

JOSÉ LUIS ALONSO SANTOS
Dpto. de Geografía. Universidad de Salamanca

Ponferrada: Práctica urbana y liberación de los terrenos de la industria minera. ¿De la fragmentación física a la social?

RESUMEN

La ciudad de Ponferrada se ha caracterizado desde 1918 por un crecimiento físico muy condicionado por la gran cantidad y la estratégica posición de los terrenos de la empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP). Los nuevos espacios residenciales han debido localizarse al otro lado de los terrenos de MSP, separados tanto de la ciudad como entre ellos mismos. Los acuerdos alcanzados en 1987 entre el ayuntamiento y la empresa supondrían la incorporación de esa inmensa superficie minera a la trama urbana local, pero la ciudad carece de un modelo de desarrollo urbano, y el cariz mercantilista de la práctica urbana favorece la fragmentación social del espacio habitado.

RÉSUMÉ

Ponferrada: pratique urbaine et libération des terrains de l'industrie minière. ¿de la fragmentation physique á la fragmentation sociale?.- La ville de Ponferrada se caractérise depuis 1918 par une croissance physique très conditionnée par la grande extension et la position stratégique des terrains appartenant à l'entreprise «Minero Siderúrgica de Ponferrada» (MSP). Les nouveaux espaces résidentiels ont dû se localiser au delà des terrains de la MSP, dissociés de la ville et écartés entre eux. Les accords passés en 1987 entre la mairie et l'entreprise supposent l'incorporation de cette immense surface minière au sol urbain, mais la ville n'a pas un modèle de développement urbain, et

le comportement mercantiliste de la pratique urbaine favorise la fragmentation sociale de l'espace habité.

ABSTRACT

Ponferrada: urban practice and mining-industry brownfield recovery: from physical to social fragmentation?.- Since the *Minero Siderúrgica de Ponferrada* (MSP) was settled in 1918, the urban growth of Ponferrada has been constrained by the firm's large and well-positioned real-estate and production facilities. New residential areas were located behind MSP facilities, with a fragmented urban space as an undesirable outcome. The company and the city hall achieved some agreements in 1987 to recover the immense mining estate into urban space, but the city is lacking of a model of development, and social fragmentation of residential areas is the consequence of the current market-oriented urban practices.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Geografía urbana, planificación urbana, urbanismo, ciudad y urbanismo.

Géographie urbaine, planification urbaine, urbanisme, planification et urbanisme.

Urban geography, urban planning, urbanism, city and planning.

I

PONFERRADA CENTRO FUNCIONAL DEL BIERZO

LA CIUDAD de Ponferrada presenta algunos rasgos poco comunes en el proceso de urbanización vivido por

el país durante el pasado siglo. Uno de estos rasgos deviene del hecho de ser centro productivo y funcional de las cuencas carboníferas del valle de Laciana y del Bierzo Alto además de atraer consumidores de Valdeorras en Orense e incluso de más allá del puerto de Piedrafita, en la provincia de Lugo; circunstancia que se traducirá en

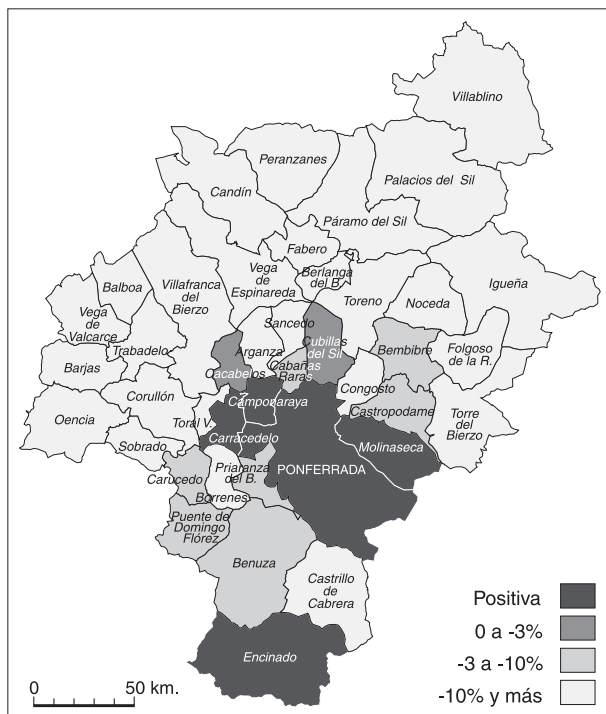


FIG. 1. Evolución de la población en los municipios del Bierzo (1991-2001).

unas potencialidades de crecimiento e influencia que desbordan las clásicas relaciones comerciales con su entorno comarcal. Sin la ponderación de su centralidad en el sector minero-energético no se puede comprender bien la evolución seguida por la capital berciana, de ahí que sea oportuno comenzar destacando, en primer lugar, la relevancia de la ciudad en el área geográfica.

Además se han conjugado otros dos hechos para hacer de Ponferrada un centro funcional de primer orden entre las ciudades del país que no son capital de provincia: la lejanía (superior a 100 km siempre) de ciudades relevantes desde el punto de vista funcional y, en la escala de El Bierzo, comarca de rasgos naturales muy bien definidos, el hundimiento definitivo de Villafranca del Bierzo como competidor tras la instalación de MSP en Ponferrada.

Por todo ello, y a pesar de carecer de las ventajas propias de las capitales de provincia, Ponferrada es un claro ejemplo de centralidad funcional muy marcada y definida sobre un territorio que no se limita únicamente a la comarca del Bierzo. Tener presente su escala funcional es imprescindible para la comprensión de su evolución desde finales de la segunda década del siglo XX.

1. LA CIUDAD EN EL ÁREA: SU CRECIENTE PESO FUNCIONAL Y POBLACIONAL

Ponferrada ha desarrollado una centralidad sin fisuras incluso más allá de los límites geográficos del Bierzo, excepción hecha de las actividades dependientes de las administraciones. Sin duda, las fuertes carencias en las vías de comunicación en el pasado hacia las comarcas de Laciana y Cabrera Baja en la provincia, así como hacia tierras de Lugo y Orense, eran limitaciones que se irían difuminando a medida que la distancia/tiempo se contraía con las mejoras en las comunicaciones de los últimos años. El dicho de que en fines de semana «Carrefour de Ponferrada habla gallego» resume el sentir de la presencia masiva de clientes, sobre todo de la comarca de Valdeorras. En la actualidad, la creciente movilidad de la demanda, los cambios en las pautas de consumo, la atracción que ejercen las grandes superficies comerciales y los centros de ocio, fortalecen el atractivo tradicional de la ciudad y refuerzan su centralidad incluso como opción de residencia permanente para muchos trabajadores de las áreas rurales y las cuencas mineras del Bierzo, inmersas en una profunda recesión.

Lo anterior no debe obviar que ya el *Atlas Comercial de España* de 1963 ponía de manifiesto que los 188.000 residentes en los 51 municipios del área funcional de Ponferrada padecían la existencia de notables déficits dotacionales en servicios personales (cantidad y diversidad) derivados de un nivel adquisitivo medio relativamente bajo, circunstancia que sigue sin superarse plenamente en la actualidad según los últimos *Anuarios de la Caixa*, lo que se concreta en una densidad de los equipamientos de prestación de servicios comerciales y personales en la ciudad inferior a la que le debería corresponder. Se puede afirmar incluso que, en términos absolutos, la población del área funcional se encuentra en regresión a pesar de que la ciudad gane habitantes: 173.584 habitantes en 2002, de los que el 63% residen en el área (*Anuario La Caixa*, 2003). Sólo en el último quinquenio (1996/2001) los datos censales arrojan una pérdida de población absoluta para el área de influencia berciana (41 municipios) de unas ocho mil personas (cae de 152.861 a 144.904 habitantes).

Paralelamente, asistimos a un proceso de concentración espacial de la población a favor de Ponferrada y otros cuatro municipios de la Hoya Berciana (entre 1991 y 2001 pasan de aglutinar el 53 al 57,90% de la población del Bierzo). De alguna manera, el medio rural inmediato a la ciudad se ve impregnado de forma creciente por los mensajes, símbolos y ventajas que la ciudad

irradia, mientras los municipios de las cuencas mineras y, en general, todos los de la orla de montaña berciana muestran una regresión pavorosa (Figura 1).

A. La imagen de la ciudad y los escenarios de sus potencialidades: dotaciones símbolo y accesibilidad

La incidencia de la ciudad en su entorno no debe valorarse exclusivamente en función de parámetros de funcionalidad y dinámica poblacional pues la imagen de la ciudad, su simbología, proyecta sobre la comunidad rural berciana mensajes de atracción e identidad fuertes y variados. Hay símbolos muy arraigados, como la condición de Basílica del templo de la Virgen de la Encina que remite a la patrona de toda la comarca, los colores deportivos o la singularidad de ciertos términos del habla además de ser cabecera del partido judicial. Incluso el devenir político de la democracia ha favorecido la implantación de formaciones políticas de ámbito berciano, aunque es la constitución del ente comarcal (Consejo Comarcal del Bierzo) en el marco de la comunidad autónoma de Castilla y León el hecho más relevante. En suma, la ciudad tiene una proyección superior a la estrictamente de centralidad funcional a pesar de no haber sabido dotarse de «símbolos» o centros de actividad¹ dirigidos y/o percibidos por la colectividad del Bierzo. Bien es cierto que algunas de las iniciativas de la última década caminan en esa dirección, como puede ser la creación del Museo del Bierzo sobre la antigua cárcel, el del Ferrocarril sobre la vieja estación del ferrocarril a Villablino o el auditorio al aire libre en el Parque del Temple.

Pero se ha podido ir más allá pues, tras la incorporación al suelo urbano de los inmensos terrenos de la industria minera, se daban las condiciones ideales para que sobre los mismos se tomaran decisiones estratégicas para dotar a Ponferrada de auténtica centralidad cualitativa a nivel del Bierzo, tanto en términos culturales como políticos; en especial los terrenos del polémico PAU1, debido a su centralidad y buena accesibilidad, además de pertenecer al Ayuntamiento, eran los idóneos. Así, se ha despreciado la oportunidad de crear un Campus Universitario moderno al elegir la opción más simple de reacomodar el antiguo centro hospitalario; la ciudad y, por tanto El Bierzo, carece de un centro

cultural y de ocio que dé satisfacción a espectáculos artísticos y de masas capaz a la vez de albergar exposiciones, acoger congresos y otras manifestaciones culturales. En el ámbito de la simbología del poder político, la sede del Consejo Comarcal del Bierzo por un lado y la sede de la Delegación de la Junta de Castilla y León por otro, incluso los órganos de representación judicial, podrían haber constituido un espacio institucional de marcada funcionalidad y simbología comarcal. Frente a ello, se ha optado por el mercado inmobiliario para los terrenos y la improvisación para la ubicación de las dotaciones citadas.

B. La proyección hacia el entorno rural de efectos incontrolados y degradantes

Las interacciones de la ciudad con su entorno presentan al menos otras tres dimensiones a tener en cuenta. Ponferrada proyecta cada día de forma más decidida decisiones particulares de construcción de vivienda rural, decisiones de localización industrial y también acciones incontroladas de degradación ambiental. Todo ello es fácil de percibir visualmente y, en la medida en que con frecuencia se trata de actuaciones espontáneas e incontroladas, los efectos negativos vienen siendo bastante importantes y en ocasiones muy graves tanto para la conservación del patrimonio de los núcleos rurales como para la preservación del medio ecológico y los recursos naturales. Son aspectos a los que hemos prestado atención con anterioridad (ALONSO, 1996) que siguen sin respuestas satisfactorias, si bien recientemente se han tomado decisiones orientadas a corregir excesos como son la dotación de planeamiento urbanístico de nuevos municipios, la coordinación entre municipios para la creación de suelo industrial (Ponferrada y Cubillos del Sil) o el desarrollo de infraestructuras de traída de agua y tratamiento conjunto de las residuales. En suma, para superar los efectos indeseados de la influencia de Ponferrada en el área, se impone una lógica de actuación sobre el territorio de escala comarcal por encima de las tradicionales percepciones municipales.

II

LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD FRAGMENTADA: IDENTIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LOS OBJETIVOS DEL PGOU ACTUAL

La cultura de participación ciudadana en decisiones relevantes de la vida urbana ha sido endeble y la ges-

¹ El Instituto de Estudios Bercianos será desde sus orígenes una tenue pero firme lucecita de estudio y fomento de la cultura berciana a través de su revista y la puntual edición de monografías sobre temas locales.

tión de la revisión del controvertido Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1977 se presentó como excelente ocasión para su fortalecimiento desde el gobierno municipal, por entonces de color socialista. La normalización democrática del país había ido acompañada de una prolongada y aguda crisis económica y social que se dejarían sentir con fuerza en las cuencas mineras del Bierzo y también en la ciudad, en su dinámica demográfica y en el vigor de la construcción. Ralentización de la expansión de la ciudad y austeridad presupuestaria parecen estar detrás de la decisión municipal de revisar el PGOU-77 rebajando notablemente los ambiciosos objetivos fijados; es más, si exceptuamos el desbloqueo del suelo urbano de titularidad pública del Polígono de las Huertas (41,7 Has.), sobre las que a través de cooperativas se construirán en los primeros años ochenta 1.040 viviendas en bloques de manzana abierta (que dota a la zona de una imagen oxigenada en contraste con el abigarrado caserío de la inmediata Puebla), un centro comercial y de ocio además de un Colegio Público de EGB, un IES, una Casa de la Cultura, unos Juzgados y unos jardines en el frontal paralelo al río Sil o la urbanización privada Patricia, en la carretera a Molinaseca, previstos ambos planes por el lejano PGOU-63, las ambiciosas actuaciones urbanas tanto de promoción inmobiliaria como de red viaria básica y equipamientos públicos, no se habían desarrollado. Y si bien el lento crecimiento de la ciudad no genera tensiones en la demanda de vivienda sí se van agravando los problemas estructurales heredados, de manera especial los derivados de la fragmentación física del espacio urbano, la falta de desarrollo de la red viaria básica o el deterioro del Casco Histórico. Y se debe tener presente que tanto la superación de la fragmentación física del espacio habitado como el coherente desarrollo de la red viaria básica llevan implícita una creciente presión sobre los terrenos «congelados» de la empresa MSP.

Puesta en marcha la revisión del PGOU-77 en los primeros años ochenta, ya entonces planeaba sobre la ciudad el factor determinante que podía abrir el camino para la hipotética solución de las limitaciones citadas: la crisis de la minería del carbón podía ser la vía hacia la «liberación» de los inmensos terrenos retenidos en la ciudad por las empresas mineras con MSP como actor principal. En efecto, la programación del PGOU-89 pivota sobre estos dos referentes: redefinir los objetivos generales de la expansión urbana e incorporar a los mismos los amplios terrenos de la empresa minera.

1. LOS FACTORES DE LA CIUDAD FRAGMENTADA

Tal y como hemos reiterado en el pasado (ALONSO, 1984; ALONSO, 1995; ALONSO y RELEA, 2002) los obstáculos naturales derivados del relieve y la red fluvial se ven complementados con los de creación humana. Primero en el siglo XIX con la creación de la Presa de La Martina y la línea férrea (1882) pero, sobre todo, los que surgirían tras la instalación de las grandes empresas mineras: Minero Siderúrgica de Ponferrada, en 1918 y en los años veinte Antracitas de Gaiztarro y Diego Pérez. Como se aprecia en la figura 2, los terrenos de MSP impedían por completo la expansión física de La Puebla dada su estratégica posición en su borde desde el cauce del Sil al Norte hasta el mismo cauce al Suroeste de la ciudad. Los ejes naturales de crecimiento que representaban las carreteras de Villablino, La Coruña y Orense, quedaban bloqueados. Nuevas barreras físicas surgirían en los años cincuenta con el trazado del canal Bajo del Bierzo y el de Cornatel, éste en la parte alta de la ciudad.

Ponferrada registraba durante el sombrío período de la autarquía un crecimiento tan rápido como desordenado al amparo de la especial coyuntura de aprovechamiento intensivo de los recursos minerales y energéticos de El Bierzo. Su población se multiplicó por 5,4 entre 1940 y 1975, hecho excepcional y único entre las ciudades de la región. No obstante y en la medida en que el obsoleto modelo económico de la autarquía se iba superando en los años del desarrollismo, la economía local perdía impulso a la vez que su crecimiento humano atemperaba su ritmo de crecimiento, hasta el punto de que en el período 1976/1980 el incremento real de la población era inferior al natural. Habría momentos concretos, como 1941/1950 o 1955/1960, en los que la inmigración representó respectivamente el 71 y el 82 por ciento del crecimiento humano. En términos absolutos, la población de Ponferrada saltaba de 7.790 habitantes en 1940 a 43.459 en 1981.

La autarquía sería el período en que la ciudad definiría con precisión la amplitud del área física que en adelante ocuparía; el producto es un espacio físico incoherente entre sus partes, es lo que hemos llamado la ciudad fragmentada, circunstancia que deriva de la aparición de los barrios marginales de Flores del Sil, Cuatrovientos, La Placa y la amalgama constituida por las barriadas Canal y Lago como apéndices espontáneos del complejo industrial/residencial de ENDESA, al Norte de la ciudad. Todos ellos se localizan «más allá», al otro lado de los terrenos de MSP. El plano de ciudad re-

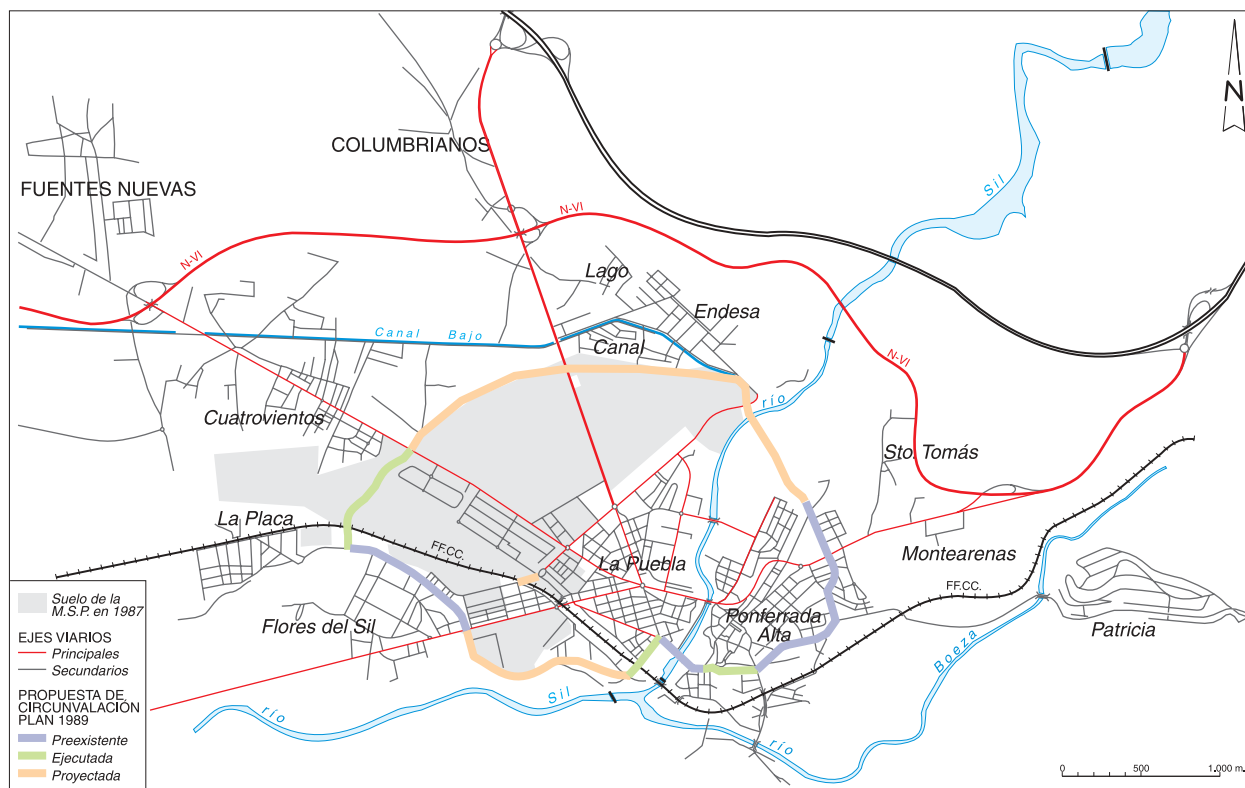


FIG. 2. Grado de ejecución de la ronda de circunvalación en el Plan de 1989.

sultante no sería regular y continuo, sino fragmentado o polinuclear; lo grave no sólo sería el aislamiento físico de los barrios respecto del casco urbano sino que también estarían separados, cuando no aislados entre sí, lo que reforzaba aún más su marginación y aislamiento.

Cambio relevante también en estos años sería la definitiva implantación en la parte baja del casco urbano, La Puebla, de la centralidad funcional de la ciudad a costa de la parte alta o antigua que, no obstante, retendría las funciones propias de la administración pública.

La producción del espacio urbano y en él la vivienda, ofreció en los años 40 y 50 una clamorosa penuria de medios materiales y técnicos para afrontar la fuerte demanda existente. La angustiosa situación creada queda fielmente reflejada por las constantes referencias al tema que ofrecen las Actas de los plenos municipales o las crónicas de los diarios de la época. Nada menos que en 22 plenos entre 1942 y 1955 se trataron aspectos relacionados con la promoción de viviendas desde distintos organismos públicos como Ayuntamiento, Organización Social del Hogar, Organización Sindical de Cooperación, Instituto Nacional de la Vivienda o Patrona-

to Sindical de la Vivienda (ALONSO, 1984). La vivienda promovida desde instancias públicas, junto a los poblados de ENDESA y de MSP, no bajó de las 1.500 unidades para el período autárquico. Paralelamente, la vivienda marginal, de autoconstrucción, crecía sin cesar en los barrios que nacían, como Flores del Sil, Cuatrovientos o la Placa, seguidos poco después por la barriada del Canal. Lógicamente, el mercado privado de la vivienda se irá afirmando a medida que mejoran las condiciones de renta de la demanda obrera local y a lo largo de los años sesenta tomaría definitivamente el timón de la producción de viviendas.

En tales circunstancias, la avalancha inmobiliaria desbordaba constantemente las figuras de planeamiento urbano puestas en marcha: Plan de Ensanche y Reforma Interior de 1949 y los Planes Generales de Ordenación Urbana de 1963 y 1977. En realidad, las figuras más y mejor utilizadas serían las Ordenanzas Municipales de Construcción de 1952 que garantizaban una «discrecionalidad» muy querida por las comisiones de urbanismo municipales y los promotores inmobiliarios: los sucesivos PGOU se vieron en la necesidad de legalizar

las constantes transgresiones constructivas de años anteriores, en especial los abusos de la construcción en altura sobre el estrecho callejero preexistente, sobre espacios dotacionales o sobre viales. La fuerte densificación de toda La Puebla, las zonas de El Bosque y El Temple o la parte alta de la ciudad, al Norte del Casco Histórico, fue fruto de este persistente afán de especulación inmobiliaria; y, en paralelo, se fraguaron otros problemas que aún marcan la estructura urbana de la ciudad como la congestión espacial del casco urbano y su caótico tráfico rodado; las carencias de espacios abiertos y verdes; el abandono del casco antiguo; la falta de desarrollo de la red viaria principal tanto entre las partes del casco urbano como de éste con los barrios y de estos entre sí; o la ausencia de atención a la dotación de espacios de vocación industrial. De clamorosos pueden calificarse los déficits acumulados por lo que a equipamientos públicos respecta, muy especialmente en los barrios, hasta la llegada de la democracia (asfaltado de calles, alumbrado público, servicios de aguas limpias y sucias, recogida de basuras).

En suma, frente al cúmulo de barreras físicas poco fue el esfuerzo municipal para superarlas hasta los años ochenta. Sólo en 1975 la ciudad se dotaba de un segundo puente sobre el río Sil, el puente García Ojeda, que unía las dos partes del casco urbano (previsto ya en el lejano Plan de Ensanche de 1932). Téngase en cuenta que todavía en esas fechas el tráfico de paso de la carretera nacional VI seguía discurriendo por el corazón de la ciudad; de ello derivaba un tráfico intenso en las vías principales que hacía caótico circular en el centro y que creaba una situación gravísima para la ciudad por la cantidad de camiones pesados que circulaban. Hecho realidad poco después el desvío de la nacional VI por el Norte de Ponferrada, representaría un alivio importante, aunque no la solución al grave problema de circulación rodada interior.

2. EL PGOU-1989: OBJETIVOS, PROPUESTAS E INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO

La iniciativa de sustituir el PGOU-77 en los primeros años ochenta se presentaba como la gran ocasión para adaptar la norma urbanística a la nueva capacidad democrática municipal surgida a partir de las primeras elecciones municipales de 1979. Cronológicamente se insertaba en un proceso de actualización de las prácticas urbanas municipales en el país que daría lugar a una nueva generación de planes de ordenación urbana que

trajo modificaciones realmente sustanciales en la técnica urbanística (ALONSO TEIXIDOR, 1999) y que debían abrir a la participación ciudadana la toma de decisiones sobre cómo hacer la ciudad del futuro. Y en efecto, una de las primeras manifestaciones de la revisión del PGOU-77 será la de constatar el grado de vigencia en la Corporación de la cultura de participación ciudadana en la construcción de la ciudad. Sin embargo, ya la exposición pública del Avance en 1986, presentada por la primera autoridad local como el momento ideal para que la ciudadanía participe en la construcción de la ciudad del futuro, pondrá de manifiesto la falta de opciones reales de participación al ofrecerse únicamente la vía de las alegaciones como la natural de participación ciudadana.

De haber existido auténtico debate, tal vez el PGOU-89 desarrollara con más acierto aspectos relevantes como el tratamiento de la red viaria básica, las infraestructuras para el desarrollo de actividades productivas, especialmente la industria, el acabado de la ciudad en los barrios y su inserción en la trama urbana, o el tratamiento del Casco Histórico, así como la integración de los terrenos de MSP y la fijación de sus usos para el logro del desarrollo articulado de la ciudad, o el necesario plan integral para incorporar a la realidad urbana los ríos Sil y Boeza, etc. Se debe tener muy presente que las negociaciones del Ayuntamiento con MSP se concretaron en un acuerdo firme antes de la aprobación definitiva del Plan en 1989, por lo que éste tendría el privilegio de poder incorporar a sus propuestas el hipotético tratamiento futuro de esos vastos terrenos, así como la posibilidad de diseñar un plan coherente de red viaria nueva para que el histórico aislamiento de los barrios entre sí y con la Puebla quedara superado, a la vez que los ejes periféricos o de circunvalación contemplados en los PGOU anteriores y siempre postergados fueran desarrollados.

3. DIRECTRICES DEL PGOU-1989

Frente a esos importantes retos de mejora de la ciudad, para algunos de los cuales los acuerdos con MSP brindaban la oportunidad de abordarlos de forma integral, los objetivos fundamentales del Plan vigente pasan, en primer lugar, por poner de manifiesto la inviabilidad de buena parte de los objetivos marcados en su antecesor reformulándolos a la baja; en segundo lugar, y en nombre de la precariedad presupuestaria, se renuncia a fijar nuevos objetivos relevantes para la ciudad además de prescindir de los más ambiciosos establecidos por el Plan-77; en tercer lugar, no se formula un desa-

rollo integral e integrado en la estructura urbana de la ciudad de los vastos terrenos de MSP. Es cierto que el Plan-77 calificaba suelo en previsión a un fuerte crecimiento humano de la ciudad que, por supuesto, no se cumplió. Nada menos que para 1992/93 se adelantaba la cifra de 148.000 habitantes. De tal despropósito se derivaba su amplísima calificación de suelo: se partía de un suelo urbano calificado de 650 has con capacidad para alojar unas 111.000 personas pero se dotaban otras 419 has como suelo urbanizable programado con capacidad para unas 20.000 personas más, y a todo ello venían a sumarse otras 531 has calificadas de suelo urbanizable no programado con potencialidad para otros 16.800 habitantes. Frente a tal exageración, con una visión realista de la falta de dinamismo existente en la ciudad, el Plan-89 establecía para el horizonte del año 1996 una población en torno a los 60.000 habitantes. Cifra muy próxima a los 61.575 habitantes que arrojaba el Padrón en esa fecha para todo el municipio. Frente a esta acertada revisión a la baja del crecimiento humano entendemos que las pobres metas fijadas para el resto de los temas que hemos enumerado constituyen un error de percepción que aún se está pagando en el desarrollo de la ciudad, como esperamos demostrar en las páginas que siguen.

Y dado que nuestro objetivo no es la valoración integral del Plan y su grado de cumplimiento, a continuación nos centraremos en las dimensiones urbanísticas que, a nuestro entender, son más relevantes para el desarrollo coherente y armónico de una ciudad más habitable y cohesionada. Primero exponemos las propuestas formuladas para luego valorar las prácticas concretas que se han hecho sobre las mismas.

A. Desarrollo de suelo y promoción de vivienda

El documento de Información Urbanística pone de manifiesto, y así se recoge en el texto final (pág. 46), que el suelo urbano existente tenía capacidad suficiente aún para absorber el incremento humano previsible durante la vigencia del Plan pues como señala, durante los años 1978/1985 se construyeron en la ciudad 3.650 viviendas mientras que el crecimiento de la población en el período no alcanzaba los 500 habitantes/año. Sin embargo, y a pesar de reconocer que eran unas 7.300 nuevas viviendas las que admitía el suelo urbano existente y de que en el mismo había otras 2.700 vacías (aunque se estimaban como ocupables sólo unas 810, o sea, un 30%) proponían la construcción de otras 4.000 nuevas en espacios a desarrollar (ampliación de suelo urbano o

CUADRO I. *Programas de Actuación Urbanística*

PAU	Superficie total (m ²)	Viviendas/Ha.
PAU1	706.900	30/75
PAU2	184.500	30/75
PAU3	110.000	30/75
PAU4	495.000	30/75
PAU5	75.000	30/75
PAU6	55.900	30/75
PAU7	44.250	30/75

en suelo urbanizable). Su reparto según tipo de suelo quedaba de la siguiente manera:

- Entre las Unidades de Actuación propuestas había 10 en suelo urbano para albergar 1.946 viviendas. En cinco de ellas se construirían las 900 viviendas pactadas con MSP, así como el Centro Comercial Carrefour.
- En suelo urbanizable programado (los sectores PP1 y PP2, ambos al Este de la ciudad, en el entorno de la Carretera a Molinaseca y al Este de la Ciudad Jardín) debían alojarse otras 903 viviendas.
- Mientras que «el resto hasta 4.000 ocuparía áreas dispersas en la periferia del Suelo Urbano» (pág. 47).

Como los hechos se encargarían de poner de manifiesto en los años siguientes, sería paradójicamente el suelo urbanizable no programado fijado por el Plan el gran protagonista de la vida política local, siendo siete los programas de actuación urbanística (PAU) que se establecían para su hipotético desarrollo (Cuadro I), y correspondiendo por abrumadora mayoría los terrenos reservados a los PAU a Minero Siderúrgica de Ponferrada (PAU 1, 2 y 4).

B. Integración de los barrios

Los redactores del PGOU actual percibieron con nitidez la marginación a la que han estado sometidos los barrios de la ciudad no sólo desde el punto de vista de la accesibilidad y su red viaria interna sino que, en el texto, se denuncia la pérdida de vitalidad humana derivada de sus carencias en dotación de servicios públicos y comerciales, lo que se traduce en el deseo de abandonarlos por parte de sus moradores. A pesar de esta valoración, en el Avance del mismo se afirmaba que la tendencia no se alteraría en los siguientes años ya que «es utópico cambiar esa dinámica pasada». Y en efecto, aunque se formula el deseo de que debería practicarse una política correctora, las actuaciones propuestas no

CUADRO II. Evolución de la población del casco urbano y de los barrios

	1950	1955	1960	1965
Casco Urbano	13.284	13.561	17.042	20.876
Flores del Sil	2.516	3.437	7.610	7.719
La Placa	575	789	726	1.061
Cuatrovientos	360	794	2.105	2.225
Endesa-Lago-Canal	140	839	1.180	1.828
Total barrios	3.591	5.859	11.621	12.822

Fuente: *El Proceso Urbano de Ponferrada*, pág. 267.

ponen énfasis en la superación de las deficiencias. La práctica urbanística municipal posterior reincidirá en el desinterés por la periferia traduciéndose en una evolución demográfica de los barrios de estancamiento cuando no de regresión.

Los barrios de Ponferrada habían surgido y crecido con fuerza al amparo del espectacular crecimiento de la ciudad en los años cuarenta y cincuenta. Se trata siempre de un poblamiento espontáneo y marginal, excepción hecha del poblado de ENDESA, a la vez que el barrio de Flores del Sil (el mayor y más antiguo de los barrios) se incorpora por el Plan-49 a la ciudad. Tan sólo desde 1964 los barrios de La Placa, Cuatrovientos y Endesa-Canal-Lago serían integrados a la disciplina urbanística; es decir, cuando ya su crecimiento humano alcanzaba cifras muy notables, después de haber sido el escenario principal del fuerte crecimiento de la ciudad (55% del crecimiento entre 1950/1965), como muestran los datos del Cuadro II. La población marginada en los barrios surgidos en los años cuarenta creció de forma espectacular ya que en el Censo de Población de 1950 suponía el 21,3% de los residentes pasando al 38,3% para 1965.

En esa época eran barrios de obreros manuales, de rentas bajas, salvo en el caso de los pobladores de ENDESA que también alojaba a técnicos y directivos. Se trataba siempre de barriadas dormitorio, carentes por completo de servicios comerciales o que se reducían a los que atendían demandas de primera necesidad. Junto a ello, la perpetuación de su marginación en equipamientos y atención urbanística hacen comprensible que a medida que las condiciones de vida mejoraban, su atractivo para nuevos asentamientos desapareciera e incluso surgiera la tendencia a su abandono por parte de las familias que podían comprarse vivienda en otras partes de la ciudad.

La valoración hecha por los redactores del Plan-89 avala esa tendencia a la degradación de la vida en los barrios durante los años setenta y ochenta si bien podemos añadir que todavía hoy la imagen que los ciudadanos de la ciudad tienen de sus barrios sigue anclada en ese patrón. Ello explica que ya en 1986, los 15.907 residentes apenas representen el 31,6% del total de Ponferrada, porcentaje muy inferior al de dos décadas antes (38,1%).

C. Red viaria básica y accesibilidad entre las partes del casco urbano y con los barrios

Fue en el sistema de red viaria básica propuesto donde el recorte de las previsiones del Plan-77 se hizo más notorio. También es donde entendemos que se perpetró un gravísimo daño a las necesidades de comunicación y movilidad intraurbana. Es un asunto que debió tratarse con mucha precisión, ya que su adecuado planteamiento y desarrollo es una de las causas de superación o pervivencia de la marginación que han sufrido los barrios, además de ser el nudo gordiano que explica la mala circulación rodada que aún soporta la ciudad. En este importante aspecto de la vida urbana local se hacen muy reales las palabras de Alonso Teixidor

«A diferencia de otros países europeos avanzados, la cuestión de la movilidad urbana apenas ha sabido encontrar (incluso hoy) en España una respuesta adecuada...» (pág. 236).

Es un hecho cierto que la planificación anterior había consolidado el principio de rondas externas al casco urbano que, por el Norte y Sur del mismo, permitieran la circulación desde el polígono industrial de Montearenas, al Este de la ciudad, hasta los barrios más periféricos al Oeste de la misma, garantizando además la superación de la incomunicación entre barrios contiguos. Y si hay que convenir que la propuesta concreta del Plan-77 era discutible por ambiciosa, muy costosa y quizás poco meditada, precisamente en los tramos que afectaban a los terrenos de la industria minera, también hay que reconocerle una preclara visión de desarrollo futuro al plantear la red básica urbana en doble anillo: el interior concebido como ronda en parte sobre viario ya existente, mientras el externo se planteaba como una auténtica circunvalación al conjunto urbano, con desarrollo totalmente nuevo al sur y oeste de la ciudad, mientras que por el Norte proyectaban hasta seis nuevos accesos a la Nacional VI que, en efecto, tras la puesta en servicio de la Autovía, desempeña el papel de ronda externa. El Plan-89 pudo y debió definir mejor

sus aspectos polémicos o no viables a medio plazo en lugar renunciar al desarrollo de la propuesta.

El presente Plan opta por una red básica de mínimos, a partir del viario preexistente e intraurbano (se corresponde en gran medida con el trazado del anillo de ronda interior del PGOU-77, salvo en su parte oeste). En la parte Alta de la ciudad se apoya en la mal llamada Avenida del Castillo (propuesta por Plan de Ensanche de 1932) que supone la ruptura de la trama antigua del Casco Histórico para orientar el tráfico hacia el puente García Ojeda que conduce directamente a la Plaza Luis del Olmo, en el corazón de la Puebla Sur. Desde aquí, se prolonga al Sur de la ciudad, salvando la línea férrea por debajo hacia la barriada del Bosque y discurriendo hacia Flores del Sil sobre el antiguo cauce de la Presa de La Martina, para entroncar en la Avd. de Portugal, al Oeste, con la Avd. de La Cembra.

Por el Norte, un nuevo puente sobre el Sil debería unir (a la altura de la vieja térmica de MSP) las partes alta y baja de la ciudad sirviendo también para saltar la línea férrea a través de la Avenida de la Libertad y su prolongación en terrenos de MSP, facilitando la comunicación con el barrio de Flores del Sil, y actuar de entronque de una nueva vía de comunicación «interbarrios», que (véase Figura 2) debería discurrir en la zona de contrato entre los terrenos de MSP y los barrios de Canal y Cuatrovientos para salvar la línea de Renfe por debajo y conectar, ya al Oeste, con la Avenida de la Cembra, entre los barrios de La Placa y Flores del Sil. Todo ello lleva implícito que el tráfico siga discurriendo por el interior del casco urbano así como parece presagiar que la comunicación con los barrios seguirá siendo complicada y que la de estos entre sí no se resuelva satisfactoriamente. En suma, de la propuesta se deduce que las serias limitaciones a la cohesión espacial van a pervivir al apostar por una red viaria que se apoya en un callejero irregular y antiguo, de escasa anchura en muchas de sus calles, plazas y glorietas. Bien es verdad que hasta el presente, el escaso desarrollo de la red propuesta aparece como el primer condicionante de la pervivencia de las graves limitaciones de comunicación existentes.

El documento de planeamiento completa su plan para mejorar la circulación rodada y la accesibilidad en el centro urbano con otra serie de medidas entre las que hay que destacar la propuesta de crear un aparcamiento subterráneo bajo el bulevar Pérez Colino y otros tres en superficie a localizar en Santas Martas (parte alta de la ciudad) y en las Huertas.

D. El tratamiento del casco antiguo de la ciudad

El gravísimo deterioro estructural que presentaba el Casco Histórico de la ciudad al redactarse el Plan no recibiría especiales atenciones, sino que se remitió la actuación sobre el mismo a la conveniencia de elaborar en los años siguientes un Plan Especial de protección que tardaría más de una década en hacerse realidad.

E. Otras dotaciones y equipamientos

Ponferrada ha arrastrado un déficit muy marcado de equipamientos, cuando no de ausencia de los mismos en algunos de los barrios. El Plan evaluaba el equipamiento existente en el 25% sobre el hipotético oficial en cuanto a espacios verdes, mientras que la dotación comercial de los barrios era considerada totalmente inadecuada. Los equipamientos educativos y sanitarios aparecían con carencias, sobre todo por lo que atañe a guarderías, atención a ancianos, inserción social o centros socioculturales. También las dotaciones existentes de espacios deportivos y de recreo carecían de las instalaciones adecuadas. En suma, aunque con necesidad de espacio físico muy dispar, se trataba siempre de funciones que requerían disponibilidad amplia de suelo municipal. Sería aquí donde los acuerdos Ayuntamiento/MSP llegarían como un «regalo del cielo». Otros temas relevantes bien de carácter ambiental y ecológico (Plan Integral del Sil para su integración en el espacio urbano) o de acondicionamiento de infraestructuras como el tratamiento de las aguas residuales o la dotación de suelo industrial serán temas que el Plan dejará muy abiertos o para los que no se realizan propuestas concretas.

III

LOS ACUERDOS AYUNTAMIENTO/MSP

Negociados desde 1980/81, según testimonio del regidor municipal² que los protagonizó, supusieron la reversión a la ciudad de unos 363.000 m² sobre los que ir paliando, a partir de 1987, las múltiples carencias en

² En el marco de las II Jornadas de Planeamiento Urbano y Estratégico dirigidas por el Prof. L. López Trigal y desarrolladas del 12 al 15 de marzo de 1997 en León, el día 14 se desarrolla en Ponferrada la ponencia sobre la práctica reciente del urbanismo local a cargo del arquitecto municipal D. Pablo Uriarte complementada, previamente al debate moderado por el alcalde Sr. Ismael Álvarez, por las intervenciones del ex alcalde socialista D. Celso López Gavela y quien escribe estas líneas. La intervención del ex regidor local tendría como punto único la exposición de los convenios celebrados con MSP.

equipamientos antes señaladas y para las que el Plan General establece, en función de los usos de destino, las necesarias reservas de suelo (Figura 3). Otro tipo de instalaciones, como la Estación de Autobuses, o la terminal de camiones, deben su emplazamiento al talante negociador de ambas partes desde años anteriores. Las cesiones de terrenos fijadas por los acuerdos firmados con REALINVER, inmobiliaria filial de MSP, tendrían su contrapeso en la calificación como suelo urbano de varias parcelas para la construcción de 900 viviendas. Además, fue calificada como suelo urbano no programado una amplia superficie sobre la que se proyecta el desarrollo de tres PAU. A su vez, la polémica montaña de carbón, con unos 150.000 m² en su base (sin embargo, la ficha que el PGOU-89 presenta sobre la misma en el Sistema General de Espacios Libres de la ciudad le asigna una superficie de 325.092 m²), debía ser cedida por la empresa a la ciudad en el plazo de 10 años una vez restaurada por cuenta de aquella. Los terrenos de los PAU 1 y 2, con una superficie conjunta de unos 1.366.000 m² si damos por buenas las cifras adelantadas por la prensa local tras su venta en enero de 1989³, pronto pasarían a estar en el centro de los diferendos dialécticos que dentro y fuera de la Corporación se han venido produciendo en torno a la práctica urbana local.

Además de los acuerdos con el ayuntamiento, MSP completa su plan de capitalización de las instalaciones en la ciudad con otros dos procesos de transferencia de titularidad. En un caso se trata de transferirle al ayuntamiento la titularidad de las calles del poblado para obreros que tenía en el barrio de Flores del Sil y las de la zona de chalets de técnicos y, en un segundo proceso, las viviendas que técnicos y obreros venían disfrutando a cambio de una simbólica renta se les ofrecían en venta a quienes las habitaban, a precios muy razonables.

IV

LA PRÁCTICA URBANA EN LOS AÑOS 90. TRIUNFO DE LA IMPROVISACIÓN SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

1. DESARROLLO DE SUELO Y PROMOCIÓN DE VIVIENDA

El desarrollo del Plan estuvo desde un principio muy mediatizado por la gran resonancia de las pugnas por el control y promoción de los terrenos urbanizables de

MSP y, en concreto, los PAU 1 y 2. La elevada oferta de vivienda que representaban en lugares muy centrales, accesibles y en torno a los que se va tejiendo una aureola de calidad urbanística (funcional y residencial) los convirtió muy pronto en referente de quienes están dispuestos a pagar muy caro su lugar de residencia en sus distintas formas: vivienda en bloque o unifamiliar, tanto individual como adosada.

En paralelo a este proceso de incorporación al suelo urbano de esta vasta cantidad de suelo urbanizable no programado, el propio suelo urbano declarado por el Plan, con capacidad para hacer frente a la demanda potencial de vivienda, ampliaba su oferta de edificabilidad a través de varias modificaciones (BOCyL del 21/10/1998) que atendían al aumento de aprovechamientos (por ejemplo, a ambas orillas de la Avda. de Portugal en su tramo próximo a La Martina), bien por recalificación de terrenos en la Estación de RENFE a urbanos (260 viviendas en bloque) bien para incorporarlos como espacios verdes de la ciudad (29.726 m² de los ganados al cauce del Sil al Sur de la Ciudad). Más recientemente, el aumento de los aprovechamientos de la parcela del Cuartel de la Guardia Civil para revalorizar su precio de venta, y la reordenación del caserío marginal de la calleja del Río y alledaños con aprovechamientos exagerados han contribuido a la ampliación de la oferta de vivienda en suelo urbano.

Un simple contraste entre la de producción de vivienda en Ponferrada en el horizonte de vigencia del Plan y el ritmo de crecimiento humano de la ciudad revelan que no existen presiones reales sobre el suelo que justifiquen la gran rapidez con que se ha buscado el desarrollo urbanístico de los PAU sobre terrenos de MSP.

A. La promoción de suelo: PAU 1 y 2

En cambio, sí aparecen desde el primer día como fuente de un jugoso negocio inmobiliario. Comienza 1989 con la venta (2.700 millones de pesetas) por parte de MSP de unos 1.365.000 m² a las sociedades Mall e Inmobiliaria Minero, S.A. (Imsa), resultado ésta última de la asociación de varios empresarios bercianos. En ese mismo año Mall Ponferrada (filial de Mall) enajenaba 5,8 Has. sobre las que se construirían la superficie comercial de Pryca (hoy Carrefour) por un lado y, por otro, 380 viviendas en 4 bloques (forman parte del grupo de 900 pactadas en 1987). Por su parte, Imsa lanza la promoción del Parque Industrial del Bierzo (PIB) en 1990 (280.000 m² a desarrollar en dos fases); sin embar-

³ *Semanario Bierzo*-7, 29 dic 1988/4 enero-1989.

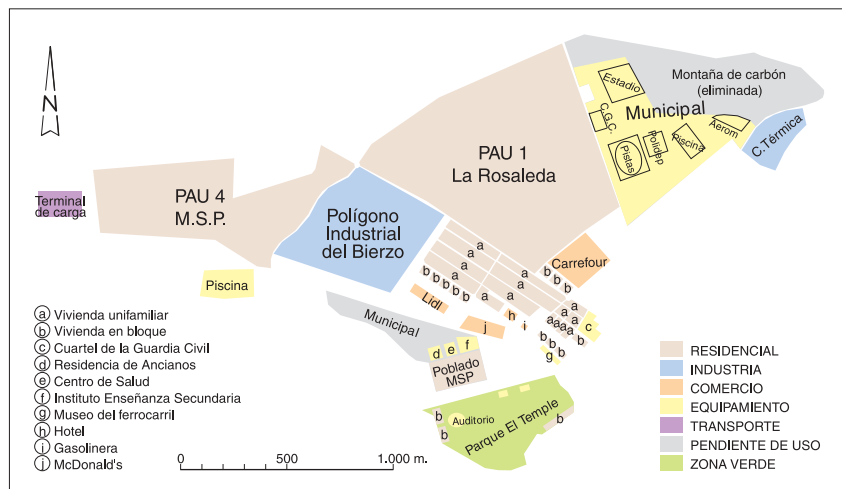


Fig. 3. Usos de los terrenos mineros (2003).

go, las desavenencias entre los socios condujeron a la escisión y el reparto del patrimonio. La nueva empresa Setas del Bierzo, sería la encargada de desarrollar el PAU 2 (184.500 m²); en cambio, y en paralelo en el tiempo, Imsa vio frustrado su interés en recalificar el PAU 1 (714.000 m²), lo que desembocó en el embargo de la parcela por parte de Caja España, quien de inmediato ofreció (1994) a la corporación municipal la cesión del 90% de la parcela a cambio de la construcción de unas 4.500 viviendas en bloques en altura. Frustrada la operación por la cerrada oposición a la misma no sólo de los partidos de la oposición sino de amplios colectivos sociales de la ciudad⁴, la macroparcela del PAU 1 sería finalmente comprada a Caja España por el propio ayuntamiento (3.600 millones de pesetas) quien, después de crear la empresa pública Ponferrada Gestión Urbanística, S.A. (PONGESUR) en 2001, presidida por el propio alcalde, presenta en 2002 un Plan Parcial con capacidad para 4.948 viviendas, casi todas en bloque y de promoción privada. PONGESUR, por el sistema de subasta, comenzaba de inmediato a vender las parcelas a la vez que desarrollaba las infraestructuras urbanísticas e iniciaba con fuerza la construcción de viviendas⁵.

La accidentada evolución de los PAU de MSP desde la aprobación del Plan-89 tendría la virtud de hipotecar

el desarrollo, tanto del suelo urbano en la periferia de la ciudad y en sus barrios como de los terrenos de suelo urbanizable programado (PP1 y PP2), así como de los restantes declarados como suelo urbanizable no programado (PAU 3, 4, 5, 6 y 7). Circunstancia que ha venido a agravar las diferencias de valoración socioeconómica que la ciudadanía tiene o percibe de las distintas partes de la ciudad para residir.

B. Promoción y demanda de vivienda

El comportamiento demográfico de la ciudad y su municipio no deja lugar a valoraciones que justifiquen el énfasis puesto en la rápida puesta en valor de los terrenos de MSP ni explica el frenético ritmo de producción de viviendas que vive la ciudad. Con 59.690 habitantes en 1991, 61.575 en 1996 y 62.175 en 2001, Ponferrada apenas demandó 1.000 nuevas viviendas en el período intercensal; cifra que durante el último quinquenio se ha venido produciendo cada año y sólo en los peores momentos de la crisis de los primeros noventa (1992-1994) la cantidad de nuevas viviendas se queda por debajo de las 500/año. Asistimos pues, al igual que sucede en el conjunto del país, a un espectacular boom de la construcción de viviendas (también llamada «burbuja inmobiliaria») en la ciudad que poco tiene que ver la necesidad real de viviendas, sobre todo desde 1996-1997 al presente⁶.

⁴ Algunos de los argumentos en contra de la iniciativa municipal se expresan en el artículo del *Diario de León* del 23-10-1994 titulado: «Aproximaciones técnicas al PAU-1», que firmamos con el sociólogo local José Luis García Herrero.

⁵ La concejalía de Urbanismo informa que en la nueva zona de la Rosaleda, durante el primer semestre del año, se había concedido licencia de construcción para 506 viviendas (*Semanario Bierzo-7*, 17/7/2003).

⁶ Según la concejalía de Urbanismo, en la ciudad, durante el primer semestre del año, se había concedido licencia de construcción para 1.021 viviendas, lo que marca un récord histórico (*Semanario Bierzo-7*, 17/7/2003).

Lo paradójico de este proceso no es únicamente el fuerte desfase que se produce entre el mercado, cuya demanda parece absorber todo, y la demanda real de nueva vivienda, sino que en Ponferrada iba unido a la grave connotación, espontánea o inducida, de una marcada diferenciación de la valoración social del espacio habitado, con la distinción de calidad para los terrenos que fueron de MSP, y de forma más general del Casco Urbano de la Puebla, en detrimento del Casco Antiguo y los barrios de Flores del Sil, La Placa, Cuatrovientos, Lago/Canal o San Andrés, La Borreca y Puente Boeza, al Sur del Casco Histórico. Todas estas zonas no sólo no ganan población sino que tienden a la regresión. En efecto, las zonas que acogen las 900 viviendas a construir por MSP según los pactos de 1987 se desarrollan con rapidez bien como urbanización privada de viviendas (145) unifamiliares (UA 12), de unifamiliares adosadas (UA 22 y 29) o en bloques (UA 13 y 14). El área residencial de calidad que se constituye sobre las antiguas instalaciones de dirección de MSP, se prolongará en el PAU 2 a través de un Plan Parcial (PP-3 o barrio Aldama) estructurado en un área de equipamientos (no desarrollada) y dos áreas residenciales bien definidas y separadas por una Avenida central (Avda. de los Escritores): al Norte de la Avda. y hasta la de Galicia, 317 viviendas unifamiliares (pareadas y adosadas), más un surtidor y un hotel. Al Sur de la Avda. de los Escritores, 310 viviendas en cinco bloques junto a superficies comerciales como LYDL y Mercadona, multicines o el restaurante McDonald's. Pero es sobre el antiguo PAU 1, propiedad municipal, donde se concentrará en los próximos años una elevada oferta de viviendas. Bautizado como barrio de la Rosaleda, la mercadotecnia municipal ha concentrado en él todo su potencial. Presentado en la página web del Ayuntamiento como el nuevo gran barrio de Ponferrada, se estructura en torno a un

«impresionante Boulevard Central de 80 metros de ancho rematado por la torre más alta de Castilla y León, con grandes avenidas, calles de más de 20 metros de ancho, amplias aceras... para que vivir en la nueva Ponferrada sea como siempre habías deseado».

2. RED VIARIA BÁSICA Y ACCESIBILIDAD ENTRE LAS PARTES DEL CASCO URBANO Y CON LOS BARRIOS

Hemos apuntado la expresa renuncia del Plan-89 al desarrollo del anillo de ronda diseñado por la planificación que le precedió, y cómo se limitaba a una red de mínimos que, a nuestro entender, resulta insuficiente para dar respuesta satisfactoria a las demandas existentes.

En esas fechas, junto a la falta de desarrollo de una red viaria externa o de circunvalación, la ciudad tiene también algunos puntos negros sin resolver en su viario básico interno con los consiguientes efectos negativos para la movilidad rodada. Son los casos del tramo final oeste de la Avda. del Castillo en su entronque con la Avda. de España o la culminación del Boulevard Pérez Colino de unión entre la Plaza de Lazúrtegui y la de Luis del Olmo, ambas en la Puebla; también es relevante y socialmente urgente la transformación del cauce abierto de la presa de La Martina a su paso por el barrio de Flores del Sil en una nueva vía de comunicación y cohesión espacial del barrio. En estos casos, al igual que el puente sobre el Sil, construido conforme a los dictados del PGOU-77, de unión entre el barrio de los Judíos y el polígono de las Huertas, su ejecución ha sido resuelta sin la inserción eficaz en el viario básico de la zona. Los motivos son distintos según qué caso. La presa de La Martina es la vía más natural para cerrar por el oeste la ronda viaria propuesta por el PGOU-89, pero no se ha desarrollado como tal; el puente sobre el Sil (de los Faraones) tampoco ha visto desarrollado el viario necesario para convertirlo en la alternativa que pretendía ser al puente de Cubelos. Y, en el caso del Boulevard, el propio PGOU-89 lo presenta como un espacio de oxigenación de la abigarrada morfología urbana de La Puebla, abierto y peatonal, orientado a la incorporación de la vida social. Sin embargo, ha sido sacrificado al tráfico. Todo ello ayuda a entender la pervivencia de serias limitaciones en la articulación de la red viaria básica de la ciudad, a la vez que pone al descubierto la falta de visión de conjunto en la ejecución de estos importantes proyectos.

La propuesta de ronda periférica presenta notables debilidades (véase Figura 2). Un primer factor criticable es considerar como vía de canalización del tráfico en la parte alta de la ciudad a la mal llamada Avda. del Castillo ya que no es tal, sino que se trata de una sucesión de tramos de calle, en general estrechos y con distintos anchos no desarrollados como una unidad vial, lo que explica su sinuoso trazado y su limitada capacidad de tráfico. Y a ello se añade que canaliza el tráfico hacia el puente García Ojeda por la zona Sur del Casco Histórico para lo cual ha sido necesario romper la trama tradicional desde su cruce con la calle Cruz de Miranda hasta la iglesia de San Andrés. Un segundo factor negativo es su falta de desarrollo en aspectos sustantivos: realizada la unión de la Plaza Luis del Olmo con la hipotética ronda Sur, salvando por debajo la línea férrea en Navaliegos, sigue sin construirse la ronda hacia el Oeste hasta Flores del Sil; por el Norte, ni se ha desarrollado la co-

nexión del puente de los Faraones con la parte alta de la ciudad ni se ha construido, más al Norte, el nuevo puente propuesto sobre el río Sil ni se ha materializado un metro del cinturón viario tanto hacia la parte alta de la ciudad como en la baja para la interconexión de los barrios; En el Oeste se ha construido bajo la línea de RENFE una vía de comunicación, de un sólo carril en cada sentido, de unión de PIB y Cuatrovientos con los barrios de La Placa y Flores del Sil que por ahora carece de continuidad en ambos lados; finalmente, la propuesta inicial ha sido alterada negativamente (por supresión) en casos como la unión de la Avda. de la Libertad con el barrio de Flores del Sil, saltando sobre la línea férrea, habiendo construido en cambio unos trescientos metros más al Sur un nuevo tablero contiguo y en diagonal al ya existente, confluyendo ambos en la pequeñísima rotonda del Temple.

Los hechos expuestos anuncian la pervivencia de serios problemas de circulación en la ciudad derivados de la canalización de todo el tráfico intraurbano a través del antiguo, estrecho y céntrico callejero: la plaza Julio Lazúrtegui sigue siendo el gran distribuidor del tráfico en la ciudad al igual que en sus orígenes a finales del siglo XIX cuando no había tráfico de coches y la Puebla era una simple barriada marginal. Ni la política de aparcamientos seguida ni el Plan de Circulación ensayado desde 1997 lograrán resolver satisfactoriamente la movilidad de vehículos en la ciudad⁷. Respecto a los aparcamientos, se han obviado las propuestas del PGOU ya que ninguno de los fijados en superficie se ha materializado (en cambio se ha tenido el acierto de acondicionar uno entre el Museo del Ferrocarril y la línea férrea) y los dos subterráneos se localizan en plena área funcional central (Bulevar Pérez Colino) y en la Plaza del Ayuntamiento. En ambos casos consideramos que se trata de graves errores de percepción de la funcionalidad de los espacios centrales y su accesibilidad. Pero también sucede que ambos casos contravienen los dictados de la planificación local vigente ya que, en Pérez Colino, la propuesta de parking era bajo un Bulevar peatonal y no abierto al tráfico en ambas direcciones como se ha hecho, y en el caso del realizado en la Plaza del Ayuntamiento, la propuesta de la liberación de ésta del tráfico y su recuperación a la vida social era clara.

⁷ El texto del PGOU-89 adelanta una cifra superior a 35.000 vehículos diarios circulando por los puentes sobre el río Sil que unen las dos partes de la ciudad. En el horizonte de vigencia del Plan su estimación era del aumento a un mínimo de 45.000.

Por último, la propuesta de red viaria básica del Plan-89 ofrece también un grave déficit de concepción de la propia ciudad como conjunto al marginar en sus propuestas las excelentes opciones que se le abrían a Ponferrada para superar definitivamente su fragmentación física o trama poli nuclear. Esta falta de previsión para el desarrollo de radiales que cohesionen los barrios entre sí se verá agravada por la ausencia de propuestas de arterias viales en el interior de los terrenos de MSP que permeabilicen y den a los mismos más nexos de relación y unión con el casco urbano y con los barrios además de los ya existentes: las antiguas carreteras de la Fuente del Azufre, la de Villablino o la de La Coruña. Esta carencia de previsión ayuda a entender mejor la falta de continuidad y conexión que se ha generado en el callejero de los antiguos PAU1, PAU2 y zona recreativa del Toralín. Cada una de estas tres zonas desarrolla una red viaria propia, sin continuidad en la contigua.

3. EL TRATAMIENTO DEL CASCO HISTÓRICO

El recinto de la ciudad que alberga los espacios de más valor arquitectónico, cultural y simbólico, como la Fortaleza Templaria, la Basílica de la Encina, la Torre del Reloj o el edificio barroco del ayuntamiento en la degradada plaza de la misma época y nombre, fue también el centro funcional de Ponferrada hasta avanzados los años 50 en que inició un declive al que aún no se le ve final. En especial, desde los años setenta se detecta un deterioro muy fuerte no sólo por la desaparición de su vida comercial y en gran medida residencial, sino también por el abandono y la ruina en que entran muchos de sus rincones y edificios. En esos años el Casco Histórico aún se identifica con casco viejo y, por tanto, a renovar haciendo desaparecer bajo la piqueta muchos edificios, incluso algunos singulares de la misma Plaza de la Encina o de la del Ayuntamiento. Calles como la del Radañero, de un tipismo único e inserta en la ruta jacobea, se caen a pedazos o, en el mejor de los casos, aquellas antiguas calles que aún recuerdan los oficios del pasado en su denominación (Aceiterías, Carnicerías) ven su endeble piso empedrado recubierto por una obscura capa de asfalto y, siempre que su anchura así lo permitiera, han estado abiertas al tráfico de coches.

Como apuntara con acierto S. Tomé (2002)

«Ponferrada se aparta de la norma dentro de las estrategias de promoción urbana, por el considerable retraso acumulado en cuanto respecta a la rehabilitación del núcleo antiguo» (pág. 88).

En realidad, señala P. Uriarte (1997), desde 1976 en que se incoa expediente de declaración como Conjunto Histórico-Artístico sin que llegara a desarrollarse el correspondiente expediente, pesarán sobre este espacio medidas «cautelares» inhibitorias de la iniciativa privada e incluso restrictivas de la autonomía local para intervenir en el mismo. En suma, dice el arquitecto municipal, «se crea un obstáculo más a la revitalización del conjunto que se pretende proteger» (pág. 253). Rechazado por la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Castilla y León en 1994 el Plan Especial elaborado por el Ayuntamiento en desarrollo de la propuesta formulada por el PGOU-89, sólo en 2000 verá la luz el Plan Especial (PECA); su corta andadura aún no ha logrado sustraer al tráfico el viario pero, al menos, ha puesto coto a la destrucción por derribo del caserío.

La pérdida de patrimonio e identidad del Casco Histórico ha sido tremenda pudiendo diferenciar, al menos, dos fases en el tiempo. Una primera de larga duración, en la que ya desde los años treinta (con más intensidad en los años 50 y 60) el caserío de familias acomodadas va siendo renovado sin criterio alguno de conservación de tipologías edificatorias y, en general, aumentando las alturas; y una segunda, ya con el PGOU-89 en vigor, en la que los agentes implicados son conscientes de la creciente revaloración social que el Casco Histórico va afirmando y buscan adelantarse a la aprobación del PECA y a sus previsibles reglamentaciones. Han desaparecido numerosos edificios nobles y aportados de la época barroca en la Plaza de la Encina y en la del Ayuntamiento; en esta última, la más amplia y regular del conjunto arquitectónico original barroco, tan sólo se conserva la Casa Consistorial en el centro del lado Sur y edificios aislados entre sí en el flanco Oeste. La construcción del parking subterráneo en 2001 (en clara contradicción con las propuestas formuladas por PGOU vigente) profundiza aún más en la falta de respeto y valoración por uno de los conjuntos heredados de mayor valor.

El PECA se presenta ambicioso en sus objetivos pues engloba una superficie de 30 has con tipologías constructivas muy diferentes, lo que puede explicar en parte su flexibilidad (permisividad) con la renovación del caserío frente a la rehabilitación. El recinto protegido se estructura en torno a un eje nucleado por la puerta de la Fortaleza Templaria y la Plazuela de San Andrés al Sur que, a través de la calle Gil y Carrasco conduce a la Plaza de la Encina con la Basílica del mismo nombre, donde arranca hacia el norte la calle del Reloj culminada por una puerta torreada tras la que se abre la amplia y regular Plaza barroca del Ayuntamiento presidida por la

Casa Consistorial de la misma época. No obstante, más de seiscientos edificios han sido catalogados y clasificados en tres grupos diferentes en función del grado de protección a observar: una minoría son monumentos con protección integral; un segundo grupo lo integran edificios nobles o singulares mientras el resto soporta una laxa exigencia en su rehabilitación. La puesta en práctica de un Plan de Color para el Casco Histórico es un complemento al PECA que intenta inducir en las fachadas unas pautas de estética visual armónicas y de calidad. El objetivo más inmediato de peatonalización de los espacios más nobles del recinto encuentra serias resistencias entre los residentes y comerciantes. Tan sólo las inmediaciones del Castillo, en el que por fin se han realizado importantes obras de restauración, con la calle Gil y Carrasco se han sustraído al tráfico rodado. Pero la recuperación económica y de la población apenas si se insinúan.

V

ÉTICA Y ESTÉTICA DE LA PRÁCTICA URBANA LOCAL

Cuando nos detenemos a reflexionar sobre los cambios en la ciudad desde la aprobación del PGOU-89, sobre la normativa urbana vigente y la política concreta practicada, surgen valoraciones muy contrastadas y contrapuestas con frecuencia. La sensación más inmediata remite al auge de las prácticas urbanísticas que anuncian la muerte de la planificación urbana, de la vigencia de una estética constructiva y una ética en la práctica política del urbanismo. Si hemos de considerar las palabras de Campos Venuti, ello sólo sucede cuando las ideas, los proyectos, los objetivos que dan vida a la planificación no existen. En Ponferrada, la administración socialista que elabora y gestiona hasta 1995 el Plan-89 con los inmensos terrenos de la industria minera incorporados, tiene como aspiración máxima dotarse de espacios libres donde subsanar las fuertes carencias en parques, zonas deportivas o servicios asistenciales, educativos y sanitarios, además de transformar en un espacio natural verde la denostada montaña de carbón, en el horizonte temporal de la vigencia del Plan. Por el contrario, la gestión popular que le sucede se nos presenta en su discurso ahíta de mensajes que se miran en los principios de competitividad y eficiencia urbana que impregnan las políticas urbanas recientes en Europa y España (RODRÍGUEZ, MOULAERT y SWYNGEDOUW, 2001; ALONSO TEIXIDOR, 1999) y, sin embargo, su práctica de política urbana será reduccionista hasta el punto de limitar la

gestión sobre los nuevos terrenos a simple negocio inmobiliario, sustrayendo incluso a la Corporación Municipal la toma de decisiones sobre la inmensa parcela del PAU-1 al crear una empresa municipal, PONGESUR, controlada únicamente por el Alcalde y los concejales más afines. Es un hecho de calado mucho más amplio ya que a cuenta de las plusvalías derivadas de la venta de parcelas los administradores de la empresa contratan con los dueños de MSP (grupo empresarial de Vitorino Alonso) el desescombro de la propia parcela del PAU-1 (tenía un relleno de menudos de carbón de 3-4 metros de profundidad) así como la eliminación de la montaña de carbón trasladando los menudos a otros municipios del Bierzo que los quisieran recibir o reubicándolos, en su mayoría, en los terrenos que la empresa retiene en Ponferrada y que se corresponden con el PAU-4 calificado en el Plan vigente como urbanizable no programado. Se trata de decisiones muy importantes para la ciudad tomadas al margen del Consistorio, con muchos millones por medio⁸ y que alteran los acuerdos firmados con MSP en 1987 sobre la montaña de carbón. En efecto, se había pactado que la empresa revertiera a la ciudad en el plazo de 10 años la montaña regenerada como espacio verde una vez realizado el proceso de aprovechamiento de los menudos de carbón existentes. Sin embargo, ha sido devuelta sin regenerar y PONGESUR toma la decisión de contratar con la propia MSP su eliminación. La consecuencia inmediata es que la ciudad se va a encontrar con una importante superficie nueva calificada como espacio verde y sobre la que se ha empezado a especular con su recalificación, al menos parcial, como urbanizable. La polémica es comprensible y la oposición socialista, organizaciones sociales y un sector del empresariado de la construcción han cuestionado reiteradamente estas prácticas.

Manifestación más sutil de la discrecionalidad imperante en la interpretación de la norma urbanística se observa en todo el espacio urbano, excepción hecha del Casco Histórico tras la aprobación del PECA, al generalizarse la práctica de «nivelación en altura» de los nuevos edificios que sustituyen a los antiguos respecto de

los colindantes más altos, lo que viene densificando en exceso calles estrechas de caserío antiguo y bajo. Las manifestaciones más duras de la puesta en máximo valor del suelo la encontramos en los altos aprovechamientos permitidos tanto en los bloques de viviendas construidos sobre terrenos de la Estación de RENFE como en la remodelación del caserío marginal del frente sobre el río Sil, en la calleja del río, en la Puebla. Ello unido a la abusiva utilización de la modificación puntual del planeamiento en vigor, remiten a una interpretación de la normativa urbana laxa, marcada por la improvisación, y ayuda a entender que después de 14 años de vigencia del PGOU-89 no esté entre las prioridades de la administración local su modificación. Si convenimos con el entrañable José Luis Aranguren que ética y estética caminan juntas quizás podremos también señalar que la estética debe ser compañera de la planificación urbana bien diseñada. Y desde luego, el abigarrado paisaje urbano de muy densa edificación en altura y viario sacrificado por entero al tráfico rodado proyectan una imagen de la ciudad falta de estética y comodidad en su conjunto a pesar de que se pueden enumerar frecuentes realizaciones singulares marcadas por la calidad y la estética. Así mismo, frente a la proliferación de actuaciones municipales en el casco urbano y su énfasis en el desarrollo urbanístico de calidad de los PAU 1 y 2, se perciben los barrios y, en general, la periferia del casco urbano en la parte alta de la ciudad (Puente Boeza, La Borreca, barrios de San Andrés y de los Judíos) como espacios desatendidos, cuando no degradados. En esa doble imagen de la ciudad se vislumbra la segregación espacial de la práctica urbana aunque sin alcanzar la extrema manifestación de exclusión social que le atribuye Ponce (PONCE; 2001).

De forma general y en la escala de actuaciones de relieve para la ciudad, la conclusión del Boulevard-Avenida Pérez Colino (eje proyectado por el Plan de Ensanche de 1932) de conexión entre la Plaza de Lazúrtegui y la de Luis del Olmo o la culminación de la Avd. del Castillo en su entronque con la Avd. España, que ha permitido una saludable reordenación funcional de la zona, así como la operación de renovación y reordenación urbanística del caserío marginal del frontal de La Puebla al río Sil entre puentes (calleja del río y aledaños), son mejoras sustantivas largos años demoradas. Otro tanto puede decirse, en el barrio de Flores del Sil, de la construcción del primer tramo de la Avda. de La Martina sobre la inmundicia acequia que dividía al barrio y que reclama con urgencia su prolongación para cumplir con eficacia su doble función de nueva vía de unión

⁸ La autoridad municipal siempre ha presentado el PAU-1 como un espléndido negocio para las arcas municipales, criterio no compartido por la oposición que se ha negado a estar en el consejo de PONGESUR y acusa su gestión de opaca. Estas son las cifras principales conocidas: El PAU-1 lo adquiere el municipio a Caja España con un crédito de la propia entidad por 21.600.864 euros, obtiene PONGESUR 104 millones de euros por la venta de las parcelas, paga a MSP 11.280.000 euros por retirar la montaña de carbón y una cantidad menor por el desescombro de la propia macroparcela.

y de paso. Se trata de realizaciones que contribuyen a crear imagen de ciudad moderna, global y competitiva. En la escala que podríamos llamar de microubanismo las áreas centrales de la ciudad presentan actuaciones que en distintos grados vienen a mejorar la calidad ambiental como ha sido la recuperación como espacio social, sustraído al tráfico, de la Plaza Fernando de Miranda, la armónica prolongación del espacio urbano en los terrenos de las antiguas oficinas de MSP o toda una serie de actuaciones en las calles centrales de la Puebla orientadas a ampliar aceras y reducir calzada para relajar la intensidad del tráfico. Sin embargo, todo ello choca frontalmente con el principio dominante de que la ciudad es del y para el coche. Lo que se ha traducido en que los espacios ganados para el peatón sigan siendo escasos e incluso regresivos como ha sucedido en la Avda. España, en su tramo inicial, donde el cambio de color político en el Ayuntamiento implicó su reversión de nuevo al tráfico.

La idea de dominio absoluto del coche en la ciudad preside la regulación del tráfico y explica la céntrica localización de los dos parking subterráneos existentes o la rotondización abusiva de los cruces de calles con la implantación de rotondas muy pequeñas y el consiguiente sacrificio de espacios de uso peatonal sin conseguir, por ello, mejoras sustantivas en la circulación rodada. La Plaza de Julio Lazúrtegui, (Glorieta de La Puebla en sus orígenes) escenifica y resume las carencias de la cultura urbanística desplegada por sucesivas generaciones de gobierno municipal. Como tal Glorieta reducida de tamaño, fue desde los años sesenta (PGOU-1963) víctima del afán especulativo inmobiliario al sustituirse sus edificios circundantes, de 1 a 3 plantas, por otros de 10-11 plantas y, a la vez, seguirá siendo hasta hoy lugar de recepción/distribución de las cuatro grandes vías de acceso y salida de la ciudad y de circulación intraurbana. La frecuente presencia de agentes municipales armados de silbato para agilizar la circulación en este nudo gordiano revela su saturación. Función centrípeta del tráfico imposible de superar sin la firme implantación de dos principios complementarios como son peatonalizar el corazón del centro de La Puebla apoyado con limitaciones o «filtros» al tráfico en su entorno y el desarrollo de vías de circulación alternativas, como hemos adelantado.

El contexto general urbano de Ponferrada en el último lustro llevará aparejados también cambios y realizaciones relevantes en otras esferas de la vida local, algunos de gran importancia. Tal sucede con la satisfacción del, por largos años añorado, Campus Universitario, eje-

cutado al amparo de fondos MINER, rehabilitando el edificio en desuso del antiguo Hospital de Santiago. Iniciaba su andadura con las titulaciones de Ingeniería Técnica Agrícola, Enfermería y Fisioterapeuta, a las que vendrán a sumarse los estudios de Cinematografía y Artes Visuales o los de Topografía. La nueva instalación sanitaria (1993), el Hospital General del Bierzo, ubicado en el anexo de Fuentes Nuevas, es un centro moderno de cuatro plantas, con 230 camas, que presenta serias limitaciones de acceso por la clásica torpeza de nuestras administraciones de crear centros de fuerte atracción de personas y vehículos sin acondicionar accesos adecuados. El ámbito cultural tradicionalmente ha sido pobre en la ciudad, de tal forma que dada su condición de capital funcional del Bierzo sus carencias repercutían más allá del municipio. Ponferrada ha carecido de museos, teatros, salas de exposiciones e incluso, durante unos años, de salas de cine. Todo ello puede darse por superado en gran parte con la creación del Museo del Bierzo, ubicado en la noble fábrica del que fuera palacio de los Sierra Pambley, en la calle del Reloj, la recuperación por el Ayuntamiento del Teatro Bérquidum o los nuevos museos del Ferrocarril (sobre la antigua estación de MSP y restaurando varias de las máquinas que circularon por el ferrocarril minero) y de la Radio. Los trabajos de excavación y restauración que se vienen realizando en el Castillo de los Templarios están avocados a constituir un nuevo espacio cultural.

En el proceso de terciarización y creciente diversificación de la vida local, las actividades vinculadas al turismo son objeto de interés preferente para los gestores locales. El Plan de Dinamización Turística (2001) sintetiza las iniciativas al servicio del sector y el fomento de la hostelería especializada. La implantación de nuevos hoteles (la oferta de camas ha sido limitada hasta el 2000), tres de ellos en el Casco Histórico, restaurantes especializados, campañas de promoción de los alimentos de calidad del Bierzo, oferta de rutas turísticas a los incomparables espacios de las Médulas o al Valle del Silencio, visitas guiadas por el Casco Histórico, fomento de la Ruta Jacobea... en fin, toda una amplia gama de iniciativas en pro de la imagen y la economía turística local que apenas hace una década eran inexistentes. De nuevo en este campo, encontramos actuaciones limitadas por la falta de proyectos meditados y coordinados. En concreto, el Museo del Ferrocarril, que cuenta con varias máquinas restauradas, se concibe aislado, desconectado de las posibilidades turísticas que la antigua red férrea de MSP permitía de no haberse desmantelado íntegramente en sus tramos sobre los célebres PAU urbaniza-

dos. Un plan integral habría dado vida al Museo que además sería punto de inicio y final de los trenes turísticos hasta Villablino. Iniciativa que se pretende poner en marcha a través de otro proyecto. Éste se encuentra con el tremendo hándicap de que tendría que iniciar el viaje en las instalaciones mineras que mantiene MSP en Cubillos del Sil, doce km al norte de Ponferrada, por completo inadecuadas para el embarque de viajeros. Esta circunstancia da elevadas cotas de inviabilidad a la iniciativa. A nuestro entender, un plan integral de reconocimiento de la ciudad a la llegada de la era industrial como se ha presentado la apuesta por el Museo del Ferrocarril, debería incluir la recuperación e integración de la otra fábrica conservada: la térmica de MSP, de finales de los años veinte del pasado siglo, hoy abandonada, y que estaba conectada por raíles a la Estación o Museo actual.

También en el área medioambiental topamos con prácticas contradictorias. Por un lado, el cauce del río Sil desde la presa Fuente del Azufre y, en especial, entre los puentes de los Faraones, al norte y el del ferrocarril y al sur del casco urbano, ha experimentado una profunda mejora ambiental que ha supuesto el reencuentro de la ciudad con su río (RELEA: 2002). La política de rehabilitación se iniciaba en los años ochenta con la construcción del Parque de la Concordia al desarrollarse el Polígono de las Huertas. La construcción del colector de aguas residuales que impudicamente vertían al río en pleno centro urbano será otra mejora notable. Más recientemente, se ha realizado un tratamiento integral de márgenes, con una actuación polémica, de fuerte impacto ambiental en la margen de La Puebla, entre los puentes Cubelos y García Ojeda, donde el talud natural se ha disimulado con un muro de hormigón de 10-12 metros de altura que facilita el trazado de un paseo a pie de cauce pero que en su parte alta conecta con la reordenación urbanística realizada sobre el viejo caserío de la Calleja

del Río y consistente en la construcción de un frente de varios edificios de 6 alturas y bajo cubierta. Una auténtica pantalla visual frente a la fortaleza templaria que no por ello eclipsa la notable mejora ambiental experimentada por la zona. En contraste con las intervenciones sobre el Sil a su paso por el centro de la ciudad, aguas abajo, tanto el cauce del río Boeza como el del Sil siguen presentando un estado lamentable de total abandono y reciben como en el pasado los vertidos directos de las aguas sucias de la ciudad. En efecto, Ponferrada suprimió los colectores del casco urbano realizando su vertido aguas abajo en el mismo cauce del Sil ya que la Estación Depuradora de Aguas Residuales apenas ha iniciado su ejecución. El desvío del cauce del Sil hacia los pies del monte Pajariel ha entrañado la recuperación de un amplio espacio natural a integrar en la ciudad sobre el que incluso ha nacido muerta alguna iniciativa de intervención en la medida en que no se ha logrado financiación externa para su desarrollo.

A modo de conclusión o reflexión final recordemos que a la ciudad se le abren retos de gran importancia en el inmediato futuro para su estructura urbana de confirmarse la llegada del tren de velocidad alta. El largo recorrido urbano que tiene la actual línea de RENFE anuncia impactos muy fuertes, así como el dónde se ubica la nueva estación y si llevará o no aparejado la reubicación de la actual de autobuses serán decisiones que han de afectar muy directamente la cohesión espacial de las zonas inmediatas y la movilidad circulatoria en la propia ciudad. La desfasada figura de planeamiento vigente desde 1989 debería ser sustituida por una que contemple con más realismo las tendencias de cambio de la ciudad en el medio plazo y una de las condiciones para ello es, sin duda, que tanto su gestación como la gestión posterior deben ser más plurales y estar abiertas a las propuestas y la participación de la ciudadanía.

B I B L I O G R A F Í A

ALONSO SANTOS, J. L. (1984): *El proceso urbano de Ponferrada. De centro industrial a capital económica del Bierzo*, Ediciones Varona, Salamanca, 528 págs.

ALONSO SANTOS, J. L. (1995): «Ponferrada. Setenta y cinco años después», *Revista de Estudios Bercianos*, 21, págs. 41-60.

ALONSO SANTOS, J. L. (1996): «La ciudad de Ponferrada: interacciones en su periferia y comarca», en LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.): *Ciudad y Alfoz. I Jornadas de Estudio y Debate Urbanos*, Ediciones Universidad de León, 201 págs.

ALONSO SANTOS, J. L. y RELEA FERNÁNDEZ, C. E. (2002): «Ponferrada», en LÓPEZ TRIGAL, L. (Dir.): *Las ciudades leonesas*. Publicaciones Universidad de León, págs. 89-120.

ALONSO TEIXIDOR, L. F. (1999): «Modelos de crecimiento y cambios espaciales recientes en las ciudades españolas. Un panorama desde el fin de siglo», *Papeles de Economía Española*, 80, págs. 231-247.

LA CAIXA: *Estudio Económico de España*, 2001 y 2003.

LÓPEZ GAVELA, C. (1997) «Los convenios con Minero Siderúrgica de Ponferrada», en LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.): *El Planeamiento urbano y estratégico. II Jornadas de Estudio y Debate Urbanos*, Publicaciones Universidad de León, 201 págs.

PONCE SOLE, J. (2001): «Derecho urbanístico y segregación espacial», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, vol. XXXIII, 130, págs. 667-685.

RELEA FERNÁNDEZ, C. E. (2002): «Ponferrada y el río Sil: el reencuentro de la ciudad con su origen», en *La ciudad*.

Nuevos procesos, nuevas respuestas. Actas del VI Coloquio de Geografía Urbana. Publicaciones Universidad de León, págs. 287-297.

RODRÍGUEZ, A., MOULAERT, F. y SWYNGEDOUW, E. (2001): «Nuevas políticas urbanas para la revitalización de las ciudades de Europa», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII, 129, págs. 409-424.

TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (2002): «Ponferrada: las ciudades en reconversión minera», *Ería*, 57, págs. 79-90.

URIARTE, P. (1997): «Problemas y soluciones del planeamiento urbano de Ponferrada», en LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.): *El Planeamiento urbano y estratégico. II Jornadas de Estudio y Debate Urbanos*, Publicaciones Universidad de León, 201 págs.