

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

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

Vol. LV, N° 217, otoño 2023

Págs. 927-940

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.217.21>

CC BY-NC-ND



El aparente ocaso de los planes: Torrelavega, una oportunidad para la renovación del modelo

Carmen ANDRÉS-MATEO ⁽¹⁾
Llanos MASIÁ-GONZÁLEZ ⁽²⁾

⁽¹⁾ ⁽²⁾ Arquitecta. Técnico urbanista Instituto Nacional de Administración Pública (INAP)

Resumen: La ordenación territorial y urbanística ha ido evolucionando a un ritmo diferente al de la regulación normativa de los instrumentos de planeamiento; aun así, el planeamiento urbanístico, independientemente del contenido previsto en la legislación, ha ido incorporando nuevos requerimientos sociales y ambientales, en desarrollo de una estrategia territorial previa o de objetivos propios. El Plan se ha ido transformando, identificándose con el lugar, ordenando y vertebrando territorios diferentes desde una aparente uniformidad instrumental. Introducir en la definición de la ordenación municipal el paisaje, la movilidad, la infraestructura verde, la agricultura de proximidad, ha sido una necesidad y un reto en la formulación de instrumentos de planeamiento general, como es el caso de Torrelavega. La planificación se ha convertido en una aventura, que nos ha permitido reinventar nuevas formas de habitar, de relacionarnos, de proteger y de usar un territorio. No es tan importante la forma, el envoltorio, como el contenido intrínseco del Plan; usando viejos instrumentos es posible acercarnos a las necesidades de una ciudad tan compleja como Torrelavega, introduciendo nuevos patrones que permitan realizar una inmersión en el apasionante mundo de la planificación urbana y territorial.

Palabras clave: Renovar; Reinventar; Paisaje rural; Recurso agrario; Corredores ecológicos.

Recibido: 31.01.2023; Revisado: 29.06.2023

Correo electrónico (1): candres@cemaselle.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1424-4415>

Correo electrónico (2): llmasia@cemaselle.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6492-3881>

Las autoras agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

The apparent twilight of the plan: Torrelavega, an opportunity for the renewal of the model

Abstract: Territorial and urban development has been evolving at a different rhythm than the normative regulation of planning instruments; even though, urban planning, regardless of the content provided for in the legislation, has been including new social and environmental requirements, developing a previous territorial strategy or its own objectives. The Plan has been transformed over time, identifying itself with the site, ordering and structuring different territories from an apparent instrumental uniformity. Introducing landscape, mobility, green infrastructure, local agriculture into the definition of municipal planning has been a necessity and a challenge in the definition of general planning instruments, as is the case of Torrelavega. Planning has become an adventure which allows us to recreate new ways of inhabiting, relating to each other, protecting and using a territory. The form, the package, is less important than the intrinsic content of the Plan; it is possible to approach the needs of a challenging and complex city as Torrelavega using existing instruments, through the introduction of new patterns which allow an immersion in the exciting urban and territorial planning world.

Key words: Renew; Recreate; Rural landscape; Agrarian resource; Green ecological corridors.

1. Introducción

La legislación urbanística autonómica mantiene el sistema de planeamiento de la legislación estatal, rígido y generalista, con tímidas adaptaciones a la caracterización de su territorio que no siempre han dado el resultado esperado.

La mayor parte de las ciudades y pueblos de nuestra geografía disponen de un instrumento de ordenación urbanística; prácticamente todos los municipios mayores de 50 000 habitantes cuentan con Plan General de Ordenación Urbana¹; no tienen ningún instrumento de ordenación propio o tienen Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano 2609 municipios, de los que 121 cuentan con más de 1000 habitantes y cuatro son mayores de 5000 habitantes².

La caracterización del territorio, la identidad del lugar, requieren en cada caso un acercamiento diferenciado que permita identificar y valorar cuales son los elementos clave de la ordenación, partiendo de un patrón normativo que no siempre es el más adecuado.

La ordenación debe contener la materialidad que conlleva la definición de la forma urbana, pero también puede y debe extraer los aspectos intangibles que identifican al lugar, reforzando los nexos entre ellos, asentando la red de relaciones que van a contribuir a visibilizarlos,

introduciendo la poética del paisaje en todas sus escalas.

La realidad es que, a pesar de la normativa urbanística vigente y de la farragosa tramitación de los instrumentos de planeamiento general, es posible introducir criterios y estrategias que se ajusten a los objetivos y necesidades de los municipios y que a su vez incorporen los nuevos requerimientos de la sociedad; esto es posible, solo requiere la atención y el hábil manejo de los instrumentos, sin necesidad de anunciar, en constante letanía, la obsolescencia aparente de lo instrumental.

La revisión del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Torrelavega (PGOU/85), en fase de aprobación provisional, ha supuesto una oportunidad para introducir objetivos y criterios de racionalidad y sostenibilidad en el modelo territorial, adaptados a la caracterización y a los objetivos de desarrollo del municipio, en el marco de la legislación urbanística de Cantabria. Desde nuestra perspectiva constituye un claro ejemplo de cómo es posible utilizar una figura instrumental aparentemente caduca, como es el planeamiento general, dotándole de dinámicas y contenidos flexibles contemporáneos, frente al enunciado lamento que lo considera sentenciado de muerte.

No es lo que parece, el planeamiento general no se muere, su agonía solo es aparente, como

¹ Según datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) a 31 de mayo de 2021 sólo dos municipios contaban con Normas Subsidiarias Municipales.

² Entre estos hay municipios que contaron con instrumentos de planeamiento general pero que han sido anulados por defectos en la tramitación.

queremos mostrar con el relato de la regulación urbanística de Torrelavega a través de su Plan General.

2. Torrelavega, centro de referencia regional

2.1. El municipio

Torrelavega es la segunda ciudad de Cantabria, con una población de 51 273 habitantes a 1 de enero de 2021 y una superficie municipal de 35,5 km², que supone una densidad de 1444 habitantes/ km², muy por encima de los 110 habitantes/ km² que constituyen la media de la Comunidad, lo que refleja el carácter urbano del municipio.

La evolución de la población ha ido en paralelo a la de la actividad económica, con retrocesos destacables ligados a la crisis de las principales industrias producida en las últimas décadas del siglo pasado y moderadas recuperaciones posteriores. El descenso de población de Torrelavega se compensa con el incremento en los municipios del entorno, que reciben emigrantes de Torrelavega y de otros municipios de la comarca.

Históricamente ha tenido una importante tradición ganadera, comercial, y sobre todo industrial. La comarca del Besaya es una de las tres zonas industriales de Cantabria, con Torrelavega como capital, con una relevante historia desde el punto de vista industrial que se extiende a lo largo de los dos últimos siglos.

Torrelavega ha sido paso obligado de mercancías entre la Meseta castellana y el puerto de Santander, lo que estimuló la implantación de empresas en la comarca; así comenzó a consolidarse un nuevo sector de actividad económica, que cobró importancia con el asentamiento de las grandes industrias en el municipio y en la comarca del Besaya, en la que destacan por su inmediatez en transformación urbana y social de la ciudad, las fábricas de Solvay y SNIACE (Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones de Celulosa Española).

En 1904 la empresa belga Solvay, construye una fábrica en el barrio de Barreda, destinada a la elaboración de productos sódicos, iniciando su actividad en 1908 con 480 empleados, superando los 2000 trabajadores en los años 1950 (DELGADO & LAGÜERA, 2020, NOGUÉS 1987). La

empresa construye además viviendas en el entorno de la fábrica destinadas a sus empleados, obreros y directivos, acompañadas con dotaciones al servicio de éstos (economato, escuelas, dispensario e Iglesia).

En 1941 se instala la fábrica de la Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones de Celulosa Española (SNIACE), próxima a los núcleos de Ganzo y Dualez y al río Besaya, destinada a la fabricación de celulosa soluble para aplicaciones textiles; inicia su actividad en 1944 con 628 trabajadores llegando a tener más de 3000 en 1959. (DELGADO & LAGÜERA, 2020, NOGUÉS, 1987). Al igual que Solvay construye viviendas para sus empleados localizadas en Barreda: colonias de El Salvador, Santo Domingo y La Palmera y en Mies del Valle: La Tortuga y entorno de Pablo Garnica.

El declive industrial, la obsolescencia de alguna de las industrias y su localización integrada en la trama urbana requieren una reconversión desde el PGOU hacia usos industriales más tecnológicos y sostenibles, integrados en la ciudad.

2.2. Contexto territorial

El municipio de Torrelavega se localiza en el cruce de dos vías de gran importancia nacional: la A-8, Autovía del Cantábrico, que recorre la cornisa cantábrica, con la A-67 que conecta Cantabria con la Meseta castellana.

La ciudad de Torrelavega juega un importante papel además como espacio de referencia; es una ciudad media con capacidad para ofrecer dotaciones y servicios especializados al conjunto de los ciudadanos, residentes y de las poblaciones del entorno, ejerciendo un poder de atracción hacia estos como cabecera comarcal, en competencia con la capital provincial. Entre otras presenta las siguientes ventajas:

- Posición geográfica
- Tradición industrial, con recursos humanos especializados
- Excelente accesibilidad: carreteras y ferrocarril
- Presencia de servicios y dotaciones

Este papel como cabecera y lugar de reclamo está avalado por las políticas europeas, que apuestan por asignar un mayor protagonismo a las ciudades medias, cobrando cada vez más importancia las políticas locales y reforzándose el protagonismo de las ciudades dentro de los objetivos de desarrollo territorial sostenible.

En la división territorial actual, Torrelavega tiene un papel significativo como cabecera de la comarca del Besaya; la importancia de concebir proyectos a escala supramunicipal que impulsen la Comarca se ha reflejado en propuestas como el *Programa Besaya 2020*, impulsado por el Gobierno Regional, cuyo objeto era analizar las oportunidades de la comarca y las líneas a establecer para dirigir su futuro, y más recientemente el *Plan estratégico de la cuenca Saja-Besaya 2030*.

Estos programas contemplan la recuperación ambiental como base de la recuperación económica y señalan la importancia de Torrelavega como capital, su situación geográfica privilegiada y la necesidad de fortalecer su vocación comercial y de ciudad de servicios, aunando otros valores como la disposición de suelo industrial, la cultura empresarial existente, la presencia del Campus Universitario y el potencial turístico que aprovecharía los recursos ambientales y paisajísticos que existen en el municipio y en el conjunto de la comarca.

La condición de capitalidad se mantiene en la nueva propuesta de delimitación comarcal de la región, en tramitación por el Gobierno de Cantabria, que contempla el área periurbana de Torrelavega, delimitación que refleja la dependencia funcional de los municipios limítrofes con Torrelavega.

La privilegiada localización de Torrelavega, en el nodo de comunicaciones del norte y la meseta central, ha propiciado no sólo el crecimiento de ésta, sino el de los municipios limítrofes, apoyándose en las mismas infraestructuras de transporte, aprovechando las sinergias de la capital comarcal. Éste es el caso de Cartes, Recocín o Polanco, cuyos núcleos principales han crecido unidos a Torrelavega, como si de la misma ciudad se tratase, creando continuos residenciales e incluso industriales de importancia en el caso de Polanco, que comparte con Torrelavega las instalaciones de Solvay.

Las relaciones de proximidad con los municipios limítrofes y su posición estratégica en el contexto regional convierten a Torrelavega como ámbito funcional de referencia en la Comunidad de Cantabria.

2.3. El Plan Regional de Ordenación del Territorio (PROT)

Cantabria no cuenta con un instrumento aprobado que establezca la ordenación territorial.

El Documento Borrador del PROT presentado en 2021 contiene las bases de una estrategia territorial alineada con los retos territoriales de las políticas europeas y mundiales recogidas en las Agendas para el Desarrollo sostenible, mitigación del cambio climático, biodiversidad, accesibilidad y género. Identifica el corredor Santander-Torrelavega, como el eje regional que agrupa, con su área de influencia, la mayor parte de la población y actividad económica de la Comunidad, con un ámbito similar al del Área urbana de Santander-Torrelavega, recogida en el Atlas de Áreas urbanas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

3. Renovación del modelo

La revisión del PGOU/85 de Torrelavega fija los elementos clave que deben vertebrar el territorio; la ciudad heredada se gestó siguiendo los patrones que en su día determinaron la ciudad actual, con sus aciertos y sus déficits. Es necesario reinventarse, introducir otros patrones, adentrarse en la incorporación de factores que posibiliten un territorio económicamente sostenible, comprometido con el medio ambiente, incorporando medidas dirigidas a la mitigación del cambio climático, donde la ciudad transformada recupere sus potencialidades (bordes, vacíos, áreas obsoletas), donde el paisaje se conforma como elemento determinante.

Más de treinta años después de la puesta en marcha del PGOU/85 la renovación del modelo heredado incorpora otros elementos estructurantes: *corredores ecológicos, valores agrológicos, nexos con el paisaje rural, reciclaje del tejido industrial consolidado, renovación urbana de áreas en conflicto y revitalización de la ciudad consolidada*.

El documento que va a definir la ordenación formalmente es muy semejante al de los años ochenta, aunque complejizada la parte instrumental; aun así, el proceso es posible y abarcable: viejas fórmulas que se reinterpretan para dar cabida a las nuevas necesidades.

El modelo urbano y territorial del municipio de Torrelavega se establece sobre los valores naturales del territorio, considerando especialmente los valores agrológicos remarcables; la ciudad y el medio tienen una compleja relación que ha dado como resultado un territorio urbano ruralizado, con áreas muy consolidadas con la pátina de una ciudad madura, que sin embargo se comporta con su territorio inmediato con

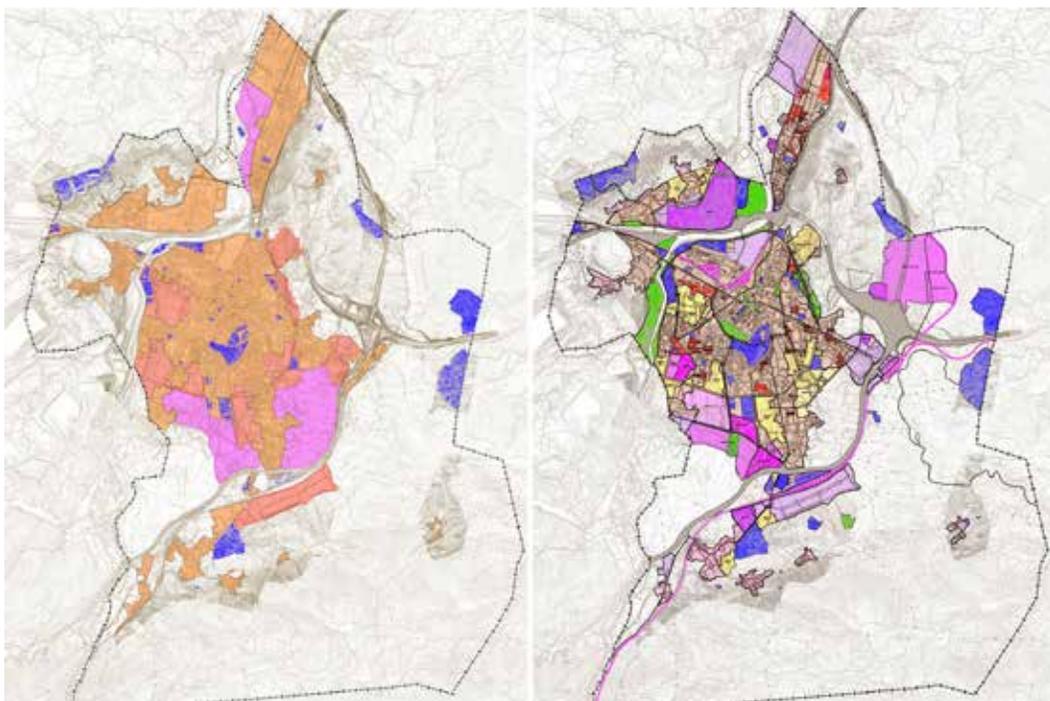


FIG. 1 / Plan General Ordenación Urbana/85 y nuevo modelo urbano de la Revisión Plan General Ordenación Urbana /2022. Estructura urbana

Fuente: Elaboración propia

delicadeza, a través de las estructuras vernáculas de los barrios periferales, que aún conservan patrones de formación tradicionales.

Existen muchos vacíos entre los diferentes barrios que componen la ciudad, presentando un mosaico rico en contrastes, con la mezcla natural de funciones que da como resultado paisajes variados, donde conviven lo urbano y lo rural. Esta es, sin lugar a dudas, una cualidad que se toma como elemento clave para asentar una forma de relacionar el territorio, sin desprender de frescura los vínculos apreciables.

3.1. Torrelavega y el agua, la importancia del lugar

El núcleo urbano de Torrelavega presenta una forma sensiblemente circular que se adapta en su límite noroeste al cauce del río Besaya; la ciudad ha crecido hacia el sur, rellenando los vacíos entre las riberas y el cruce de caminos que da origen a la ciudad, con ramificaciones que se desarrollan asociadas al trazado de las principales carreteras de salida de la ciudad; son núcleos tradicionales que tuvieron un crecimiento

autónomo y hoy se encuentran en proceso de integración con la ciudad central: Sierrapando, Campuzano, Tanos, Torres y Barreda.

A pesar de asentarse en la vega y próxima a un río esta circunstancia no se percibe en la escena urbana; las riberas y sus parques asociados no están incorporados a la vida urbana, no se hace partícipe al ciudadano del valor ambiental y paisajístico que el paso de un río como el Saja-Besaya puede suponer.

La revisión del Plan prevé el tratamiento pormenorizado de las riberas del Río, reforzando el parque fluvial que se ensancha con piezas como el parque de la Viesca y pequeñas aportaciones en el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable tangentes al río (Mies de Vega y Campuzano) o la adscripción de nuevos sistemas generales (parque de La Tabla y Jardín Botánico), implementando medidas que potencien la conexión del parque fluvial con el interior de la ciudad, relacionando a través de paseos arbolados las riberas con los parques urbanos de Miravalles y Manuel Barquín.

El parque de ribera acoge sendas y circuitos que promocionan otra forma de recorrer el territorio (a pie o en bici), recreando nuevas áreas

estanciales que penetran hacia el corazón de la ciudad con ejes verdes, aportando riqueza visual, embellecimiento de los frentes urbanos e implementación de biodiversidad que llega a través del corredor fluvial.

3.2. Los elementos naturales que estructuran el territorio. Infraestructura verde y azul

La revisión del PGOU de Torrelavega asume la política de biodiversidad de la UE, incorporando estrategias a corto, medio y largo plazo que contribuyan a detener la pérdida de biodiversidad y la degradación de los servicios ecosistémicos.

A nivel supramunicipal, cuenta con valores relevantes que lo sitúan dentro de una red de corredores ecológicos, que tienen continuidad hacia el medio urbano del municipio, contribuyendo a conformar una densa red verde acompañando a los cursos fluviales.

Infraestructura verde

La estructuración del sistema verde se apoya en estrategias de planificación, ordenación y gestión territorial de diferentes escalas espaciales que se complementan y conectan entre sí, a

través de corredores naturales. Atendiendo a su función, el Plan General identifica tres escalas:

1. Escala municipal/ supramunicipal

- Espacios protegidos.
- Ecosistemas en buen estado de conservación.
- Elementos naturales de alto valor paisajístico (itinerarios rústicos, espacios agroganaderos y demás elementos que conformen o puedan llegar a conformar pasillos verdes o corredores ecológicos para la fauna y flora).

2. Escala periurbana:

- Áreas de cultivo, hábitats y ecosistemas próximos al ámbito urbano.
- Caminos e itinerarios rurales que llegan a la ciudad, como elementos clave para potenciar relación rural-urbana.
- Espacios vinculados a infraestructuras reconvertidos en espacios verdes que ayuden a disminuir sus posibles "efectos barrera" y a favorecer la movilidad de las especies, así como a potenciar el carácter de red del conjunto.

3. Escala urbana:

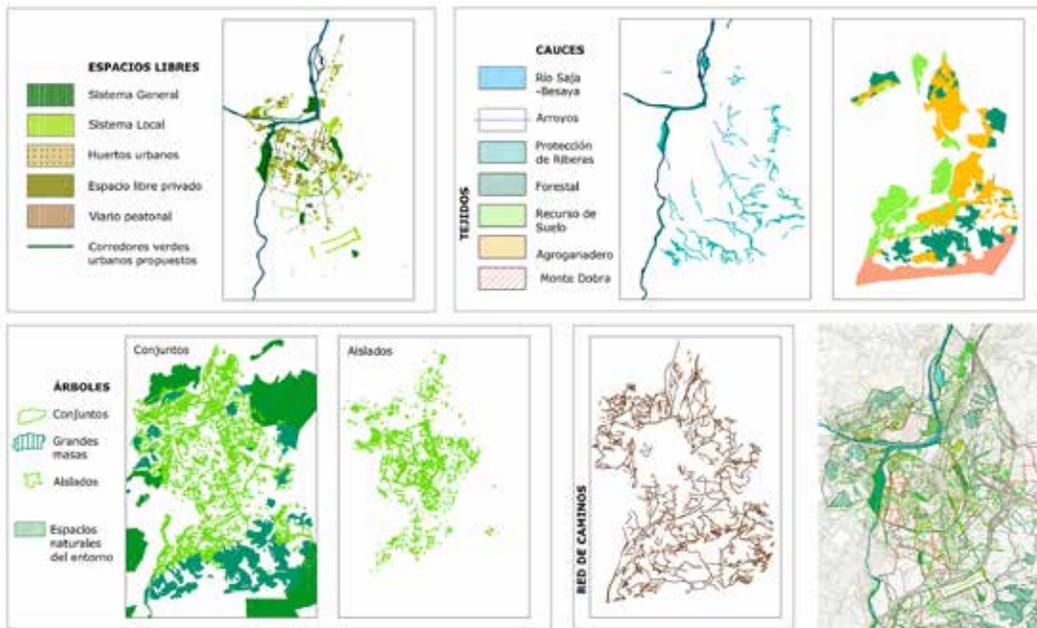


FIG. 2 / Suma de elementos que componen el sistema verde

Fuente: Elaboración propia

- Parques, jardines y plazas urbanas, áreas de ocio y recreo, huertos urbanos y demás

elementos que conforman la red de espacios libres públicos.

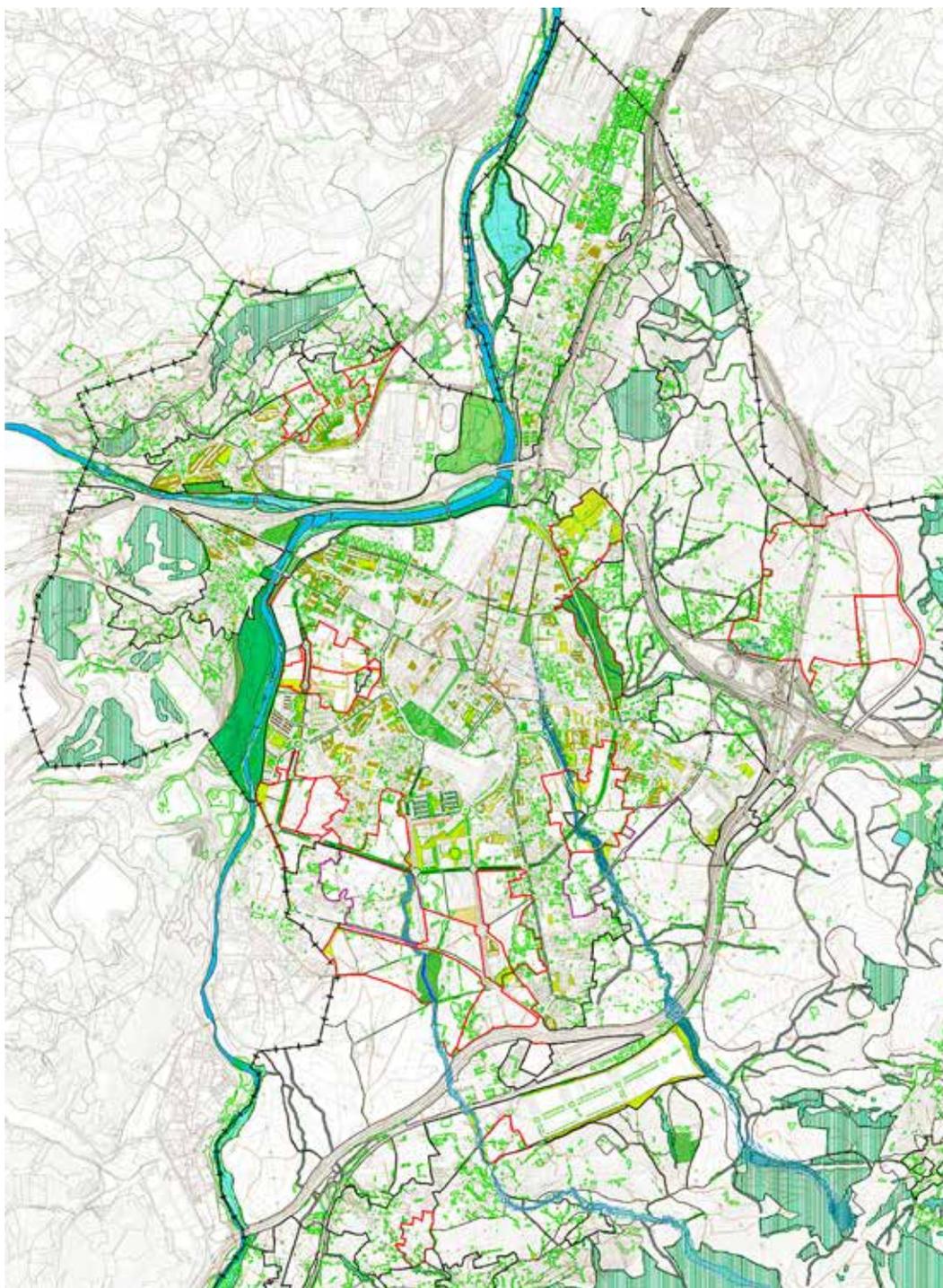


FIG. 3 / La Red municipal de Infraestructura verde y azul

Fuente: Elaboración propia

- Ejes verdes arbolados y demás espacios ajardinados vinculados al viario, que se constituyen en corredores verdes urbanos.
- Espacios libres privados de parcelas ajardinadas, cubiertas verdes y demás elementos que favorezcan la mitigación del cambio climático, la prevención de inundaciones, el almacenamiento de agua y la absorción de CO₂.

En la interconexión y vinculación de los espacios municipales y el medio urbano juegan un papel fundamental los ámbitos periurbanos, como espacios de transición potenciales para establecer diálogos entre el mundo rural y urbano.

Infraestructura azul

Integrada con la infraestructura verde, la infraestructura azul tiene una especial presencia en Torrelavega; el sistema hídrico es muy denso, conformado por el corredor fluvial Saja-Besaya, los corredores ecológicos de los arroyos principales Campuzano y Sorrabides y los tributarios menores como los arroyos Rivero, Viar, Re puente, San Román, etc.

En todos los casos el Plan General los dota de protagonismo singularizado convirtiéndolos en ejes estructurantes de ordenación: se desclasifican suelos urbanizables, se configuran parques lineales fluviales que nacen en el medio rural y llegan a penetrar en el tejido urbano, se consolidan paseos y áreas estanciales verdes acompañando su curso; el azul + verde mallan la ciudad, configurando una espesa red que permite la conectividad ecológica y redundante en la salud y el bienestar de la ciudadanía.

3.3. El Paisaje y la protección de los valores agrícolas y ambientales condicionan la clasificación del suelo

Torrelavega pertenece al rango de ciudades medias vinculadas con el medio rural en el que se inserta; su situación en el fondo del valle del Saja-Besaya le permite gozar de paisajes y entornos de alta calidad escénica. Este valor se reconoce en el Catálogo de paisajes rurales de Cantabria, en tramitación, que identifica dos ámbitos en el municipio como paisajes relevantes: 054- Paisaje minero-industrial y urbano de Reocín, Torrelavega y ría del Besaya, y 056- Paisaje de montaña y minero de la Sierra del Dobra.

El conjunto urbano central y sus barrios tienen una excelente relación con el medio natural; aun hoy día se entremezclan las escenas rurales de

actividades agrarias (cultivos, ganado pastando) con escenas plenamente urbanas, lo que le confiere un alto potencial de calidad ambiental y humana que el Plan pone en valor.

La ciudad ha crecido ocupando los espacios centrales del valle y reforzando las estructuras de sus barrios próximos, desarrollados a lo largo de las carreteras principales (Palencia, Oviedo, Bilbao); estos desarrollos de marcado carácter lineal se introducen cómo tentáculos en el medio agrario, caracterizado además por un alto valor agrológico. Sobre este medio, en continuidad a la ciudad, el Plan General prevé fomentar una economía verde sostenible, basada en la producción local de las áreas agrícolas cercanas, paralela a la protección del medio ambiente.

Esta relación urbana-rural, se perfila como una gran fortaleza de la ciudad, que en vez de desdibujarse o ser minimizada, puede ser considerada uno de sus puntos fuertes, promoviendo la relación e intensificación de sus vínculos.

La integración de los usos agrarios en la ciudad

La clasificación del suelo propuesta prescinde de las bolsas de suelo urbanizable del plan que se revisa por las que discurren los corredores ambientales de valor agrológico –Arroyos Campuzano y Sorrabides–; se protegen los suelos de alto valor que acogerán actividades económicas ligadas al recurso agrario del suelo y se introduce diversidad paisajística en el modelo territorial y urbano. Las zonas agroganaderas ocupan espacios próximos a la trama urbana, introduciéndose en ella como condicionantes vinculantes en sectores urbanizables, donde aún persisten las trazas de las huertas y cultivos –sector Mies de Vega–.

El Plan General promueve el desarrollo de este factor económico, hasta ahora contemplado únicamente en clave de suelo protegido, valorando el peso específico de los suelos con valores agrológicos remarcables existentes. En este escenario el promover una apuesta por la renovación del sector agropecuario apoyada en políticas de innovación y aplicación de la tecnología para conseguir el aumento de la productividad no son utópicas.

La puesta en valor de estos suelos, protegiéndolos frente a su posible transformación conlleva su estimación como recurso económico, favoreciendo la utilización de nuevas técnicas para la producción ligadas al conocimiento (Universidad), aunando innovación, formación, promoción empresarial y promoción del empleo, que va a reforzarse con el nuevo Parque empresarial y tecnológico Bisalia.

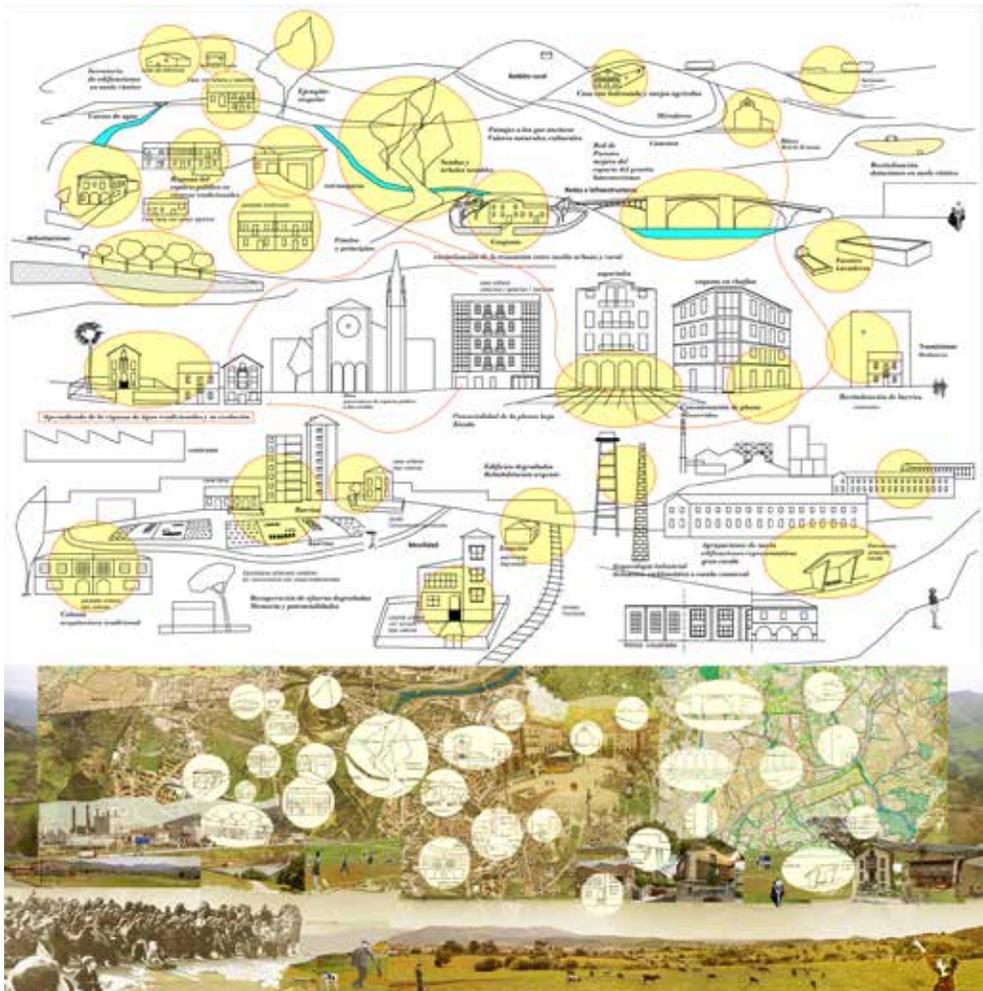


FIG.4 / El Paisaje y el Patrimonio, elementos vertebradores territoriales que tejen relaciones materiales y perceptuales

Fuente: Elaboración propia



FIG. 5 / Integración de los usos agrarios en la ciudad, la continuidad de las mieses en el tejido urbano

Fuente: Elaboración propia

3.4. El cambio climático: factores de sostenibilidad económica y energética

La revisión del Plan asume el compromiso en la lucha contra el cambio climático imponiendo medidas de contención y obligaciones para el desarrollo de las diferentes actividades, apostando por un consumo moderado y contenido del suelo, incidiendo con mayor énfasis en completar y adecuar la ciudad existente frente a la puesta en carga de nuevas extensiones de terreno.

Se establecen medidas de reducción de emisiones de carbono, utilización de energías renovables, reducción del consumo de energía y atemperación climática, apoyada en el incremento del arbolado, en la proliferación de parques y plazas de diversas escalas (infraestructura verde), edificaciones bioclimáticas, etc.

Se integra la gestión sostenible del agua, que contribuye a transformar los sistemas convencionales de tratamiento de aguas pluviales en sistemas urbanos de drenaje natural, y la obligación de aportar las parcelas privadas una superficie “ecológicamente efectiva”, complementadas con medidas de movilidad sostenible dirigidas hacia objetivos de calidad ambiental, equidad y reducción del consumo de recursos naturales y monetarios.

3.5. Actividades económicas de ámbito supramunicipal. La industria como motor de la economía del municipio: antes y después

El suelo Industrial está consolidado principalmente por los complejos de Solvay y SNIA-CE, más recientemente Aspla, industria de

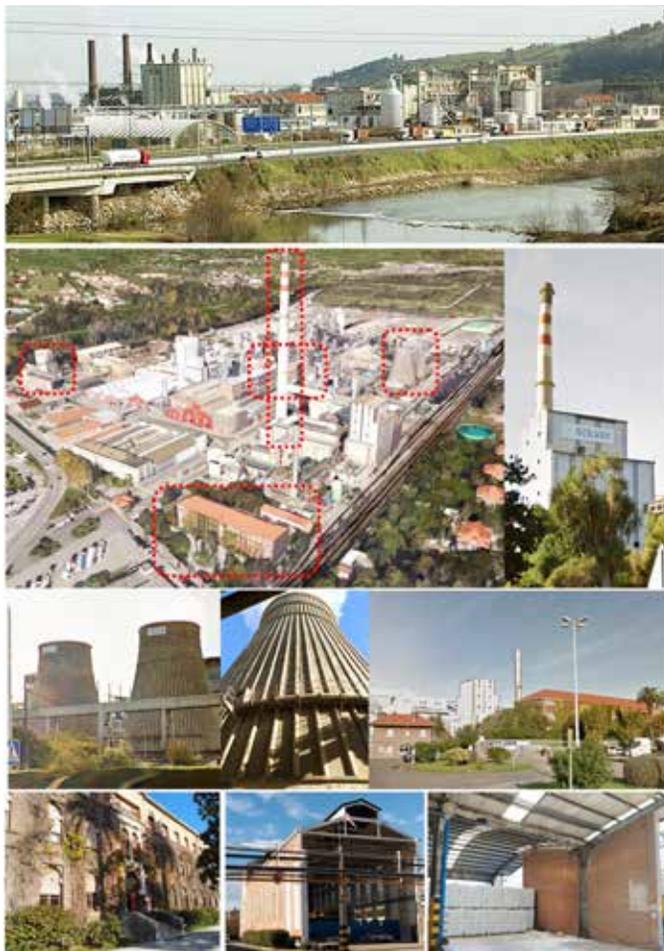


FIG. 6 / Complejo industrial Solvay, Identidad y Patrimonio

Fuente: Elaboración propia

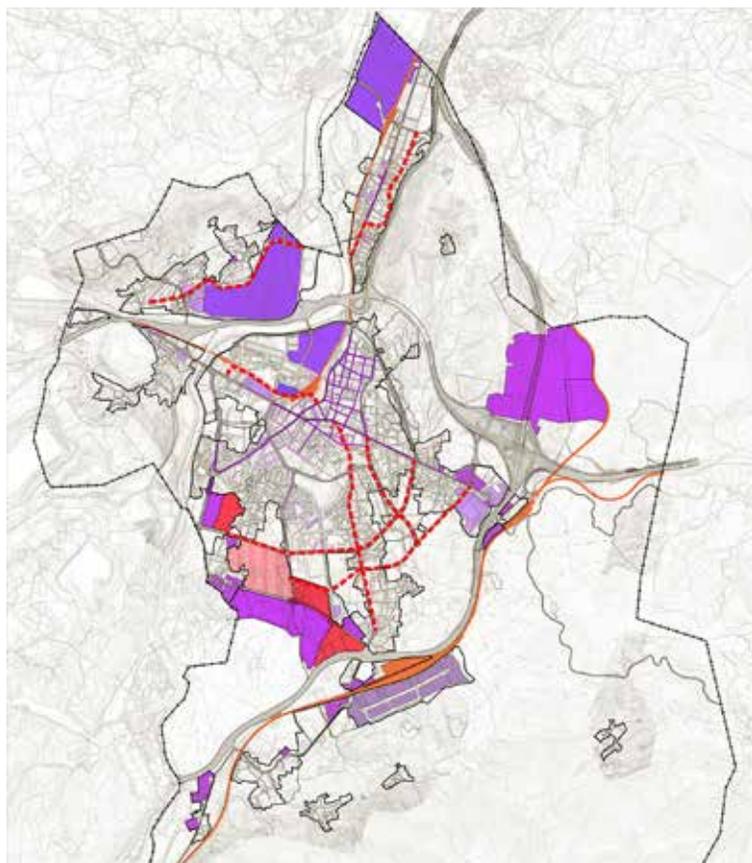


FIG. 7 / Las actividades económicas: Industria y ejes comerciales, tejidos mixtos. Revisión Plan General Ordenación Urbana/2022

Fuente: Elaboración propia

fabricación de plástico localizada junto al río Saja-Besaya y el polígono de iniciativa regional Tanos-Viérnoles, completado con enclaves aislados situados en los frentes de Avda. de Bilbao y carretera de Cartes. La situación económica industrial en el municipio es más optimista que la regional, con una tasa de creación de empresas un punto superior a la estimada para Cantabria y una tasa de abandono más baja.

La ciudad, aun con SNIACE en crisis, sigue manteniendo un fuerte entramado económico, que hoy día se apoya con más fuerza en el sector comercial y de servicios.

El nuevo Plan General recoge su potencial industrial; se activan los suelos sin actividad, manteniendo el uso industrial reforzado con usos terciarios, sin dejar sitio al uso residencial, y habilita nuevos suelos en posición estratégica capaces de absorber nuevas demandas de proyección regional logísticas y vinculadas al transporte: Centro Logístico La Hilera, integrado en los corredores nacionales y europeos de mercancías a través de

las carreteras de alta capacidad que atraviesan el municipio –A-67 y A-8-, con gran proyección intermodal y Parque empresarial y tecnológico Bisalia, avalados con Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR) cuyo desarrollo prevé el Gobierno de Cantabria.

3.6. Apostar por la Regeneración y la Renovación urbana

La revisión se ha planteado si son necesarios todos los suelos urbanizables previstos en el plan vigente, y cuestiona el modelo de crecimiento extensivo, previsto en un Avance de planeamiento que supuso el punto de partida de este documento, modelo que proponía la ocupación de todos los terrenos vacíos entre la ciudad actual y el trazado sur de la autovía A-67, sobrepasándola incluso en algunos puntos.

La renovación del modelo se centra en completar los vacíos y ajustar los bordes, antes de



FIG. 8 / Metodología para la elaboración del plan. Paisajes caracterizadores

Fuente: Elaboración propia

seguir extendiéndose; muchos de esos vacíos corresponden con antiguas áreas de intervención delimitadas en el PGOU/85 y no desarrolladas, y otros, producto de la integración de los núcleos/barrios en la trama urbana.

El interés de regenerar un tejido urbano que ya existe, que presenta deficiencias y aciertos contribuirá a recalificar la ciudad existente. En la definición de la ordenación de cada una de estas piezas el espacio público, el Paisaje, las dotaciones y las infraestructuras de movilidad son elementos importantes, que presiden las intervenciones de pequeña escala, con el fin de lograr la plena revitalización de los tejidos urbanos, con calles y plazas bien urbanizadas, ejes comerciales bien articulados, introduciendo pautas para el embellecimiento de la ciudad, aunando la recuperación de los paisajes compartidos campo-ciudad.

En esta línea el Plan favorece actuaciones dirigidas a recuperar y activar las estructuras ya existentes, a renovar barrios y parajes, a tratar de entender y mirar la escena urbana desde dentro, proyectándola hacia sus bordes consolidando nuevos límites.

Activar e Integrar los tejidos urbanos

Una de las propuestas más significativas se realiza en Barreda, primer barrio que nos encontramos en el acceso norte a la ciudad, separado del centro por las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias: al sur la A-8, al este la A-67 y al oeste la línea de ferrocarril y el Río. El barrio nace con la implantación del complejo industrial de SOLVAY y la construcción de colonias de viviendas para sus empleados. Se desarrolla con un carácter marcadamente lineal en torno a la antigua carretera de Santander, hoy Avda. de Solvay.

Se delimitan ámbitos de suelo urbano no consolidado que ordenan los vacíos existentes en la trama urbana del barrio. Para ellos se establecen nuevas ordenaciones con tipologías semejantes a las existentes en proximidad, y se plantean dos nuevos ejes viarios paralelos a la Avda. de Solvay, a uno y otro lado, que conectan los nuevos enclaves con los tejidos tradicionales, que contribuirán a descargar la Avenida de tráfico local, abriéndose además la posibilidad de generar nuevos ejes de actividad económica, potenciando la implantación de actividad terciaria en ellos para absorber comercio de proximidad.

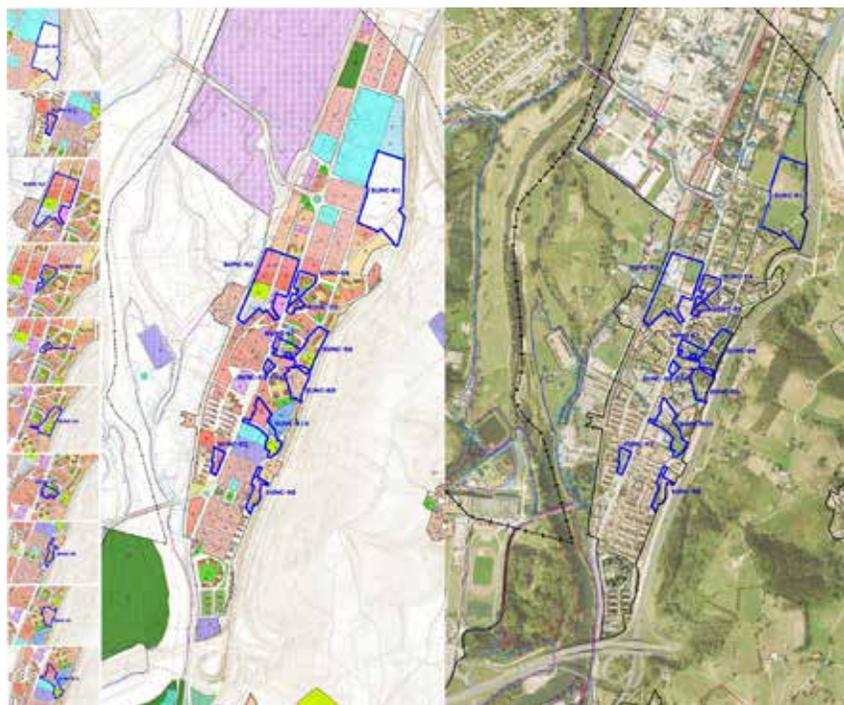


FIG. 9 / Barreda, consolidación del tejido urbano

Fuente: Elaboración propia

Actuaciones puntuales de renovación de la ciudad

La renovación urbana se aborda como ejercicio de sutura y como oportunidad para introducir tejidos y actividades que complementan las preexistencias; se prevén áreas mixtas con diversidad de usos: actividades económicas y residenciales organizadas a través de los espacios públicos que los engarzan con el tejido adyacente; la previsión de suelo residencial en algunos vacíos y áreas obsoletas no debe verse como intención de especular con un suelo en posición de centralidad, sino como remate de pequeños barrios o manzanas preexistentes.

El **barrio del Cerezo**, situado al norte del trazado del ferrocarril, acoge una de las operaciones de renovación de mayor calado donde la presencia del complejo industrial de Aspla, junto con implantaciones aisladas industriales se entremezclan con la colonia Sniace de viviendas para los trabajadores y algunas viviendas de reciente factura; su integración con el otro lado de la ciudad/FFCC ha sido largamente demandada por la población, que siente el ferrocarril como una frontera física y perceptiva muy potente.

El conjunto urbano es desordenado, no se integran los diferentes tejidos, ofreciendo una imagen deficitaria que se agudiza en el borde sur en colindancia con las vías del ferrocarril.

El Plan prevé la configuración de una nueva fachada entre ambas zonas de la ciudad, tanto en el caso del soterramiento de las vías, cómo si estas se desarrollan en superficie, actuando sobre la manzana existente entre Paseo del Niño y C/ Pancho Cosío y la ocupada por talleres Obregón.

Se conforma un nuevo eje de actividad para el barrio, permeabilizándolo hacia la ciudad central; la nueva movilidad prevista, la recuperación y tratamiento de las zonas de ribera del río, unido a las medidas de consolidación de los ejes verdes que conectan con éstos, van a permitir también una mayor presencia del Río hacia el corazón de la ciudad.

Otras operaciones de sutura y reconfiguración de los bordes urbanos se centran en promover la integración de los barrios con el cuerpo central de la ciudad a través de ejes verdes (Covadonga, Miravalles, Sierrapando), ejes viarios que sirven como alternativa a los ejes viarios estructurantes, algunos de ellos con una carga viaria excesiva (Barreda, Miravalles, Sierrapando) reforzando las conexiones transversales.

Además, se promueve la reordenación de usos mixtos en enclaves donde la actividad económica se ha venido desarrollando con el tejido residencial de forma espontánea (Campuzano, Sierrapando, Barreda), favoreciendo la mezcla de usos y actividades que de forma innata ha caracterizado a la ciudad tradicional.



FIG. 10 / El barrio del Cerezo, renovación urbana que integra tejidos

Fuente: Elaboración propia

4. Conclusiones

Es posible abordar la ordenación territorial y urbana utilizando las herramientas existentes, si bien resulta cierto que su aplicación no siempre responde con literalidad a las necesidades de las nuevas demandas ciudadanas.

Todos estamos de acuerdo en que en la planificación futura, las revisiones del planeamiento vigente, deben ahondar más en los aspectos estructurales que en abordar complejas y farragosos ajustes del suelo urbano consolidado, si bien en el caso de Torrelavega la complejidad instrumental de los planes respecto el suelo urbano ha permitido diseñar operaciones de renovación y completación que han contribuido a reforzar las líneas estructurantes.

Con la revisión del PGOU se mantiene la capacidad residencial del PGOU/85 con menor ocupación de suelo, que conserva su carácter rural y su alto valor agrológico. Así mismo, la introducción de corredores ecológicos en la ciudad y la creación una red de infraestructura verde y azul de ámbito supramunicipal contribuye a la mejora ambiental de la ciudad.

La revisión del PGOU de Torrelavega ha supuesto un reto de interés por cuanto alguna de las propuestas realizadas no corresponde al contenido tipificado del plan recogido en la legislación; no podemos quedarnos a la espera, hay que seguir avanzando, proponiendo, ensayando, reciclando fórmulas viejas/nuevas que contribuyan a consolidar un territorio ordenado, con flexibilidad suficiente para integrar la esencia de cada lugar.

Reflexionar sobre experiencias ya realizadas, analizar las aportaciones que estas suponen en

la formulación de los planes nos ayudará a mejorar las herramientas que utilizamos, nos permite seguir avanzando, innovando, construyendo, fortaleciendo las que tenemos, sin importarnos los posibles vicios de funcionamiento arrastrados.

5. Bibliografía

- AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA. *Plan General de Ordenación Urbana 1985*. www.torrelavega.es
- AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA. *Plan General de Ordenación Urbana 2019. Documento en tramitación*. www.torrelavega.es
- DELGADO VIÑAS, C & LAGÜERA DÍAZ, S (2020): *Morfología urbana, infraestructuras ferroviarias y crecimiento económico en las ciudades cántabras*. Investigaciones Geográficas (74), 85-112. <https://doi.org/10.14198/INGEO2020.DVLD>
- GOBIERNO DE CANTABRIA. *Plan estratégico ambiental de la cuenca Saja-Besaya 2030*. www.cantabria.es
- GOBIERNO DE CANTABRIA. DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. *Plan Regional de Ordenación Territorial. Documento borrador 2021*. <https://www.territoriodecantabria.es>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. *Áreas urbanas en España 2021*. <http://atlasau.mitma.gob.es>
- NOGUÉS LINARES, S (1987): *Torrelavega, un espacio industrializado. Los procesos territoriales generados por las grandes empresas industriales en el entorno Saja-Besaya. El caso de Solvay & Cia y SNIACE (1900-1960)*. Torrelavega: Ayuntamiento de Torrelavega.

6. Listado de Acrónimos/Siglas

FFCC:	Ferrocarriles
MITMA:	Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
PGOU:	Plan General de Ordenación Urbana
PROT:	Plan Regional de Ordenación del Territorio
PSIR:	Proyectos Singulares de Interés Regional
SNIACE:	Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones de Celulosa Española