

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIV, N^o 214, invierno 2022

Págs. 921-946

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.214.7>

CC BY-NC-ND



Nuevas estéticas urbanas: el lavado de cara de Ponferrada

Carlos Emilio RELEA-FERNÁNDEZ

Personal docente e investigador
Departamento de Geografía y Geología. Universidad de León

Resumen: En las últimas décadas la intensidad de la transformación urbana en España ha provocado que, en algunos casos, se haya producido un cambio radical en la percepción colectiva que existe de su imagen como ciudad. Este es el caso de Ponferrada que presenta una morfología condicionada por las actividades productivas asociadas al carbón y a la producción eléctrica. Estas actividades, que generaron el máximo esplendor económico de la ciudad y de su comarca, también provocaron importantes problemas y disfuncionalidades, especialmente en el ámbito urbanístico, en el social y en el medioambiental. Hoy en día, la ciudad ha superado la etapa de su historia en la que sus habitantes sufrían la ciudad. Esta situación se ha revertido, en su mayor parte, gracias a la puesta en marcha de numerosas medidas e iniciativas, más próximas a los nuevos paradigmas imperantes en la actualidad sobre lo que entendemos por una ciudad del siglo XXI.

Palabras clave: Ciudad sostenible; Urbanismo; Geografía urbana; Renovación urbana.

New urban aesthetics: Ponferrada face washing

Abstract: In recent decades, the intensity of urban transformations in Spain has caused, in some cases, a radical change in the collective perception that exists of its city images. This is the case of Ponferrada, which has a morphology conditioned by the production activities associated to coal

Recibido: 22.09.2021; Revisado: 9.03.2022.

Correo electrónico: cerelf@unileon.es; N^o ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3274-594X>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Este trabajo forma parte de la Tesis doctoral "Desarrollo Sostenible en el medio urbano de Castilla y León".

and electricity production. These activities, which generated the maximum economic splendour of the city and its region also, caused major problems and dysfunctions, especially in the urban, social and environmental areas. Today, the city has passed the stage of its history in which its inhabitants suffered the city. This situation has been reversed, mostly as a consequence of the implementation of numerous measures and initiatives, closer to the new paradigms prevailing today for a 21st century city.

Keywords: Sustainable city; Urbanism; Urban geography; Urban renewal.

1. La ciudad de Ponferrada: un caso especial en Castilla y León

Ponferrada ha sido y es un caso atípico de ciudad en Castilla y León. Sin ser capital provincial cuenta, desde un punto de vista demográfico, con más población que muchas capitales de la Comunidad Autónoma y ocupa el quinto puesto entre las ciudades más pobladas, con unos incrementos demográficos espectaculares entre las décadas de 1940 y 1970. Además, es tanto la capital como el centro funcional de la Comarca del Bierzo, entidad territorial creada en 1991. Extiende su área de influencia por las provincias limítrofes de Orense y Lugo, hecho acentuado por su relativa lejanía tanto de capitales provinciales como de ciudades de mayor tamaño que pudieran entrar en competencia directa con ella.

La ciudad de Ponferrada busca su nueva situación en el noroeste de la Península Ibérica, una vez superado un pasado con una economía basada en la producción y venta del carbón extraído en las minas de la comarca y derivados para su posterior utilización en la producción eléctrica que ahora aparece dominada por el sector terciario. Y esta no es una cuestión menor puesto que, como capital de la única comarca reconocida en la Comunidad de Castilla y León, se enfrenta, por un lado, a una situación poco halagüeña debido a la fuerte crisis demográfica que presenta la comarca berciana y, por otro, a la pérdida de la actividad económica de la minería del carbón y de la producción eléctrica que habían tenido un papel hegemónico en el siglo pasado.

Como capital funcional de la comarca, cualquier incidencia en su entorno más inmediato tiene repercusiones en la capital. En general, la evolución de la población berciana entre 1996 y 2021 presenta números rojos. Solamente existen dos ámbitos espaciales donde esta situación demográfica es favorable: la propia Ponferrada como capital y el núcleo central de la Hoya berciana, con unos municipios cuyas economías aparecen dominadas por la producción y transformación agroalimentaria. En total son 9 municipios de

los que tres (Arganza, Congosto y Sancedo) tienen problemas de población. Frente a éstos hay otros 26 municipios con una situación que podemos definir como crítica. Por un lado, están los municipios que conforman el cingulo montañoso de la comarca y cuya situación se ve agravada por su aislamiento y la ausencia de oportunidades laborales. Por otro, aquellos municipios cuyo declive está asociado de manera directa a una economía dominada por la extracción de recursos naturales, más en los municipios dependientes de la extracción del carbón que en los especializados en la producción de pizarra, cuya desaparición ha debilitado de manera importante a una buena parte de los núcleos intermedios de la comarca como Bembibre, Fabero, Puente de Domingo Flórez, Toreno y Vega de Espinareda. En toda la orla montañosa solo el caso de Molinaseca escapa a esta situación, hecho que aparece influenciado por la cercanía a la ciudad de Ponferrada, de la que dista apenas 5 kilómetros.

Esta nueva situación a la que se enfrenta la ciudad de Ponferrada está marcada también por los esfuerzos por limpiar su imagen y mostrar al mundo la transformación de la ciudad y para ello se asumen "objetivos de desarrollo económico y parámetros de marketing empresarial tratando de crear condiciones para la superación de la crisis" (TOMÉ, 2002, p. 84). Son numerosos los casos de ciudades que han afrontado esta situación de cambio tras un largo periodo de crisis provocado por la decadencia de sus importantes sectores industriales. Las actuaciones urbanísticas acometidas para revitalizar estos núcleos urbanos han sido analizadas desde numerosas perspectivas (MORENO & GONZÁLEZ & GÓMEZ, 2014). Asistimos así a la recuperación de las fachadas marítimas y fluviales, cuyo caso más paradigmático es el de la ciudad de Bilbao (LARRINAGA, 2011), pasando por otras ciudades como León y Avilés (TOMÉ, 1997; 2002) o Gijón (PELLICER, F. & BARRAO, S. & LÓPEZ-ÁLVAREZ, M., 2021), a la recuperación de nuestros cascos antiguos (GONZÁLEZ, 2006) y su intensa relación con la actividad turística (TROITIÑO, 1998) o del patrimonio industrial (BENITO & LÓPEZ, 2008; BENITO, 2010).

Bien es cierto que cuando aludimos al concepto de “imagen”, en numerosas ocasiones, muchos de nosotros podemos asociarlo a algo superficial, un lavado de cara que no ahonda en la resolución de los verdaderos problemas que sufren nuestras ciudades. Pero en el caso de Ponferrada esto se convierte en una cuestión que se torna fundamental si quiere escapar de su pasado reciente y alejarse de la negativa imagen asociada al carbón, la especulación inmobiliaria y la continua transgresión de la normativa urbanística municipal en beneficio de unos pocos. Es necesaria, por tanto, esta nueva imagen de ciudad porque

“... los esfuerzos de revitalización se han centrado en un cambio de la imagen tradicional de las ciudades, imagen forjada en las etapas de industrialización. Existe entre los políticos, los planificadores y los estudiosos del fenómeno urbano la conciencia de que la ciudad es un motor de la economía, y que los grandes proyectos de transformación urbana, la inversión en infraestructuras, despierta la solidaridad de los ciudadanos y puede ser una fuente de atracción de inversiones. En cierta manera, se puede afirmar que la principal industria de la ciudad es: la ciudad misma” (JUARISTI, 2000, p. 160).

2. Metodología

Uno de los principales problemas cuando se estudia la ciudad sostenible o la sostenibilidad de los cambios que en ellas se producen es la ausencia de metodologías holísticas que analicen al hecho urbano como un todo. La complejidad de la cuestión hace que el problema se afronte mediante el empleo de análisis sectoriales, mediante su división en partes muchas veces de manera inconexa en las que se pierde la visión de conjunto. El todo tiene que ser dividido en partes, pero la suma de las partes queda lejos de ser el todo. Ejemplos de ello los tenemos en RUANO (2000) o en todos aquellos trabajos que utilizan las baterías de indicadores de sostenibilidad urbana o las metodologías de certificación urbanística sostenible, como los de la Agencia de Ecología de la Ciudad de Barcelona (RUEDA, 2012; s.f.).

Una aproximación para comprobar si vamos en la buena dirección hacia la sostenibilidad de nuestros asentamientos urbanos la tenemos en la utilización del método del Triple Resultado o los Tres Pilares (TBL, *Triple Bottom Line*, 3BL o

3P *concept*, en inglés). Este método relaciona tres sistemas representados por círculos de diferentes tamaños que ocupan los vértices de un triángulo equilátero (el económico, el ambiental y el social, aunque en algunos casos se ha incorporado un cuarto, el institucional). El área central de solapamiento de estos círculos, que coincide con centro del triángulo, representa la zona de sostenibilidad. Es cierto que esta metodología ha sido de las más empleadas y, al mismo tiempo, de las más criticadas por ser excesivamente reduccionista, pero ello es debido a la inexistencia de indicadores que nos aporten una estimación cuantitativa que nos aclare la mayor o menor importancia de cada sistema. Aún así, creemos que puede ser de gran utilidad para comprender si la evolución de nuestras ciudades tiende o se aleja de la sostenibilidad con un fin claramente expositivo y didáctico comprensible para el público en general.

Teniendo claro por nuestra parte que la capital berciana no se puede considerar una ciudad sostenible, sí podemos establecer una serie de cuestiones que tienden a mejorar esa sostenibilidad urbana. Para ello hemos seleccionado una lista de asuntos que consideramos claves a la hora de mejorar la imagen de la ciudad y el beneficio de sus habitantes y su entorno. En algunos casos, estas materias ya se están abordando e incluso están prácticamente terminadas, si hay algo que realmente pueda darse por concluido cuando se gestiona una ciudad en constante transformación. El trabajo de campo y el análisis de la evolución por medio de las ortofotos de Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) han sido fundamentales en este trabajo. En las siguientes páginas abordaremos desde la perspectiva geográfica, el urbanismo y la planificación territorial los siguientes temas:

1. La recuperación e integración de la fachada del río Sil como gran eje verde urbano
2. La racionalización del tráfico y la apuesta por los espacios de convivencia
3. La recuperación del Conjunto Histórico
4. Los terrenos de la Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) y la consolidación de la trama urbana
5. La Ciudad de la Energía (CIUDEN)
6. Los procesos de dispersión urbana

3. El lavado de cara de Ponferrada

3.1. La recuperación e integración de la fachada del río Sil como gran eje verde urbano

A lo largo de la historia de la humanidad los asentamientos humanos han estado relacionados siempre con la presencia del agua. La satisfacción de las necesidades de agua para hombres, animales y cultivos se tornaba imprescindible, hecho que aún es fundamental en nuestros días. Pero allí donde los ríos fluían en libertad también provocaban la interrupción de la marcha, que se salvaba gracias a barcas o al uso de puentes. No nos extrañe pues que río y puente aparezcan relacionados en el origen de muchas ciudades. Tal es el caso de la ciudad de Ponferrada, que toma su nombre del propio puente que fuera construido por el Obispo Osmundo allá por el siglo XI (*Ponsferrata*) para salvar el obstáculo que representaba el río al paso de los peregrinos en su ruta hacia Santiago de Compostela. Una profunda relación que ha quedado plasmada en su escudo municipal. Se hace cierta la reflexión sobre que “el río determinó el vado, el vado se hizo paso, el paso puente, y el puente, ciudad” (PÉREZ & GONZÁLEZ, 1996, p. 26). Este hecho se vio favorecido por la existencia del Estrechico, un estrechamiento rocoso en el cauce sobre el que se asentó esta nueva infraestructura.

Como en cualquier otra ciudad, la relación de los habitantes de Ponferrada con el río era la normal: sus aguas calmaban la sed de sus gentes, las mujeres lavaban la ropa en sus orillas, sus aguas refrescaban a mayores y pequeños en el verano, y llenaban las cestas de los pescadores de truchas, anguilas y otros peces. Hasta llegó a tener un pequeño balneario que explotaba las aguas sulfurosas de la Fuente del Azufre. Sus aguas regaron las Huertas del Sacramento y la Granja, suministraron la energía para mover las ruedas de los molinos allí construidos y en su margen izquierda se localizaron las primeras fábricas de luz y chocolate. Pero esta relación natural se vio rota debido al explosivo crecimiento urbano experimentado por la ciudad a

comienzos del siglo XX, originado por el desarrollo de la industria asociada a la minería del carbón.

La aparición de la MSP (1918) y los cambios demográficos y urbanos inducidos provocaron la disociación definitiva entre la ciudad y su río, primero por la citada empresa minera a la que se sumó después la Central Térmica de Compostilla I, perteneciente a la Empresa Nacional de Electricidad (ENDESA, en 1949) y, después, la fábrica de aceros especiales Roldán S.A. La instalación junto al cauce de los lavaderos de carbón, la central térmica de la MSP, la montaña de carbón y las escombreras de escorias resultantes de la quema del mineral tizaron de negro sus aguas acumulándose en el fondo del río haciendo que

“... la harina dejará paso a la carbonilla y aunque en 1922 el Ayuntamiento exigió a la Minero que cesara de arrojar vertidos al río, los nuevos tiempos darán la espalda al Sil, con la misma intensidad con que crecía el presupuesto municipal que pasó de 72.182,69 pesetas en 1920 a 407.328,75 en 1930” (COUREL & DEL REGUERO, 2018, p.32)¹.

A partir de este momento la ciudad creció de espaldas a un río que perdió los usos tradicionales que venía soportando a lo largo de los siglos. Los esfuerzos destinados a la recuperación de la fachada fluvial del río Sil comenzaron en la última década del siglo pasado y aún continúan su progreso.

A excepción de la apertura del Parque de la Concordia, a mediados de los años ochenta, las actuaciones llevadas a cabo en el río Sil y sus márgenes comenzaron en la última década del siglo XX. En el año 2003 se acometieron las obras para conectar el citado parque con los paseos creados en las orillas del río (Fig. 1). Las actuaciones previas a 1985 estaban focalizadas en la construcción de puentes, lo que acentuaba el carácter negativo de barrera del río: puentes de la Puebla² y García Ojeda para la comunicación entre La Puebla y la Parte Alta de la ciudad, y el de Querol para la línea de ferrocarril. Con la edificación del Polígono de las Huertas del Sacramento se cerró una de las operaciones urbanísticas más importantes en Ponferrada. La escasez crónica de zonas verdes en la ciudad llevó a las autoridades municipales a construir un parque nuevo, un proyecto

¹ Tenemos que recordar que en estas primeras décadas del siglo XX la ciudad no contaba con acometidas domiciliarias de agua, que era recogida por criados y aguadores del río Sil. La ciudad no contó con este servicio hasta mediados de los 20 aunque no de manera generalizada en todo el ámbito urbano, con Matías Pérez Colino como

alcalde de la ciudad (1925-1927).

² El nombre original del puente de La Puebla o de San Pedro ha sido sustituido por los habitantes de Ponferrada por el de Puente Cubelos, apelativo que hacía mención a uno de los mesones más famosos de la ciudad situado a su lado.

lineal que bordeaba la margen derecha del río. En él se incluyeron laberintos vegetales, rosaledas, zonas de juegos para jóvenes y adultos, bares y kioscos, todos ellos arropados por la presencia de un río que aún presentaba un aspecto descuidado. La construcción del puente de hierro, también conocido como de los *farraones* y que actualmente ha sido renombrado como Alcalde López Gavela, y su vial correspondiente, que parte en dos el parque, terminó con la incomunicación existente entre los barrios de Los Judíos o La Granja con el nuevo polígono y la Puebla Norte, al tiempo que permitió descubrir al viandante nuevas perspectivas del río (RELEA, 2002a).

Fue a comienzos de los años noventa del pasado siglo cuando, por iniciativa de las autoridades municipales, la recuperación de la fachada fluvial se materializó en hechos concretos. En un primer momento se acometieron una serie de obras entre las que destacan la construcción de una playa fluvial en pleno centro urbano, situada entre los puentes de García Ojeda y del ferrocarril, para la cual se construyó un azud con el fin de crear una lámina de agua suficiente para la zona de baño, así como las necesarias escolleras y una pasarela peatonal. Otra actuación fue la canalización del río desde la playa fluvial y su confluencia con el río Boeza hasta el barrio de Flores del Sil, a lo largo de un tramo de 1300 m. Esta obra permitió a la ciudad ganar más de 100 000 m² de suelo que fue calificado como zona verde, aunque con posterioridad sirviese para esparcir una parte de los estériles de la montaña de carbón. La modificación y regularización del cauce, la construcción de dos niveles de escolleras y el levantamiento de un nuevo azud, que asegura el caudal del Canal de La Martina, han permitido eliminar la exposición de esta parte de la ciudad a las avenidas ordinarias y extraordinarias que inundaban la vega del barrio de Flores del Sil.

Pero no fue hasta que se aprobó el “Proyecto de Ordenación y Recuperación Ambiental del Cauce y Márgenes del río Sil a su paso por Ponferrada” cuando se produjeron algunas de las obras más importantes y ambiciosas para la recuperación de la fachada fluvial. Con toda seguridad, el éxito del proyecto estuvo marcado por dos aspectos fundamentales relacionados con el modelo de resolución adoptado para solventar la problemática existente en las actuaciones urbanísticas que afectan a los cauces fluviales urbanos.

En primer lugar, debemos mencionar el importante proceso de cooperación interadministrativa a todos los niveles: desde el apoyo

financiero de los fondos MINER provenientes de la Unión Europea (UE) y gestionados por el gobierno regional (Junta de Castilla y León), la realización del proyecto a cargo de la Confederación Hidrográfica del Norte (de ámbito estatal) y la consiguiente colaboración de las autoridades municipales mediante las oportunas modificaciones puntuales del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de la ciudad. A esto se le suman una buena coordinación en las labores de construcción y el control de todo el proceso, un alto grado de adaptación a los problemas inherentes en la realización del proyecto y el mantenimiento de una comunicación fluida entre todos los agentes citados.

En segundo lugar, debemos mencionar también el acercamiento entre el planeamiento urbano y el planeamiento hidrológico, hecho que facilitó enormemente enfrentarse a factores tan complejos como los procesos de expropiación. Esto se pudo comprobar de manera especial en la Calleja del Río, en cuya apertura y actuaciones complementarias que en ella se ejecutaron se aprecia la nueva política adoptada por el consistorio local en su objetivo de dar una nueva imagen a Ponferrada. Para ello se derribaron más de 40 construcciones, viviendas y cuadras en un estado avanzado de degradación física y social. Las nuevas edificaciones construidas no han estado exentas de críticas por su excesiva altura (RELEA, 2002a).

El tramo del río afectado tenía una longitud de 2,6 km, que iba desde la presa de la Fuente del Azufre hasta el puente de ferrocarril. Entre los trabajos realizados se incluyeron la protección de sus márgenes contra las avenidas, su integración paisajística, su recuperación como zona recreativa y una limpieza generalizada de su cauce (FIG. 1). A ello se le añadió la renovación del saneamiento existente mediante la construcción de tres colectores nuevos que terminaron con los vertidos directos al río (Colector general de Ponferrada, colectores de la calle del Rañadero y del Ferrocarril). Esto mejoró notablemente la calidad de sus aguas, hoy coto de pesca. Se abrieron nuevos viales (la Calleja del Río, con 360 m de longitud, y la calle la Higalica, al sur y al norte respectivamente del puente de La Puebla), se acondicionaron dos paseos fluviales en ambas márgenes del río para disfrute de la población, lo que incrementó notablemente los equipamientos verdes de la ciudad, se eliminaron las escombreras de la antigua central térmica de la MSP y se construyó una nueva pasarela peatonal en las proximidades de la Fuente del Azufre.



FIG. 1/ Actuaciones urbanísticas en la fachada fluvial urbana de Ponferrada desde 1985

Fuente: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, PNOA (2017) e Instituto Geográfico Nacional (IGN)

En el 2000 se aprobó el “Plan Especial del Conjunto Histórico (PECH)”, aunque desde 1997 se venían realizando diferentes obras para la recuperación de la ciudad vieja y, en especial, para la rehabilitación y conservación de la fortaleza templaria y su entorno. Esto puso en marcha uno de los más importantes cambios paisajísticos en esta zona tan emblemática de la ciudad. La recuperación de la fachada fluvial de la fortaleza y la apertura de la Calleja del Río son los hechos que han provocado esta mejora sobre un conjunto que ofrece una gran calidad visual en una parte de la ciudad que presentaba una importante degradación en las décadas anteriores. A esto se le añadió la desaparición de la Montaña de Carbón en 2002, el icono más famoso del paisaje ponferradino y cuya existencia marcó notablemente la contaminación del río. Su cercanía al río Sil provocó que los vientos dominantes y las lluvias arrastrasen el material más fino hacia el río tiñendo de negro sus aguas durante décadas.

En 2006 se desdobló el puente Mascarón, el viejo puente medieval sobre el río Boeza, eliminando el tráfico rodado y convirtiéndolo en peatonal. En el año 2007 se construyó el nuevo puente de la ciudad, el puente del Centenario, que marcó el comienzo de la recuperación de este tramo norte de la fachada fluvial desde diversos puntos de vista: ambiental, cultural y recreativo. En 2008 se declaró a Ponferrada sede de la Ciudad de la Energía (CIUDEN) acometiéndose obras como la recuperación parcial de la Térmica de Compostilla I, la rehabilitación de la vieja Térmica de la MSP y su reconversión en la “La Fábrica de la Luz. Museo de la Energía”, la eliminación de las antiguas escombreras o el reacondicionamiento de la Fuente del Azufre y su entorno, cuestiones que abordaremos en mayor profundidad en este trabajo. En el año 2011 se solventó una de las más viejas reivindicaciones de los habitantes de la ciudad mediante la construcción de una pasarela que permite el acceso al Monte Pajariel, una de las zonas verdes más importante de la ciudad. La inauguración del complejo deportivo “Campos Ramón Martínez” en 2015 fue la última de las obras realizadas en este espacio lineal tan importante en la ciudad, sobre los antiguos terrenos del paraje conocido como “Las Escombreras”.

En un periodo de unos 25 años, Ponferrada ha podido revertir la situación de abandono y precariedad de su fachada fluvial, devolviendo a sus habitantes el uso y disfrute en su cauce, garantizando su seguridad ante avenidas y mejorando notablemente la calidad ambiental, tanto de sus aguas como de sus riberas. A pesar de que aún quedan cuestiones por resolver, como

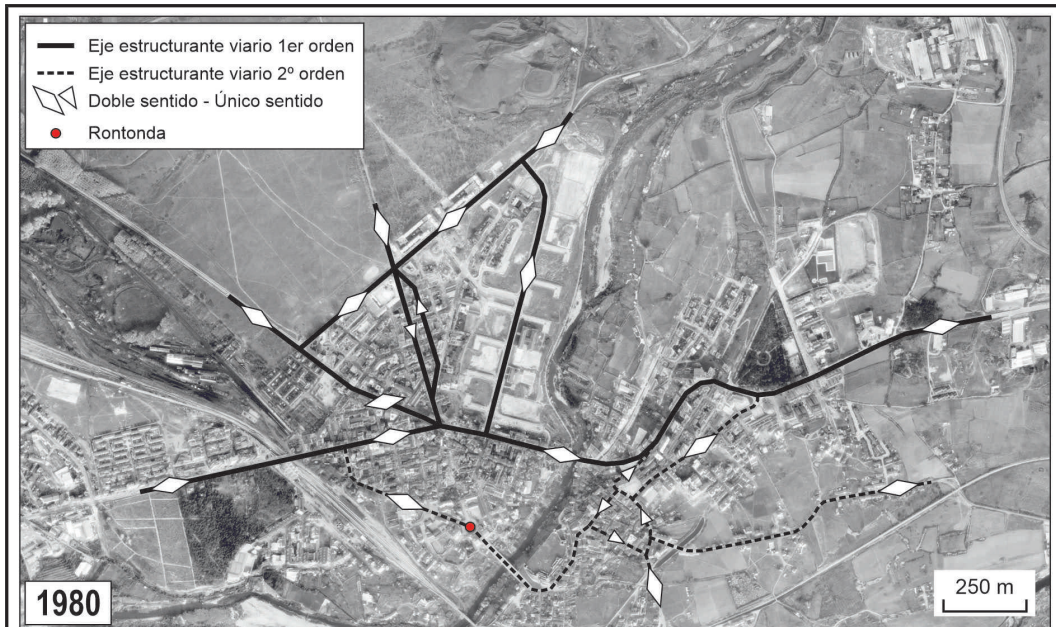
la finalización de la construcción de la Calleja del Río, podemos decir que, desde el punto de vista paisajístico, la otrora triste y gris ciudad de Ponferrada parece haber lavado su imagen en las aguas del río Sil sobre las que ahora se refleja orgullosa la vetusta y rejuvenecida fortaleza templaria.

3.2. La racionalización del tráfico y la apuesta por los espacios de convivencia

Desde un punto de vista urbanístico, la ciudad de Ponferrada se ha caracterizado por su caos, a pesar de las diferentes figuras normativas que en esta cuestión se fueran aprobando a lo largo del siglo XX. Esto es consecuencia de la anteposición de los intereses de unos pocos frente al interés general, la eterna lucha entre el beneficio privado frente al público. No nos extrañe entonces encontrarnos con comentarios que calificaban a la ciudad de caos en multitud de ocasiones. En estas circunstancias, uno de los principales aspectos hace referencia a la ordenación vial y al tráfico, que afecta principalmente al barrio de la Puebla. El crecimiento urbano en el siglo XX estuvo condicionado en el plano por la presencia de cuatro carreteras principales (hacia el oeste las de Orense, La Coruña y Asturias y hacia el este la de Madrid-León) y su punto de confluencia en la Plaza Lazúrtegui que ha actuado como un verdadero “nudo gordiano” (ALONSO, 1984).

Durante muchos años la falta de alternativas a este esquema generó que tanto el tráfico interno de la ciudad como el de paso confluyeran en las mismas calles y plazas, lo que provocaba un constante clima de congestión viaria, especialmente notable en horario laboral (FIG. 2). A esto le debemos sumar la existencia de cruces peligrosos regulados por semáforos y de numerosas calles sin pavimentar o sin continuidad espacial, como la calle Pérez Colino o el centro y final de la Avenida del Castillo. Hasta mediados de los 80 ni siquiera la construcción de dos nuevos puentes sobre el río Sil, el de Mariano Ojeda junto al castillo y el de Celso López Gavela en el Polígono de las Huertas, sirvieron para mitigar los graves problemas de tráfico existentes en esta parte central de la ciudad.

En el análisis que se hizo en el PGOU-89 sobre el sistema viario se le definía como una red mal mallada, con escasez de itinerarios alternativos y abundancia de puntos conflictivos, basada en



Fuente: Fotografía aérea. Vuelo Interministerial (1973-1986).
Ministerios de Agricultura, Defensa y Hacienda y el Instituto Geográfico Catastral.

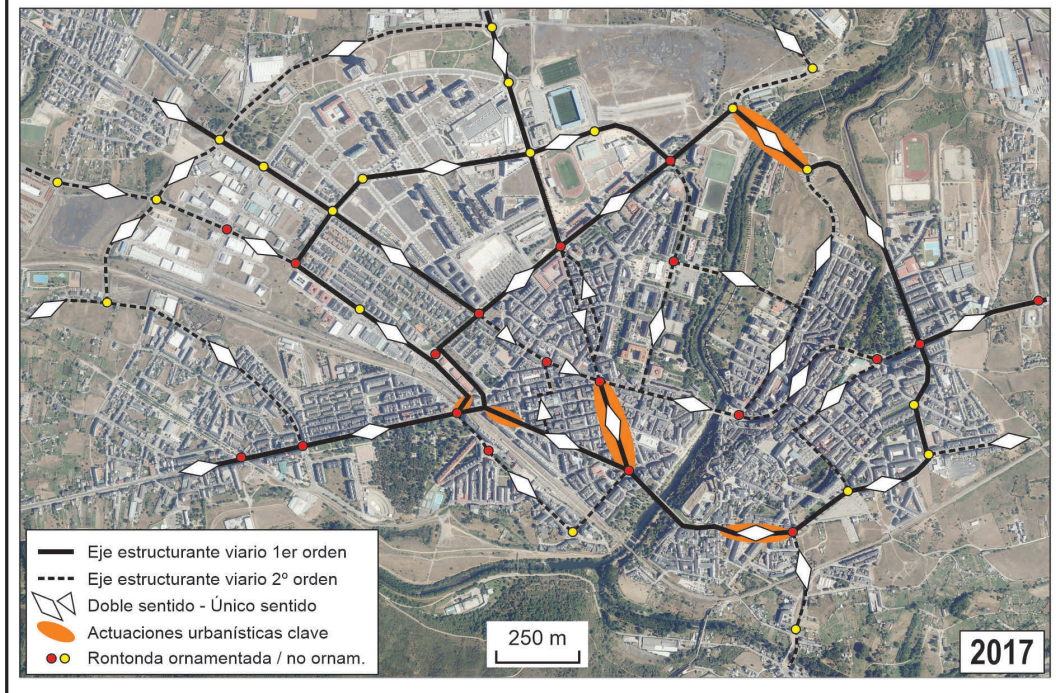


FIG. 2/ **La racionalización del tráfico**

Fuente: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, PNOA (2017) e Instituto Geográfico Nacional (IGN). Mapa del ruido de Ponferrada 2012 (Lden)

dos estructuras (una radioconcéntrica y otra ramificada) que favorecían la utilización de los medios motorizados de transporte. La estructura radioconcéntrica es la que aparece siguiendo las calles que forman el tridente, mientras que la ramificada aparece entre parte de la plaza de Lazúrtegui hasta la zona del Plantío (ramificaciones del Polígono de las Huertas, Avenidas de América, General Vives y del Bierzo, y la Calle Ancha).

Este esquema sufrió algunos cambios, pero se siguieron padeciendo los mismos males a pesar de la construcción del segundo puente de la ciudad, el de García Ojeda en 1971. Ya a mediados de los 80 se construyó un paso inferior de doble sentido bajo la vía del ferrocarril en la calle Ortega y Gasset, lo que permitió la formación de una "cuasi" ronda sur de la ciudad que comunicaba el barrio de Flores del Sil con la parte Alta gracias al nuevo puente. Pero todo el tráfico pasaba por el Casco Antiguo, un barrio que no estaba preparado para asumir tal circulación de vehículos. Aun así, la congestión circulatória seguía inmutable en la Plaza Lazúrtegui. A pesar de la construcción del tercero de los puentes de la ciudad en el recién edificado Polígono de las Huertas del Sacramento, el puente alcalde López Gavela, el tráfico que lo atravesaba confluía en el también congestionado cruce del puente de La Puebla y la Calle General Vives o la Plaza Lazúrtegui.

Respecto al tema de la apertura de nuevas calles se realizaron algunas mejoras retomando viejos proyectos o realizando otros completamente nuevos. Desde nuestro punto de vista fueron cuatro las actuaciones que tuvieron una mayor repercusión, bien por las mejoras que introdujeron en cuestiones de comunicación interna entre los diferentes barrios de la ciudad, bien por su funcionalidad dirigida a la recuperación de ciertas áreas degradadas. De la primera de ellas ya hemos comentado algo. El puente del alcalde López Gavela comunicó directamente la Puebla con el barrio de los Judíos a través del Polígono de las Huertas, proyecto que introdujo las tipologías constructivas en bloque cerrado en el urbanismo local además de incorporar nuevos equipamientos y zonas verdes, lo que la convirtió en la zona mejor equipada y moderna de la ciudad. Otra de las actuaciones fue la apertura definitiva de la Avenida Pérez Colino, la cual comunica la Plaza de Luis del Olmo con la Plaza Lazúrtegui, corazón del centro funcional de la ciudad, que ha permitido una mejor comunicación entre la Puebla Sur y La Puebla Norte. En este proyecto se creó un espacioso bulevar, se amplió las aceras y se emplazó el primero de los aparcamientos subterráneos con que cuenta actualmente la ciudad. La tercera de las

obras clave fue la apertura de la Avenida del Castillo a su paso por el Casco Antiguo.

Este eje vial aparecía dividido en dos partes separadas por un tramo de apenas 300 metros ocupado por viejas edificaciones, entre la Iglesia de San Andrés y la calle Cruz de Miranda. Con anterioridad ya se había solucionado su tramo final y su conexión con la Avda. de España, junto a la vieja estación de ferrocarril de la MSP. La finalización de esta obra ha permitido crear una semi-ronda Sur que ha facilitado las comunicaciones entre los barrios de Flores del Sil y la Parte Alta, sacando el tráfico del corazón del barrio histórico a costa de "aislar" al barrio de San Andrés, que ha experimentado un importante incremento de la circulación en la nueva vía. La cuarta y última de estas aperturas de nuevos viales en el centro urbano es la operación de la Calleja del Río. En este caso, las obras acometidas permitieron una importante renovación de este sector urbano de La Puebla, una zona que presentaba una fuerte degradación física y social. Su proyecto de urbanización ha estado estrechamente vigilado por el PECH en cuanto a edificación y volumetría para evitar posibles daños visuales al entorno del castillo. A pesar de ello, la calle aparece inconclusa en la actualidad puesto que todavía permanecen en pie algunos restos del antiguo caserío que presentan un alto grado de abandono y ruina.

Pero no solo se realizaron aperturas de nuevas calles y viales en el centro de la ciudad. La urbanización del barrio de Aldama también incorporó cambios sustanciales en la trama urbana gracias al diseño de un gran eje vertebrador formado por las Avdas. de los Escritores y Milán hasta la terminal de mercancías de Ponferrada, junto con la construcción de un nuevo puente sobre las vías del ferrocarril junto al Hotel Temple. La construcción de la terminal de mercancías eliminó de la retina ponferradina la imagen de la gran cantidad de camiones aparcados por doquier, pues no debemos olvidar el gran peso económico que tiene en la ciudad el sector del transporte. Esto ha permitido la comunicación directa del barrio de La Placa con el barrio de Cuatrovientos y la N-VI o con La Puebla, todo ello gracias a la apertura de un nuevo vial bajo las vías del ferrocarril que ha acercado a sus habitantes al resto de la ciudad y, así, superar el aislamiento que sufrían. Algo parecido sucedió con el nuevo vial que desde la carretera de Montearenas asciende hasta la localidad de Santo Tomás de las Ollas y que entronca con la N-VI.

A finales de la primera década del año 2000 se producen los últimos aldabonazos en esta cuestión. Por una parte, tenemos la urbanización de los antiguos terrenos de la MSP, convertidos en el barrio de La Rosaleda, el entorno de la ciudad deportiva y el nuevo estadio del Toralín. Esta nueva red de viales, amplia y densa, se ha visto convertida en la nueva ronda periférica de la ciudad gracias a la construcción del último puente con el que cuenta la ciudad, el puente del Centenario que fue construido para homenajear los cien años del nombramiento de Ponferrada como ciudad. Desde ese momento ya podemos decir que la ciudad cuenta con esa ansiada ronda que tanto buscó en los documentos urbanísticos del pasado. Por fin se puede acceder a cualquier parte de la ciudad sin tener que atravesar el nudo gordiano de la Plaza de Lazúrtegui que después de tantos años ha dejado de serlo. La comunicación desde la carretera de Madrid, tanto hacia el norte a través de la Avda. del Bierzo y que ha visto incrementado notablemente su tráfico, o hacia el sur, por la Avda. del Castillo y sus conexiones con los viales de La Rosaleda y la Avda. de Portugal, han dejado el terreno expedito para otra operación de gran calado en La Puebla, a la que dedicaremos una especial atención en próximas líneas: el impulso de la peatonalización y las zonas de coexistencia. Es más, podemos decir, sin riesgo a equivocarnos, que la apertura de la A-6 ha dejado a la N-VI con una nueva función, ser la ronda norte exterior de la ciudad.

Entre otras actuaciones de mejora en el viario merecen destacarse también las localizadas en los barrios de Flores del Sil y de Cuatrovientos, las destinadas a recuperar el Poblado de la MSP y su estación de ferrocarril de vía estrecha, las del entorno de la Plaza de Abastos y el centro de la Puebla y, de manera excepcional, la construcción de aceras desde la vecina localidad de Molinaseca hasta la propia ciudad que facilita el tránsito de los peregrinos y ha creado un paseo de 6 km de recorrido en tierra de nadie.

Otro de los temas importantes en cuanto al tráfico y su regulación está asociado de manera directa con la campaña emprendida por las autoridades locales para la supresión de los peligrosos cruces de carretera regulados por semáforos mediante un ambicioso proceso de "rotondización". Esta política ha mejorado notablemente la fluidez del tráfico y reducido considerablemente la siniestralidad provocada en los citados cruces. Aparte de

la funcionalidad propia de regulación del tráfico urbano, las nuevas rotondas construidas también son portadoras de ciertos elementos decorativos, algunos cargados con un gran simbolismo para la ciudad que se sirve de estos espacios de fuerte tránsito para proyectar, a modo de escaparates, la nueva imagen de la ciudad. Así nos encontramos con ornatos de todo tipo como las fuentes cibernéticas en las Plazas de Luis del Olmo, Lazúrtegui y la Glorieta de La Libertad. Otras sirven de base a estatuas que hacen alusión a la historia de la ciudad, como la Glorieta del Caballero Templario junto a los puentes sobre el ferrocarril que unen Flores del Sil con La Puebla, o la que representa al Obispo Osmundo, constructor del *pons ferrata*, y el rey Alfonso VI junto al puente de La Puebla. También las hay con motivos alegóricos a la cultura local como la Plaza de las Pimenteras en el Polígono de las Huertas donde dicen los entendidos que se cultivaban los mejores pimientos del Bierzo, la famosa "Carrasca", estatua localizada en la Plaza del mismo nombre junto al parque del Plantío, u otras con motivos abstractos que hacen alusión a otro de los sectores claves de la economía berciana, el pizarrero, localizado en el cruce entre las Avenidas de Galicia y de la Libertad, la dedicada al cine o la que muestra a un pelotón ciclista que homenajea la celebración del Mundial de Ciclismo en la ciudad de 2014, ambas a los pies del polígono industrial de Montearenas.

Hasta fechas relativamente recientes la ciudad apenas contaba con zonas estrictamente peatonales, salvo algunas calles estrechas con fuertes pendientes que las hacían inaccesibles al tráfico rodado. Solo las calles del Cristo, Sierra Pambley y Juan Sebastián Elcano podían ser tenidas como tales (Fig. 3). Al margen de las obras que se está llevando a cabo en el Conjunto Histórico desde que se aprobó su plan especial de protección en 2000, podemos decir que la primera experiencia de peatonalización se realizó en el primer sector de la Avenida de España, aunque la propuesta duró poco, pues se reabrió al tráfico poco tiempo después. Como ya hemos comentado, la superficie peatonal o de coexistencia se ha incrementado de manera notable de manera especial en el espacio del Casco Antiguo de la ciudad, pero también en La Puebla.

Fue a mediados de los años 90 cuando se creó el primero de los nuevos espacios peatonales con los que cuenta la ciudad: la Plaza Fernando Miranda. A ésta le siguieron

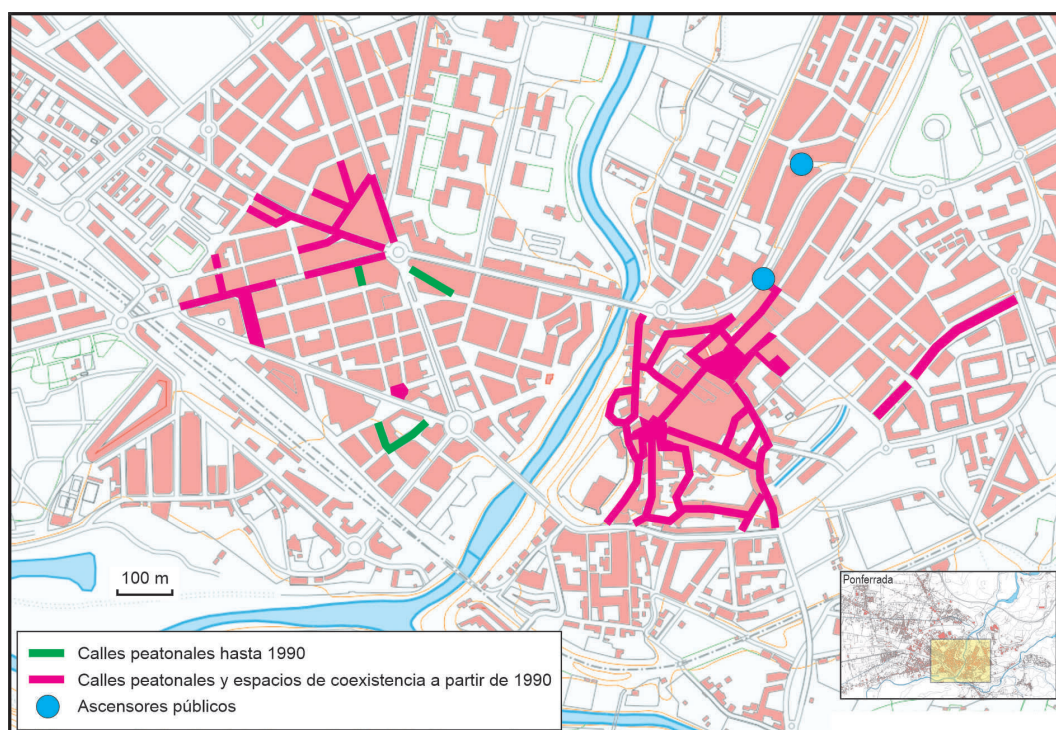


FIG. 3/ La evolución de las zonas peatonales y de coexistencia

Fuente: Elaboración propia.

el bulevar de Pérez Colino y el sector céntrico que comenzó con las calles de La Paz, Dr. Fléming, Alcón y Ramón y Cajal y continúa con las calles Camino de Santiago o General Gómez Núñez. Derivado del cambio en los flujos de tráfico, el tridente que antaño soportaba circulación en ambos sentidos ahora solamente lo hace en uno solo, a excepción de la Avenida de España que en su mayor parte se ha transformado en zonas peatonales o espacios de coexistencia. Estas actuaciones junto al ornato de calles y espacios públicos centrales, como el Mercado de Abastos, han ayudado a dar un respiro a las actividades comerciales de todo tipo ubicadas en ellos en su lucha diaria contra los grandes centros comerciales (TOMÉ, 2010).

Incluida en la política de facilitar la movilidad urbana peatonal en la ciudad merece la pena mencionar también la construcción de dos ascensores públicos que salvan buena parte de la diferencia topográfica entre la Puebla y la Parte Alta. El primero de ellos, construido en 2003, está localizado en la calle General Vives. El otro, de menor calado e inaugurado

en 2011, salva la diferencia topográfica con el barrio de Los Judíos, y se localiza en la calle Guatemala. De su éxito solamente decir que el primero de estos ascensores es utilizado diariamente por 14 000 personas de media.

3.3. La recuperación del Centro Histórico

La parte vieja de la ciudad de Ponferrada estaba en tal grado de abandono y degradación ambiental que su situación quedaba bastante bien reflejada en los titulares de la prensa local y provincial a mediados de los años 90 del siglo pasado. En uno de esos artículos se decía que “así, el Casco Antiguo de la ciudad se ha convertido simplemente en el casco viejo, carente de vida y con el único futuro de su propia ruina” (VARELA & GUNDIN & UGIDOS, 1994; RELEA, 2002b, p. 71). Este breve comentario refleja la situación de un área tan sensible en la que se sufrían, por una parte, un progresivo descenso en su volumen de población y su

continuo envejecimiento y, por otra, la pérdida de peso específico en el conjunto de la ciudad junto a la presencia de un caserío tradicional que presentaba un lamentable estado de conservación. Todo ello enmarcado en periodo caracterizado por el declive de la actividad económica (sector hostelero y al comercio tradicional) y al deterioro de su patrimonio histórico, cuestiones comunes a muchas de las ciudades de la península con un centro histórico sin un planeamiento especial de protección. La defensa del patrimonio no ha sido una de las principales preocupaciones de las autoridades locales en buena parte de la historia de la ciudad³. Pero, a pesar de la desidia o el menosprecio por parte de los gobernantes de turno, el estado de abandono y degradación de esta parte tan emblemática de la ciudad no se debe achacar únicamente a la corporación local.

Las causas del lamentable estado que presentaba el casco antiguo han de buscarse en las consecuencias derivadas del proceso de incoación del expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico (1976), aparte de las provocadas por la propia edad de las edificaciones. Este proceso supuso la adopción de medidas cautelares con vigencia indefinida mientras no se aprobase una resolución definitiva, lo que en la práctica se tradujo en un sobredimensionamiento del entorno de protección y el sometimiento de cualquier actuación urbanística a la tutela de la Comisión Territorial de Patrimonio de la Junta de Castilla y León (URIARTE, 1997). Este último hecho redujo la autonomía de la Administración Municipal al tiempo que comprometía sus propuestas de desarrollo para este sector urbano, lo que resultó contraproducente para la promoción inmobiliaria, que se reprimió a la hora de invertir en procesos de rehabilitación o sustitución en el barrio. La lejanía del emplazamiento de la propia Comisión de Urbanismo y su escasa dotación de personal fueron otro de los factores que agravaron el difícil proceso de gestación del PECH. A estas circunstancias se le sumó, en 1993, otra nueva incoación

que delimitaba el perímetro de protección del Camino de Santiago por parte de la Dirección General de Patrimonio y que, al igual que en el caso anterior, sobredimensionó el área delimitada afectando a cerca del 60% del barrio histórico. Esto trajo consigo la adopción de nuevas medidas cautelares, con la diferencia de que éstas no podrían ser levantadas una vez aprobado el Plan Especial. Por último, el presupuesto establecido para la redacción del proyecto alcanzó la escasa cuantía de cinco millones de pesetas. La revisión ulterior del primer plan, presentado en 1994 con un resultado negativo, llevó a las autoridades a incorporar nuevos trabajos dirigidos por Juan Luis Dalda y Ángel Viña, con el fin de corregir las insuficiencias del primer proyecto, que posteriormente se fundieron con los trabajos del redactor del Plan, Rafael Sainz. A modo de conclusión tenemos que entre 1976 y el año 2000 el Ayuntamiento de Ponferrada no pudo actuar en la zona sin la supervisión de la Comisión de Urbanismo.

El Conjunto Histórico de Ponferrada abarca una superficie ligeramente superior a las 30 hectáreas. Su delimitación aparece clara en sus bordes Norte (Avenida General Vives y calles Felipe Herce, Ancha y Obispo Osmundo), Oeste (eje del río Sil entre los puentes de La Puebla y del ferrocarril) y Sur (línea del ferrocarril) mientras que en el borde oriental los límites se difuminan visualmente debido a la falta de consolidación del tejido urbano, donde los numerosos solares dificultan su percepción como tal espacio protegido.

La estructura urbana del barrio aparece organizada por un eje vertebrador que actúa a modo de espina dorsal. Este eje parte de la puerta de castillo y la Plaza del Temple, continúa ascendiendo por la calle Gil y Carrasco hasta la Plaza de la Encina y desemboca, una vez recorrida la popular calle del Reloj, en la Plaza del Ayuntamiento. En él aparecen representados los tres poderes fácticos dominantes en la villa preindustrial: el militar, el religioso y el civil. Además, en este amplio

³ El castillo templario fue declarado Monumento Nacional en 1924 a petición de la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de la provincia de León. Pese a ello ha sufrido lo indecible: se han puesto a la venta sus piedras en subasta pública, se ha alquilado su recinto interior como huertas, aunque la más descabellada y perjudicial fue aquella que, allá por 1928, intentó emplazar un campo de fútbol en su

interior mediante el relleno de su plaza de armas. Además, se derribaron, entre otros, la Puerta de la Calle del Paraíso y los restos de la antigua sinagoga localizada en el Barrio de los Judíos. Las obras para la excavación, recuperación y rehabilitación del Castillo comenzaron en 1996 y la recuperación del casco antiguo, con la aprobación y entrada en vigor del PECH, en el año 2000.

corredor, nos encontramos con los principales elementos arquitectónicos (edificios de carácter monumental o de elevado valor arquitectónico, histórico y cultural) que conforman la imagen histórica del casco y en el que se han localizado algunos de los numerosos museos con los que cuenta la ciudad de Ponferrada en la actualidad⁴.

En un segundo plano, pero no por ello menos importante, aparecen un conjunto de calles entre las que destacan las que conforman el conjunto del barrio de San Andrés, punto de entrada del Camino de Santiago en la villa preindustrial, la calle del Rañadero, punto de salida del citado camino, y las calles del Paraisín y Pregoneros. Son estas calles y plazas las que aglutinan la práctica totalidad de las construcciones protegidas, en especial en el eje que conforma el Camino de Santiago a su paso por este sector de la ciudad de Ponferrada.

También deben mencionarse el resto de calles y callejones que configuran la parte más humilde del Casco Antiguo pero que conservan en su callejero todas las características y el ambiente de la morfología urbana medieval, algunas de ellas asociadas con antiguas actividades gremiales (las calles Aceiterías y Carnicerías son el exponente más claro). Al margen de estas calles y callejas aparece una zona calificada como de renovación, caracterizada por la presencia de nuevas viviendas, algunas de las cuales han sido incluidas incomprensiblemente dentro del Plan. Nos referimos a los bloques de alturas desproporcionadas de la Avenida General Vives y a algunos otros localizados en las calles Felipe Herce y Ancha.

La apertura de la Avenida del Castillo, obra propuesta en el Plan de la ciudad de 1949, permitió crear esa ronda Sur que, como hemos visto en páginas anteriores, consiguió mejorar la distribución del tráfico por la ciudad a la vez que lo ha extraído del corazón de un casco antiguo ampliamente peatonalizado. Pero el denso tráfico también ha provocado una cierta desconexión del barrio de San Andrés. La cuestión del tráfico ha estado muy presente en la redacción del planeamiento especial y prueba de ello

son los problemas surgidos con la construcción de aparcamientos subterráneos. De los tres previstos por el PECH, solamente se ha construido el aparcamiento subterráneo de la Plaza del Ayuntamiento. Su posición periférica respecto al casco antiguo y las buenas opciones de accesibilidad, a través de la calle Ancha, y de salida, por las calles Jardines y Molinaseca hacia la Avenida del Castillo, simplifican el aparcamiento. La apertura y acondicionamientos de los aparcamientos gratuitos en el entorno del antiguo cementerio del Carmen, inmediato al Casco Antiguo y donde se ha construido el albergue de peregrinos municipal, puede ser la causa que ha motivado que se desestime la construcción de los otros aparcamientos subterráneos. En los últimos años, la reapertura e incorporación de varias parcelas como aparcamientos gratuitos han incrementado notablemente la superficie y capacidad de este tipo de equipamientos en esta zona, haciéndonos una idea del volumen de población que transita ahora por este y otros espacios circundantes, especialmente los fines de semana, festivos o aquellos en los que se celebran acontecimientos especiales.

El proceso de peatonalización del barrio fue, como en el caso de la ciudad de León y en otros muchos en los que se ha implantado actuaciones de este tipo, uno de los elementos más conflictivos entre los diferentes grupos de presión, como los que representaban al sector hostelero y el comercial que se oponían a su implantación. Los espacios exclusivamente peatonales previstos por el PECH aparecen localizados en las plazas y entornos del Ayuntamiento y de La Encina, así como la calle Gil y Carrasco y un tramo de la Avenida del Castillo mencionado con anterioridad. A éstas se le unen un buen número de callejuelas que no permiten el tráfico de vehículos debido a su estrechez o las fuertes pendientes que las caracterizan. Debido a estas circunstancias, las edificaciones existentes son poco atractivas para el mercado inmobiliario lo que acentúa su lamentable estado de abandono y ruina. A pesar del marcado carácter peatonal de la zona, la calificación indefinida del "uso preferentemente peatonal" se traduce en la realidad en espacios de coexistencia en la mayor parte

⁴ Así vemos como en 1997 se acondiciona la vieja cárcel de la ciudad como el Museo del Bierzo, en la calle del Reloj. En 2003 abre sus puertas el Museo de la Radio, dedicado al locutor ponferradino Luis del Olmo, en la

Casa de los Escudos junto al castillo y, ya dentro de este, en la reconstruida y rehabilitada zona palaciega, la biblioteca medieval y su exposición permanente "Templum Libri", en 2010.

del callejero del Casco Antiguo, aunque la reducción del tráfico en su interior, a excepción de los vehículos de reparto o de los propios residentes, se ha reducido drásticamente.

Otro punto de gran interés para la zona es la delimitación del entorno de protección del Castillo Templario, cuyas obras de restauración y rehabilitación principales se prolongaron durante 11 años, entre 1996 y 2007. Esta singular construcción, verdadero espejo de la identidad ponferradina, ha sufrido en sus carnes todos los males del explosivo crecimiento urbano de la ciudad. Entre las primeras actuaciones llevadas a cabo en la fortaleza destacan la eliminación de las edificaciones adosadas a la muralla, en deplorable estado, lo que ha permitido ampliar de forma considerable el ancho de la calle Gil y Carrasco, el comienzo de las labores arqueológicas y la adecuación de la fortaleza y de su margen fluvial para su disfrute por parte del visitante (FIG. 4). Las diferentes piezas encontradas durante los trabajos de limpieza interior del castillo han ido engrosando los fondos del Museo del Bierzo, ubicado en uno de los edificios emblemáticos de la zona. A pesar de la notable mejoría de la fortaleza, los trabajos

arqueológicos y de adecuación del recinto continúan en la actualidad. Una de sus últimas mejoras ha sido la reconstrucción de su zona palaciega destinada a albergar una importante colección de facsímiles medievales, por lo que muchas de sus dependencias están asociadas a esta cuestión, dedicándose amplios espacios para investigadores o como salas de usos múltiples. Su patio también es utilizado para la celebración de actos y exposiciones.

Pero donde realmente se observa la nueva situación que experimenta el Casco Antiguo de Ponferrada es en el fuerte dinamismo que se ha experimentado en su espacio construido.

La superación de muchas de las medidas cautelares que había conllevado la aprobación del Plan ha permitido a las autoridades municipales volver a tomar las riendas de un espacio en franco proceso de ruina y abandono. El boom inmobiliario sufrido por esta zona es fácilmente perceptible desde cualquier parte de la ciudad, lo que ha provocado que el casco antiguo, que pasó a casco viejo, se haya convertido en la práctica en



FIG. 4/ Borde oeste del Conjunto Histórico que coincide con el cauce del río Sil desde el puente de La Puebla.

Fuente: Fotografía del autor.

casco nuevo. Muchas han sido las críticas a la incorporación de tipologías edificatorias de baja densidad con características que poco tienen que ver con las edificaciones tradicionales. El mal estado de muchos de los viejos edificios del casco ha provocado que el derribo y la nueva construcción de adosados o pequeños bloques haya primado sobre los procesos de rehabilitación de las edificaciones existentes y, en cierta medida, se ha podido romper, en parte, ese espíritu histórico que emana de la ciudad antigua al tiempo que aparecían, como no podía ser de otra manera, los procesos de gentrificación demográfica que acompañan a este tipo de actuaciones.

3.4. Los terrenos de la MSP hacia la consolidación de la trama urbana

Podemos decir que muchos de los males que ha sufrido la ciudad, tanto desde el punto de vista ambiental como urbanístico, se deben a la masiva acumulación de terrenos por parte de la empresa MSP en la segunda década del siglo pasado. Este hecho ha sido el elemento fundamental que ha provocado un desarrollo discontinuo del espacio construido en Ponferrada, convirtiendo a la empresa minera en el verdadero “Monopolio del Suelo de Ponferrada” (LÓPEZ-TRIGAL, 1989, p. 388). Este gran vacío urbano ha actuado a modo de barrera al crecimiento natural de la ciudad y a él se debe su especial configuración polinuclear, con un tejido urbano creado a salto de mata que se ha traducido en la existencia de los barrios periféricos de Flores del Sil, la Placa, Cuatrovientos, Compostilla y Lago-Canal.

Esta barrera urbanística comenzó a diluirse a comienzos de los años 80 a causa de la fuerte crisis financiera en que se ve inmersa la sociedad minera (FIG. 5). La necesidad de terrenos por parte del Ayuntamiento, por un lado, y la necesidad de la MSP de una mayor solvencia económica, por otro, llevaron a ambos actores a la búsqueda de soluciones beneficiosas para ambos a través de la figura de los convenios urbanísticos. La empresa recibió la autorización para la construcción de viviendas y la promoción de suelo industrial a cambio de los terrenos aportados por el Ayuntamiento en 1918. La primera de las cesiones por parte de la MSP se realizó con motivo de la construcción de un nuevo cuartel para la Guardia Civil en 1941, aunque su construcción se llevó a cabo años después.

Con posterioridad, se cedieron los terrenos actualmente ocupados por el Instituto de Educación Secundaria (IES) “Virgen de la Encina” situado enfrente de lo que, a mediados de la década de 1980, se convirtió en la Estación de Autobuses y la continuación del vial de dos carriles de la Avenida de la Libertad. Para estas dos últimas actuaciones la MSP cedió al Ayuntamiento 30 000 m². Pero no fue hasta mayo de 1987 cuando se firmó el convenio entre Realinver, filial inmobiliaria de la empresa MSP, y el Consistorio municipal, con importantísimas consecuencias urbanísticas para Ponferrada. La superficie afectada por este convenio correspondía a 10 ha (las 2/5 partes de la superficie total adquirida por la empresa minera).

Como resultado de esta operación el erario público incorporó 362 883 m² para equipamientos y zonas verdes, haciéndose con la propiedad del parque del Temple, conocido anteriormente como el “parque del Belga” que se convirtió en la principal zona verde de la ciudad (con más de 15 hectáreas de extensión), y de los terrenos entre el ferrocarril y el barrio de Flores del Sil (actualmente ocupados por el IES “Europa”, un centro de salud y una residencia de ancianos). También pasaron a manos municipales la estación del ferrocarril de vía estrecha de la empresa minera, que alberga el Museo del Ferrocarril de la ciudad, y otras parcelas que rodean a la montaña de carbón y en las que se ubicaron las diferentes instalaciones que conforman la Ciudad Deportiva.

En ese mismo año, 1987, también se firmó el acuerdo del traspaso de la propiedad de la montaña de carbón al municipio una vez transcurridos diez años de la firma del convenio. La empresa minera, a cambio de ceder la propiedad de las parcelas privadas, consiguió una recalificación del suelo de diversas parcelas y su reflejo como tal en el PGOU de la ciudad para la construcción de un total de 900 viviendas y para instalaciones industriales con un volumen inferior a 362 833 m³. La recalificación como suelo urbanizable programado de una superficie que ascendía a un total de 954 850 m² fue la más importante y polémica de todas, auténtica Caja de Pandora del urbanismo municipal que actualmente se conoce como el barrio de la Rosaleda.

Como ya hemos comentado, la grave crisis económica que afectó a la empresa minera MSP a mediados de los 80 provocó la progresiva venta y desarrollo de las parcelas de

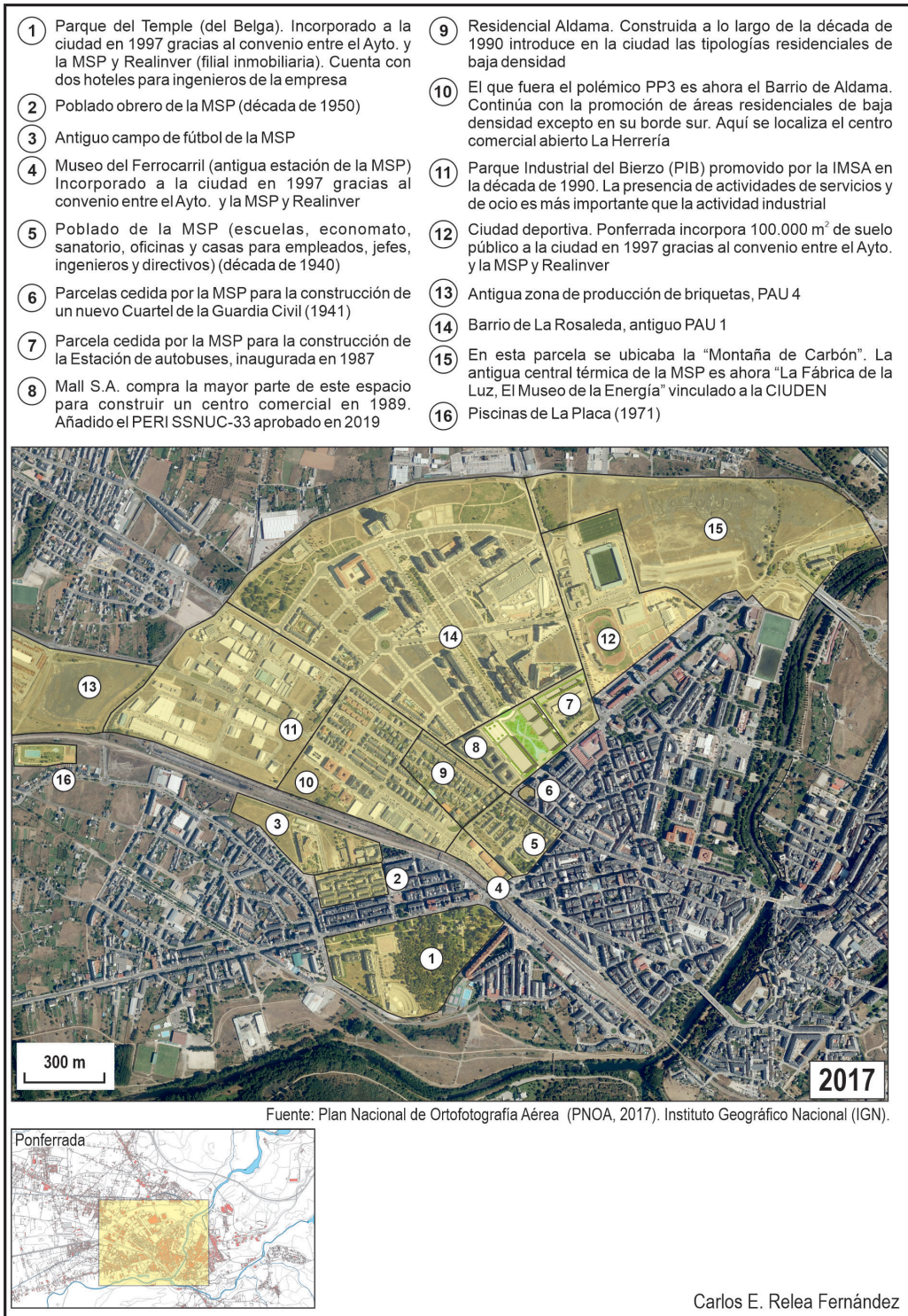


FIG. 5/ Los terrenos de la MSP en Ponferrada

Fuente: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, PNOA (2017) e Instituto Geográfico Nacional (IGN)

la gran bolsa de suelo de su propiedad. La particular manera de entender y hacer urbanismo en Ponferrada explica el tremendo galimatías que supuso la puesta en marcha de los dos sectores más importantes para el desarrollo urbano de la ciudad: el Programa de Actuación Urbanística 2 (PAU2, posteriormente Plan Parcial 3 -PP3- y en la actualidad Barrio de Aldama) y el PAU1 (barrio de La Rosaleda). En las siguientes líneas expondremos algunos de los puntos clave en el desarrollo de estas dos macroparcelas con unas superficies de 184 500 m² y 706 500 m² respectivamente.

La MSP formalizó la venta de 1 365 000 m² a la sociedad asturiana Mall y a la Inmobiliaria Minero S.A. (IMSA), creada por la asociación de diversos empresarios bercianos, por un montante de 2 800 millones de pesetas en 1989. En este mismo año se creó la filial "Mall Ponferrada S.A." que se quedó con 47 000 m² de los terrenos adquiridos para la instalación en la ciudad del centro comercial Las Médulas, donde se instaló la firma Continente (hoy Carrefour). Otros 11 000 m² fueron declarados edificables y en ellos se comenzaron a construir las 380 viviendas estipuladas según el convenio de 1987, distribuidas en cuatro bloques de edificios junto al centro comercial y a lo largo de la carretera de La Coruña. Aunque la empresa IMSA se creó con la intención de promocionar suelo residencial, su interés más inmediato fue la construcción de un parque industrial en la ciudad, el Parque Industrial del Bierzo, que se localizó entre el barrio de Cuatrovientos y la parcela del actual barrio de Aldama. Pronto se dejaron ver en el seno de esta empresa los diferentes intereses que motivaban a sus socios fundadores, hecho que culminó, en 1990, con la división de la empresa en dos sociedades: IMSA y Setas del Bierzo. La primera se quedó con la parcela de mayor superficie (PAU1) y la segunda con la de menor. Esta última fue la primera en ser desarrollada urbanísticamente, no sin la ausencia de conflictos ya que, según el convenio firmado entre las partes, debería ser desarrollada la otra parcela primero. La recalificación de estos 184 500 m² del PP3 a suelo urbano por parte de la Junta de Castilla y León, en contra de los intereses de la otra gran empresa propietaria de terrenos en la zona y del propio Ayuntamiento, motivó la paralización del desarrollo de esta parcela durante tres años. Una vez superado el conflicto, se pudo llevar a cabo la construcción y consolidación de un amplio sector urbano dedicado

a la promoción residencial de baja densidad, tan extendida en nuestras ciudades en las últimas décadas.

Este nuevo sector urbano continuó con la línea marcada en el desarrollo de un primer sector destinado a la construcción de 145 viviendas unifamiliares exentas, pareadas y adosadas, conocido como Residencial Aldama, extendiendo por la ciudad unas tipologías urbanas ampliamente criticadas y auténticos "no lugares", puesto que constituyen espacios aislados y carentes de la vida social existente en el resto de la ciudad. Otra característica sintomática de esta parte de la ciudad es la práctica ausencia de zonas verdes, a excepción de los jardines privados de los chalets y de una estrecha franja verde localizada en el límite del barrio y junto al Polígono Industrial del Bierzo, los terrenos de menor rentabilidad, característica propia de este tipo de urbanismo especulativo, excluyente y antisocial. A su vez el barrio aparece dividido en dos por el eje de la Avenida de los Escritores, marcando una diferenciación en los usos y en su contenido social. Por un lado, entre la citada avenida y la Avenida de Galicia, nos encontramos con las viviendas de mayor calidad, un nuevo hotel y una gasolinera, ésta última con una ubicación periférica en el conjunto. Por otro, y junto a la infraestructura ferroviaria, aparece la edificación en bloque y los usos terciarios con la instalación de importantes superficies comerciales que conforman el centro comercial abierto "La Herrería".

Después del descalabro que supuso su división, con fuertes diferencias entre sus socios y la posterior recalificación y desarrollo del sector que había quedado fuera de sus manos, la empresa inmobiliaria IMSA realizó al Ayuntamiento una propuesta para la recalificación del PAU1 como suelo residencial a cambio de la cesión de 255 000 m² (de una superficie total de más de 706 000 m²). Este proyecto inicial fue frustrado por el embargo que presenta la entidad financiera Caja España en 1993, que logró hacerse con la totalidad de propiedad al "módico" precio de 1000 ptas. el m². Dos meses después del embargo, la entidad presentó una segunda propuesta en la que se cedía al Ayuntamiento más del 90% de la superficie total y en la que la entidad pretendía urbanizar las dos franjas de la parcela situadas junto a las Avenidas Camino de Santiago y de Asturias. La superficie cedida al municipio contaba con el inconveniente del relleno con estériles provenientes de la montaña de carbón a mediados

de los 80, que elevaron su cota original en unos 4 metros.

Esta macroparcela, la más deseada por las autoridades municipales para romper definitivamente el cerco que había provocado la fragmentación física de la ciudad, pasó a manos del consistorio a comienzos del nuevo siglo mediante el desembolso de 3600 millones de pesetas a Caja España. Con gran celeridad, motivado por los altos costes de los intereses, se creó Ponferrada Gestión Urbanística S.A. (PONGESUR), empresa pública enteramente participada por el Ayuntamiento, con la finalidad de emprender el desarrollo urbanístico de la parcela a través de un plan parcial en el que se planteó la construcción de casi 5000 viviendas nuevas.

A comienzos del año 2002 se subastaron las diferentes parcelas en una operación que alcanzó los 104 millones de euros y que fueron adquiridas por diecisiete empresas. Las críticas vertidas por los diferentes agentes implicados, formaciones políticas y sindicales junto con asociaciones de vecinos y de empresarios, hicieron especial referencia al carácter acelerado, especulativo y oscuro de una operación a la que se acusó de vulnerar el fin social del suelo público. Como tormenta de verano, después de 80 años de espera para conseguir la titularidad municipal de la parcela, Ponferrada volvió a depender del sector privado para ver consolidar su casco urbano. De esta manera surgió el barrio de La Rosaleda, un gran espacio eminentemente residencial, articulado por un gran bulevar central ajardinado de 80 m de anchura y rematado por el que iba a ser el nuevo símbolo de la nueva Ponferrada, una torre de 28 pisos, el edificio más alto de toda Castilla y León. Pero su desarrollo no ha sido el esperado y en ello confluyeron principalmente dos circunstancias. La primera de ellas tuvo que ver con los intereses privados de los propietarios y promotores de otras parcelas de suelo urbano en la ciudad quienes, ante el riesgo que suponía la construcción de 5000 viviendas nuevas, decidieron edificar el suelo edificable existente antes de que La Rosaleda fuese una realidad.

Esto provocó un auténtico boom en la edificación por toda la urbe en un corto periodo de

tiempo, principalmente en las parcelas localizadas en la Parte Alta y junto a la carretera de Molinaseca, ante el temor de las constructoras y promotoras a que se bloquease el mercado de la vivienda. La segunda de ellas fue la explosión de la burbuja inmobiliaria y la crisis subsiguiente de la que aún no se ha recuperado totalmente el sector y que causó el desarrollo desigual del barrio. Al margen de la parcela en la que se localiza el Centro comercial del Rosal, al que se traslada el hipermercado Carrefour, solamente se desarrolló el sector central del bulevar y algunas manzanas de baja densidad junto la calle Camino de Santiago. Aún hoy, la mitad de las parcelas proyectadas siguen como estaban cuando se urbanizó el barrio y la Torre de la Rosaleda, el edificio que pretendía representar a la nueva Ponferrada y que se ha quedado simplemente en un monumento dedicado a la codicia especulativa de sus promotores. Además, este edificio se ha visto envuelto en deudas, con dificultades para vender los pisos e impagos de la promotora que afectaron directamente a los pocos vecinos del inmueble. Otras promociones construidas en el bulevar corrieron la misma suerte debido a que la práctica urbana a partir de los 90 se ha caracterizado por el "triunfo de la improvisación sobre la planificación estratégica" (ALONSO, 2004, p. 44).

Otra de las grandes cuestiones que la ciudad ha podido resolver, no sin pocas críticas a la manera en que se realizó y al costo que tuvo para las arcas municipales, ha sido la eliminación del negativo icono que representaba la montaña de carbón⁵ y que tantos problemas había generado a la ciudad (contaminación aérea de la ciudad y de las aguas del río Sil, entre otras). Un icono incompatible con una ciudad que quería proyectarse como una urbe nueva y moderna, preocupada por su medio ambiente y acorde a los nuevos tiempos que corren.

En el acuerdo firmado en 1987 entre la MSP y el Ayuntamiento de Ponferrada se dispuso la cesión al municipio de los terrenos de la montaña de carbón en un plazo de diez años, periodo en el que la empresa se volcó en extraer el resto de mineral allí almacenado. Durante estos años la escombrera sufrió importantes cambios morfológicos, en

⁵ A comienzos del nuevo siglo el volumen total de la escombrera se calculaba en 4200000 m³. La primera edición de Mapa Topográfico Nacional 1:25.000 de 1977 asignaba a la

montaña una cota de 605 m, una altura de 85 m con respecto a su entorno.

especial a finales de los años 80 y principios de los 90 cuando se produjo el relleno parcial del PAU1. Más que desaparecer se dio traslado a parte de la montaña llenando, otra vez, de polvo negro la ciudad. Al tiempo que se ejecutó esta operación de movimiento de estériles se observó en la montaña el acondicionamiento de las primeras balsas de decantación con el objetivo de relavar el resto del material y aprovechar el abundante carbón existente. La necesidad de más tiempo por parte de la empresa minera hizo que, a cambio de una prórroga de cuatro años, se cediese al Ayuntamiento una parcela de 100 000 m², ocupados actualmente por parte de la ciudad deportiva.

Los fallidos intentos por revegetar la montaña de carbón obligaron a la empresa minera al traslado, en un tiempo récord, del resto de la montaña negra y la limpieza de los estériles de las parcelas que habían sido cubiertas pocos años antes, enmarcado todo ello por la euforia que supuso el gran beneficio proporcionado por la rápida venta de los terrenos del PAU1 para las arcas municipales. Las obras de traslado se concedieron a la empresa FERPI (sociedad vinculada al grupo Victorino Alonso y propietario de la MSP) por más de 3000 millones de pesetas cuando era la misma empresa minera la que los debería haber retirado, sin coste alguno para las arcas municipales. Otra vez la MSP se benefició del oscurantismo municipal que sufragó los importantes costes de transporte que supuso el traslado de los estériles, la misma empresa que debería haber entregado la montaña de carbón revegetada y que, además, carecía de licencia para tal actividad, y todo ello a pesar de la protesta generalizada de la oposición política, grupos vecinales y otros organismos que emprendieron las correspondientes acciones judiciales. El desarrollo de otras partes del legado de la MSP como el PP SUD11 (más conocido como el Parque de la Juventud y localizado junto a la ciudad deportiva), que fue aprobado en 2009, llegó tarde y en la actualidad su desarrollo permanece a la espera de tiempos mejores.

3.5. La Ciudad de la Energía (CIUDEN)

La preocupación por la situación del medioambiente global, en la que juegan un importante papel las emisiones de CO₂ a la atmósfera, enmarca la siguiente de las actuaciones que han tenido cierto calado urbano en la ciudad, además de participar en la recuperación de algunos espacios industriales obsoletos que han sido reincorporarlos al tejido urbano y a la vida social de la ciudad. Así, el 28 de julio de 2006, se produce la constitución de la Fundación Ciudad de la Energía-CIUDEN, una entidad del sector público estatal constituida por el Ministerio de Educación y Ciencia y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y adscrita al Ministerio de Transición Ecológica. Esta organización está destinada a la investigación y ejecución de programas I+D+i en cuestiones relacionadas con el medio ambiente y la energía al mismo tiempo que busca el desarrollo de la Comarca del Bierzo⁶. Una de las cuestiones más importantes asociada a esta fundación de ámbito castellano y leonés es que su creación no solo está ligada a la ciudad de Ponferrada, en la que se ubica su sede. Sus actuaciones se reparten por todo el espacio regional, aunque, cierto es, con una especial incidencia en la comarca berciana donde la explotación del mineral de carbón ha sido una actividad económica principal en el siglo pasado. Aunque el proyecto estrella de la CIUDEN ha sido la construcción de una planta de captura de CO₂ con una inversión europea de 130 millones de €, ubicada en la vecina localidad de Cubillos del Sil, existen otros proyectos también importantes. Nos referimos a las plantas de investigación contra el cambio climático de Hontomín (Burgos), PISCO2 y el vivero de Igüeña (León).

La importancia presencia de esta fundación en la ciudad de Ponferrada ha supuesto importantes cambios en una zona industrialmente muy degradada desde el punto de vista ambiental y paisajístico, y es que la ciudad ha sufrido “entre los años ochenta y noventa cambios drásticos en su base

⁶ CIUDEN presenta siete fines fundacionales establecido en sus estatutos, a saber: la promoción de una transición energética hacia la descarbonización que genere desarrollo económico, social y empleo; el fortalecimiento del tejido empresarial y el apoyo de iniciativas empresariales y sociales de acuerdo con lo expresado anteriormente,

potenciar los estudios ambientales relacionados con la energía y la aplicación de técnicas de recuperación ambiental, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materia energética, la formación de investigadores y técnicos y, por último, la recuperación del patrimonio industrial minero.



La primera década del nuevo siglo trajo a Ponferrada una época de importantes cambios en el urbanismo así como la aparición de no pocos proyectos encaminados a consolidar el fracturado tejido urbano de la ciudad. El exceso de confianza durante los años de bonanza o una falta de rigor o realidad se han traducido en que muchos de ellos descansen en los cajones a la espera de tiempos mejores. El lector puede sacar sus propias conclusiones al contemplar lo proyectado (arriba) con lo realizado (abajo).

FIG. 6/ **La Ciudad de la Energía (CIUDEN)**

Fuentes: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, PNOA (2017) e Instituto Geográfico Nacional (IGN). Plan Parcial del Suelo Urbanizable Delimitado, PP SUD-11 y Modificación del Plan General de Ordenación Urbana, PGOU-Museo de la Energía

industrial [...] con el cierre de muchas de sus instalaciones industriales [...] y la necesidad de buscar un nuevo modelo de ciudad” (BENITO & LÓPEZ, 2008, p.25). Esta importante área, localizada a los pies del embalse de la Fuente del Azufre, está directamente asociada a la época en la que la economía de la ciudad estaba dominada por los sectores asociados al carbón y la producción eléctrica. En ella se habían construido las centrales de las térmicas de la MSP y de Compostilla I, y sus alrededores habían sido ocupados por escombreras de cenizas y almacenes de carbón al aire libre (la famosa Montaña de Carbón). El cierre de ambas centrales térmicas y la presencia de los estériles de carbón y escombreras varias condicionaron durante bastante tiempo la calidad de las aguas del río Sil, así como su permanencia como áreas industriales obsoletas. Solamente con la llegada de la CIUDEN a la ciudad se ha revertido en parte esta situación, primero, con la elección del antiguo edificio de Compostilla I como sede de la fundación y, segundo, por la recuperación y transformación de la antigua central de la MSP en la actual “Fábrica de la Luz. Museo de la Energía” y la recuperación y construcción de la antigua zona deportiva de “Las Escombreras” (FIG. 6).

Siguiendo a Benito, entender el patrimonio industrial como recurso, con un valor e interés material e inmaterial, se concreta en tres dimensiones. Los recursos industriales abandonados (zonas de reconversión de los años 80 como las de Asturias y País Vasco), los paisajes industriales y los edificios aislados, esas viejas fábricas urbanas que en la actualidad se están aprovechando como “edificios-contenedor de actividades alternativas” como es el caso que aquí nos toca (BENITO, 2010, p. 257). En palabras de la misma autora, la iniciativa creada por CIUDEN en Ponferrada actúa al mismo tiempo sobre dos edificaciones industriales aisladas y dedicadas a la misma actividad: la producción de energía mediante la quema del carbón producido en la comarca. Mientras que el Museo de la Luz ya está terminado -abrió sus puertas en 2011-, la finalización de la sede de CIUDEN no ha concluido en su totalidad y aún quedan partes del inmenso edificio por acondicionar debido a los vaivenes políticos que afectan a la fundación y, especialmente, a su presupuesto. Según la prensa local, el museo

fue visitado por más de 150 000 personas durante sus primeros siete años de vida, muy lejos de las cifras excesivamente optimistas que se barajaron en su proyecto inicial y que se calculaban, según la prensa local, en las 250 000 anuales⁷.

Pero la recuperación de la vieja central térmica y su conversión en museo va más allá de su mera conversión en un edificio funcional como equipamiento cultural sino que, en palabras de los propios arquitectos encargados del proyecto

“... el complejo de la Central Térmica de la MSP con las construcciones anexas y la interrelación territorial, no debe convertirse en un “parque temático” y, por el contrario debe ser reconocido como una unidad de interés patrimonial y tratado como un verdadero paisaje cultural” (SUÁREZ & VILANOVA, 2013, p. 124).

Se ha recuperado así la fachada fluvial entre el museo y la presa de la Fuente del Azufre atendiendo también a la conservación y puesta en valor de las infraestructuras asociadas al aprovechamiento del agua (canales, acequias, etc.), además de acondicionar la vieja fuente del azufre, cuyas aguas sulfurosas sirvieron para sanar los males padecidos por los usuarios del desaparecido balneario que fue derribado para la construcción de la actual presa y que permanecía en un estado total de abandono. Pero además de adecuar esta parte del río, que se une a todas las obras anteriormente comentadas, CIUDEN ha acometido también la creación de un nuevo complejo deportivo en la zona conocida como “las Escombreras” mediante la construcción de los “Campos Ramón Martínez”, instalación deportiva que cuenta con varios campos de fútbol de hierba artificial y demás servicios asociados (graderíos, vestuarios y aparcamientos).

Tenemos que tener en cuenta que la recuperación de estos edificios industriales, que en nuestro caso tienen un gran valor simbólico para Ponferrada, está enmarcada en unos proyectos urbanísticos más amplios, de largo alcance, encaminados a revitalizar determinadas barrios o sectores marginales creando ciudad en su entorno más inmediato (BENITO & LÓPEZ, 2008). Esto lo encontramos en Ponferrada puesto que para desarrollar los planes de CIUDEN en la ciudad ha sido

⁷ El periódico provincial El Diario de León, recogía en su edición del 5 de junio de 2010, un año antes de su apertura el siguiente titular: “La Ciuden enseña cómo será el Museo

de la Energía con el reto de lograr 250 000 visitas” (<http://www.diariodeleon.es>)

necesaria la redacción de una modificación puntual del PGOU de 2007 para que se ajustase a la legislación urbanística vigente en 2011.

Esta modificación incluía la continuación del poblado de Compostilla y la construcción de un máximo de 431 viviendas destinadas a vivienda joven, con tipologías edificatorias de baja densidad (adosados) y en bloque. Esto se sumaba al PP SUD11 "Parque de la Juventud", aprobado dos años antes, que se extiende sobre los terrenos ocupados por la antigua Montaña de Carbón y en cuyo borde oriental se localizaría el "bosque del carbonífero". Este plan parcial planteaba la construcción de 850 nuevas viviendas junto a una enorme zona verde que serviría de nexo entre el Barrio de la Rosaleda y el corredor verde del Río Sil-Pajariel. Más de 1200 nuevas viviendas en una ciudad en la que su nuevo barrio de la Rosaleda estaba, y sigue estando, a medio desarrollar, en una ciudad que presenta una población notablemente envejecida y en ligero descenso en número. La crisis se encargó de disipar las oníricas intenciones para el desarrollo de estos sectores urbanos.

3.6. Los procesos de dispersión urbana

Por último, abordamos un proceso que atañe a buena parte de la periferia occidental de la ciudad de Ponferrada y que afecta de gravedad a una importante superficie de las ricas tierras agrícolas de regadío existentes entre los ríos Sil y Cúa. Esta superficie agrícola es la mayor área regada del norte, comparable en extensión con las zonas regadas de los ríos Órbigo, Esla o Pisuerga, con la circunstancia de ser un regadío con una marcada huella histórica. Desde finales del siglo XIX ya se pensaba en su transformación como zona de regadío, hecho que se materializó durante el siglo pasado. No fue hasta la década de 1930 cuando se aprobó el "Plan del Regadío de la Comisión para el Estudio de los Riegos del Bierzo" en el que se propuso la construcción de un embalse en el río Sil, un canal Bajo, con una presa de derivación en el estrechamiento rocoso localizado junto a la Fuente del Azufre, y otro Canal Alto, que partiría de la desaparecida localidad de Cubillos del Río.

Después de la finalización de la guerra civil se fueron construyendo la red de acequias

de este canal meridional por tramos, terminándose el último de ellos en 1956. En 1949 se inauguró la presa de la Fuente del Azufre, que alimenta a esta infraestructura hidráulica. La creación de todo este complejo sistema de regadío se realizó gracias a un gran desembolso económico puesto que conllevó, durante un periodo bastante prolongado de tiempo, la construcción de dos embalses (Fuente del Azufre y el de Bárcena), de varios canales de derivación, la anegación de dos poblaciones y la construcción de varios pueblos de colonización y, por último, de una densa red de acequias que nutren de agua a las parcelas agrícolas (FERNÁNDEZ & al., 2010, p.160).

Todo este esfuerzo quedó plasmado en un espacio productivo de eminente importancia que se ha visto afectado en las últimas décadas por una fuerte presión edificatoria debido a la construcción de obras de todo tipo, especialmente residenciales que siguen los caminos rurales y linderos (ALONSO, 2011) (FIG. 7). Las primeras edificaciones son fácilmente observables en las imágenes aéreas del "Vuelo Americano" de 1956/57, pero fue en el transcurso de las décadas siguientes cuando el proceso se generalizó, en especial desde que la propia legislación urbanística favoreció este hecho, como bien se quejaba el arquitecto municipal de la ciudad con respecto al Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1988 (URIASTE, 1997, p. 252). En este plan se permitía la construcción en Suelo No Urbanizable en los grados 1º y 2º sobre parcelas de solamente 2500 m² (Ayuntamiento de Ponferrada, 1989)

En la práctica, esta circunstancia dio carta blanca para la construcción de viviendas en parcelas de regadío y la situación, veinte años después, se ha tornado incluso peor con el nuevo PGOU de 2007. La nueva normativa aprobada no solo ha disminuido la extensión de parcela mínima, que ha quedado establecida en 1600 m², sino que, además, toda esta gran superficie de regadío ha sido clasificada como Suelo Rústico Común cuando debería haberlo sido como Suelo Rústico de Especial Protección. Como pasó antaño con las Huertas del Sacramento y La Granja, parece que el regadío en Ponferrada está destinado a su desaparición.

La Confederación Hidrográfica del Norte ya advertía, a finales del siglo pasado, de algunos de los problemas de la agricultura en los terrenos regados por el Canal Bajo del Bierzo.



FIG. 7/ **La dispersión urbana en los barrios de Cuatrovientos, Flores del Sil y La Placa**

Fuente: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, PNOA (2017) e Instituto Geográfico Nacional (IGN)

Entre los destacados se mencionan la excesiva parcelación del suelo, unos precios de venta altos asociados a la práctica especulativa que dificultan las ventas, la existencia de muchos terrenos baldíos a causa del abandono de sus dueños o la caída del precio de lo cultivado, una superficie demasiado atomizada y la existencia de una densa red de regueros obsoleta y con numerosas fugas, que atraviesan muchas parcelas y son fuente continua de conflictos, y el empleo de un sistema de riego a pie que provoca un consumo excesivo de agua por hectárea⁸.

Las comunidades de regantes en estas zonas parece que tomarán medidas para paliar esta situación. Después de muchas discusiones y proyectos en los últimos años, se acometerá la mejora estructural de las infraestructuras del Canal Bajo del Bierzo para modernizarlas, al igual que se ha hecho en comarcas cercanas como El Páramo, con bastante éxito. Ahora bien, actuar sobre estos espacios productivos de la ciudad se torna bastante complejo, dado que una buena modernización del regadío también pasaría por un complejo proceso de concentración parcelaria que acabase con el problema de la atomización existente, especialmente allí donde existe un importante número de edificaciones residenciales. Difícilmente podrá acometerse una operación de este calado de manera efectiva si no se actúa sobre los problemas señalados anteriormente, que afectan a estos importantes terrenos agrícolas de regadío en los que se han empleado tantos recursos. Si no se actúa con celeridad, es cuestión de tiempo que se incremente la extensión de los barbechos sociales sobre éstas fértiles y productivas tierras de labor.

4. Conclusiones

Llegados a este punto, podemos establecer que el estudio de las actuaciones analizadas en las páginas anteriores nos lleva a afirmar que, en su mayor parte, tienden a la sostenibilidad urbana en relación con el modelo de los tres pilares (ambiental, social y económico). De esta manera comprobamos que las mejoras ambientales han sido notables, tanto en la recuperación de la fachada fluvial

(bosque de ribera y calidad de sus aguas), como en la reducción de la contaminación acústica y atmosférica (reducción del tráfico en las áreas central e histórica), en la eliminación de las numerosas escombrecas (entre las que destaca la Montaña de Carbón) o la recuperación de viejas instalaciones industriales.

Estas circunstancias también han repercutido en cuestiones de índole social. Los ponferradinos han visto ampliada la extensión de espacios verdes (renaturalización de su fachada fluvial), se han recuperado importantes espacios de relación social (peatonalizaciones y espacios de coexistencia), se ha facilitado el acceso entre las partes alta y baja de la ciudad a la población con mayores problemas de movilidad, se ha superado el modelo de ciudad polinuclear -que dividía a los diferentes barrios- gracias al cosido de la trama urbana sobre los antiguos terrenos de la MSP y se ha revitalizado la economía del casco antiguo y de las calles peatonalizadas, entre otras cuestiones.

Cumplir con los criterios de sostenibilidad establecidos por el modelo de los tres pilares parece bastante sencillo desde un punto de vista cualitativo. En la práctica, la mayor parte de las actuaciones analizadas cumplen con mejoras en cada uno de los ámbitos establecidos y, por lo tanto, debemos admitir que tienden a la sostenibilidad. El empleo del método de los tres pilares nos puede dar una imagen somera, quizás excesivamente sencilla de un problema tan complejo, especialmente si partimos de la base de que nuestras ciudades y el estilo de vida imperante en ellas son claramente insostenibles. Mediante su aplicación no podemos establecer fehacientemente cuán sostenibles son o dejan de ser estas actuaciones, para lo cual necesitaríamos valoraciones de tipo cuantitativo cuya obtención se torna muy complicada, como lo es la inherente complejidad del estudio del fenómeno urbano.

Pero es cierto que la transformación experimentada por la ciudad de Ponferrada en las últimas décadas ha incidido de manera notable en su recuperación física, funcional y estética. Para sus habitantes quedan atrás los tiempos de escasez de equipamientos y

⁸ Estas características aparecen en el Anejo nº 4, Tomo III de Plan Hidrológico Norte I, elaborado por la Confederación Hidrográfica del Norte en 1997 (<https://www.chminosil.es>).

El consumo de agua con el sistema de riego a pie consume más de 20000 m³ por ha, cuando las necesidades teóricas están entre los 5500/4000 m³.

de espacios públicos de relación social, de convivencia, con importantes problemas de tipo ambiental y de accesibilidad o el fin de la degradación de su casco histórico. Todo ello ha permitido que la ciudad actual se disfrute y no se padezca, aunque aún queda mucho camino por recorrer en el seno del paradigma de la sostenibilidad urbana. Las ciudades son en sí mismas centros económicos de primer orden, son grandes bolsas generadoras de empleo. La superación y abandono de las viejas actividades económicas deben dar cabida a unas nuevas que frenen la continua sangría migratoria de los jóvenes ponferradinos y bercianos hacia ciudades con mayor dinamismo, y se frene así el fuerte proceso de envejecimiento al que está abocada su población en los próximos lustros si su actual situación no se revierte. Hacer de la ciudad un espacio más habitable, más amable con sus habitantes permanentes y temporales es un gran cambio para la ciudad, pero a esos mismos habitantes se les debe ofrecer la posibilidad de desarrollar el resto de sus roles vitales y sociales, especialmente el laboral, por lo que esta cuestión se ha convertido en el principal asunto a abordar en el futuro inmediato de la ciudad, y como capital comarcal, también en el resto de El Bierzo.

5. Bibliografía

- ALONSO, J.L. (1984): *El proceso urbano de Ponferrada*, Salamanca, España, Gráficas Alonso.
- ____ (2004): Ponferrada: práctica urbana y liberación de los terrenos de la industria minera. ¿De la fragmentación física a la social? *Ería*, (63), 35-52.
- ____ (2011): Planificación y práctica urbana en la ciudad de Ponferrada: El PGOU 2007. *Ciudad Y Territorio. Estudios Territoriales*, (167), 131-151.
- AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA (1989): *Normas Urbanísticas*, PGOU.
- BENITO, P. (2010): Industria y patrimonialización del paisaje urbano: la reutilización de las viejas fábricas. En C. CORNEJO & J. MORÁN & J. PRADA (COORDS.), *Ciudad, territorio y paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar* (pp. 354-366), Madrid, España, Compañía Española de Reografía.
- ____ & LÓPEZ A. (2008): Patrimonio industrial y nuevas perspectivas funcionales para las ciudades en reestructuración. *Estudios Geográficos*, 69(264), 23-50.
- COUREL, J.A. & DEL REGUERO, V. (2018): *El tiempo de la minero*, Meres, España, Piélagos del Moro Ediciones.
- FERNÁNDEZ, M. & FERNÁNDEZ, A. & FERNÁNDEZ, G. & FERNÁNDEZ, J.R. (2010): El sistema de regadío en El Bierzo. *Ería*, (82), 159-169.
- GONZÁLEZ, M.J. (2006): La Sostenibilidad de los Centros Históricos en los Albores del Siglo XXI. *Anales de Geografía*, (26), 49-63.
- JUARISTI, J. (2000): Sistemas urbanos y ciudades medias en el arco Atlántico. En C. BELLET & J.M. LLOP (EDS.), *Ciudades intermedias: Urbanización y sostenibilidad* (pp. 143-167), Lérida, España, Ed. Milenio.
- LARRINAGA, C. (2011): Regeneración urbanística y nuevas opciones turísticas de las ciudades post-industriales: el caso de Bilbao. *TsT: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (21), 53-86.
- LÓPEZ-TRIGAL, L. (1989): Los problemas urbanos en las ciudades leonesas. *Estudios Geográficos*, (196), 381-407.
- MORENO, S. & GONZÁLEZ, F.J. & GÓMEZ, A. (2014): La regeneración urbana en España: Revisión crítica para un estudio de caso de regeneración sostenible. *Revista de Arquitectura*, 19(27), 6-14.
- PELLICER, F. & BARRAO, S. & LÓPEZ-ÁLVAREZ, M. (2021): Estrategia integrada para la recuperación de tramos fluviales urbanos. El caso del río Piles en Gijón compatible con usos deportivos. *Geographycalia*, (73), 213-242.
- PÉREZ, A. & GONZÁLEZ, V. (1996): *Álbum del Bierzo*, Salamanca, España, Junta de Castilla y León.
- RELEA, C.E. (2002a): Ponferrada y el río Sil: el reencuentro de una ciudad con su origen. En L. LÓPEZ-TRIGAL & C.E. RELEA & J. SOMOZA (COORDS.), *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*, Actas del VI Coloquio de Geografía Urbana (pp. 287-295), León, España, Universidad de León.
- ____ (2002b): *Estructura y procesos urbanos en la ciudad de Ponferrada (1984-2002)* [Trabajo de investigación inédito], León, España, Universidad de León.
- RUEDA, S. (2012): *Libro Verde de Sostenibilidad Urbana y Local en la Era de la Información*, Madrid, España, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- RUANO, M. (2000): *Ecourbanos. Entornos urbanos sostenibles: 60 proyectos*. Barcelona, España, Editorial Gustavo Gili S.A.
- ____ (DIR.) (s.f.): *Certificación del urbanismo ecológico*. Ministerio de Fomento y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/publicaciones/docs/certificacion_del_urbanismo_ecologico.pdf
- SUÁREZ, J. & VILANOVA, A. (2013): La rehabilitación del conjunto de la central térmica de la MSP en Ponferrada (León): reconocimiento de los valores patrimoniales de un paisaje industrial singular. *LIÑO, Revista Anual de Historia del Arte*, (19), 123-131.
- TOMÉ, S. (1997): *León, los ríos en el paisaje urbano*, Oviedo, España, Universidad de Oviedo.
- ____ (2002): Ponferrada: las ciudades en reconversión minera. *Ería*, (57), 79-90.

- ____ (2010): Langreo, Mieres, Ponferrada, Puertollano: cambios funcionales y morfológicos en ciudades minero industriales. *Scripta Nova*, 14(336). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-336.htm>
- TROITIÑO, M.A. (1998): Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas. *Ería*, (47), 211-227.
- URIARTE, P. (1997): Problemas y soluciones del planeamiento urbano de Ponferrada. En L. LÓPEZ-TRIGAL (DIR.), *El planeamiento urbano y estratégico*, II Jornadas de Estudios y Debate Urbanos (pp.247-258), León, España, Universidad de León.

6. Listado de Acrónimos/Siglas

CIUDEN	Ciudad de la Energía
ENDESA	Empresa Nacional de Electricidad
IES	Instituto de Educación Secundaria
IGN	Instituto Geográfico Nacional
IMSA	Inmobiliaria Minero S.A.
MSP	Minero Siderúrgica de Ponferrada
PAU	Plan de Actuación Urbanística
PECH	Plan Especial del Conjunto Histórico
PGOU	Plan General de Ordenación Urbana
PNOA	Plan Nacional de Ortofotografía Aérea
PONGESUR	Ponferrada Gestión Urbanística S.A.
PP	Plan Parcial
SUD	Suelo Urbanizable Delimitado
UE	Unión Europea