) o los cincuenta residentes, estando afectados por una fuerte regresión. Se extiende también, con una entidad

menor, en las parroquias de Santullano y Figaredo. Es un poblamiento vinculado a la minería histórica en ladera y a las necesidades de alojamiento obrero en las épocas de mayor actividad, resueltas con fórmulas de autoconstrucción y después más reconocidas por la Administración competente. Hoy está en fase de abandono, con problemas de marginalidad que, a su vez, contrastan con viviendas rehabilitadas en uso (TOMÉ FERNÁNDEZ, 2020).

Este tipo de poblamiento se sitúa, también, en las laderas bajas de las parroquias de La Rebollada, Siana (742 hab.), Cuna y Santuyano. El núcleo urbano del valle del Turón también desarrolla un poblamiento periurbano, la mayoría sobre la ladera solana, que adquiere atractivo paisajístico en su cierre en La Hueria de Urbiés lo mismo que en el del valle del río Cuna, ocupado por las parroquias de Cuna (419 hab.) y Gallegos (224 hab.)

El valle del río Miñera, o Hueria de San Tirso, comprende la parroquia de La Peña (736 hab.). Los núcleos principales son La Peña (179 hab.) y Rozaes de la Peña (178 hab.). Es un espacio segregado del casco urbano de Mieres por el nudo de autovías (AS-1 y A-66) y el lavadero de Hunosa. La parroquia de La Rebollada, vinculada a la antigua factoría siderúrgica de Fábrica de Mieres, a la carretera histórica Oviedo-León y al Camino de Santiago/El Salvador, alcanza hasta la cumbre del cordal del Padrún.

Aunque la Ley 45/2007 de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural, establece como tal aquel espacio geográfico formado por la agregación de entidades locales menores con densidades menores de 100 hab./km². En Mieres tal umbral clasificatorio debe tratarse con cautela. De sus quince parroquias serían urbanas las de densidad superior a aquella cifra: La Rebollada, La Peña, Mieres, Mieres-extrarradio, Santullano, Ujo, Figaredo, Santa Cruz y Turón. De las parroquias por debajo del umbral solo consideraremos rurales a Urbiés y a las dos del valle del río Cuna, mientras que son periurbanas las de Loredo, Baiña, Siana, Santa Rosa.

3. SINGULARIDADES DEL POBLAMIENTO Y DE LA TOPONIMIA

La peculiaridad del poblamiento histórico mierense añade al ciclo rural tradicional, el industrial y minero, y su posterior crisis. Se asienta en una superposición de diferentes láminas de ocupación en el tiempo, generando un paisaje amalgamado y promiscuo, que genera confusión enmascarando la realidad del hecho urbano. La interpretación oficial del poblamiento de Mieres, contenida

CUADRO I. *Delimitación de los núcleos urbanos de las parroquias de Turón, Figaredo, Santa Cruz y Ujo. Entidades de población comprendidas y población en 2019*

TURÓN	Población	FIGAREDO	Población	SANTA CRUZ	Población
Parroquia	3.446	Parroquia	1.917	Parroquia	788
Núcleo urbano	2.768	Núcleo urbano	1.871	Núcleo urbano	581
La Yana'l Monte	54	El Quemaeru	66	Taruelo	34
La Ribaya-San Francisco	597	Figaredo	434	Collanzo	29
La Cuadriella	192	Sobrelesvegues	37	Sovilla	28
La Caleyina	24	Arriondo	3	Les Colomines	196
Villabazal	134	Villadominica	82	Vandoreyo	11
La Cuesta Villabazal	37	Vegapiqueros	47	Valdesenche	7
Los Barracones	71	L'Aproceuriu	24	Oriella	39
Vistalegre	302	La Cuesta	35	Les Cases del Viesgo	18
La Veguina	361	Peñule	98	El Préstamo	48
La Felguera	290	La Llavandera	25	Puentevieya	7
Villapendi	123	Agualestro	6	Les Yanes	124
Les Viesques	56	Cortina	132	La Llama	18
El Llegu	124	Cauxal/Cabojal	131	Grillero	22
La Cuesta'l Llegu	93	La Riquela	12		
Argaxo	4	Repipe	58		
San Pedro	34	Santa Marina	205		
Canabatán	27	Los Cuarteles	476	UJO	
Villafría	21			Parroquia	1.840
Repedroso	59			Núcleo urbano	1.759
La Rabaldana	18			Ujo	1.582
Presimir	14			Barrio La Estación	48
El Gabitu	7			Cortina	66
La Vera'l Camín	21			Vistalegre	33
San Andrés	105			La Reigosa	20

Fuente: elaboración propia a partir de INE: Nomenclátor de Entidades de Población, 2020.

en el Nomenclátor de Entidades de Población, base para la confección de censos y padrones oficiales de población y vivienda, está muy alejada de reflejar la realidad actual. De ahí que se recoja en él la existencia de las parroquias de Figaredo, Turón y Santa Cruz, pero no así de los núcleos urbanos que reciben esa denominación por parte de la población. Realizamos, más arriba, una delimitación de dichos núcleos urbanos, con el listado de entidades singulares, recogidas en el Nomenclátor, que se integran en ellos, así como su población en 2020.

Nos da una idea clara del desajuste el hecho de que el concejo cuente, en ese año, nada menos que con 518 núcleos de población registrados, de los cuales 135 no tienen ya habitantes. O que la parroquia de Turón, que no alcanza los cuatro mil habitantes, los reparta en nada menos que 91 núcleos de población, de los que 17 están deshabitados. La reorganización del listado de entidades de población se hace necesaria para un adecuado conocimiento de la realidad territorial y su aplicación en la

ordenación urbana. A esta singularidad mierense se une el hecho de la aprobación reciente de una nueva toponimia oficial, que únicamente recoge la denominación en asturiano de la mayoría de los topónimos. Y, por tanto, elimina buena parte de las denominaciones tradicionales y más usuales (caso de Ujo, Loredo, Figaredo...), y que, en algunos casos, dada la diferencia entre los términos tradicionalmente usados y los de nueva implantación, ocasiona tanta confusión como la que inducen los carteles anunciadores de los núcleos y, en consecuencia, el desapego de la población.

V. EL FOCO ESTRATÉGICO PUESTO EN LA PIEZA CRÍTICA: EL GRAN EJE URBANO. LAS UNIDADES Y LAS FICHAS DE ACTUACIÓN

Siendo el estado de contracción, la necesidad inmediata y varias las Administraciones con competencias

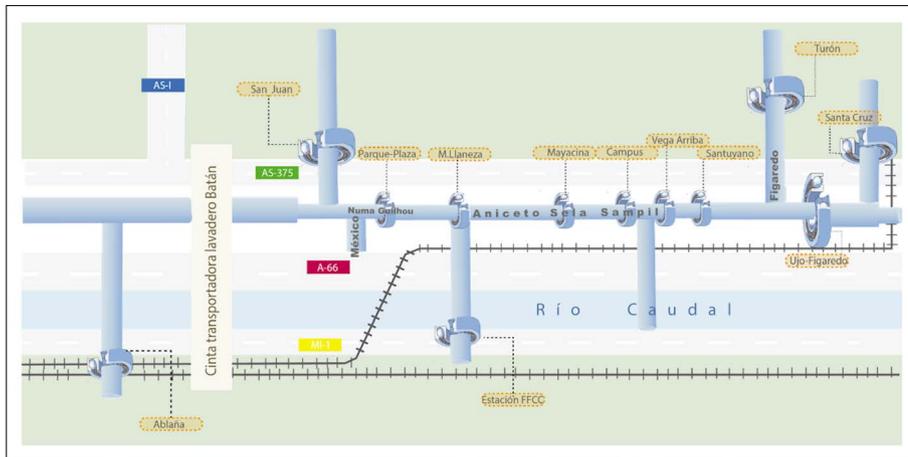


FIG. 3. Rodamientos y segmentos del eje urbano principal. Fuente: elaboración propia.

sobre el territorio local, Mieres-Movydus propone la aplicación gradualista de la estrategia, concentrando la acción en lo real y potencialmente urbano, donde es necesario y posible plantear la acción a corto-medio plazo, teniendo como promotor relevante al Ayuntamiento de Mieres. Aun así, muchas de las acciones necesitarán el concurso de otras Administraciones. Estratégicamente se centra la atención en el eje urbano, en el que distinguimos un sector industrial (Loredo-Batán), un sector residencial (Batán-Taruelo) y enclaves híbridos. Se incluyen, en este eje urbano, los corredores lineales transversales que se extienden por las vegas de los ríos San Juan, Turón y Aller. La estrategia operativa se concreta físicamente en la metáfora de un eje de transmisión (fondo de valle principal), varios palieres (fondos de valle transversales), que giran sobre rodillos (piezas críticas de acumulación de fuerza), apoyadas sobre cuadernas (unen ejes con rodillos). Se establecen criterios generales y propuestas de actuación concretas sobre las unidades de poblamiento periurbano. Así se determinan 14 unidades de ordenación, para las que se aportan las fichas de actuación correspondientes, que hacen un total de 17 fichas, pues cada unidad contiene una o varias fichas que desarrollan las actuaciones propuestas.

1. EJE URBANO PRINCIPAL RESIDENCIAL (EUPR)

A) Unidad 1. Mieres Central. Oñón y centro urbano: parque Jovellanos y plaza de Abastos

Mieres Central es el nodo urbano primacial, generado por la confluencia de dos ejes urbanos principales: las calles Numa Guilhou, N-S, y Manuel Llanceza, O-E.

Contiene el mercado de abastos y el parque Jovellanos. Es un espacio comercial, residencial, administrativo, cultural y de ocio. Las calles de su entorno conforman un entramado de orientación peatonal o semi-peatonal. La reforma prevista del edificio del mercado municipal posibilita una actuación de consolidación como espacio simbólico, marcado por la confluencia de las dos calles mencionadas, que se proyectan como avenidas, dotándolas de arbolado compatible con las dimensiones de la vía y aceras, suprimiendo los aparcamientos en batería actuales por una sola línea, dado el margen conseguido mediante los aparcamientos promovidos por EDUSI, se habilita un carril bus y otro para bicicletas. También se aborda la mejora del mobiliario urbano y de la señalización, así como la limitación de la velocidad.

La conexión con las estaciones de ferrocarril requiere la construcción de una nueva pasarela aérea, peatonal y ciclista, sobre la vía del ferrocarril de ancho métrico, la autovía y el río. Se incorpora además una propuesta de reforma de los sentidos actuales de circulación. La peatonalización del entorno de la plaza de abastos tiene como objetivo reforzar su centralidad, ampliándolo, facilitando la accesibilidad peatonal y la función comercial, de distribución, transporte, carga y descarga.

El parque Jovellanos es la principal área verde, de esparcimiento y ocio para una población densa. La propuesta de reforma tiene por objeto unificar el espacio, reduciendo la acumulación de elementos heterogéneos y ampliando las áreas de vegetación. Se trata de promover su percepción como espacio atractivo y de paisaje amable, sin aislamiento del entorno, sin rupturas internas de nivel e interconectado con la trama urbana. El barrio de Oñón al norte de la villa ha sido objeto de actuaciones proyectadas por EDUSI-M, referidas a la

CUADRO II. Esquema general de ordenación M-Movydus

Geografía		Clasificación	Unidades de ordenación	Fichas de actuación			
Fisiografía	Poblamiento						
Vega	Principal (Caudal)	Residencial	EJE URBANO PRINCIPAL RESIDENCIAL EUPR (Batán-Ujo Taruelo)	EUPR 0-1. Mieres Central: 0. Oñón 1. Parque y plaza	1. Mieres Central		
				EUPR-2. Avenida del Camino o Aniceto Sela	2. Parque-Campus 3. Polígono Vega de Arriba 4. Santuyano 5. Figaredo N-S		
				EUPR-3. Santa Marina	6. Santa Marina (M. Llانةza-Llerones-Rotonda Campus)		
				EUPR-4. Ujo	7. Ujo		
	Transversal (Turón, San Juan, Santa Cruz)	Residencial	EJE URBANO TRANSVERSAL RESIDENCIAL EUPR (valle del Turón)	EUTR-5. Figaredo nodo sur	8. Figaredo (Reicastro-Ujo-Figaredo-La Arquera)		
				EUTR-6. Turón	9. Turón (La Arquera-San Andrés)		
				EUTR-7. Santa Cruz	10. Santa Cruz (Taruelo-Aller-Lena)		
		Híbrido (mixto)	EJE URBANO TRANSVERSAL RESIDENCIAL EUPR (valle del San Juan)	EUTR-8. San Juan-Rioturbio	11. San Juan-Rioturbio		
				EJE URBANO HÍBRIDO EUH	Movilidad externa	EUSEH-9. Corredor Redes Interés General	12. Movilidad externa (río, ff. cc., carreteras, autovías)
					Movilidad interna	EUSEH-10. Redes viarias locales	13. Movilidad interna (vías ciclables, peatonales y automóviles)
	Enclaves degradados	EUSEH-11. Enclaves degradados	14. Inventario de enclaves degradados				
	Industrial	EJE URBANO PRINCIPAL INDUSTRIAL EUPI Loredo-Batán	Centro de Transportes	EUPI-12. Área Logística	15. Área Logística (reprogramación y conexión ZAL)		
Laderas fonderas		SECTOR PERIURBANO • Extrarradio del eje urbano • La Peña-San Tirso • La Rebollada-El Padrún • Valle Cuna y Alto Turón	PPR-14. Poblamiento periurbano y rural	17. Vías de parque			
Laderas medias y altas	Rural	SECTOR RURAL • Parroquias <100 h/km²: Santa Rosa, Urbiés, Loredo, Baña, Gallegos, Cuna, Siana • Laderas medias y altas de parroquias urbanas					

Fuente: elaboración propia.

movilidad, las cuales facilitan las medidas propuestas en esta unidad.

B) Unidad 2. Avenida del Camino o Aniceto Sela

El gran eje urbano N-S es de composición heterogénea, con segmentos residenciales, accesos a la red de in-

terés general, vías de polígono empresarial, gran centro comercial y hospitalario, travesía caótica en el interior de Santullano y función estructurante de la carretera AS-242, en esa población y en Figaredo. Queremos visualizar la importancia estratégica para el proyecto dándole una denominación y tratamiento unitario, para el que, sin otro afán que el de revelarlo como pieza única y crítica,

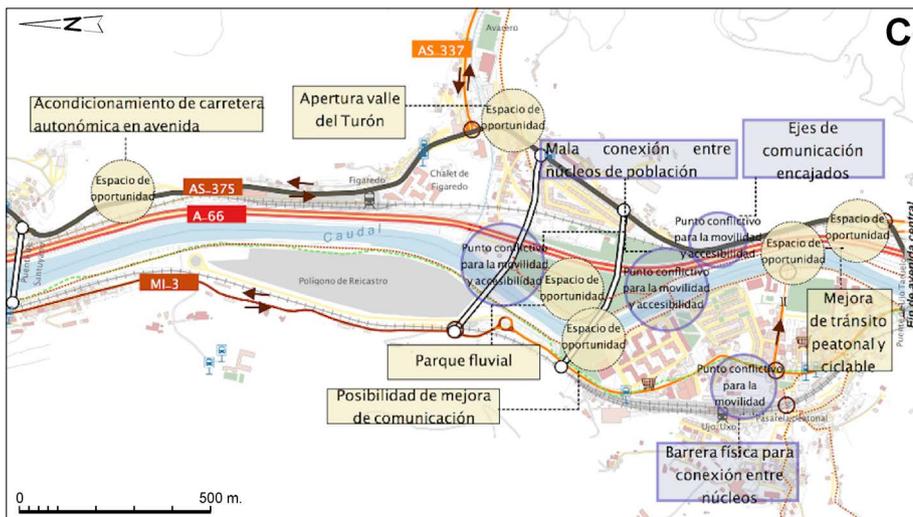
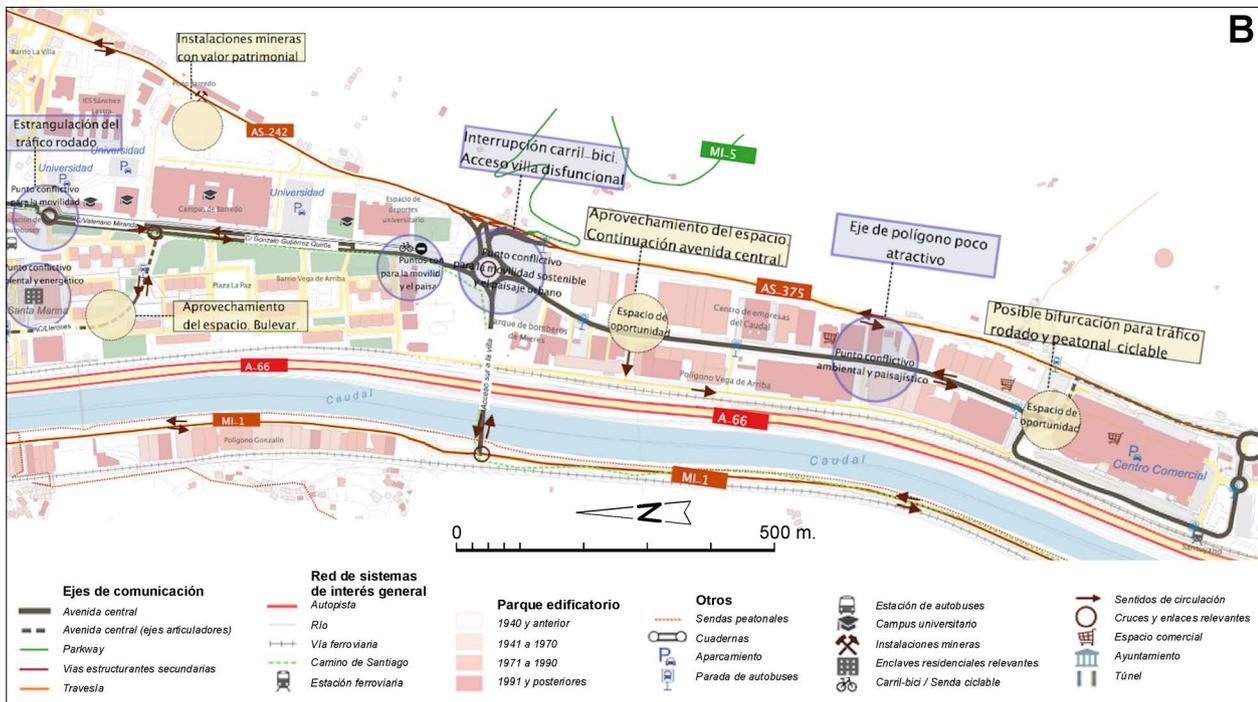
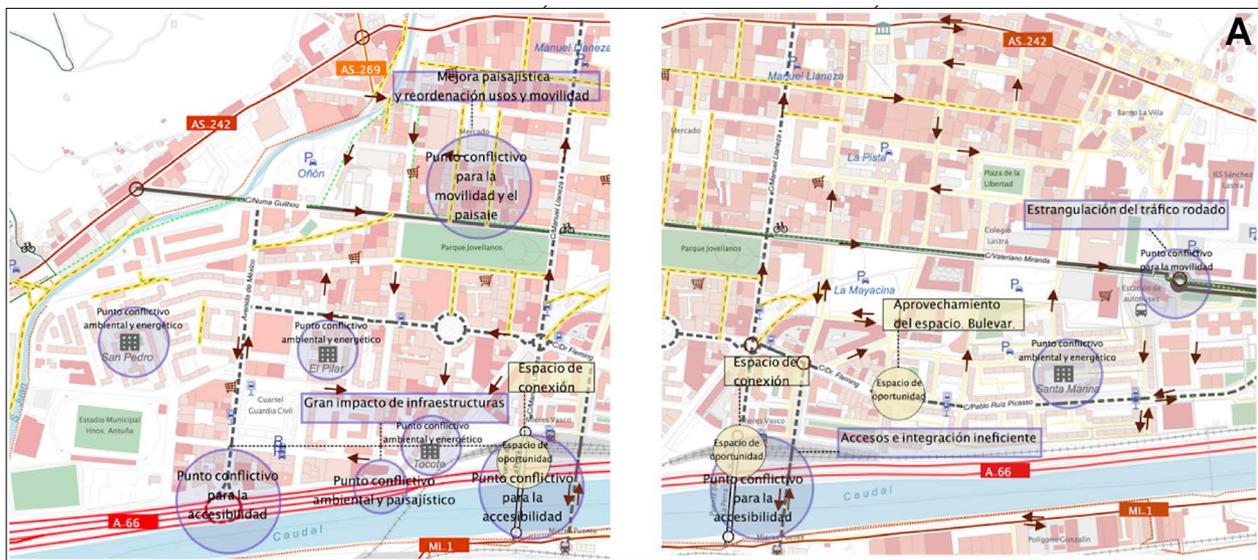


FIG. 4.
A: a la izquierda, Unidad Mieres Central y corredor de Sistemas Generales (parcialmente); a la derecha, avenida del Camino/Aniceto Sela, S-1.
B: avenida del Camino/Aniceto Sela, S-2, S-3 y S-4.
C: avenida del Camino/Aniceto Sela, S-5. Fuente: elaboración propia.

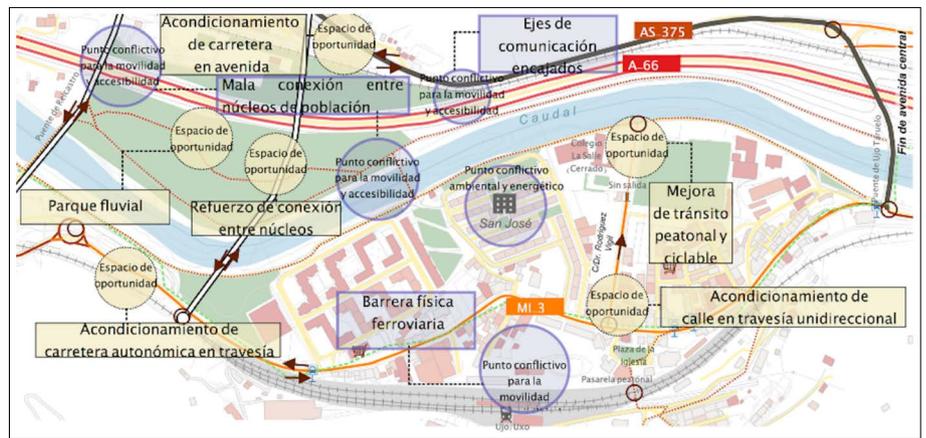


FIG. 5. En esta página, Ujo; en la opuesta, Figaredo E-O. Fuente: elaboración propia.

proponemos denominarlo a los efectos de este trabajo con el nombre neutro de avenida del Camino o Aniceto Sela, ambos cargados de evocación simbólica y bien queridos por los mieresenses. Uno vinculado a la ruta peregrina al Salvador y otro en recuerdo de un ilustre vecino, polifacético profesor, empresario minero y hombre pegado a su pueblo, quien residió a la vera de la misma vía en distintos momentos de su fecunda vida, desarrollada entre 1863-1935 en ambientes nacionales e internacionales.

Clasificamos el eje principal, avenida del Camino o Aniceto Sela en cinco segmentos.

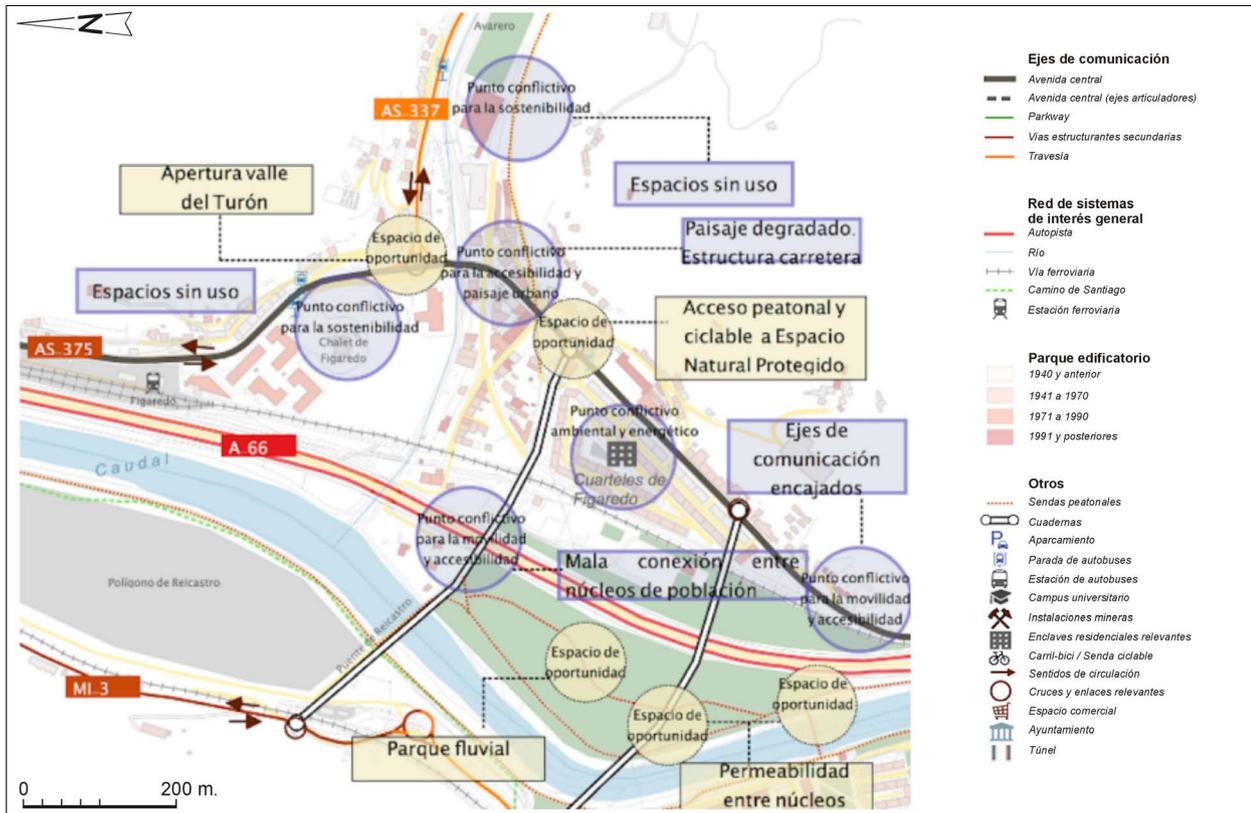
El primero (S-1) enlaza el parque Jovellanos y el campus universitario. Presenta un paisaje urbano desaliñado, entre otros motivos, por la presencia del solar de La Mayacina, ya con proyecto de ejecución como parque-plaza (RODRÍGUEZ Y MENÉNDEZ, 2019). La rotonda de la estación de autobuses cierra este segmento, a la que se abren también la residencia universitaria del campus y la vía semipeatonal de barrio de La Villa. La propuesta se concreta en la conversión del eje en avenida, lo que conlleva la dotación de arbolado, el ensanche de aceras, la continuidad del carril bici y del carril bus, la mejora del mobiliario urbano, de la iluminación y de la señalización. En general, Mieres destaca por la poca presencia de arbolado en el casco urbano, lo que requiere un estudio de detalle que contenga una propuesta adecuada a las diversas áreas.

El segundo segmento abarca desde la glorieta de la estación de autobuses hasta la rotonda de acceso sur de la autovía. Es vía de conexión del centro urbano con el campus, la barriada residencial y el polígono empresarial de Vega de Arriba. Da acceso al campus universitario de Barredo, financiado por los fondos alternativos de la minería del carbón proporcionados por el Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo

de las Comarcas Mineras del Ministerio de Industria. Fue inaugurado en 2002 y constituye un vector fundamental para la transición de Mieres. Se plantea, para este segmento, la continuidad de la transformación de la calle en avenida urbana y del eje peatonal/ciclable, con un paso en túnel bajo la glorieta del acceso sur. Las instalaciones y el castillete del pozo Barredo proporcionan la base para la habilitación de un gran y poderoso elemento simbólico de la ciudad de futuro, que además contribuiría a sanear uno de los espacios de la entrada principal a la localidad que, sin embargo, parece una puerta trasera. Las experiencias de otras ciudades de tradición industrial (Barcelona, Bilbao, Gijón, Avilés...) avalan este tipo de iniciativas.

El tercer segmento va desde la glorieta de acceso a la autovía, a través del polígono empresarial de Vega de Arriba, hasta el centro comercial Caudalia. Compatibiliza la presencia de equipamientos municipales, con servicios generales, algunas naves de industrias abandonadas y numerosos almacenes al por mayor, concesionarios de automóviles y de vehículos industriales y talleres de automoción. Se propone iniciar un proceso de compatibilización de los usos empresariales, ahora terciarios, con funciones residenciales y un impulso de los usos comerciales, para transformar un espacio de paisaje duro en una unidad urbana amable. Para ello, se propone el traslado del parque de maquinaria municipal al centro de transporte y la utilización del suelo para equipamientos residenciales destinados a la población de mayor edad autónoma, como alternativa al modelo existente de grandes residencias.

El cuarto segmento corresponde a la localidad de Santullano, desde el centro comercial Caudalia hasta el puente. Es un paisaje urbano caótico, donde se interrumpe la avenida central al enfrentar el centro comercial. Este segmento presenta dificultades en los accesos, rupturas del eje y la presencia de numerosas edificaciones en



situación de abandono y ruina. Lo que se compatibiliza, sin embargo, con la presencia de grandes equipamientos de alcance supramunicipal: hospital comarcal, residencia geriátrica y recinto ferial. Es un área que debe funcionar como prestadora de importantes servicios públicos a la comarca. Se plantea un Plan Especial de reforma que mejore los accesos y la movilidad interna, facilite la eliminación de ruinas, y consiga definir una nueva trama urbana y la dignificación del espacio público intersticial.

El quinto y último segmento de esta segunda unidad enlaza el puente de Santullano con el núcleo urbano de Figaredo, que se despliega en dos ejes: uno de sentido norte-sur, sobre la AS-242; y otro oeste-este, que sigue al río Turón, y que incluimos en la unidad cinco, por lo que surge aquí una centralidad secundaria, al cruzarse la avenida central y el acceso a Turón. Sobre el eje viario se localizan establecimientos comerciales, de hostelería, el colegio y los principales equipamientos y servicios públicos, además de importantes barriadas del hábitat minero. La capacidad central del nodo aún se vería aumentada si se pudiera contrarrestar el efecto de barrera de las infraestructuras de comunicación que separan Figaredo y Ujo, y utilizar como vector de unión los márgenes el Caudal,

lo que es objeto de atención en la ficha correspondiente al eje transversal. La transformación de la carretera en avenida, en Figaredo, como en los tramos anteriores, es factible y necesaria. Pertenece a la red autonómica y puede seguir el esquema de avenida urbana, con reducción de velocidad, ampliación de aceras, homogeneización de rasantes, coloración de pavimentos, tratamiento del glacis de Los Cuarteles, prolongación del carril bici, renovación del mobiliario y luminarias. Para las barriadas se propone un plan de rehabilitación energética y mejora de las fachadas, tanto en Los Cuarteles como en Las Colominas. Se propone remodelar el enlace de las carreteras mediante la creación de una rotonda distribuidora en el Palacio de Figaredo, así como mejorar los tramos de travesía entre Santullano-Figaredo, y puente de Ujo, con limitación de velocidad y con incorporación de señalización horizontal específica para dar seguridad al tráfico de peatones y bicicletas.

C) Unidad 3. Santa Marina

La barriada de bloques de viviendas de Santa Marina, en el casco urbano de la villa de Mieres, es una de la

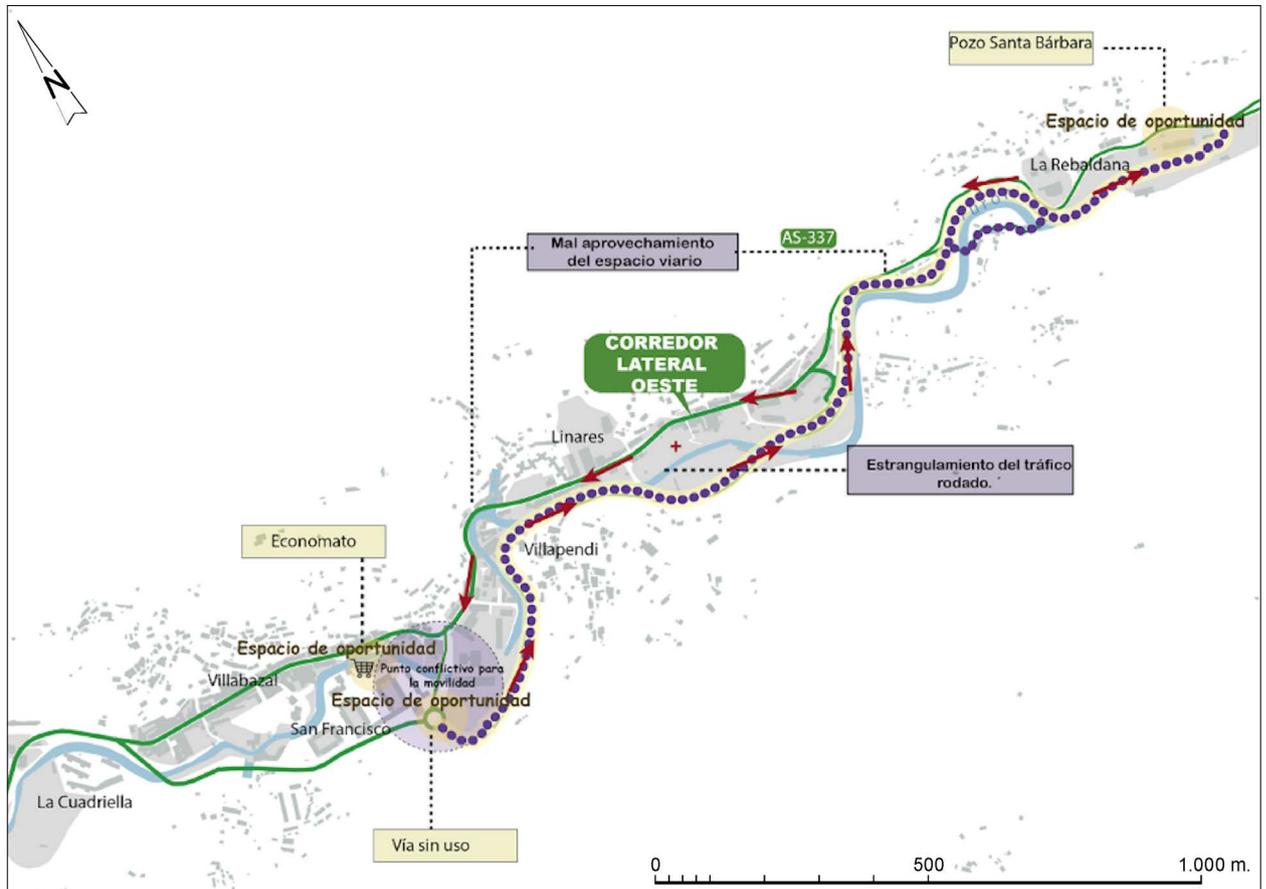


FIG. 6. Unidad Valle del Turón. Fuente: elaboración propia.

más extensas entre las del hábitat minero tradicional del concejo (El Tocote, San Pedro, Rioturbio, Las Lleras de Ujo, Las Vegas de Figaredo, La Veguina de Turón, Santa Cruz, etc.). Construidas a mediados del siglo XX, en la época de auge de la minería del carbón, hoy se enfrentan al final de su ciclo vital. Debido a la magnitud, tipología y centralidad de estos barrios, la acción de mejora se enfrenta a varias opciones de remodelación para abordar su modernización y rehabilitación, de acuerdo a los parámetros de habitabilidad y eficiencia energética actuales. Son ventajas para ello, su baja densidad, la presencia de espacios abiertos, y la existencia de programas financieros para la rehabilitación funcional y energética.

Cuenta Santa Marina con numerosos espacios libres intercalados, utilizados para aparcamiento y algunas áreas verdes o ajardinadas, de insuficiente extensión y mantenimiento. La planta del barrio se distribuye en manzanas con amplios patios, hoy funcionalmente dedicados a aparcamiento, para los que se plantea su conversión en jardines arbolados, señalando a modo de ejemplo la

actuación en la planta leonesa de Antibióticos, mientras que el tratamiento como bulevar de la vía central permitirá «ablandar» la dureza de las sucesivas intervenciones que han ido «artificializando» el paisaje del barrio. Para ello se plantea la ampliación de aceras, los aparcamientos en línea, la ampliación y tratamiento como pérgola de la espina central y el arbolado de los márgenes. Se revela como muy necesaria la intervención paisajística y la mejora de la eficiencia energética de los edificios, dentro de una estrategia general de reforma progresiva de las barriadas a través de programas piloto, de cooperación público-privada, comenzando por las que miran a la auto-vía y al río, imagen externa de la ciudad y factor grave de rechazo para la atracción residencial de nueva población.

D) Unidad 4. Ujo

Núcleo significativo, contiguo y mal conectado con Figaredo. Esta imperfecta conexión también se da con los vecinos, Santa Cruz, a través de la AS-242 y con

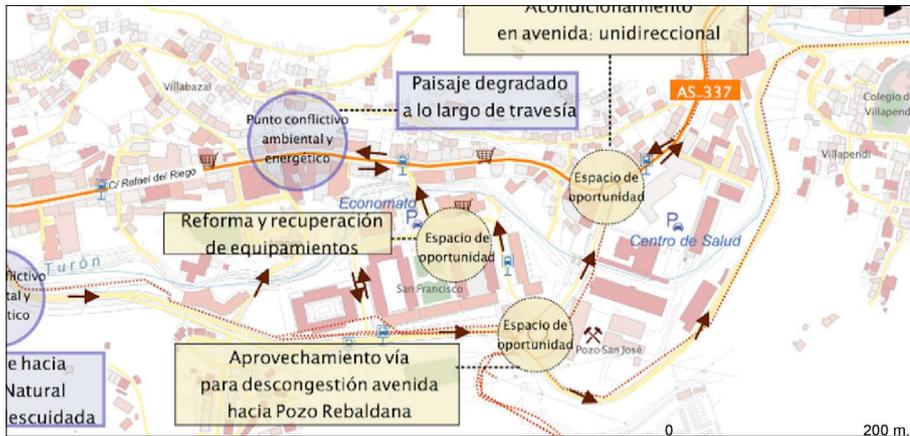


FIG. 7. Unidad Turón, sector La Veguina. Fuente: elaboración propia.

Santuyano, MI-3, con el que la une el paseo fluvial que, segmentado, alcanza Ablaña, en el norte. Ujo se resiente de la reticulación del espacio por la presencia del río, la autovía y las vías del ferrocarril, y refleja, en su ambiente de pequeña villa, el declive demográfico y económico continuado, que la ha llevado a algo menos de los dos mil residentes. Las vías de Renfe suponen un obstáculo para la comunicación interior. La carretera MI-3 constituye la arteria principal del núcleo y se plantea su tratamiento como bulvar urbano. La actuación propuesta busca reformar los ejes principales de la localidad, tanto la travesía de la MI-3 como algunas calles principales, con el fin de sostener las actividades comerciales, hosteleras, de servicios y ocio allí presentes. En el eje transversal se parte de la mejora de la pasarela peatonal del ferrocarril, con un nuevo diseño más integrado y funcional. La plaza de la iglesia románica es lugar central de esparcimiento, reunión, y cuenta con establecimientos hosteleros; en ella se necesita dar protagonismo a la iglesia, eliminando elementos superfluos, y mejorar su conexión con la travesía urbana reconvertida y con la calle Doctor Rodríguez Vigil y adyacentes (barrio de Las Lleras), para las que se propone su transformación en calles semipeatonales, facilitando la función hostelera y comercial dominante, y la comunicación con el área deportiva de La Llera. Se actúa sobre la conexión con el paseo fluvial y a su través con el parque fluvial de Ujo-Figaredo, elemento clave en la integración urbana de ambas localidades.

E) Unidad 5. Figaredo E-O

El núcleo urbano de Figaredo presenta dos ejes aún más claramente definidos que en la unidad anterior. Uno longitudinal, ya incluido en la avenida del Camino o

avenida Aniceto Sela (Unidad 2, Segmento 5), y otro transversal, que se extiende desde la explanación del polígono de Reicastro, atraviesa el río Caudal, y sigue por el barrio de La Quinta el río Turón, aprovechando la caja del antiguo ferrocarril minero, hoy convertida en alterada vía verde. La AS-337 organiza este eje urbano transversal Figaredo-Turón en sentido E-O, configurando un poblamiento lineal sin solución de continuidad hasta San Andrés; si bien la Unidad 5 la concluimos en La Arquera-Cortina. La propuesta de actuación en ella se centra en la mejora del acceso peatonal entre Reicastro y Figaredo, y en el acondicionamiento de la AS-337, actual travesía urbana hasta las antiguas instalaciones de Minas de Figaredo en La Arquera. Igualmente, en la unidad se incluye la actuación en el parque de Tartiere para convertirlo en un parque fluvial y permitir la unión de los núcleos urbanos de Ujo y Figaredo. El chalé de Figaredo es centro de referencia y está capacitado para impulsar la opción del prometido parque científico-tecnológico de La Arquera, complemento del campus universitario y centro empresarial del ecosistema emprendedor comarcal.

Se mejora la continuidad, en cuanto a dimensión, pavimento y señalización de la senda verde desde Reicastro a Figaredo y al valle alto del río Turón, como acceso al Paisaje Protegido de las Cuencas Mineras. En Avarero se recupera su función tradicional como campo deportivo de uso múltiple. La integración de los diversos elementos, en una acción ordenada, avala la elaboración de un Plan Especial para la ordenación urbana de un área de gran complejidad, ya que es un rodamiento crítico para unir, como barrios de la villa de Mieres ampliada, los núcleos más importantes del concejo. El nodo se convierte en un espacio de oportunidad para recrear la centralidad sur de la nueva ciudad reestructurada.

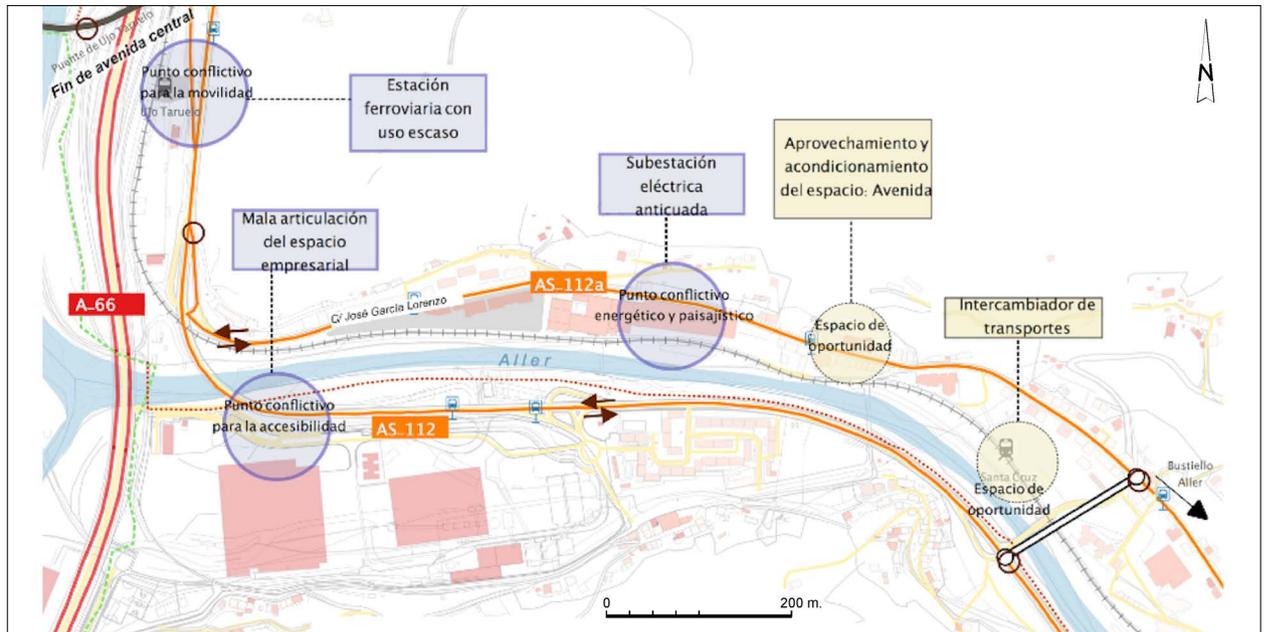


FIG. 8. Unidad Santa Cruz. Fuente: elaboración propia.

2. EJE URBANO TRANSVERSAL RESIDENCIAL (EUTR)

A) Unidad 6. Turón

La función residencial se sucede, en sentido O-E, en el fondo de valle del río Turón, a partir de las instalaciones ya ociosas de Minas de Figaredo, en La Arquera, que dan paso a un núcleo urbano de población densa hasta San Andrés, englobando las amplias instalaciones de los pozos mineros San José y Santa Bárbara. Las numerosas localidades, oficialmente recogidas en el Nomenclátor de entidades de población del INE, componen en realidad una única entidad urbana, que se conoce como Turón, al igual que la parroquia en su conjunto. El poblamiento residencial continúa, aunque cambiado hasta el confín de la parroquia de Urbiés, culminando en La Hueria, cabecera del Paisaje Protegido de las Cuencas Mineras.

El valle presenta un fuerte declive demográfico, con un alto grado de envejecimiento de sus residentes, y de obsolescencia en sus edificaciones. El crecimiento minero sobre un suelo escaso para acogerlo dio lugar a una acumulación promiscua, basada en el encaje comprimido de unidades heterogéneas, de difícil tratamiento y ordenación hasta hace unos años, aunque su deterioro posibilita la actuación decida en la actualidad. Las propuestas de actuación se localizan, sobre todo, en el núcleo urbano central de Turón (La Veguina-San Francisco). Se propone la reforma de la calle Rafael del Riego, de he-

cho AS-337, como bulvar urbano, con reubicación de aparcamientos, para favorecer su vocación comercial y de servicios, ampliación de aceras, aplicación de un plan de rehabilitación de edificios y fachadas, y cambio en el mobiliario y alumbrado urbano para que el eje carretero actual haga honor a su nombre de calle principal. La reforma del parque se orienta a aumentar las áreas verdes, incorporar la ribera fluvial e integrar las edificaciones existentes: polideportivo y ateneo. Se plantea la creación de espacios de aparcamiento público que palién las previstas restricciones al mismo en la calle Rafael del Riego, y la transformación del polideportivo en un espacio multifuncional. Las edificaciones y abundante suelo ocupado por las instalaciones del pozo Santa Bárbara permiten planificar la recuperación y reutilización de sus edificios.

B) Unidad 7. Santa Cruz

En la embocadura del valle del río Aller, presenta una composición muy heterogénea, en la que se entremezclan usos industriales, energéticos, antiguas instalaciones vinculadas a la minería, núcleos del antiguo poblamiento rural, barriadas de viviendas del hábitat minero o elementos patrimoniales de la minería histórica del carbón. De ahí que percibamos en ella una dominante híbrida que califica su carácter residencial. Conforman un núcleo lineal, relativamente denso, extremadamente desordenado y con graves incoherencias en su planta. La antigua ca-

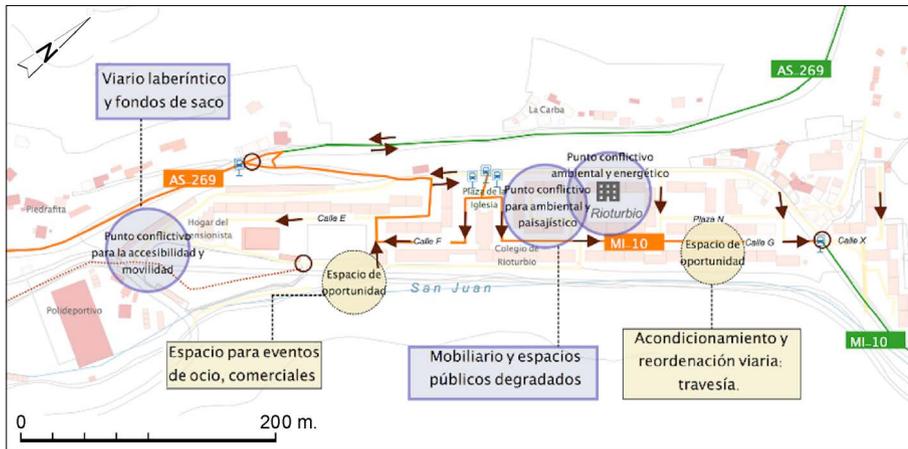


FIG. 9. Rioturbio.
Fuente: elaboración propia.

retera (AS-112a), hoy sustituida en su función por una vía moderna exterior (AS-112), es el eje estructurante del núcleo y una oportunidad para su transformación. El poblamiento continúa valle arriba hasta el núcleo de Bustiello, clasificado como patrimonio histórico de la minería. En el valle del río Lena, las áreas industriales inconexas de Sovilla y Los Tableros se mezclan con un hábitat de muy baja calidad que da continuidad a la ocupación de la vega hacia el concejo vecino. Una vía peatonal sigue la orilla del río desde Sovilla hasta Bustiello. La complejidad por imbricación de usos en diferente estado, ya sean residenciales, industriales, o de infraestructuras, reclama la elaboración de un Plan Especial que reorganice el núcleo urbano. La AS-112a, como ocurre en Turón, necesita algo más que un nombre, hoy calle José García Lorenzo, para convertirse en una travesía urbana digna, en la que puedan convivir automóviles, los menos, peatones y ciclistas, los más. Se propone la urbanización de espacios públicos para pequeñas zonas verdes y aparcamiento, entre la pasarela sobre el río y la barriada de San Salvador, en el centro social, en el entorno del polideportivo, en la conexión con el polígono industrial y en el entorno de la subestación eléctrica.

C) Unidad 8. Valle de San Juan-Rioturbio

Valle transversal, de disposición urbana lineal, desde la villa hasta el enclave minero residencial de Rioturbio. Conecta con el casco urbano de Mieres en Requejo, a través de las barriadas de Arriondo, Aguán y El Poliar. El barrio de Murias localiza algunos equipamientos municipales principales, como el edificio antiguo del hospital comarcal, el tanatorio y el cementerio, además de las barriadas de viviendas. Más arriba del valle, se suceden las poblaciones hasta llegar a la barriada de Rioturbio de

mil residentes, surgida en las proximidades de las explotaciones mineras y hoy deficientemente urbanizada y mal conectada al resto del poblamiento urbano. Una vía verde peatonal comunica la plaza de San Juan, en la villa, con Rioturbio, en tanto que la carretera autonómica AS-269 vertebró el valle. Necesita la mejora de la vialidad en su tramo bajo, de carácter plenamente urbano, remodelando su paisaje para dignificar su carácter de travesía urbana. Se plantea la urbanización de un área verde seminatural, que aproveche los hoy descuidados espacios intersticiales entre el cementerio, la nave municipal de autobuses y la barriada de Murias, además de integrar los jardines del antiguo hospital y su aparcamiento. En Rioturbio, la situación actual, caracterizada por el envejecimiento de los inmuebles y de la urbanización en su conjunto, hace imprescindible un plan integral de modernización. Se plantea la utilización de la carretera auxiliar que atraviesa su centro, con un posible nuevo acceso. Y la necesidad de una acción integral para la remodelación y adaptación de las condiciones urbanas de la barriada, a partir del aprovechamiento de los fondos públicos para la mejora del aspecto y la eficiencia energética de los edificios.

3. EJE URBANO HÍBRIDO (EUH)

A) Unidad 9. Corredor de Redes de Interés General. Movilidad externa

Mieres está atravesado de norte a sur por las principales infraestructuras de comunicación de Asturias con el interior de la península: autovía A-66 (Serín-Benavente), autovía A-I (Mieres-Gijón), N-630 (Gijón-Mieres), ferrocarril de Renfe (Gijón-Venta de Baños), además del ferrocarril de ancho métrico de la línea C-8 de cercanías

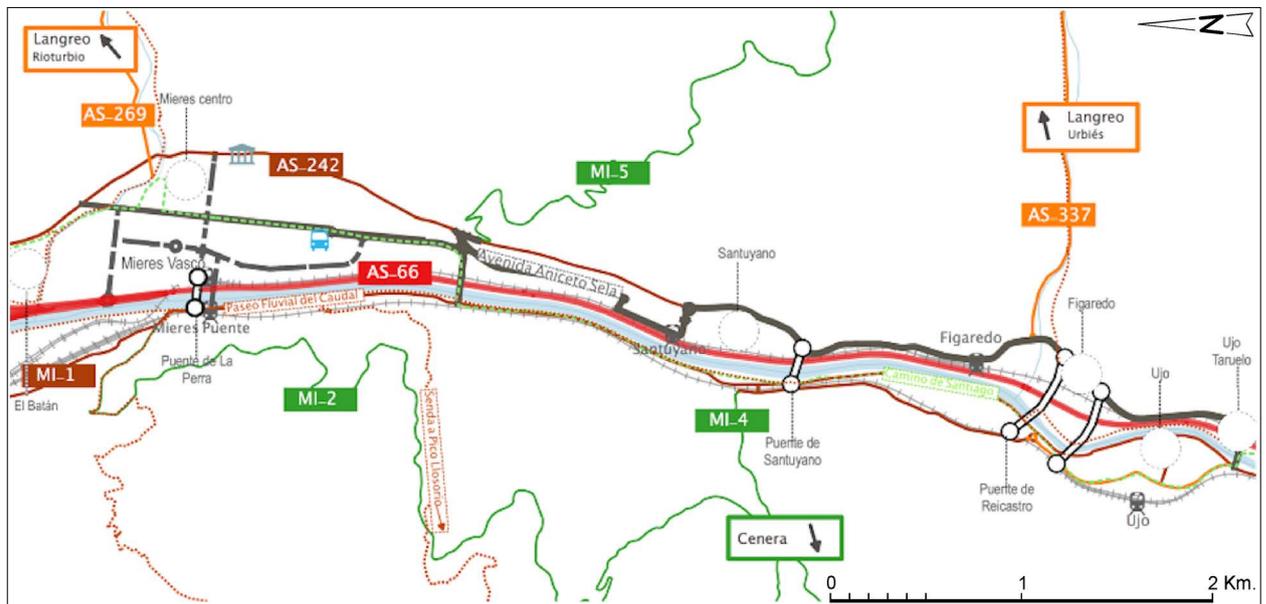


FIG. 10. Corredor de redes de interés general. Movilidad externa. Fuente: elaboración propia.

(Baña-Ablaña-Collanzo), y de la carretera regional AS-242 Oviedo-Campomanes.

El uso dominante de este espacio, que se acoge a las márgenes del río Caudal, al que desnaturalizan, está destinado a facilitar la movilidad externa, al servicio de la cual Mieres dispone un importante y estratégico volumen de su escaso suelo llano. Para su reacondicionamiento se necesita la cooperación de los organismos gestores de tales redes (Ministerio de Transporte, Consejería de Infraestructuras, Confederación Hidrográfica). Entre los puentes de Vega de Arriba y Siana, el objetivo es enmascarar la descarada evidencia del canal que contiene al Caudal, con un tratamiento paisajístico compatible con la seguridad y la belleza urbana, que incluya la posibilidad no solo de su disfrute visual sino de su utilización como espacio recreativo para facilitar la movilidad.

Se plantea la mejora de la rotonda de entrada norte desde la autovía, y la actuación sobre el tramo inmediato de la avenida de México, en el acceso de mayor densidad de tráfico. En el acceso sur, en Vega de Arriba, se plantea el aprovechamiento del valor simbólico y de la posición central del pozo Barredo. Ambas actuaciones tienen como finalidad dignificar las entradas principales a la localidad, actualmente tratadas de manera muy desconsiderada. El impacto de la autovía A-66 debe ser atenuado (Ministerio de Transporte), con la colocación de pantallas visuales y acústicas, con especial atención en el viaducto que sobrevuela la glorieta norte, y allí donde

haya espacio, como a lo largo del barrio de Santa Marina, con la plantación de cortinas de arbolado que limiten la afección del tráfico. La existencia de altos muros de hormigón que ciegan calles (Langreo, Asturias, Río Caudal) se puede abordar mediante propuestas de arte urbano o cubiertas vegetales. En el caso de los bloques de viviendas antiguas más próximas a la autovía se debe considerar la posibilidad de realojo y reconversión verde de las parcelas. Se proyecta la construcción de una nueva pasarela desde la calle Manuel Llana a la estación de Mieres-Puente, de estructura y estética moderna, que sustituya el disuasorio, negativo, inseguro y fragmentado elemento actual, así como una reordenación general de las calles, aparcamientos y ejes peatonales de todo el área. Se atenderá también a eliminar la linealidad, como en el caso del parque fluvial de Figaredo-Ujo. La extensa red de estaciones y apeaderos de los dos sistemas ferroviarios necesita abordar y acordar con sus responsables (Adif, Renfe) un plan de mejora de las instalaciones y de su accesibilidad para todo tipo de usuarios. En Ujo y Ablaña, el efecto barrera ocasionado por las vías del ferrocarril debe abordarse mediante una mejora de la permeabilidad entre las áreas urbanas afectadas.

B) Unidad 10. Redes viarias locales. Movilidad interna

Se plantean redes peatonales, ciclistas, de transporte público y de conexión con los concejos vecinos sobre el

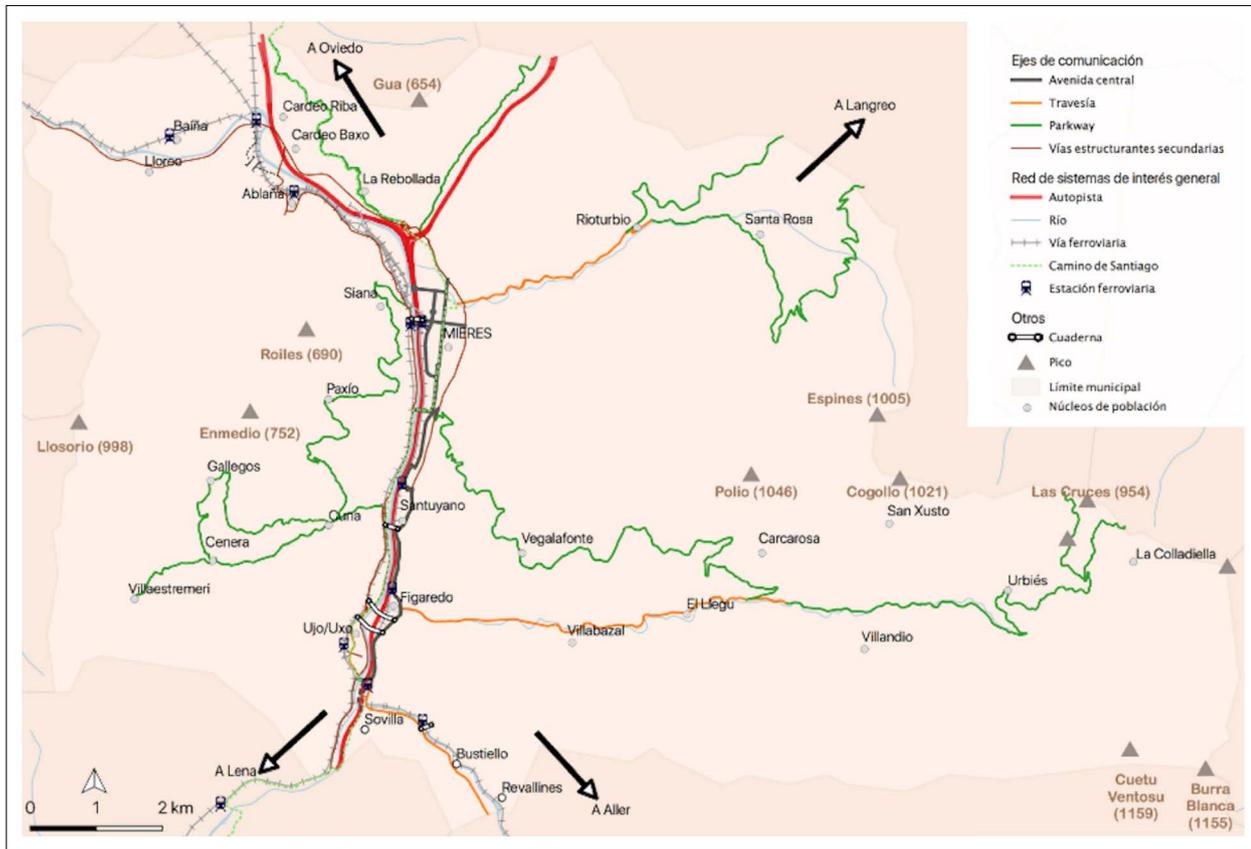


FIG. 11. Clasificación tipológica de viales. Fuente: elaboración propia.

eje urbano central, los transversales y el bulvar de Santa Marina. Y se atiende a su conexión con las estaciones y apeaderos de ferrocarril. Se plantea la mejora y alargamiento de la senda fluvial en la margen izquierda del río, a través del enlace, en La Pereda, con la senda verde de Loredo y se facilita su permeabilidad transversal con el eje urbano longitudinal, a través de los nodos: parque fluvial, en Figaredo-Ujo, al que se incorpora una nueva pasarela; y puentes de Santullano y Siana. Se propone el acondicionamiento de las sendas de Reicastro hasta La Hueria de Urbiés, y desde Mieres a Rioturbio y alto de Santo Emiliano, para con ellas rodear Polio, creando un bucle continuo, que precisamente enlaza en Figaredo con el que por Santullano lleva a Cenera y desde ahí por el cordal a Lena, Quirós y Riosa. Mención especial requiere la puesta en valor y atención al trazado del Camino de Santiago, en su itinerario al Salvador (León-Oviedo), desde Sovilla y Ujo, atravesando el centro de Mieres del Camino, hasta La Peña y El Padrín. Necesita una mejora de la señalización y de la compatibilización del uso peatonal y su seguridad en los tramos de carretera, así como

la reubicación del albergue de peregrinos en una situación céntrica, como podría ser el entorno de la antigua estación de Feve. Se propone una actuación de remodelación paisajística en la estación Mieres-Puente, como punto de salida de la red ciclable y peatonal, con adecuación de su aparcamiento a tales fines.

C) Unidad 11. Enclaves residenciales degradados

Unidad de carácter municipal, no está referida a una área determinada, pues en cualquier lugar del concejo se presentan en áreas, barrios, edificaciones e instalaciones industriales y mineras en estado de abandono, semiabandono o ruina. Los numerosos núcleos que figuran como deshabitados en el Nomenclátor deberían ser incluidos en un registro, para monitorizar la situación en que se encuentran, su grado de deterioro y el grado de actuación municipal necesario. Se propone un inventario de edificaciones en estado ruinoso, que enlaza necesariamente con potenciales operaciones de realojo de población local vulnerable. El inventario supone la localización, evalua-

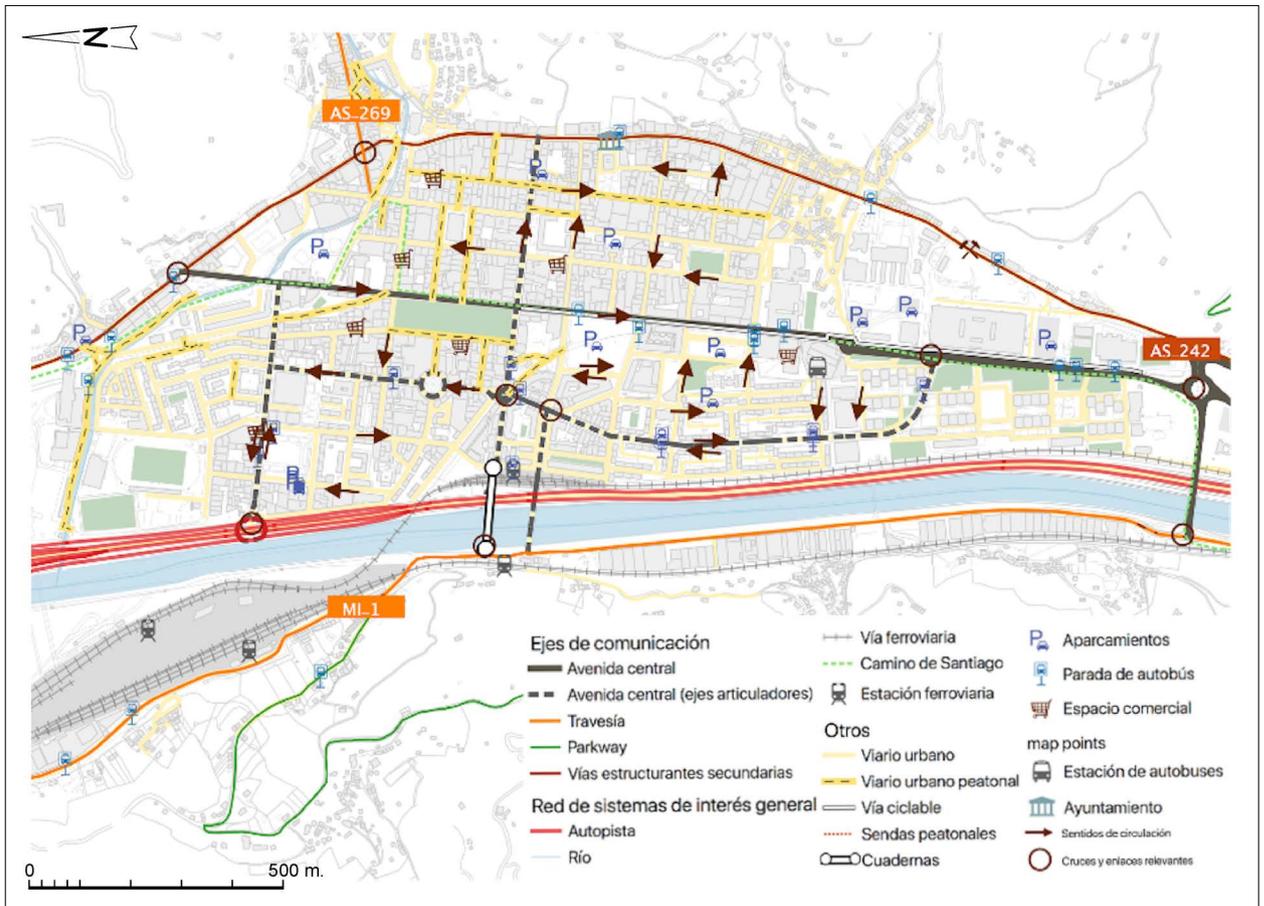


FIG. 12. Esquema general propuesto de servicio de la circulación en el casco de la villa de Mieres. Fuente: elaboración propia.

ción y procedimiento de actuación sobre el poblamiento residencial degradado, que conforma, en la actualidad, enclaves híbridos por degradación y/o abandono de su anterior función. Se propone una acción demostrativa, dentro del eje urbano, especialmente focalizada hacia los sectores periurbanos de ladera (TOMÉ FERNÁNDEZ, 2020). Se anota, además, la necesidad de ordenar la actividad de los huertos, que se han ido creando sin control y con alto impacto paisajístico al encontrarse expuestos en ladera, y se prevé su traslado a lugares especialmente acondicionados como el previsto en el Pedroso.

4. EJE URBANO PRINCIPAL INDUSTRIAL (EUPI)

A) Unidad 12. Área Logística de Mieres

El centro de transporte constituye hoy un gran aparcamiento de camiones y autobuses, con oficinas y talleres,

centro de formación, parque de maquinaria, etcétera. Tiene funciones de redistribución de mercancías y logísticas de transporte público. Tiene conexiones con la autovía A-66, en Ablaña y en el acceso sur de Mieres, y también, mejorable, a través del polígono Fábrica (N-630) y la red local. Cuenta con un aspecto fundamental: acceso directo a los dos sistemas ferroviarios, cuyas vías rodean el área. Se plantea su potencialidad de crecimiento como sede de actividades logísticas, en relación con los usos futuros del suelo de la central térmica de Lada, aprovechando la conexión ferroviaria entre ambas. La creación del área logística presenta además posibilidades de ampliación futura en función de la continuidad de usos del suelo, actualmente ocupado en su contigüidad por el lavadero de Hunosa y por Mieres-Tubos.

Se atisba la posibilidad de actuar conjuntamente en las dos áreas (centro de transportes de Mieres y suelo de la clausurada central térmica de Lada) con un mismo programa que posibilite su desenclavamiento y reaprove-

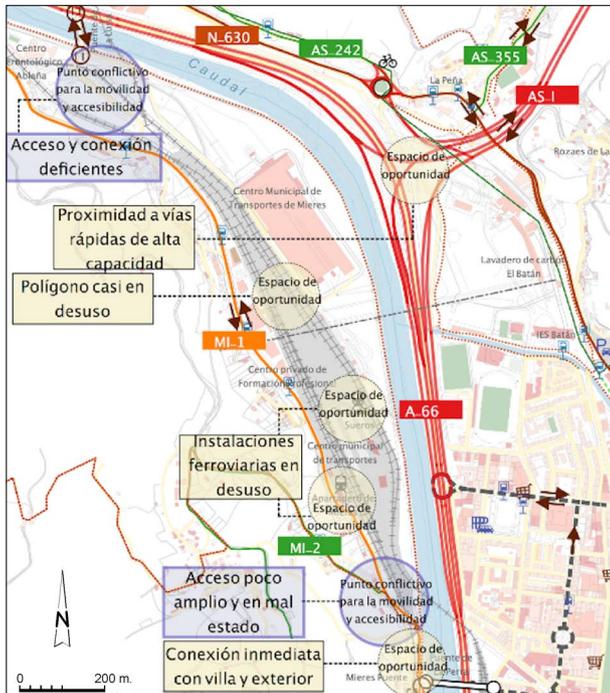


FIG. 13. Área Logística de Mieres. Fuente: elaboración propia.

chamamiento a través de su potencialidad para crear la que llamamos Zona de Actividad Logística Interior (ZALI 1 y 2 de Asturias). Se propone la urbanización de suelo para actividades logísticas, con un centro de empresas relacionadas, como primer elemento del proceso. Es clave la conexión por autopista y ferrocarril con Langreo, por Olloniego, y de ahí al exterior, para conformar un nodo fundamental de intercambio entre los puertos de Gijón y Avilés, el área metropolitana (*bypass* de Lugo de Llanera) y el transporte de mercancías hacia el interior peninsular y europeo.

B) Unidad 13. Ablaña

Es una pequeña entidad de población, de estructura y paisaje urbano fuertemente deteriorado, localizada en un fondo de saco, amenazada por inundaciones, marginada por la barrera de las infraestructuras externas, e internamente segregada en dos partes por la confluencia de las vías férreas. Todo ello explica su fuerte declive que hace que registre solo 289 habitantes. Las vías férreas de Renfe y Renfe ancho métrico tienen aquí enlace, con estaciones diferenciadas. El pozo San Nicolás es el único de la región que aún mantiene una cierta actividad minera. La central térmica de Hunosa se sitúa inmediata al pueblo, sobre la vega del río Caudal, donde hay una

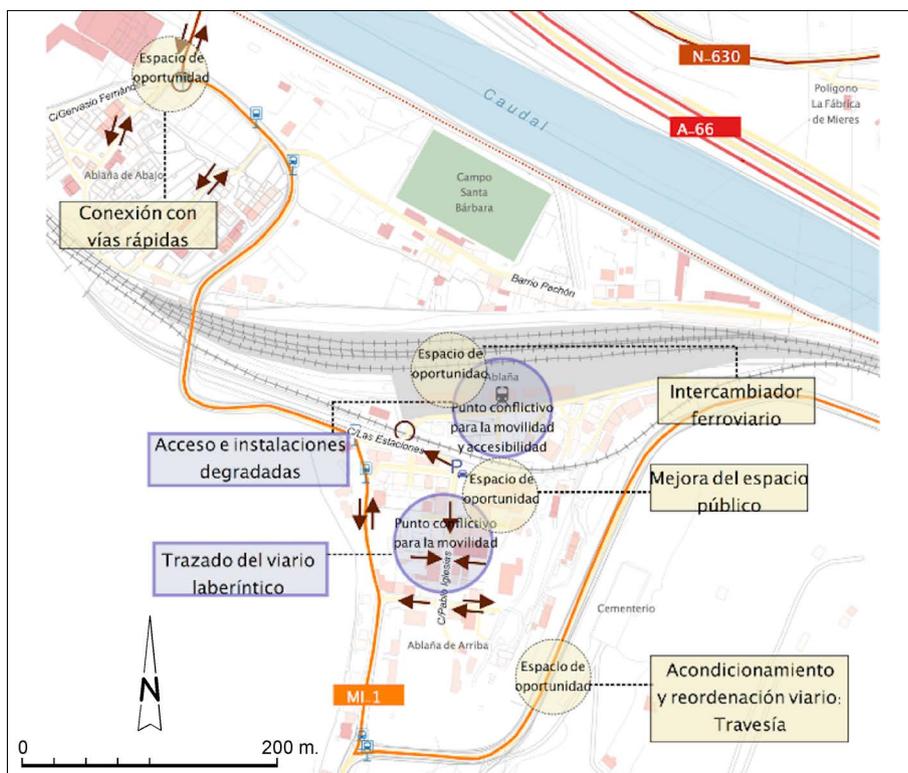
pequeña área de naves empresariales. Hacia el sur, se localiza el Centro Gerontológico. La margen izquierda del río Caudal está recorrida por una vía verde, desde Ablaña hasta Ujo. El parque de vivienda es obsoleto, con edificaciones vetustas, abandonadas y/o en ruina, componiendo una estructura urbana desordenada y degradada, en la que reside una escasa población envejecida y con tendencia a la marginalidad. Sin embargo, cuenta con acceso a la autopista y servicios de transporte público de ferrocarril y autobús. Se plantea actuar en la ordenación interna del núcleo, con un programa de rehabilitación de edificios para la población residente; organizar el espacio público del área de estaciones, urbanizando y facilitando el estacionamiento; reurbanizar el núcleo de población abriendo calles ciegas; urbanizar el espacio industrial en el área del puente y mejorar el sector del cruce de carreteras entre MI-1 y el acceso al pozo San Nicolás. En cooperación con Renfe-Adif, se debe abordar el tratamiento paisajístico de integración de los bordes de vía en el núcleo, así como la conexión e instalaciones de las estaciones.

5. SECTORES PERIURBANOS Y RURALES

A) Unidad 14. Poblamiento periurbano y rural

Los sectores periurbano y rural no son objeto de tratamiento detallado en este proyecto. Pero se consideran aquí en sus funciones relacionadas con los sectores urbanos. Las vías locales de conexión interna y externa pueden constituir un recurso que sostenga una función de ocio y deportiva para la densa población urbana. Por su interés paisajístico son una plataforma para sostener actividad, dirigida a sectores sociales interesados en la práctica del ciclismo, senderismo y actividades en el medio rural. Para ello se cuenta con la centralidad y la accesibilidad del concejo, y la existencia de atractivos paisajísticos que pueden ser puestos en valor con los equipamientos e infraestructuras proyectadas, ya sean los bucles de pistas de montaña o carreteras rurales de evidente potencial para recibir un tratamiento de vías-parque (*Parkway*) que amplifique sus valores escénicos y las incardine en una propuesta más amplia, vinculada al Anillo Ciclista de la Montaña Central de Asturias y al Camino de Santiago, cuya función puede incrementarse con la utilización de las instalaciones del pozo Santa Bárbara en Turón, como centro de experiencias sensoriales e información sobre la minería y la naturaleza del mundo rural en el concejo y en las cuencas mineras, al albergar el centro de interpre-

FIG. 14. Unidad Abaña. Fuente: elaboración propia.



tación del Paisaje Protegido de las mismas. La reubicación del albergue de peregrinos reforzará el papel central de Mieres en el Camino de Santiago, y permitirá reorientar el anterior albergue situado en La Peña como centro auxiliar de información y exposición de la minería del mercurio. Actuación a reforzar con el apoyo a iniciativas en otros centros relacionados (Mieres, Ujo, El Pedroso) y una mejora general de la señalización del camino y de la compatibilización con tráfico automóvil y ciclista. Se propone la habilitación y reforma de miradores urbanos, la adecuación de la red de áreas recreativas, y la elaboración de un plan de mantenimiento de sendas, pavimentos y señalización, mediante la prueba de prototipos de voluntariado a la manera de las experiencias en Navarra recogidas en el proyecto CRES (RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, 2010).

El Anexo 1 contiene un ejemplo de ficha. Hay 17, pertenecientes a 14 unidades de actuación urbana. Algunas unidades, por su carácter estratégico, cuentan con varias fichas. Es el caso de la propuesta como avenida del Camino o Aniceto Sela, operativamente denominada EUPR2, dividida en cinco segmentos longitudinales (S1-S2, S3, S4, S5). El último de los cuales (S5) se inscribe en la localidad de Figaredo, la cual por su posición

como rodamiento sur (EUTR-5) cuenta con otra ficha, la número 8, Figaredo E-O, que permite completar el eje transversal del valle del Turón (EUTR-6), busca la integración de Ujo (EUPR-4) y estrechar el enlace con Santa Cruz (EUTR-7). Otras, por su íntima relación, se dan como una, caso de Mieres Central (ficha 1) que ensambla Oñón y el parque Jovellanos y la plaza de Abastos. La que se expone como Anexo se eligió por su carácter representativo. Se trata de una pieza central, de importancia crítica, por entidad y posición, y porque su buen funcionamiento asegurará el del conjunto de la propuesta; además está elegida por su complejidad y detalle, que permitirá conocer de manera sintética la metodología utilizada. Se trata de la número 6, Santa Marina (EUPR-3) integrada por tres páginas, una de análisis, otra de propuesta y otra mixta.

VI. METODOLOGÍA DEL PROYECTO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

M-Movydus, comparte la metodología EDUSI-M (RODRÍGUEZ y MENÉNDEZ, 2019), en lo referido a la participación pública, concebida como pieza de la planificación

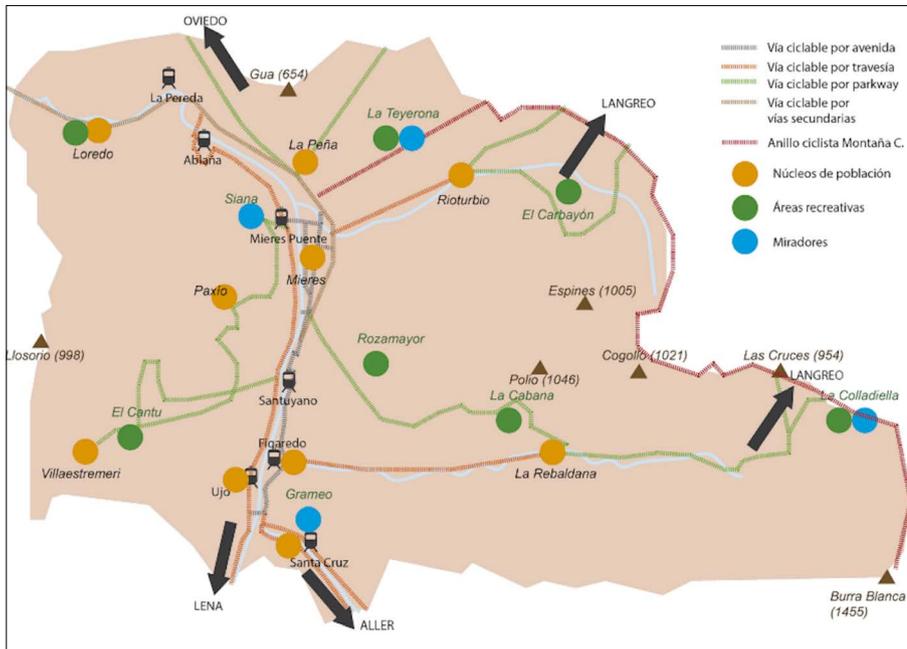


FIG. 15. Vías ciclables.
Fuente: elaboración propia.

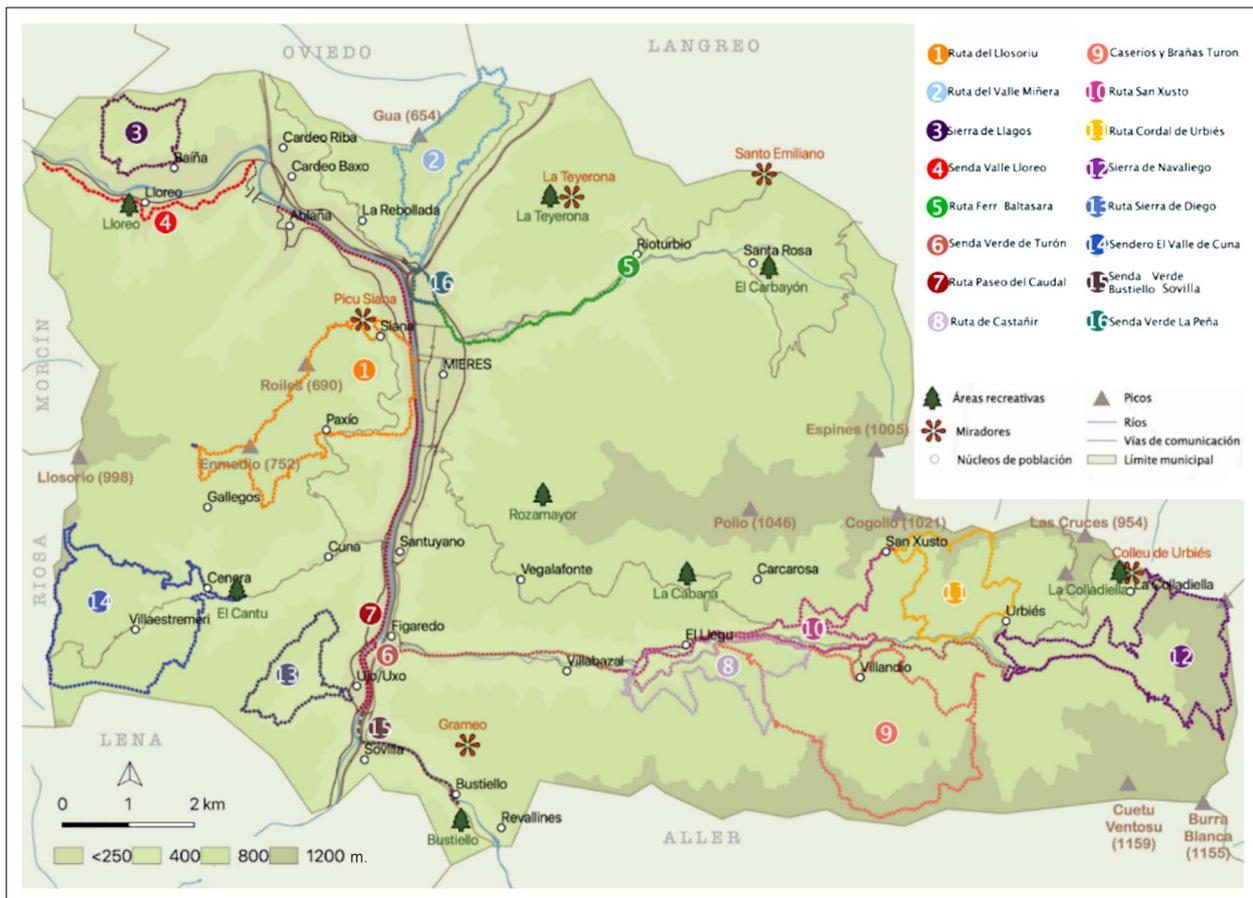


FIG. 16. Senderos. Fuente: elaboración propia.

CUADRO III. Índice general de ordenación por unidades de actuación, clasificación operativa y fichas

Unidad de actuación	Clasificación operativa	Ficha
0. Mieres Central. Oñón		
1. Mieres Central. Parque-plaza	EUPR-0-1	1. Mieres Central
	EUPR-2 (S1-S2)	2. Mayacina-Campus
	EUPR-2 (S3)	3. Vega de Arriba
2. Avda. del Camino/Aniceto Sela	EUPR-2 (S4)	4. Santuyano
	EUPR-2 (S5)	5. Figaredo N-S
3. Santa Marina	EUPR-3	6. Santa Marina
4. Ujo	EUPR-4	7. Ujo
5. Figaredo O-E	EUTR-5	8. Figaredo E-O
6. Turón	EUTR-6	9. Turón
7. Santa Cruz	EUTR-7	10. Santa Cruz
8. San Juan-Rioturbio	EUTR-8	11. San Juan-Rioturbio
9. Redes de Interés General	EUSEH-9	12. Movilidad externa
10. Redes viarias locales	EUSEH-10	13. Movilidad interna
11. Enclaves residenciales degradados	EUSEH-11	14. Inventario de enclaves degradados
12. Área Logística	EUPI-12	15. Área logística
13. Ablaña	EUPI-13	16. Ablaña
14. Poblamiento periurbano y rural	PPR-14	17. Vías de parque

Fuente: elaboración propia.

territorial que permite ajustar la pertinencia de la propuesta a la capacidad de los actores locales. Como plan territorial, se ha redactado utilizando la lógica de proyecto para elaborar una propuesta técnica, obtenida tanto en el trabajo de gabinete como en el de campo, por lo que la fase de redacción ya incluye una forma de captación de información a través de la participación pública, a la que se incorpora la propuesta de revisión por pares o panel de expertos. La implementación del proyecto requiere de la continuidad en el seguimiento y monitorización del mismo durante su ejecución, como un factor de animación y de corrección de desvíos para evitar la desnaturalización del mismo y su adaptación a las circunstancias del medio plazo, lo que estabilizará la plataforma a crear, denominada Observatorio Territorial de Mieres.

Se utiliza el Método Abierto de Coordinación (MAC), recomendado por la Comisión Europea para la implementación de algunas de sus políticas y utilizado por Eurexcter (2002) en sus proyectos. El MAC se basa en la evaluación sistemática entre pares, en sucesivos niveles, mediante un proceso que se extiende temporalmente desde el trazado de las guías de la acción (para fijar los retos tanto externos como internos), al establecimiento del sistema de indicadores y a la definición de los marcos

competenciales de cada actor, para consensuar su contribución al sistema y mejorar las posibilidades de intervención.

Fue utilizado por la Agenda Social Europea (2000) y por Eurexcter (2002) en alguno de sus proyectos de reestructuración territorial, que necesitan de un proceso de evaluación para detectar su deriva, los cambios que producen en el medio y su grado de avance, mediante baterías de indicadores y la implicación de los participantes, que tienen variados grados de responsabilidad pero retos comunes: frenar el declive demográfico, adaptar el entorno urbano, disminuir el desempleo y facilitar la actividad económica mediante la regeneración urbana.

Estos son los objetivos de la estrategia, que el MAC monitoriza para ofrecer periódicamente informes de progreso a través del Observatorio Territorial de Mieres. En paralelo, se mantiene el foro de participación de pares, ampliado según necesidades, para utilizar la inteligencia territorial contenida en el sistema local, que permitirá captar ideas, depurarlas y difundirlas. La eficacia de la participación debe estar profesionalizada y pautada, con el fin de evitar desnaturalizaciones del debate y necesita un conocimiento previo del proyecto y de la realidad territorial sobre la que pretende actuar. Sobre esta pla-

CUADRO IV. *Indicadores de sustentabilidad*

Ejes	Concepto de ordenación	Uso y localización	Actuaciones estratégicas
Ecoeficiencia y medio ambiente	Remodelación urbana y energética. Naturalización e integración ambiental	Unidad 1: centro urbano. Unidad 3: barriada Santa Marina, modelo para San Pedro, Tocote y barriadas del hábitat minero. Unidad 4: Ujo. Unidad 5: Figaredo (parque fluvial, área deportiva, parque tecnológico). Unidad 6: Turón. Unidad 8: valle de San Juan-Rioturbio. Unidad 9: corredor de redes de interés general. Unidad 10: redes viarias locales. Unidad 14: poblamiento periurbano y rural.	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidación de un espacio central atractivo y ecoeficiente, abierto a nuevas actividades y tendencias. • Creación de modelos de rehabilitación energética de barriadas de bajos estándares constructivos y de eficiencia. • Remodelación urbana y energética de núcleos urbanos (Ujo, Figaredo, Turón). • Naturalización y tratamiento de impactos negativos del sistema de infraestructuras de transporte y sobre el río Caudal. • Reforma, ampliación y mantenimiento de la red de áreas verdes, en relación con la red de vías verdes peatonales y ciclables. • Mejora de la integración urbana del poblamiento del extrarradio del eje urbano.
Movilidad		Unidad 2: avenida del Camino. Unidad 3: Santa Marina. Unidad 9: corredor de redes de interés general. Unidad 10: redes viarias locales. Unidad 0: acceso norte al centro urbano.	<ul style="list-style-type: none"> • Habilitación de un gran eje urbano, con modelo de avenida desde la calle Numa Guilhou hasta Figaredo/Ujo. • Travesías carreteras a bulevares. • Diseño de un sistema de movilidad de automóviles, transporte público, ciclistas y peatones. • Consolidación e interconexión interna y externa de la red peatonal/ciclista. • Mejora de la integración urbana de las barriadas del hábitat minero.
Economía innovadora	Activación económica e incentivación de nuevos sectores de actividad	Unidad 12: área logística. Unidad 3: reforma/rehabilitación/sustitución de barriadas. Unidad 2: segmentos Campus y Vega de Arriba.	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento del suelo industrial sin uso o en proceso de cierre para habilitar nuevas áreas empresariales y centros de empresas. • Desarrollo del proyecto de área logística/empresarial sobre el aparcamiento de camiones y autobuses. • Reorientación y modernización de los polígonos empresariales con apertura a nuevos usos e incorporación de sectores de alta tecnología. • Activación del campus y de su potencial en investigación y promoción del emprendimiento. Parque Tecnológico de Figaredo.
Seguridad urbana	Áreas urbanas marginales Inventario Reestructuración	Unidad 8: San Juan-Rioturbio Unidad 13: Ablaña Unidad 7: Santa Cruz Unidad 11: clasificación, localización e inventario del poblamiento residencial degradado	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación/rehabilitación energética, integración urbana de las barriadas en proceso de final de su ciclo de vida útil. • Elaboración de planes de reforma integral de núcleos en grave proceso de deterioro urbano y social. • Inventario de poblamiento con problemas de marginalidad, degradación o ruina, como base de actuación de reacondicionamiento de espacios de impacto negativo en el paisaje urbano.
Gobernanza ciudadana	Método Abierto de Coordinación (MAC)	Proceso de participación. Método Abierto de Coordinación (MAC)	Diseño del proceso de participación pública en el proceso M-Movydus, a partir de la aplicación del Método Abierto de Coordinación, a partir de la experiencia obtenida en EDUSI.

Fuente: elaboración propia.

taforma de debate actuará el panel de expertos o pares, que incluye a directivos locales de la Administración y relacionados con el proyecto y a los participantes ciudadanos, a los que se solicita su atención sobre el plan expuesto, mediante seminarios o puestas en común.

VII. CONCLUSIONES

La situación de la ciudad de Mieres se califica como de contracción. Calificación que comparte con los concejos de las antiguas comarcas mineras y amenaza con extenderse al resto del área metropolitana asturiana. Para afrontarla y partiendo de las experiencias de las cuatro últimas décadas, de alcance muy limitado, se actualizan los objetivos de la planificación física planteados hace dos décadas: conectar, activar y remodelar (CECODET, 2002, pp. 149-150), afinando la escala de intervención para la regeneración urbana integrada de la ciudad, dirigida a estabilizarla en tamaño, regerar su cualidad urbana a través de la mejora del paisaje urbano y de la función residencial, ofreciendo las condiciones físicas para asentar un ecosistema de innovación que pueda autosostenerse y atraer nueva población.

M-Movyodus se plantea como un plan maestro que continúa el proyecto formalizado hace unos años para explorar una vía complementaria a la llamada de «reindustrialización», enfocada a la regeneración urbana integrada desde un enfoque de investigación-acción. No es original sino compartida con otras ciudades que una vez fueron medias, y a las que Mieres representa paradigmáticamente, para las que puede convertirse en referencia como laboratorio geográfico de la reestructuración del sistema local, anticipando tendencias, tanto en lo relativo a los fenómenos de mengua, como a su papel ante la transición energética urbana sistémica.

Es precisamente su tradición urbana la que le da potencial, y su contracción la que amenaza seriamente su clasificación como ciudad media. Para evitarlo se plantea unir y ensamblar sus barrios componentes, mitigando las consecuencias de una ordenación del territorio que primó las necesidades del interés general y de la producción del sistema frente a las del territorio local, que solo forzando su capacidad alcanzó a satisfacer los requerimientos de las primeras y puso al límite su capacidad.

Y una vez agotada la función y concluido el ciclo, el sistema local demuestra sus insuficiencias y desajustes con respecto a los requerimientos de la sociedad actual, por lo que se precisa una contundente y urgente acción para estabilizar la ciudad, mejorando su coherencia, ar-

monizando sus componentes, eliminando barreras, facilitando la movilidad, naturalizando sensiblemente el paisaje urbano y explotando sus evidentes capacidades, para crear un nuevo ecosistema urbano que frente a la rutina sea proclive a la innovación.

Grandes objetivos a la altura de grandes retos son los que Movyodus identifica en su visión de Mieres. Para acometerlos se configura como plan maestro de acciones para una década, a través de una estrategia de proyectos de remodelación integrada que actúan sobre piezas críticas, agrupadas en familias funcionales, como la movilidad (avenida estructurante y bulevares que dignifiquen las travesías urbanas, cuaternas de conexión, ejes de transporte público, peatonales y ciclables). A ella se asocia la familia de espacios residenciales (para los que se anticipan medidas de eficiencia energética, corrección de impactos ambientales, rehabilitación, mejora estética y funcional, dignificación del espacio público). El principal eje urbano estructurante de la ciudad lineal, entre Oñón y Figaredo-Ujo, se aborda mediante su tratamiento como avenida. El resultado funcional sería una vía de dimensión apreciable, que admita la circulación de diferentes vehículos y proteja a los peatones. Se pretende ordenar el eje longitudinal y organizar la transversalidad, como un medio de reestructurar la vega como plataforma física de una ciudad coherente y amable, superando las barreras que la desarticulan. Simbólicamente, para reconocer su unidad operativa, se propone darle el título de avenida y el nombre del Camino, aunque planteamos una segunda opción como avenida Aniceto Sela. Sobre ella se ensartan otros ejes que estructuran burbujas territoriales locales, unas ya centrales y otras que pueden serlo, para las que se proponen tratamientos similares en su jerarquía, desde la calle Manuel Llana, estratégica por su posición en el casco central, que forma, con el eje anterior, el cardo-decumano estructurante de la villa. El eje viario principal se completa con las calles centrales del barrio de Santa Marina, a transformar en bulevares y su prolongación hacia la avenida de México, que completa el sistema principal de movilidad interna que estructura la unidad Mieres Central. Se potencia, además, otra centralidad urbana en el nudo de Figaredo, en la que se apoya por el sur el eje urbano principal, como enlace de los transversales de Turón y Santa Cruz y se anticipa su fusión con Ujo, utilizando el potencial del único espacio urbano en la vega donde la separación entre el río, la autovía y las vías de ferrocarril permite la creación de un espacio público verde, aprovechable para facilitar la estrecha unión de los dos núcleos. En el caso de los lineales de Santa Cruz, Turón y San Juan se

propone su tratamiento como bulevares urbanos, transformadores de los ejes carreteros, mediante señalización de uso polivalente, velocidad limitada, ensanche de aceras, homogeneidad de pavimentos, reforma del mobiliario urbano, arbolado y recuperación de las edificaciones y sus fachadas.

La disposición de Mieres para facilitar el paso de infraestructuras de interés general ocasiona el uso de una parte significativa del suelo llano para tales plataformas, lo que ocasiona graves impactos sobre la trama urbana, que es necesario corregir y compensar, mitigando su impacto visual, acústico y urbanístico, y rompiendo las barreras que constituyen. Se proponen actuaciones como la mejora paisajística de los enlaces de la autovía, el tratamiento del espacio de interfase entre esta y las edificaciones próximas, la instalación de pantallas vegetales acústico-visuales y medidas que faciliten la integración de la red ferroviaria y la intermodalidad de sus estaciones.

Las numerosas barriadas del hábitat minero necesitan la adaptación de su aspecto tanto para incrementar la eficiencia energética como para romper la monotonía externa, el tratamiento paisajístico del conjunto edificado y de los espacios públicos que incluye su ajardinamiento. Y el estudio de actuaciones piloto de sustitución/realojo en aquellos casos en los que sea difícil su adaptación a las necesidades actuales, o bien están afectadas gravemente por los sistemas generales de comunicación.

Se plantea el conocimiento del estado y localización de los espacios degradados, en ruina, abandonados, en desuso o inadaptados, con el objetivo de evitar situaciones de marginalidad y generación de paisajes urbanos hostiles. En las áreas de estructura urbana problemática se propone la redacción de planes especiales de ordenación que permitan afrontar el problema de raíz. Y el tratamiento de los enclaves degradados, bien mediante la eliminación de ruinas o su rehabilitación, en función de los caracteres del área. En relación con lo anterior, se incorporan actuaciones de relieve para la mejora, mantenimiento o creación de nuevos espacios públicos, tanto en la villa (parque Jovellanos) como en Turón, Figaredo, Ujo, Rioturbio y Santa Cruz. También se recogen actuaciones específicas para los espacios logísticos e industriales, bien diversificando sus potenciales o mejorando su accesibilidad y su paisaje. Especial importancia adquiere la conversión del centro de transportes en un área logística, apoyada por su situación respecto a las redes de transporte de mercancías por ferrocarril y carretera.

Se consolida un circuito de movilidad general y de accesibilidad exterior e interior del concejo, que tiene en

cuenta las necesidades de peatones, ciclistas, transporte público y privado, y otros medios. Se cartografían las redes, y se ponen en relación con los accesos a las autovías, las estaciones de ferrocarril y la red de vías urbanas estructurantes, a las que se pretende corregir su significativo impacto ambiental. Se elaboran directrices para las actuaciones en espacios periurbanos y rurales, mediante el acondicionamiento de espacios públicos, la incentivación de la rehabilitación de edificaciones y la creación de circuitos que engarzen la red de núcleos rurales, los espacios protegidos, las vías de parque y ejes como el del Camino de Santiago.

En el conjunto de propuestas para la reforma urbana sostenible de una ciudad en contracción, destacamos el pequeño núcleo de Ablaña, como compendio de todos los factores que apoyan el proceso de mengua, para el que se hace la propuesta de elaboración de un plan especial de reforma interior. Por último, se analizan la metodología de elaboración del proyecto y las estrategias de participación ciudadana mediante la aplicación rigurosa del Método Abierto de Coordinación (MAC). M-Movydyus alarga la línea de cooperación del CeCodet de la Universidad de Oviedo con la ciudad que lo acoge, que tan buenos resultados ha dado hasta ahora en forma de proyectos pertinentes por su carácter transformador de la realidad urbana de manera sostenida. Este renueva y actualiza la línea para ofrecer al Ayuntamiento de Mieres un plan maestro producto de una visión geográfica de la realidad urbana y de los retos a que se enfrenta Mieres para recuperar un papel de ciudad media, en un tiempo en el que surgen oportunidades de apoyos financieros mediante programas competitivos, a los que es menester presentar proyectos solventes que ejecuten la visión general para así concretar el desafío de enfrentar y torcer el brazo al destino. M-Movydyus es una carpeta de proyectos pertinentes para presentar haya donde surja la oportunidad. Anticipa una visión y la concreta en 17 fichas de proyecto.

ANEXO

Como ejemplo de ficha incluimos la número 6 correspondiente a Santa Marina, representativa del método utilizado para compendiar la información y visualizar el tratamiento propuesto de una manera concisa y precisa. Esta ficha tiene tres hojas, hay otras con una o dos, según el redactor haya determinado en razón del grado de detalle, la importancia o la complejidad de la propuesta.

FICHA 6: Santa Marina
Análisis

I ENCLAVE

1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

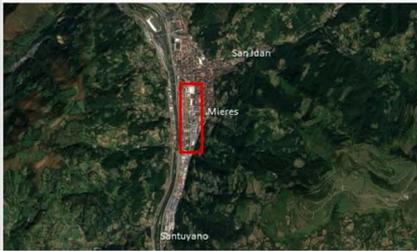


Fig 98: Localización

Importante barriada del casco de la villa característica del hábitat minero de comienzos de la segunda mitad del XX.

2. OBJETIVO

Renovación de la barriada mediante la incorporación de conceptos urbanísticos actuales

3. CLASIFICACIÓN

- Unidad de actuación: nº3 Santa Marina.
- Tipo de elemento: Rodamiento.
- Ámbito de ordenación: Eje urbano principal residencial EUPR-3.
- Componentes: La barriada de Santa Marina, consta de numerosos bloques de viviendas construidos a mediados del siglo XX y reformados después.
- Relación con los objetivos: Movilidad sostenible, naturalización del espacio urbano, eficiencia energética.

Cuadro 5

Ejes	Concepto de ordenación
Eficiencia	Remediación
Movilidad	Reconversión, jerarquización
Economía innovadora	Prevención de la marginalidad Activación económica
Seguridad Urbana	Áreas urbanas marginales, inventario, reestructuración
Gobernanza ciudadana	MAC

II SITUACIÓN ACTUAL

1. ELEMENTOS

- Bloques de viviendas de un máximo de cuatro alturas sin ascensor.
- Cuenta con numerosos espacios libres intercalados, pavimentados, utilizados para aparcamientos y zonas verdes o ajardinadas, de insuficiente extensión y mantenimiento.
- Un vial central amplio, que en la actualidad es utilizado para la circulación en doble sentido.

2. FUNCIÓN

Santa Marina constituye un rodamiento de función residencial, próximo al centro y de identidad característica que necesita actualización.

3. PROBLEMAS

- Monotonía estética, baja eficiencia energética, alta artificialidad del paisaje y antigüedad de los edificios.
- Se da una atención insuficiente a los espacios públicos, orientándolos a su utilización como aparcamiento. El espacio público es homogéneo y sin jerarquizar, desaprovechando las oportunidades que presenta la trama urbana.

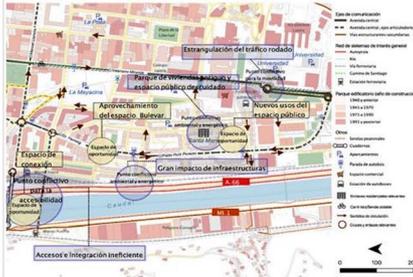


Fig 99: Problemas y oportunidades

4. OPORTUNIDADES

- La remodelación del barrio puede aprovechar los planes nacionales y europeos de rehabilitación energética.
- Los bloques presentan una baja densidad, dando lugar a espacios de oportunidad y permitiendo diversas estrategias para abordar su transformación.
- Por la perennización de las pautas para el tratamiento del espacio público, éste hoy presenta un gran margen para abordar su reforma con costes asumibles.
- La posición central de esta barriada garantiza sus buenas comunicaciones, tanto a pie como en transporte público.
- Presencia de equipamientos y servicios.
- Serir de complemento de comunicación al eje estructurante paralelo.

IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL



Fig 100: Interiores de manzana infrautilizados



Fig 101: Calle monótona y dura



Fig 102: Iglesia de Santa Marina



Fig 103: Interior de patio de manzana

M-MOVIDUS
UNIDAD 3: Santa Marina _ EUPR-3
Ficha 6: Santa Marina

FICHA
6
PÁG.1/3

Ficha 6-A.

FICHA 6: Santa Marina
Análisis y propuesta

ESTADO ACTUAL



Fig. 104, 105 y 106 Estructura urbana Santa Marina Vega de Arriba



Fig. 107, 108 y 109 Referencia de boulevard

PROPUESTA



M-MOVIDUS
UNIDAD 3: Santa Marina _ EUPR-3
Ficha 6: Santa Marina

FICHA
6
PÁG.2/3

Ficha 6-B.

FICHA 6: Santa Marina
Propuesta



Fig. 110: Propuesta de actuación

III ORDENACIÓN

1. IDENTIDAD Y CAPACIDAD

- La actuación se enclava en la estrategia de modernización del parque inmobiliario y en la naturalización del espacio público.
- Se busca la renovación y actualización de un barrio importante y central.
- Área residencial central de urbanismo de hábitat minero que por su situación presenta alta capacidad para apoyar la transformación urbana.

2. ORGANIZACIÓN INTERNA

- Se plantean las calles Pablo Ruiz Picasso, Los Llerones y Doctor Fleming como un bulevar de sentido sur, con mayor anchura de aceras y arbolado, y con presencia de carril bici.
- Se buscan conexiones transversales con la Avenida del Camino, tal como se indica en la ficha 3.
- Ajardinamiento de los patios de manzana.

3. ACTUACIONES

- Programa de experiencia piloto para rehabilitación integral de los edificios en los apartados de accesibilidad, rehabilitación energética, y actuación estética.
- Plan de eficiencia energética en fachadas.
- Estudio de la posibilidad de incorporar terrazas a las viviendas.
- Mejora de espacios públicos, tanto de interior de manzana como las propias vías públicas, con incorporación de arbolado y pequeños jardines, delimitación de áreas de aparcamientos, señalización y nuevo mobiliario público, etc.
- Creación de un sistema de plazas aprovechando los retranqueos de los edificios.
- Incorporación de colorido y estética modernizada.
- Puesta en valor de calle central, y creación de un bulevar en sentido de circulación sur, con una presencia notable del carril-bici.
- Rehabilitación y/o sustitución de edificios que no cumplan los estándares mínimos de habitabilidad.

PROPUESTA GRÁFICA



Fig. 111: Referencia rehabilitación de barrio



Fig. 112: Referencia construcción de terrazas



Fig. 113: Referencia patio interior con vegetación



Fig. 114: Referencia patios interiores



Fig. 115: Referencia transformación fachadas

M-MOVIDUS
UNIDAD 3: Santa Marina _ EUPR-3
Ficha 6: Santa Marina

FICHA
6
PÁG.3/3

Ficha 6-C.

BIBLIOGRAFÍA

BARTOLOMÉ BIOT, I., D. AÑIBARRO y CEODET (2018): *Proyecto básico y de ejecución del parque-plaza de La Mayacina*. Mieres, Ayuntamiento de Mieres (la colaboración de CeCodet fue formalizada como proyecto FUEO 18/207, dirigido por F. Rodríguez Gutiérrez, con el título *Recualificación del espacio público de la Mayacina*, Mieres, en mayo de 2018).

CECODET (2003): *Plan estratégico de la comarca Valle del Nalón*, Colección Desarrollo Local, Trea, Gijón, 2003, 195 pp.

CRPM/ VARIOS AUTORES (2005): *Atlantic Spatial Development Perspective / Schéma de Développement de l'Espace Atlantique*. CRPM/ CPMR, *Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe / Atlantic Arc Commission, Forward Studies Unit for the Maritime Peripheries*, Santa Maria da Feira, Portugal.

EUREXCTER (2002): *COPARSOC. Contribución de los interlocutores sociales nacionales al proceso de Luxemburgo*, VS/2001/0750 CE.

FERBER, U., y H. SCHLAPPA (2016): «Managing brown-field land in stagnant land markets», en H. Schlappa y W. B. V. Neill (eds.): *Future Directions for the European Shrinking City*, Routledge Taylor & Francis Group, Londres.

HAASE, A., A. ATHANASOPOULOU y D. RINK (2016): «Urban shrinkage as an emerging concern for European policymaking», *European Urban and Regional Studies*, 23 (1), pp. 103-107.

HOLLANDER, J., K. PALLAGST, T. SCHWARZ y F. POPPER (2009): «Planing Shrinking Cities», *Progress in Planning*, 37 pp.

INE (2011): *Censo de población y viviendas* (01/11/2011). — (2021): *Padrón Municipal de Habitantes* (varios años, el de 01/01/2020 publicado el 15/04/2021).

MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, L. C., y S. MÍNGUEZ GONZÁLEZ (2005): «Las cuencas mineras de Asturias: readaptación y desarrollo», *Polígonos*, 15, pp. 37-65.

MATESANZ PARELLADA, A. (2017): *Políticas urbanas y vulnerabilidad. Las dimensiones de la regeneración urbana integrada en barrios vulnerables*, te-

- sis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 519 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2017): *Atlas estadístico de las áreas urbanas españolas*, <<https://www.fomento.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/atlas-estadistico-de-las-areas-urbanas>>.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (MITMA) (2020): *Áreas urbanas en España, 2020*, <<https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW080>>.
- NELLE, A., K. GROBMANN, D. HAASE, S. KABISH, D. RINK y M. WOLFF (2017): «Urban shrinkage in Germany: An entangled web of conditions, debates and policies», *Cities*, 69, pp. 116-123.
- NEUMAN, M., y W. ZONNEVELD (2018): «The resurgence of regional design», *European Planning Studies*, 26 (7), pp. 1.297-1.311.
- PÉREZ GONZÁLEZ, R. (1980): *Industria, población y desarrollo urbano en la Cuenca Central hullera asturiana*, tesis doctoral, Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo.
- POCHET, PH. (2004): «The nature of the open method of co-ordination», en R. Salais y R. Villeneuve (eds.): *Europe and the Politics of capabilities*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 185-201.
- RODRIGUES, M. J. (2001): «The Open Method of Co-ordination as a New Governance Tool», *Europa Europe, Special Issue*, 2-3, Fondazione Istituto Gramsci, Rome, pp. 96-107.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (2009): «Introducción», en Fermín Rodríguez (ed.): *Áreas metropolitanas de España. La nueva forma de la ciudad*, Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2009
- (dir.) (2010): *Caminos rurales de España (proyecto CRES)*, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y FEADER (aprobación: 22 de octubre de 2010; fin: septiembre de 2011; entidades participantes: Gobierno del Principado de Asturias, Gobierno Foral de Navarra y Xunta de Galicia).
- (dir.) (2016): *Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado de Mieres, EDUSI-Mieres*, resolución 29/09/2016 de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos, primera convocatoria para la selección de estrategias de desarrollo urbano sostenible e integrado, cofinanciadas por FEDER 2014-2010, Orden HAP/2427/2015, de 13/11; contrato de investigación entre la Universidad de Oviedo, el Ayuntamiento de Mieres y la Fundación Universidad de Oviedo, actuando CeCodet como entidad operadora.
- (dir.) (2021): *M-Movydyus (Mieres-Movilidad y Desarrollo Sostenible)*, contrato de investigación (FUO-20-339) entre la Universidad de Oviedo, el Ayuntamiento de Mieres y la Fundación Universidad de Oviedo, actuando Cecodet como entidad operadora.
- y R. MENÉNDEZ FERNÁNDEZ (2019): «Contracción territorial y ordenación urbana para encarar el ciclo post-minero en Mieres (Asturias-España)», *Ciudades*, 22 (dedicado a *Medium-Sized Cities: Concepts and Views, Territorial and Urban Profiles*), pp. 99-120.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (2002): «Ponferrada, las ciudades en reconversión minera», *Ería*, 57, pp. 72-90.
- (2010): «Langreo, Mieres, Ponferrada, Puertollano: cambios funcionales y morfológicos en ciudades minero industriales», *Scripta Nova*, 14, pp. 323-339.
- (2020): «Barrios en ladera. Mieres (Asturias): entre la aldea y la autoconstrucción marginal», *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, vol. LII, 206, pp. 791-804.