

## Actuación Industrial de La Rúa (Orense)

La Actuación Industrial "As Pedreiras" se encuentra en avanzado estado de planeamiento y su ejecución se llevará a cabo en virtud de un convenio que, próximamente, suscribirán el Ayuntamiento y SEPES.

El Ayuntamiento de La Rúa, deseoso de poder ofrecer suelo urbanizado industrial a los empresarios que manifestaban interés en instalarse en ese área de Valdeorras, recabó la colaboración de SEPES para preparar de 15 a 20 hectáreas y, a tal efecto, propuso un paraje situado a unos dos kms. aguas abajo del centro urbano y en las márgenes de la carretera N-120, de acceso central a Galicia, en dirección a Orense por Monforte de Lemos.

El Ayuntamiento eligió dicho emplazamiento por estar apoyado en una vía importante de comunicación, con un "lazo" próximo para facilitar los accesos, y por contar el municipio con una parte significativa de los terrenos, gracias a la cesión de una propiedad comunal por los vecinos para ese fin, además de por no existir otro suelo libre de cultivo más apto. Pero, los inconvenientes derivados de la topografía accidentada y la naturaleza rocosa del terreno y de una previsible solución autónoma de los servicios de la actuación, parecían inclinar, en principio, del lado negativo el balance de viabilidad.

Sin embargo, aunque algunas características de los terrenos propuestos distaban mucho de las que la teoría considera como idóneas y, consecuentemente, el desarrollo de una actuación sobre ellos podría conducir a costes superiores a los de una estándar e incluso no asumibles para el mercado local, SEPES decidió no rechazarla sin realizar unos estudios previos que permitiesen saber hasta qué punto resultaría inviable.



Situación.

Cuando después de una cuidada elaboración dispuso de ellos y los analizó, se acordó no desaprovechar el esfuerzo realizado y verificar su validez, tras formular algunas recomendaciones para la fase de planeamiento.

Así, desde el primer momento se intuía que la formalización de cualquier propuesta de ordenación de la actuación pasaría por la realización de un proceso iterativo, en el que se sucederían cíclicamente fases de análisis, de proyecto y de comprobación y ajuste, para intentar simultáneamente minorar el encarecimiento de las obras y mejorar el aprovechamiento urbanístico de los terrenos.

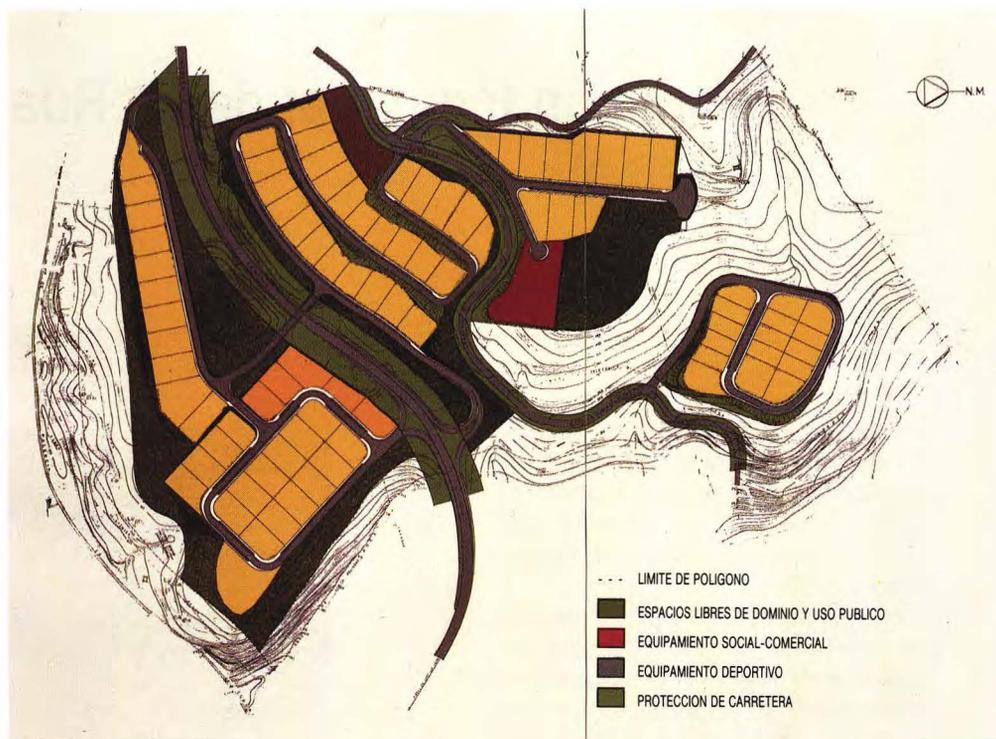
De entrada, a la vista de los índices de actividad industrial en el área y de las características naturales de los terrenos se pensó que la actuación resultaría apropiada, en especial, para implantaciones industriales de tipo medio y ligero —cuyo uso, en cambio, debería definirse lo más abiertamente posible para favorecer la diversidad de las instalaciones— en lógica consonancia, tanto con la previsible demanda de parcelas como con una óptima adecuación de los futuros vehículos usuarios a las características del viario susceptible de ser proyectado.

Asimismo, para poder seleccionar dentro del área propuesta los terrenos

más aptos para desarrollar la actuación y descartar los menos adecuados, se delimitó para el estudio una superficie bruta superior a 50 hectáreas y, para diseñar la ordenación propiamente dicha, se sentaron algunas premisas, cuya consecución se consideraba deseable y se establecieron unos criterios de partida para el planteamiento de los viales y de los movimientos de tierras, con el fin de lograr la acomodación de la ordenación al medio y, de paso, controlar el coste del producto resultante. A tales efectos, se puso un límite al volumen del movimiento de tierra admisible en función del suelo neto obtenido y se acotó el valor de una serie de variables del proyecto.

De acuerdo con el expuesto, el planeamiento ha supeditado notoriamente la configuración de la ordenación al diseño del viario que, si siempre condiciona el resultado, en este caso se ha convertido en protagonista casi absoluto del producto, ya que, pese a los distintos esquemas ensayados, la solución de las determinaciones esenciales se ha revelado como única. Con todo, el planeamiento ha buscado la obtención del acuerdo entre los requerimientos funcionales de la actuación y su soporte físico y, por eso, conseguir la unidad funcional de los terrenos pese a estar situados en las dos márgenes de la N-120, lograr una razonable adecuación al terreno moderando los movimientos de tierras, respetar el montículo existente por su posible interés referencial y cuidar la escala de la ordenación, han sido algunos de los objetivos perseguidos hasta conformar una propuesta de ordenación satisfactoria.

La ordenación efectuada ha conseguido dar cierta unidad a los terrenos seleccionados para la actuación y articular, en la medida de lo posible, el conjunto del sector, en el que cabe distinguir un área de cierta entidad superficial, integrada a su vez por tres enlazadas por un sistema viario que incluye la ejecución de un puente sobre la N-120 para conectar ambas márgenes, y otra área, dotada de mayor independencia, que por esa razón podría ser adecuada para una tipología diferente



de industria, por razón de uso o tamaño. Un examen del cuadro de características de ordenación permite considerar aceptables los resultados del mismo, ya que el suelo de las parcelas industriales logra situarse en torno a un 70 % del habitual y la incidencia del viario resulta lógica al prestar, en su mayor parte, un servicio unilateral.

Las zonas obtenidas para el uso industrial propiamente dicho ofrecen la particularidad de presentar un fondo prácticamente constante, por lo que su parcelación en base a una óptima relación frente/fondo de parcela daría un resultado monótono, tipológicamente hablando. Por tanto, la necesaria diversidad de parcelas habrá de conseguirse variando el frente de las mismas, lo que no es usual, o modificando el viario previsto en la unidad menor para crear una tipología diferenciada y acorde con su relativo aislamiento del conjunto. Asimismo, las características singulares del proceso urbanizador y la propia localización de las áreas más aptas para cimentar las

futuras edificaciones dentro de las parcelas, condicionan la normativa de la edificación y aconsejan dar un tratamiento diferencial a los retranqueos en los frentes de las calles.

Finalmente, consideraciones de carácter técnico-legal fuerzan a ajustar la superficie total de la Actuación a la de las áreas aprovechables, afinando, tanto la delimitación como la calificación por menorizada del suelo seleccionado, y a mantener los terrenos descartados como no urbanizables.

#### RESUMEN DE CARACTERISTICAS

Designación	Superficie (m <sup>2</sup> )	Porcentaje
Parcelas industriales	113.304	45,62
Equipamiento social-comercial	5.510	2,21
Equipamiento deportivo	5.000	2,01
Espacios libres	52.310	21,06
Red viaria	42.626	17,16
Taludes de viario y parcelas	29.570	11,94
<b>TOTAL Actuación</b>	<b>248.320</b>	<b>100,00</b>