

---

**M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez (coordinadora)**

**ESPACIOS  
PORTUARIOS Y VILLAS  
COSTERAS**

**Modelos de estrategias urbanísticas y  
patrimoniales de regeneración y  
transformación del litoral asturiano**



Edita:

Eikasía.  
Oviedo, 2014.  
[www.eikasía.es](http://www.eikasía.es)

Coordinadora:

M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez.

Maquetación:

Laura Mier Valerón, Jose M<sup>a</sup> Rodríguez-Vigil Reguera.

© Textos: los autores.

© Fotografías: los autores, salvo excepciones indicadas en el texto.

Cada autor es responsable, a título individual, de los contenidos – textos e imágenes – incluidos en su correspondiente capítulo.

La reproducción parcial o total de los contenidos de esta publicación queda estrictamente limitada al ámbito científico, divulgativo o didáctico, prohibiéndose expresamente su utilización con fines comerciales.

ISBN: 978-84-15203-29-2

Depósito Legal: AS/3818-2014

Impreso en España – Printed in Spain.

Esta publicación recoge los resultados finales del Proyecto de Investigación “Espacios portuarios y villas costeras. Modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano” (MICINN-HAR2011-24464), dirigido por la Doctora M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez (Universidad de Oviedo), adscrito al Plan Nacional de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación, ahora Ministerio de Economía y Competitividad.



# ÍNDICE

<b>Presentación</b>	<b>1</b>
<b>Nuevos patrimonios frente al Cantábrico: las intervenciones artísticas en los núcleos costeros de Asturias</b>	<b>7</b>
M <sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez	
<b>Puerto, espacio litoral y Patrimonio Industrial en el Principado de Asturias</b>	<b>45</b>
Natalia Tielve García	
<b>Cuatro épocas, cuatro proyectos de ciudad: la transformación urbanística de Avilés a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana</b>	<b>85</b>
Rebeca Menéndez Marino	
<b>Puerto y villa de Ribadesella: evolución y patrimonio construido en un espacio portuario</b>	<b>115</b>
M <sup>a</sup> Cruz Morales Saro	

**Diseñando espacios para el ocio:  
intervenciones en la costa asturiana** 145

Rosa María García Quirós

**La costa oriental de Asturias. Los museos  
infinitos. Musealizar el despropósito** 183

Carmen Adams Fernández

**Espacios de consumo y ocio en Gijón:  
proyectos, realidades y miradas sobre un  
patrimonio comercial reciente** 207

Jose María Rodríguez-Vigil Reguera

**Las transformaciones en la iconografía urbana  
de Gijón: del viejo Muro al Waterfront. El  
nuevo frente litoral en la pintura de Josefina  
Junco, Javier del Río y Pelayo Ortega** 245

Laura Mier Valerón

**Seminario Internacional Puerto, Ciudad y  
Patrimonio: conclusiones** 283

Laura Mier Valerón y Jose María  
Rodríguez-Vigil Reguera

## Presentación

Las transformaciones morfológicas y funcionales de las ciudades portuarias e industriales constituyen un tema de investigación de actualidad que ha sido ampliamente abordado en las últimas décadas en diferentes ámbitos académicos. El libro *Espacios portuarios y villas costeras. Modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano* es una nueva aportación a ese análisis y se enmarca en el proyecto de investigación del mismo título (MICINN-HAR2011-24464)\* adscrito al Plan Nacional de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación, ahora Ministerio de Economía y Competitividad, y desarrollado por un equipo del Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo.

Con una metodología interdisciplinar ya ensayada en *El Waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*, proyecto coordinado por M. C. Morales Saro y desarrollado entre 2007 y 2010, los contenidos plantean en este caso una revisión crítica de las actuaciones que han determinado los drásticos cambios producidos en el paisaje de las restantes poblaciones de la costa asturiana al sustituir su identidad industrial y/o pesquera, truncada por la reconversión industrial de los años ochenta, por la que se presenta actualmente como turística y cultural. Esos cambios de identidad no se han producido sin un conflicto entre el afán de modernización que defendían las administraciones públicas como solución de futuro y la preservación de la memoria histórica que, al menos teóricamente, se desea conservar.

En efecto, en pocos ejemplos se puede hablar de un equilibrio satisfactorio en la conjugación de lo viejo y lo nuevo, al primar en los planes estratégicos de regeneración las políticas que han entendido la innovación a costa de la destrucción. Resulta evidente en este sentido la escasa sensibilidad que se ha tenido en

---

\* Puede consultarse: <http://www.proyectoespaciosportuarios.es/>

algunas de las intervenciones urbanísticas realizadas, que han dado origen a ampliaciones innecesarias e insostenibles en los puertos y han destruido una parte importante de los bienes patrimoniales relacionados con las actividades y formas de vida tradicionales.

Los núcleos portuarios objeto de análisis responden a características diferentes en cuanto a extensión y funcionalidad. Salvo las ciudades portuarias e industriales de Gijón y Avilés, que han sufrido una fuerte reconversión y han sido objeto de las intervenciones a mayor escala, las restantes villas son núcleos de población reducidos, en los que la economía estaba basada fundamentalmente en la pesca y en pequeñas industrias artesanales, y en los que existió siempre una identificación de la población con el medio que había desaparecido en las grandes ciudades.

Los cambios morfológicos de la ciudad de Gijón constituyen un ejemplo muy importante por lo que suponen de mejoras urbanísticas, estéticas y medioambientales con indudables repercusiones sociales y económicas. Con la aplicación en 1986 del Plan General de Ordenación Urbana (Plan Rañada, 1985) se trataba de poner freno al crecimiento especulativo y desordenado y de hacer la ciudad más habitable y cómoda a sus habitantes. Para ello se emprendió una actuación integral, que afectó fundamentalmente a la franja oeste, restableciendo la integración espacial y funcional de la ciudad con el mar que se había perdido con la industrialización. También supuso la regeneración del centro histórico y de los barrios. Además se mejoraron las comunicaciones; se emprendieron operaciones residenciales que dieron origen a nuevos barrios bien planificados, equipados con los servicios necesarios y con zonas de expansión; se acometieron mejoras medioambientales dentro del Plan de Saneamiento Integral de Gijón y se llevaron a cabo importantes actuaciones culturales. Dentro de éstas, cabe destacar la dotación de nuevos equipamientos culturales y turísticos (Museo del Ferrocarril, musealización de las Termas romanas y del conjunto arqueológico de Campo Valdés, rehabilitación y refuncionalización de la arquitectura palaciega y del caserío tradicional de Cimadevilla,

Laboral Centro de Arte, Acuario, Jardín Botánico, etc.) y el equipamiento artístico del espacio urbano con unas esculturas de calidad.

En Avilés, dentro del plan especial para la regeneración integral de la ría, aún inconcluso, que también atiende a aspectos medioambientales, urbanísticos y culturales, se ha llevado a cabo la creación del puerto deportivo y de un amplio paseo a lo largo de la orilla izquierda, en el que se han instalado las principales muestras del nuevo equipamiento artístico de la ciudad. Y en la margen derecha, dentro de otro plan especial desarrollado en 2010, se ha puesto en marcha la Isla de la Innovación, el proyecto más ambicioso impulsado en Avilés para promover una diversificación funcional y del que únicamente se ha materializado el Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, que inició su andadura en marzo de 2011. Se trata de una obra que por su singularidad arquitectónica, el prestigio de su autor y el emplazamiento privilegiado en plena ría frente al centro histórico, pretende otorgar una nueva imagen a Avilés, presentándola como ciudad moderna, con iniciativas para ofrecer una programación cultural de interés y capacidad para atraer el turismo. Esas actuaciones, como otras llevadas a cabo en el casco histórico, no dejan de aportar valores para la regeneración de la ciudad. Pero como también en Gijón, se echa en falta un posicionamiento claro y decidido respecto a la conservación y patrimonialización de los equipamientos industriales residuales de mayor interés, a cuya costa se han llevado a cabo las nuevas dotaciones patrimoniales.

En las restantes villas, las intervenciones han tenido consecuencias dobles. Por una parte se han mejorado algunas infraestructuras y creado nuevos patrimonios, se han creado parques y sendas en el espacio litoral, y ensanchado y consolidado nuevos paseos marítimos. Se han rehabilitado algunos edificios portuarios e industriales para desempeñar nuevos usos, construido arquitecturas interesantes, equipado el espacio urbano con arte público y un mobiliario urbano de diseño. Se han inaugurado museos y centros de interpretación relacionados con la vida y tradiciones del lugar, etc. Pero hay que decir también que han pesado poco las iniciativas de conservación de los puertos

históricos y del patrimonio relacionado con ellos, primando las ampliaciones y los puertos deportivos a costa de la desaparición de las antiguas instalaciones, muelles y elementos industriales (grúas, cargaderos, compuertas). Se constatan, no obstante, modelos de intervención diferenciada, como el aplicado en el Puerto de San Esteban de Pravia, un caso excepcional de musealización del puerto, y el seguido en Llanes, un ejemplo significativo de destrucción del puerto histórico.

El trabajo desarrollado ha dado origen a numerosas publicaciones anteriores que se citan en las notas bibliográficas recogidas en las siguientes páginas. También ha sido difundido en cursos, conferencias y congresos de carácter internacional, organizados por nuestro grupo de investigación y de otras universidades francesas y españolas que trabajan sobre temas afines. Este volumen reúne las últimas aportaciones del estudio, que, como los anteriores, se abordan con planteamientos metodológicos interdisciplinares y se fundamentan en el trabajo de campo y en una exhaustiva documentación. Se ha partido de la normativa vigente en los planes estratégicos territoriales (PET), el Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral de Asturias (POLA) ampliado en el Plan Territorial Especial del Suelo de Costas de Asturias (PESC), los planes generales de ordenación urbana (PGOU) y su desarrollo en los planes especiales de reforma interior (PERI). Se ha consultado una amplia documentación cartográfica y fotográfica, así como la existente en los archivos municipales, de la Demarcación de Costas, de las autoridades portuarias, de arquitectos, artistas, centros culturales y empresas diversas.

Los capítulos del libro abordan estudios generales, monográficos y parciales: se hacen revisiones de conjunto de los equipamientos de arte público y del Patrimonio Industrial; se estudian los casos específicos de Avilés y Ribadesella; se analizan el rediseño de la costa y su mobiliario, algunos nuevos museos, centros de interpretación e instalaciones de ocio y consumo, así como las iconografías de las ciudades portuarias en la pintura.

El equipo de investigadores del proyecto agradece al Ministerio de Ciencia e Innovación, ahora Ministerio de Economía

y Competitividad, la financiación recibida. Con ella se ha realizado el trabajo de campo en Asturias y la visita a otras ciudades portuarias atlánticas; se ha organizado el *Seminario Internacional Puerto, Ciudad y Patrimonio*, en el que se han dado a conocer, contrastado con otros casos paralelos del Arco Atlántico y sometido a debate los resultados alcanzados en la investigación; y se ha costado también este libro.

M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez  
Investigadora Principal  
Oviedo, noviembre de 2014



## **Nuevos patrimonios frente al Cantábrico: las intervenciones artísticas en los núcleos costeros de Asturias**

M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez  
Catedrática de Historia del Arte, Universidad de Oviedo

En las dos últimas décadas del siglo XX y la primera del actual el litoral asturiano ha experimentado importantes transformaciones funcionales y morfológicas en sus puertos y núcleos urbanos para adaptarse a la situación generada por la pérdida de las actividades portuarias e industriales tradicionales y con la intención de poner en marcha nuevos servicios y competencias capaces de revitalizar la actividad económica<sup>1</sup>. Dentro de los planes especiales diseñados con esos fines, en muchas ciudades se contemplaron proyectos artísticos y culturales<sup>2</sup>. En efecto, las políticas regeneradoras arbitradas parecen haber entendido la capacidad del arte y de la cultura para renovar la imagen de las villas y potenciar el turismo,

---

<sup>1</sup> MORALES SARO, M. C., “Marca Gijón”, *Liño*, 13, 2008, pp. 123-135; “La remodelación intensiva de los puertos históricos en Asturias, consecuencias urbanísticas y patrimoniales”, en LOZANO BARTOLOZZI, M. del M. y MÉNDEZ HERRÁN, V., (coords.), *Paisajes modelados por el agua: entre el arte y la ingeniería*, Universidad de Extremadura/ Editora Regional de Extremadura, 2012, pp. 143-157; GARCÍA QUIRÓS, R. M., “Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto”, *Liño*, 13, 2007, pp. 105-122 y “Diseño y turismo en la costa occidental asturiana, del Eo al Nalón”, *Liño*, 19, 2013, pp. 95-106; MENÉNDEZ MARINO, R., “Evolución histórica del puerto de Lastres: del esplendor comercial y pesquero de los siglos XVI y XVII a la actual reconversión en puerto deportivo”, *Liño*, 16, 2010, pp. 165-176 y “Sostenibilidad y desarrollo urbano: El caso de Avilés (1956-2006)”, en *Actas del Congreso Internacional IEPC Ciudad y Sostenibilidad*, Eikasía, Oviedo, 2012, pp. 1-26.

<sup>2</sup> ALVAREZ MARTÍNEZ, M. S., “Problemáticas de la ciudad industrial: la imagen perdida, las nuevas funciones y la creación de patrimonios”, en PARRADO DEL OLMO, J. y GUTIÉRREZ BAÑOS, F. (coords.), *Estudios de Historia del Arte. Homenaje al Profesor De la Plaza Santiago*. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2009, pp. 301-307

con el que se intentaba paliar la grave situación económica existente. El privilegiado emplazamiento en una costa con parajes de gran belleza, la existencia de un importante patrimonio cultural y de arraigadas tradiciones relacionadas con la vida marinera constituían atractivos que se pretendía enriquecer con nuevos patrimonios artísticos llamados, entre otros fines, a renovar visualmente el paisaje urbano. A la capacidad del arte público para contribuir a la regeneración de las principales ciudades portuarias de Asturias y a los logros conseguidos con los nuevos equipamientos artísticos ya me he referido en otros trabajos<sup>3</sup>; en esta ocasión pretendo hacer un balance global de su presencia en el litoral de la región, detallando sus contenidos y características.

Las actuaciones artísticas más importantes se localizan en las principales ciudades portuarias, Gijón y Avilés, y otra villa próxima a ambas del centro de la región, Candás, siendo en ellas donde también se encuentran las primeras manifestaciones de arte público. Los restantes ejemplos destacables están emplazados en los extremos oriental (Llanes y Ribadesella) y occidental (Vegadeo).

### *Gijón: un referente para el arte público en Asturias*

En Gijón podemos localizar la primera escultura de lenguaje moderno que logró redefinir, singularizar y cualificar el lugar: el *Monumento a la Madre del Emigrante* de Ramón Muriedas, que se ubicó en 1970 frente al mar, al final del paseo marítimo, en el

---

<sup>3</sup> ALVAREZ MARTÍNEZ, M. S., "Impact de la mondialisation: de la ruine industrielle à la ville musée. Gijón: la sculpture comme élément de transformation de la ville", en ACERRA, M., MARTINIÈRE, G., SAUPIN, G., VIDAL, L. (dirs.), *Les Villes et le monde. Du Moyen Âge au XX siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, pp. 371-392; "La Senda Escultórica de los 12 Puentes de Vegadeo (Asturias): renovación visual, intervención espacial y ¿regeneración urbana?", *Norba-Arte*, nº 34, en prensa; "El arte como recurso: intervenciones escultóricas y propuestas artísticas en la regeneración de las villas costeras asturianas", *Ábaco*, en prensa.

lugar conocido como el Rinconín<sup>4</sup>. Aunque los objetivos perseguidos con su instalación fueron los conmemorativos del monumento tradicional, puede ser considerada la primera obra de arte público de la ciudad por haber conseguido una identificación con el entorno físico y con los usuarios del mismo, si bien la identificación de la ciudadanía con la obra, actualmente incuestionable, se ha logrado a lo largo de un proceso paulatino y no exento de un fuerte rechazo inicial<sup>5</sup>.

Pero la instalación de esa obra fue un hecho sin consecuencias inmediatas, pues, aunque ha sido en Gijón donde se ha desarrollado el programa de arte público más completo y mejor planificado de toda Asturias, su origen es bastante posterior y se relaciona con la puesta en marcha del proyecto de regeneración integral de la ciudad a mediados de los años ochenta del pasado siglo, tras la aprobación de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana (1986) y la llegada de fondos estructurales europeos<sup>6</sup>. En la renovación perseguida, el equipamiento artístico, fundamentalmente de carácter escultórico, fue entendido como un complemento del urbanismo para regenerar estética, social y culturalmente la ciudad y como reclamo turístico para contribuir a la diversificación funcional y la revitalización económica.

El equipamiento se desarrolló de forma planificada y paralela a las intervenciones urbanísticas de los diferentes sectores de la

---

<sup>4</sup> PRESA DE LA VEGA, E., "Aproximación a la escultura conmemorativa asturiana: El Monumento a la Madre del Emigrante en Gijón", *Memorana*, nº 3, 1999, pp. 68-84.

<sup>5</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M. S., "Nuevo arte público: ampliación y revalorización del patrimonio urbano", en FERNÁNDEZ GRACIA, R. (coord.), *Pvlchrvm. Scripta varia honorem M<sup>a</sup> Concepción García Gainza*, Gobierno de Navarra, Universidad de Navarra, Pamplona, 2011, pp. 63 y 67; MIER VALERÓN, L., "La Madre del Emigrante (1970): historia de una escultura y aproximación a la emigración asturiana del siglo XX", *Actas VI Congreso SELICUP La cultura popular en los procesos de transformación social*. Universidad Laboral, 15 -17 de octubre de 2014, en prensa.

<sup>6</sup> MORALES SARO M.C. (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*, Ed. Eikasía, Oviedo, 2010.

ciudad, iniciándose en 1990 con la instalación del *Elogio del Horizonte* de Eduardo Chillida en el Cerro de Santa Catalina<sup>7</sup>, primera obra de escultura pública planteada con fines regeneradores que se llegó a convertir en icono del Gijón renovado.

Las características del equipamiento escultórico gijonés y su repercusión en la ciudad han sido analizadas extensamente en varios trabajos, a los que remito<sup>8</sup>, baste ahora recordar dentro de esta revisión general del arte público del litoral asturiano que en Gijón intervino por igual el centro urbano, los viejos barrios industriales y los espacios de nueva creación, y que adquirió especial protagonismo en el borde litoral, recalificando paseos marítimos y playas, sendas peatonales y parques. Puede deducirse de ello el elevado número de obras instaladas<sup>9</sup>, de las que un buen número se caracteriza por una calidad artística notable y por su adecuación al medio, cualidad imprescindible cuando la obra se emplaza en un espacio público.

Las obras ubicadas en los años noventa en el Cerro de Santa Catalina y en el parque de la Providencia, dos de los enclaves emblemáticos de la regeneración de la ciudad y los primeros en acoger esculturas, se realizaron por encargo directo del Ayuntamiento a artistas de reconocido prestigio (Eduardo Chillida, Joaquín Vaquero Turcios, Amadeo Gabino), siendo excepcional la convocatoria de un concurso para seleccionar el proyecto del *Monumento a la Paz Mundial* para el parque del

---

<sup>7</sup> FERNÁNDEZ LEÓN, J. (coord.), *Elogio del Horizonte, una obra de Eduardo Chillida*, Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo, 1990.

<sup>8</sup> ALVAREZ MARTÍNEZ, M.S., “Un nuevo arte para Gijón: compromiso público y usurpación retórica”, en MORALES SARO M.C. (coord.), *El Waterfront...*, pp. 61- 107; “Impact de la mondialisation...”, opus cit.

<sup>9</sup> Las esculturas públicas, junto a los monumentos conmemorativos tradicionales, constituyen la mayor parte de los “Bienes Históricos del Alto valor Artístico” inventariados por el Ayuntamiento de Gijón en 2012, aunque en la relación no figuran las creaciones más recientes. [https://sedelectronica.gijon.es/multimedia\\_objects/download?object\\_id=121583&object\\_type=document](https://sedeelectronica.gijon.es/multimedia_objects/download?object_id=121583&object_type=document) [consulta 08/10/2014]

Lauredal, en el que resultó seleccionado el escultor asturiano Manuel Arenas. Las demás intervenciones llevadas a cabo en esa década también han partido del encargo a artistas regionales de reconocido prestigio (Joaquín Rubio Camín, Alejandro Mieres, Bernardo Sanjurjo, Fernando Alba, Miguel Ángel Lombardía). Pero con la puesta en marcha del Proyecto Arte Público en Gijón, desarrollado entre 1999 y 2003, fue una comisión de expertos nombrada por el consistorio la encargada de realizar la selección de los autores tras la definición de los objetivos a alcanzar<sup>10</sup>. Teniendo en cuenta los criterios de experiencia en arte público, interés artístico y adecuación al medio de las obras, fueron seleccionados escultores españoles (Pepe Noja, Miquel Navarro, Fernando Sinaga, Acisclo Manzano y Xaime Quesada) y fundamentalmente asturianos (Francisco Fresno, M<sup>a</sup> Jesús Rodríguez, Adolfo Manzano, Pablo Maojo, Herminio, Eugenio López, Carmen Cantón) para desarrollar el resto de los proyectos artísticos. Es preciso sumar los llevados a cabo por encargo directo de la Sociedad Gestora del Suelo al escultor de origen asturiano Amador Rodríguez y a los vascos Juanjo Novella y Ernesto Knörr y más recientemente por el Ayuntamiento al senegalés Mohamadou Ndoye Douts y la asturiana Xana Kahle, autores de las dos últimas esculturas destacables emplazadas en la ciudad.

Se puede deducir de lo expuesto el elevado número de esculturas existente en el espacio urbano, que permitió a Gijón publicitarse como “Ciudad de las esculturas” al convertir su medio en un contenedor de obras que facilitan a los vecinos y los visitantes el contacto con la actividad creativa actual. El marco cronológico del equipamiento artístico de Gijón comprende desde 1990 a 2013, si bien la mayor parte de las obras se realizaron antes del inicio de la crisis económica actual. Destacan las esculturas que se relacionan a continuación, que, con diferentes

---

<sup>10</sup> “Criterios de la Comisión Técnica para el estudio, propuesta y adquisición de esculturas para espacios públicos de Gijón”, Documento de la Fundación Municipal del Cultura de Gijón.

lenguajes plásticos, logran establecer un diálogo con el lugar de ubicación, y que en los mejores ejemplos llegan a la total identificación con él.

La capacidad de integración de las obras es especialmente notoria en el borde litoral de la ciudad, donde se inició el equipamiento y se ubicaron trece esculturas. La primera en instalarse fue, según se ha indicado, el *Elogio del Horizonte* (1990) del escultor vasco Eduardo Chillida, que se situó en el parque creado en el Cerro de Santa Catalina con el desarrollo del Plan Especial de Recuperación de esa zona de anterior uso militar. Cerca de ella, también frente al mar Cantábrico y mirando al Cabo Torres y al puerto de El Musel, se colocó *Nordeste* (1994) de Joaquín Vaquero Turcios. Se trata de una segunda obra ubicada en la fachada marítima y que junto a la anterior marca el inicio de una senda escultórica a lo largo del litoral gijonés que acoge a algunas de las muestras más relevantes del arte público de la ciudad.

El promontorio de Santa Catalina divide el *waterfront* gijonés en dos sectores, el occidental, portuario e industrial, y el oriental, residencial y de ocio. En el primero, en una zona muy agredida por el desmantelamiento industrial, se instaló frente al arenal de la playa del Arbeyal la escultura *Andarín* (1999) de Miquel Navarro tras la aplicación del PERI de Santa Olaya-El Arbeyal en 1989. Pero es en el sector oriental donde existe una verdadera secuencia escultórica a lo largo de la costa, en la que además del ya mencionado *Monumento a la Madre del Emigrante* (1970) que cierra el paseo marítimo, se fueron instalando dentro del parque del cabo San Lorenzo, otro espacio militar recuperado para la ciudad, el *Homenaje a Galileo Galilei XV* (1997) de Amadeo Gabino y *Paisaje Germinador* (1997) de Miguel Ángel Lombardía; y en torno al paseo marítimo y a la senda peatonal que recorre todo el litoral, las esculturas *Sombras de luz* (1998) de Fernando Alba, *Solidaridad* (1999) de Pepe Noja, *Sin título* (2001) de Herminio, *Cantu de los días fuxíos* (2001) de Adolfo Manzano y *Castillo de Salas* (2003) de Joaquín Rubio Camín, que marcan el camino hasta el citado parque del cabo San Lorenzo.

También han sido importantes receptores de arte público los lugares de esparcimiento existentes dentro de la trama urbana, como los parques, jardines y plazas. Una de las primeras esculturas públicas de Gijón, el *Monumento a la Paz Mundial* (1990) de Manuel Arenas, fue concebida para el parque del Lauredal, que acababa de ser integrado en la ciudad para uso público en la encrucijada de tres barrios obreros del sector industrial occidental. En el mismo sector, la *Torre de la Memoria* (2000) de Francisco Fresno se crea para el parque de Moreda, ubicado en el solar de la antigua factoría siderúrgica del mismo nombre que fue recuperado para desempeñar nuevos usos residenciales, sociales y de ocio.

Dentro del centro urbano las esculturas se instalan en lugares de reunión muy concurridos, como *Génesis* y *Obelisco*, creadas por el artista gijonés Joaquín Rubio Camín en 1992 para los jardines y el paseo de Begoña coincidiendo con las obras de remodelación aprobadas en 1990<sup>11</sup>. También la plaza del Humedal fue sometida a una intervención integral por el artista Alejandro Mieres, que diseñó la nueva zonificación, los muretes, jardinería y demás equipamiento, e instaló su escultura lumínica *Cubo* (1995), completándose la actuación artística con el pavimento proyectado por el pintor asturiano Bernardo Sanjurjo. Otro espacio céntrico y muy frecuentado, la plaza de Europa, acogió tras la reforma de 1999 en el estanque de una zona ajardinada la obra *En la memoria - na memoria* (2000) de la escultora y pintora M<sup>a</sup> Jesús Rodríguez.

La periferia urbana fue asimismo objeto de importantes intervenciones. En el sector suroriental, entre los barrios del Llano y Ceares, se integró en la ciudad la gran mancha verde del parque Los Pericones, que cuenta actualmente con dos esculturas, *Confluencia* (2001) de Eugenio López y *Camaleón* (2010) de Mohamadou Ndoys Douts. Frente a él está el barrio de Montevil,

---

<sup>11</sup> *Obelisco* fue desmontada diez años más tarde, al realizarse nuevos trabajos para un aparcamiento subterráneo, siendo rehecha con mayores proporciones para una nueva ubicación en la amplia avenida de la Constitución.

nueva zona residencial en la que se ubicaron las esculturas *Homenaje a las Brigadas Internacionales* (2001) de Amador Rodríguez y *La Huella* (2002) de Juanjo Novella. En Viesques y Cabueñes, que contaban ya en las instalaciones del campus universitario con la escultura *Homenaje a la Navegación* (1989) de Vicente Vázquez Canónico delante la Escuela de la Marina Civil y el *Árbol de la ciencia* (1989) de Juan Zaratiegui ante la Universidad Laboral, se coloca en una rotonda *Hacia la luz* (2009) de Francisco Fresno, otra de las esculturas más relevantes de la ciudad. Y ante el Palacio de los Deportes de la Guía, la escultura *Escalada* (1992) de Pablo Maojo.

Asimismo, los barrios populares y de alta densidad de población han sido intervenidos con esculturas que persiguen mejorar la imagen del entorno, aunque con escasos resultados casi siempre. Como el barrio de Contrueces, donde se ubicó la escultura *Dinámica* (2004) de Ernesto Knörr, y el barrio de Laviada, en el que están instaladas *Copulaciones* (1998) del asturiano Pedro Sanjurjo Pieycha y el *Monumento a la República* (2000) de los escultores gallegos Acisclo Manzano y Xaime Quesada. Próxima a ellas se encuentra la escultura de Camín *Espacio exterior* (1990), realizada para el *hall* de la estación de Renfe Jovellanos y hoy ubicada ante el ingreso a la nueva estación de ferrocarril.

El equipamiento con esculturas alcanza incluso a recintos cerrados muy visitados por el público. Uno de ellos es el Jardín Botánico Atlántico, donde se colocaron dos obras inicialmente seleccionadas (2001) para el parque de Los Pericones; se trata de *Viomvo* del escultor zaragozano Fernando Sinaga y *Érase una vez un árbol* de la asturiana Carmen Cantón. Y al margen de la financiación pública y con emplazamiento en recintos privados, aunque emblemáticos, hay que citar aún dos esculturas: *Germinación* (2006) de Joaquín Vaquero Turcios y *Centenario* (2007) de Pablo Maojo, que se encuentran respectivamente en el ingreso al Recinto Ferial de Asturias y en el puerto de El Musel.

Además de las mencionadas, concebidas salvo excepciones con fines regeneradores dentro del programa de arte público

impulsado por el consistorio y relacionadas con intervenciones urbanísticas, se instalan en diversos puntos de la ciudad algunas piezas, conmemorativas en su mayor parte, que ejercen escasa incidencia en el entorno y presentan diferente interés desde el punto de vista creativo. Generalmente se trata de obras figurativas, relacionadas en unos casos con el concepto de busto tradicional sobre pedestal, como el *Monumento a Salvador Allende* (1999) de la escultora chilena Mónica Bunster ubicado en el barrio de Rocés, que es réplica de otro instalado en Chile. En otros responden a planteamientos más novedosos, como el *Homenaje a los Niños de la Guerra* (2005) de Vicente Moreira, que dentro de una figuración realista aproxima la figura al espectador en la playa de El Arbeyal, lo mismo que el grupo escultórico *Sentimientos* (1999) de Manuel García Linares en el barrio de la Guía.

Tradicional por cuanto recurre a la fórmula de monolito es la pieza *Nunca más* (2000), ubicada en la senda litoral en homenaje a las víctimas de Mauthausen y diseñada por el arquitecto municipal Luis Estébanez, que sin embargo resulta innovadora por su formalización geométrica. Como también aportan soluciones formales singulares la obra realizada por Joaquín Rubio Camín para el paseo de Begoña titulada *Evocación. Homenaje a Francisco Carantoña*, que sin renunciar a la figuración habitual del monumento recuerda al representado por medio de su silueta recortada en una plancha de acero; o la última instalada en el parque del cabo San Lorenzo, el *Homenaje a José Luis Álvarez Margaride* (2011) de la asturiana Xana Kahle, que se formula con un lenguaje organicista abstracto.

De lo expuesto se puede deducir que las esculturas ubicadas en la ciudad de Gijón en las últimas décadas no alcanzan similares logros de integración en el medio e identificación con los ciudadanos. Se aprecia que la selección realizada dentro del proyecto de arte público desarrollado entre 1990 y 2003 ha dado origen a creaciones con mejores resultados en la intervención estética, social y cultural del entorno. Se aprecia asimismo que las piezas más relevantes se encuentran ubicadas en el borde litoral (*Elogio del Horizonte, Nordeste, Sombras de luz, Cantu de los días*

*fluxios*), aunque no hay que olvidar el papel desempeñado por alguna otra en la regeneración de los viejos espacios industriales (*Torre de la Memoria*) y en la singularización de los de nueva creación (*Hacia la luz*).

Se desprende también que las esculturas públicas mencionadas responden a corrientes estilísticas muy distintas, desde la abstracción a la figuración, y dentro de ellas, desde planteamientos no representativos geométricos y racionalistas hasta otros organicistas, expresivistas o simbólicos, y desde una figuración tradicional de cuño realista, hasta formas más depuradas y sintéticas.

Tan variadas como las soluciones formales son las materias empleadas, que oscilan desde el bronce, el mármol y la madera tradicionales, hasta el acero, hormigón y cristal. Y lo mismo se puede decir de las proporciones, que dependen en buena medida del presupuesto disponible, aunque en general se planteen tratando de respetar la escala existente en el entorno. Por otra parte, también difieren los objetivos que mueven la creación de las esculturas. Según se ha comentado, algunas de ellas surgen con intención conmemorativa, siendo, salvo excepciones, las más conservadoras en sus propuestas plásticas. Existen también piezas identitarias, evocadoras de la memoria del lugar, en las que la materia y la forma están cargadas de simbolismo. Pero en buena parte de las obras, con independencia de que cada artista haya dejado reflejadas sus preocupaciones e intereses plásticos, las esculturas surgen para establecer un diálogo con el entorno. Ese diálogo se puede alcanzar por muy diferentes vías con la intención de mejorar el paisaje de la ciudad, de dignificar los barrios degradados, de crear lugares agradables para el uso ciudadano y facilitar el contacto con las nuevas formas de expresión plástica.

### *Avilés: el protagonismo del arte con memoria*

El arte público tiene también un peso relevante en la nueva imagen de la villa de Avilés<sup>12</sup>, especialmente en el entorno de la ría. Sus orígenes se relacionan con una pieza escultórica, aunque los murales pictóricos y cerámicos alcanzan una importancia que no tenían en Gijón en relación con la permanente colaboración con el Ayuntamiento del pintor avilesino Ramón Rodríguez y la participación de la Escuela Municipal de Cerámica.

El nuevo arte público surgió en esta villa en 1986 cuando el Ayuntamiento toma la decisión de dar nueva vida artística a un tejo muerto del parque de Ferrera. El encargado del trabajo fue el escultor asturiano de mayor proyección en aquel momento, Joaquín Rubio Camín, que se encontraba desarrollando una experiencia plástica con la madera idónea para ser aplicada en la intervención del árbol avilesino. La pieza resultante, *Tejo Herido*, es una obra innovadora en cuanto a concepto y materialización que no tuvo continuidad inmediata. Pero a partir de ella, la escultura adquirió relevancia en las actuaciones artísticas llevadas a cabo en la ciudad, sin llegar a excluir, según se ha dicho, la pintura ni la cerámica, que cuentan con varios murales en diversos puntos de la villa<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> RÍO LEGAZPI, A. Del, "Estatuas. Tomando el aire por Avilés", *El Revistín*, Avilés, 16 abril 2006, pp. 48-52; PÉREZ PANDO, E., *Arte público en Avilés*, Trabajo de Investigación de Doctorado inédito, dirigido por M. S. Álvarez Martínez, Universidad de Oviedo, 2011.

<sup>13</sup> Los murales se localizan en plazas, parques e incluso en la estación de autobuses, donde el pintor avilesino Carlos Suárez pinta en 2001 un mural de grandes proporciones: *Bosque encantado*. Con antelación se habían creado los murales *Centenario de la fiesta del bollo* (1993) en la plaza de Camposagrado y *Homenaje a Carreño de Miranda* (1997) en el barrio de Sabugo, ambos diseñados por Ramón Rodríguez y materializados por la Escuela Municipal de Cerámica. El mismo pintor recibe el encargo en 2002 de pintar *Pasionarias* para la plaza José Martí y de diseñar el *Mural de las ciudades hermanas*, emplazado en el parque de Ferrera, en el que colabora nuevamente la Escuela de Cerámica. Y, en 2007, el mismo artista completa la intervención de la plaza José Martí con el mural *Cubavilés*.

Fue en los años noventa cuando se inició un proceso sistemático de intervención artística de la ciudad, tanto de su centro urbano como de las zonas periféricas, con obras de muy diferentes características en cuanto a estilo, capacidad de diálogo con el entorno e incluso en cuanto a interés artístico de las propuestas. Las primeras obras se colocaron en espacios periféricos con intención de crear lugares de referencia atractivos para el uso ciudadano. Y es precisamente en los barrios de la periferia donde se localizan algunas de las propuestas más novedosas en cuanto a lenguaje y más activas en cuanto a capacidad para singularizar el lugar. La primera de ellas fue *Ara* (1993), también obra de Camín, que se instaló en el nuevo Centro Socio-Cultural Los Canapés, lo mismo que dos años más tarde la escultura de Benjamín Menéndez *Trecho* (1995). No obstante, también existen en algunos barrios esculturas de intención conmemorativa y con resultados muy distintos de los antes apuntados. Así se constata en el *Homenaje a los caldereros* (1996) de Emil, pieza figurativa y de reducidas dimensiones, que se dispuso sobre pedestal al modo de un monumento tradicional en el barrio de Miranda en recuerdo de uno de los oficios tradicionales del lugar. Más destacable en cuanto a factura es otra escultura conmemorativa ubicada en el barrio de Sabugo, *La Monstrua* (1997), obra del escultor avilesino Amado González Hevia (Favila) que se dedica en homenaje a un hijo ilustre de la villa, el pintor Carreño de Miranda. Complementada el mismo año con el mural cerámico *Homenaje a Carreño de Miranda*, esta obra logra ejercer mayor incidencia en la cualificación estética del entorno y enlaza por su planteamiento con otras creaciones del centro urbano.

En efecto, en el centro de la villa las intervenciones artísticas parecen haber sido concebidas antes como elemento embellecedor que como un recurso regenerador del medio, limitándose su incidencia a la ocupación del mismo en gran parte de los casos. Predominan las obras de lenguaje figurativo e intención evocativa o conmemorativa, que representan personajes ilustres de Avilés y tipos populares, cayendo en ocasiones en el

anecdótico. Con esas características se instaló en 1997 un busto del escritor asturiano Armando Palacio Valdés ante el teatro que lleva su nombre, realizado por encargo del consistorio al escultor ovetense Mauro Álvarez, autor también al año siguiente del *Medallón de Alfonso VII*, que recuerda en el exterior del palacio de Valdecarzana al monarca que confirmó el Fuero de la villa. También evocativa es la escultura *Marta y María*, otra obra de Favila realizada por encargo municipal en 1999 para el exterior del Teatro Palacio Valdés, en la que nuevamente se rememora al escritor a través de dos de sus personajes literarios. Y en la plaza del Carbayedo, en el antiguo solar de la feria de ganado, se instala en 1999 *El tratante* con similares características en cuanto a intención y formalización. Esta obra fue realizada por encargo del Principado de Asturias a Favila y concebida como homenaje a los antiguos usuarios del lugar con el característico lenguaje realista y anecdótico del escultor. Un nuevo homenaje se dedica en la plaza de Camposagrado al pintor Carreño de Miranda en el año 2000 siguiendo el formato del monumento sobre pedestal, lo mismo que el busto de *José Martí* donado en 2005 a la ciudad por el Ministerio de Cultura de Cuba, que ejerce escasa incidencia en la plaza del mismo nombre, fuertemente redefinida sin embargo por los murales pictóricos de Ramón Rodríguez *Pasionaria* (2002) y *Cubavilés* (2007).

Pero en el centro urbano también se instalan desde el año 2000 piezas de estilo más moderno y con diferente incidencia en el espacio público. La primera de ellas es *Eslabón* (2002), realizada por encargo municipal a Pepe Noja para el exterior de la antigua cárcel de la villa y formalizada e instalada con evidente sentido connotativo. En los años siguientes continúa la intervención del centro con arte público con obras singulares, como *Hélices de Saint Nazaire* (2003), una pieza donada por la ciudad francesa hermanaada con la villa que le da el título e instalada según propuesta del pintor avilesino Ramón Rodríguez. También resulta singular la abstracción geométrica con la que el escultor Fidel Pena formula su homenaje al teatro asturiano en *Entre Bambalinas* (2006) y muy relevante por su capacidad de

intervenir el lugar la obra *Recorrido* (2008), una instalación de tubos de cerámica para el parque del Muelle diseñada por Anabel Barrio y Ramón Rodríguez por encargo municipal al conmemorar el vigésimo quinto aniversario de la Escuela Municipal de Cerámica.

Junto a las mencionadas existen piezas realizadas por encargo directo de empresas constructoras. Es el caso de *Espacios para el ser y el estar* (2005) y *Celebración* (2006), que se sitúan en el casco urbano tras la realización de trabajos urbanísticos en el lugar de emplazamiento y son obra del escultor avilesino Ignacio Bernardo, autor también de *Al hombre que escuchaba la piedra* (2003), pieza de menor interés tanto en sí misma como por su escasa incidencia en el medio.

Paralelamente a las actuaciones en el centro urbano, se instalan en los barrios otras dos obras relevantes por su capacidad para intervenir el entorno: *Punto de Encuentro* (2002), realizada por Pepe Noja el mismo año que la ya citada del mismo autor y ubicada en la encrucijada de cuatro barrios, y *Sol naciente* (2003) de Juanjo Novella en el barrio del Nodo, en este caso donada por SOGEPSA.

Las mejores intervenciones artísticas de Avilés tienen lugar a partir del año 2000 en el entorno de la ría y están vinculadas a la regeneración de sus márgenes y la recuperación de antiguos espacios industriales para la ciudad. Todas ellas tienen un componente común: el carácter identitario con la tradición siderúrgica y portuaria, que ya he analizado más detenidamente en otras publicaciones<sup>14</sup>. Destaca entre todas las piezas de arte público de esta ciudad la escultura *Avilés* (2005) de Benjamín Menéndez, que fue patrocinada por la Autoridad Portuaria y es la

---

<sup>14</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M. S., "Patrimonios destruidos/patrimonios creados. La Ruta del Acero: un locus identitario entre la destrucción y la creación", en ÁLVARO ZAMORA, M. I., LOMBA SERRANO, C., y PANO GRACIA, J. L. (coord.), *Estudios de Historia del Arte. Libro Homenaje al Prof. Gonzalo M. Borrás Gualis*, Institución Fernando el Católico, Departamento de Historia del Arte Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2013, pp. 99-111.

obra de mayores proporciones de la ciudad. Se ubica en un espacio emblemático de la misma, en el paseo de la ría, al otro lado del Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, y se ha convertido en un nuevo icono de la ciudad por su ubicación, tamaño y carga simbólica al evocar a través de la materia y de la forma la estrecha relación existente a lo largo de la historia entre la villa, su puerto y la industria.

Otra intervención artística interesante en la ría, que comunica la ciudad con el nuevo centro cultural, es el *Proyecto cromático del Nuevo Puente de San Sebastián* (2006) diseñado por Ramón Rodríguez, que da un nuevo sentido artístico a la obra de ingeniería construida para sustituir el antiguo puente de hierro desaparecido. Pero la actuación de arte público más completa por su origen y desarrollo, sus objetivos, autores y promotores es la *Ruta del Acero* (2004-2010). Se trata de un proyecto artístico ubicado en terreno industrial liberado por la factoría siderúrgica Ensidesa que se recupera para uso público; un proyecto identitario que pretende mantener viva a través de las esculturas la memoria siderúrgica del lugar, y por ello, muy bien acogido por los ciudadanos; un proyecto participativo, promovido, diseñado y creado por el colectivo de Antiguos Alumnos de la Escuela de Aprendices de esa empresa, en el que los artistas están vinculados a la siderurgia y en el que colaboran desinteresadamente trabajadores de ArcelorMittal; un proyecto integrado por ocho esculturas que dan nueva vida artística a materiales industriales de desecho y se ubican en la senda junto a otros vestigios del rico patrimonio industrial de la ciudad. La primera escultura, *Hemisferios en equilibrio*, se colocó en el año 2004 y entre noviembre de 2009 y abril de 2010 se instalaron con apoyo municipal las siete restantes: *Desequilibrio* de Ricardo Mogo, *Miscelánea* de Tomás Marbán, *Vientos de Acero* de Anabel Barrio, *Mano de Eva* de Truyés, *Transición* de Luis Taboada, *Vulcano* y

*Prometeo* de Ramón Rodríguez y *Alegoría de la Siderurgia* de Fidel Pena<sup>15</sup>.

De lo expuesto se deduce la amplitud del equipamiento artístico del medio urbano avilesino. Todos los sectores, centro histórico, barrios, zona industrial y ría, han sido objeto de intervenciones con arte público, pero se echa en falta la existencia de un programa con definición de objetivos y directrices comunes. Y como consecuencia de ello, no parece que se hayan establecido criterios para la elección de los artistas y de las obras, aceptadas en ocasiones sin valorar su aportación a la regeneración del lugar. Además, se repiten los encargos a los mismos artistas, por lo que la oferta de propuestas es poco variada a pesar del elevado número de intervenciones y los resultados son muy desiguales en cuanto a resolución técnica, creatividad e identificación con el medio. Así pues, son varios los factores que contribuyen a que los resultados no sean satisfactorios en su conjunto, a pesar de que existen propuestas muy relevantes y de gran calidad artística. Por una parte, la gran diversidad de promotores (Ayuntamiento de Avilés, Principado de Asturias, Autoridad Portuaria, empresas constructoras y colectivos ciudadanos) que han seguido criterios muy dispares en la realización de los encargos. Por otra, el deseo de hacer partícipes a los artistas locales<sup>16</sup>, que es loable siempre que las obras sean de calidad y tengan en cuenta el contexto urbano. Y, fundamentalmente, la ejecución de gran parte de los trabajos sin haber establecido espacios de preferencia, fases de intervención y selección de autores y propuestas artísticas en función de las necesidades y condiciones del lugar.

---

<sup>15</sup> VV. AA.: *La Ruta del Acero*, Ayuntamiento de Avilés/ArcelorMitall, Avilés, 2010.

<sup>16</sup> De origen local son Favila, Ignacio Bernardo, Benjamín Menéndez, Ramón Rodríguez, Carlos Suárez, Anabel Barrio, que tienen varias intervenciones en la ciudad. De origen regional Camín, Mauro Álvarez y Mauro Álvarez el Mozu, y de otras regiones únicamente Pepe Noja y Juanjo Novella, además del escultor cubano Alberto Lezcay, autor de un busto de *José Martí*.

*Candás: otro ejemplo pionero de intervención artística del medio urbano*

También en Candás se encuentran ejemplos tempranos de equipamiento urbano con arte público. En efecto, esta villa litoral situada entre las dos principales ciudades portuarias e industriales de la región, Gijón y Avilés, que ha basado su economía en la pesca y en la industria conservera relacionada con ella, es un ejemplo pionero en Asturias de intervención artística de sus espacios públicos.

Los orígenes de esas intervenciones se relacionan con la condición marinera de la villa y surgen con un sentido conmemorativo ajeno a las intenciones regeneradoras que caracterizarán otros programas del arte público posteriores. La primera actuación artística en la trama urbana de Candás se remonta al año 1979 y está en el germen de lo que hoy se conoce como Museo de Pintura al Aire libre, si bien en aquél momento no abrigaba intenciones de permanencia y se planteaba como homenaje a la actividad marinera y a sus gentes. Diez años más tarde, surgía en la villa un nuevo proyecto y de mayor alcance: el Parque Escultórico de Candás, que por su vinculación con el Centro de Escultura de Candás Museo Antón puede también considerarse como una iniciativa relacionada con la memoria de la villa a través del recuerdo de uno de sus hijos ilustres, el escultor Antonio Rodríguez García (Antón).

Se trata de dos proyectos de diferente origen por cronología, contenidos y emplazamiento. El primero, promovido inicialmente por una asociación popular, la Cofradía del Alba, e integrado por murales pictóricos, se localiza en medianeras y muros del casco urbano y del puerto; el segundo, impulsado por el Ayuntamiento de Carreño e integrado por piezas volumétricas, se ubica en el mismo borde litoral, en el Cabo San Antonio. También difieren las intenciones que generan ambos proyectos. Intención conmemorativa y festiva en el primero de ellos, según se desarrollará a continuación; una voluntad cultural y vislumbrando las posibilidades de desarrollo que podía suponer para la villa, en

el segundo. Y sin embargo, tienen algo en común: se trata de iniciativas que se fueron desarrollando paulatinamente y que llegaron a reunir colecciones nutridas.

- Museo de Pintura al Aire Libre de Candás

El Museo de Pintura al aire libre de Candás está integrado actualmente por dieciocho murales. Su origen se relaciona con la celebración de la fiesta popular de la Alborada, en la que se honra a las gentes que perdieron la vida en el mar. La Cofradía del Alba se encargó entre 1979 y 1982 de organizar ese evento, en cuyo marco promovió diversos actos culturales y entre ellos la pintura de murales. A lo largo de esos cuatro años se convocó a pintores de diferente procedencia para intervenir el espacio urbano, y, dada la continuidad, fue entonces cuando se llevó a cabo el mayor número de trabajos, diecisiete en total, de los que solamente se han conservado diez al no existir en aquellos momentos una intención de pervivencia.

Llama la atención la amplitud de la convocatoria de esa primera fase, en la que participaron pintores de distintas procedencias que trabajaron de forma desinteresada. En 1979 únicamente fueron invitados artistas asturianos, concretamente Alfonso Iglesias, Miguel Ángel Lombardía, Alfredo Menéndez, Benigno Monteserín y José Manuel de la Riera, a los que en convocatorias de los siguientes años se suman otros artistas regionales, como Manuel García Linares en 1980 y Vicente Santarúa y Francisco Arenas en 1981. Pero desde el año 1980 la invitación se abrió a pintores de otras regiones, como el cántabro Antonio Cuervas-Mons y el vasco Alipio en 1980; el madrileño Alberto Moreno en 1981; los gallegos Rogelio Puente y Alfonso Abelenda y el cántabro Celestino Cuevas en 1982. También participaron en esos años pintores extranjeros, como el mejicano

Claudio Favier y el egipcio Monshen Guirguis en 1981 y el norteamericano Jerry Sheerin en 1982<sup>17</sup>.

Citados siguiendo un orden cronológico, de aquella primera fase se conservan los murales *Alborada* del pintor candasín Alfredo Menéndez, *Sin título* de Benigno Monteserín, *Elegía al mar* de Miguel Ángel Lombardía, *Sin título* de Alfonso Iglesias y *Sin título* de José Manuel de la Riera, todas ellas de 1979. De 1980 han llegado hasta hoy *Sin título* del ya citado José Manuel de la Riera, *Sin título* de Antonio Cuevas-Mons y Mons y *Conjuro a la mar* de Claudio Favier Orendain. Finalmente sólo otros dos murales de la primera fase forman parte hoy del museo, *Barcas* (1981) de Alberto Moreno y *Puño de marinero* (1981) del candasín Vicente Santarúa. Todas esas intervenciones se localizan dentro del centro urbano en los muros de la fábrica de conservas Ortiz, en el mercado de abastos, en el colegio San Félix y en diversas calles de la villa, salvo *Conjuro a la mar* que se pintó en el puerto.

A mediados de los ochenta el Ayuntamiento de Carreño se hizo cargo del proyecto, le dio nuevo impulso e introdujo una intención musealizadora inexistente con anterioridad. Se llevaron a cabo entonces intervenciones consecutivas en 1985 y 1986, cuando se encargaron al pintor candasín Alfredo Menéndez dos murales en un lugar privilegiado: los muros de la desaparecida conservera Albo, donde pintó *Trabajos tradicionales de Candás* (1985) y *Tríptico* (1986), que evocan la vida y tradiciones de la villa. Y de nuevo se interrumpieron las intervenciones pictóricas en las calles hasta finales de los años noventa, celebrándose entonces tres convocatorias seguidas. En 1998 se recuperaba la actividad con una obra de enormes dimensiones, de 1,50 x 30 m, en uno de los lugares de reunión y de juego más concurridos de la villa, el parque de Les Conserveres, en el que el avilesino Benjamín Menéndez pintó *Sin título*, un paisaje subjetivado y entrañable de Candás y su entorno. Al año siguiente, fue invitado de nuevo a realizar otros dos murales en la calle principal de la villa el pintor

---

<sup>17</sup> *Museo de Pintura al Aire Libre de Candás*, catálogo, Plan de Dinamización Turística Cabo Peñas, 2005, p. 3.

local Alfredo Menéndez, que conmemoraba entonces en el *Centenario de La Salve* esa arraigada celebración popular y pintaba el mural cerámico *Estrella de Los Mares*. Y en 2000, fue la pintora ovetense María Mallada la autora del mural cerámico *Anclados* en los muros del colegio ya intervenido en la primera fase pictórica.

El último mural se ejecutó en 2004 tras hacerse cargo del museo el Plan de Dinamización Turística del Cabo Peñas. En el espigón del nuevo puerto de la villa, el pintor del vecino concejo de Gozón Vladimir González Llevó a cabo *Pasado Presente*, otra obras de grandes dimensiones para adaptarse al enorme muro de soporte (2 x 20 m)<sup>18</sup>.

Es en esta última fase cuando el conjunto comienza a desempeñar una verdadera función museística, ya que hasta entonces no se habían emprendido las políticas de conservación y estudio propias de tales entidades. Esas deficiencias comienzan a paliarse en 2005 con la publicación de un catálogo de los fondos de la colección<sup>19</sup>, y, poco después, con la elaboración de un informe que recogía la relación de los murales realizados, los lugares de ubicación y/o almacenamiento y el estado de conservación, para emprender a continuación los trabajos de restauración de las obras más dañadas<sup>20</sup>.

A lo largo de las tres décadas de actividad muralista se puede apreciar un cambio en el lenguaje de los murales, aunque siempre han estado condicionados por la referencia al tema marino de la convocatoria. Así pues, en las dos primeras décadas predominan los géneros de la pintura asturiana tradicional. El costumbrismo está presente en la mayoría a través de la representación de

---

<sup>18</sup> “Vladimir González Menéndez. Pintor”, *Revista Fusión.com*, mayo 2006, <http://www.revistafusion.com/asturias/2006/mayo/report152-4.htm> [24 octubre 2014]

<sup>19</sup> *Museo de Pintura al...*, op. cit.

<sup>20</sup> G. PUMARINO, P., “El tesoro urbano candasín”, *El Comercio Digital*, 3 abril, 2006, [http://www.elcomercio.es/pg060403/prensa/noticias/Concejos/200604/03/GIJ-CON-086.html#Inicio\\_noticia](http://www.elcomercio.es/pg060403/prensa/noticias/Concejos/200604/03/GIJ-CON-086.html#Inicio_noticia) [16 octubre 2014]

trabajos, fiestas y tradiciones marineras (*Alborada, Trabajos tradicionales de Candás, Tríptico, Centenario de la Salve, ...*). Aunque también se aprecian en los murales de entonces manifestaciones más novedosas, de signo expresionista (*Elegía a la mar, Conjuro a la mar, Barcas*) y abstracto (*Puño de Marinero*). A partir de fines de los noventa se puede hablar de intervenciones relacionadas con actitudes creativas postvanguardistas, como el gran mural del parque de *Les Conserveres*, y representativos del individualismo imperante en la pintura de las últimas décadas (*Anclados, Pasado Presente*).

#### - Parque Escultórico de Candás

Un conjunto de arte público muy relevante en cuanto a número y a diversidad de propuestas se encuentra en el Parque Escultórico de Candás<sup>21</sup>. Se trata de un proyecto bastante pionero en Asturias que tiene su origen a fines de los años ochenta como espacio expositivo para muestras de escultura al aire libre del Centro de Escultura de Candás Museo Antón, inaugurado en 1989. Con ese objetivo inicial el Ayuntamiento de Carreño adquirió una extensa superficie de terreno colindante con el museo en el enclave privilegiado del cabo de San Antonio<sup>22</sup>, que acabó convirtiéndose en un nuevo espacio de exposición permanente de esculturas junto al faro, en un entorno natural frente al mar de gran belleza.

---

<sup>21</sup> <http://museoanton.com/contenido/parque-escultorico/> [25 mayo 2014]

<sup>22</sup> En 1987 tienen lugar los primeros acuerdos para el diseño del entorno ajardinado del Centro de Escultura de Candás Museo Antón que se verá ampliado en 1989 con la adquisición municipal de una zona verde no urbanizable del cabo San Antonio de 25.415 m<sup>2</sup>, llegando a alcanzar una superficie total de unos 50.000 m<sup>2</sup>. En RIPOLL DONO, C., *El arte público en Asturias: el Parque Escultórico del Centro de Escultura de Candás, Museo Antón*, Trabajo de Investigación de Doctorado inédito, dirigido por M. S. Álvarez Martínez, Universidad de Oviedo, 2009, pp. 22 y 26.

La colección comenzó a formarse con piezas de gran formato de las exposiciones temporales dedicadas a algunos artistas relevantes, como Joaquín Rubio Camín (*Encuentro en tres*, obra de 1985 instalada en el parque en 1990, y *Construcción*, de 1990 e instalada en 1995)<sup>23</sup>, Amador Rodríguez (*Cubo vacío por extracción de cuadrados según números pitagórico*, de 1994), y José Luis Sánchez (*Damocles*, de 1990), además de *El obrero apenado* o *Al hombre bueno La Casa Albo* (de 1932, instalada en 1994)<sup>24</sup>, de Antón, el escultor candasín titular del museo. Posteriormente los fondos se fueron engrosando con los trabajos premiados con la Beca Antón de Ayuda a la Creación Escultórica, que se ha venido convocando anualmente desde 1990 con la financiación inicial del propio museo y de la Fundación Hidrocantábrico desde 1998.

Actualmente el parque cuenta con 20<sup>25</sup> esculturas que han sido realizadas con materiales, dimensiones y conceptos creativos de gran diversidad y dan cuenta de la apertura experimentada por esta disciplina artística en las tres últimas décadas. La diversidad se ha visto favorecida porque la convocatoria de la beca estuvo abierta a todos los artistas españoles o residentes en España, de modo que los fondos del museo no se circunscriben únicamente a creadores del ámbito regional y local.

Las esculturas de Camín y Amador que dieron origen a la colección están ubicadas en los jardines colindantes con el museo, donde también se sitúan, citadas por orden cronológico de ubicación en el parque, las obras *Blacanal Serviados* (1990) del asturiano Pablo Maojo, *Little box* (de 1991, instalada en 1993) del escultor alemán Bodo Rau, *El Pescador* (1994) del leonés Amancio

---

<sup>23</sup> *Construcción* es la escultura que sustituyó en 1995 a *Otoño*, pieza de Camín que junto a *Encuentro en tres* dio origen a la colección de este Parque Escultórico.

<sup>24</sup> Copia en bronce del original de hormigón del panteón de la familia Albo en el cementerio de San Juan de la Arena.

<sup>25</sup> *Centro de Escultura de Candás Museo Antón*, folleto, Ayuntamiento de Carreño.

González, las esculturas *El Chato* (1997) y *Muro* (de 2005, instalada en 2008) de los asturiano Javier del Río y José de la Riera, respectivamente, y *Sin título* (2002, instalada en 2008) del francés Sylvain Marc.

En el sendero de acceso al promontorio del cabo y recortada sobre el acantilado se encuentra *Estructura extensible* (1997) del asturiano Alejandro Corominas, una escultura liviana de trazas geométricas que se recorta en el espacio; y en la pradería oriental del cabo, conocida como prado de La Gervasia, se localizan otras dos piezas, la ya citada de José Luis Sánchez, que por sus dimensiones requería amplio espacio abierto para su emplazamiento, y *Trilobite* (2001) de los asturianos Mercedes Cano y Antonio Sobrino. Integradas en el bosque de eucaliptos del parque se encuentran varias obras, la de Antón que formó parte de la colección inicial, el grupo de cinco piezas del escultor japonés afincado en Asturias Tadanori Yamaguchi *Viento, Montaña, Lluvia, Árbol y Mar* (1999) y *El Cabañu* (2009) del asturiano Pablo Armesto. Finalmente, en las proximidades del faro se ubican *Obelisco* (2007) del asturiano César Ripoll, *La barca* (2005, instalada en 2007) de la gijonesa Alicia Jiménez y *Explosión de vacío* (2010) de José Ángel Merino. Y en la vertiente occidental del cabo, en el Parque Inglés, se localizan las dos obras restantes: *Oda a los marineros* (2005) del gijonés Enrique Tirador y *Naturaleza construida* (2009) de Teresa Monforte.

Los soportes matéricos de las esculturas abarcan una amplia gama, aunque tienen en común la búsqueda de la persistencia en un emplazamiento muy agredido por temporales y agentes atmosféricos variables. El hierro y el acero en diferentes acabados (laminado, inoxidable, corten) son los más utilizados, pero también se repiten el bronce, la piedra y el mármol, y en menor medida el hormigón, el aluminio y el cobre, este último aliado en una de las esculturas con fibra de vidrio, resina y luz eléctrica.

Las obras pertenecen, según lo comentado, a tendencias plásticas muy diversas. La figuración tradicional está representada en la pieza de 1932 *Al hombre bueno La Casa Albo*, pero existen otras aproximaciones a la figuración, de cuño

primitivista (*El Chato*), expresionista (*El Pescador*) y derivadas de una personal interpretación del lenguaje del cómic (*Bla canal Serviados*). Dentro de la abstracción hay un predominio de piezas geométricas (*Cubo vacío, Construcción, Estructura extensible, Little box, Viento, Montaña, Lluvia, Árbol y Mar, Obelisco, Naturalezas construidas*) junto a planteamientos organicistas (*Sin título, Trilobite*) y de fuerte carga expresiva (*Damocles*). Tampoco faltan soluciones vinculadas al campo de la instalación (*La barca y El Cabañu*).

Además de ofrecer diversidad de lenguajes y planteamientos las obras que integran los fondos del parque escultórico inciden de modo muy diverso en el entorno. La capacidad de identificación estética y connotativa es mayor en los casos en los que las piezas han sido concebidas pensando en el lugar, como *Trilobite, El Cabañu y Viento, Montaña, Lluvia, Árbol y Mar* entre algunas otras. Pero en general, incluso las donadas al museo a partir de exposiciones, consiguen establecer un diálogo con el entorno y forman un conjunto relevante gracias a la sabia ubicación, en la que se han tenido en cuenta las dimensiones, materias y formalización de las esculturas.

### *Parque Escultórico del Cabo Peñas*

Relacionado con el anterior, que debió actuar como referente, y situado dentro de la misma comarca, surge el Parque Escultórico del Cabo Peñas, que tiene su origen en el marco de los proyectos de revitalización comarcal del programa Leader Plus (2005-2008) y fue promovido por la Asociación para el Desarrollo Integrado del Cabo Peñas. Se ubica en un ámbito de cerca de 2000 hectáreas de terreno de la Red Europea de espacios protegidos NATURA 2000, que también cuenta con un Centro de Interpretación del Medio Marino de Peñas. Su puesta en marcha se relaciona con el proyecto Escultura y Paisaje en el Arco Atlántico, desarrollado

entre 2004 y 2008, en cuyo marco se organiza la “Exposición Internacional Itinerante Escultura y Paisaje en el Arco Atlántico”<sup>26</sup>, promovida por cuatro grupos de desarrollo local de otras tantas comarcas atlánticas de España, Portugal e Inglaterra<sup>27</sup>. La exposición, integrada por 12 esculturas, tres de cada ámbito geográfico participante, circuló por el Lago de Ellesmere (Inglaterra), el Parque Natural de los Alcornocales (Cádiz), el Parque Natural da Serra da Estrela en Erada (Portugal) y el Paisaje Protegido del Cabo Peñas (Asturias)<sup>28</sup>.

Las tres esculturas asturianas, *Llamarada* (José Legazpi), *Subida al ático* (Pablo Maojo) y *Bastión del Aire* (Francisco Fresno), fueron realizadas en 2007 por encargo directo para la exposición y como germen de la colección permanente del recién creado Parque Escultórico del Cabo Peñas. Pero *Bastión del Aire* fue retirada por su autor, y en la actualidad el parque escultórico ha quedado reducido a las otras dos esculturas iniciales y a una tercera, *Punto Aries* (2010) de la escultora madrileña Ana Pérez Pereda, que fue seleccionada en el Concurso Internacional de Escultura ADICAP convocado en Candás en 2007 con el objetivo de engrosar los fondos escultóricos del parque.

Los fondos del parque no se han incrementado desde entonces y las piezas existentes dan cuenta además de la ausencia de un mantenimiento necesario dentro de ese medio tan agredido por los agentes naturales. Especialmente notorio es el deterioro de *Subida al ático*, cuyo soporte de madera con complemento de pintura no es el más adecuado para el lugar. El estado actual

---

<sup>26</sup> VV.AA., *Exposición Internacional Itinerante Escultura y Paisaje en el Arco Atlántico*, catálogo, ADICAP-LEADER PLUS, Asociación para el Desarrollo Integrado del Cabo Peñas, 2008.

<sup>27</sup> Participan los grupos ADICAP, de la Mancomunidad del Cabo Peñas, Los Alcornocales, de Cádiz, Aderes, de Portugal; y Northern Marches, de Inglaterra.

<sup>28</sup> La itinerancia tuvo lugar entre marzo y julio de 2007 en Inglaterra, julio y noviembre en Cádiz, diciembre de 2007 y abril de 2008 en Portugal, y mayo y septiembre de 2008 en Asturias.

indudablemente no da respuesta a las expectativas iniciales del proyecto como espacio escultórico musealizado. No obstante, es preciso reseñar las consecuencias interesantes alcanzadas inicialmente en cuanto a impulso al intercambio y a la difusión de la actividad plástica dentro del proyecto Escultura y Paisaje en el Arco Atlántico (2004-2008). En efecto, dicho proyecto aspiraba a expandir la actividad creativa desarrollada en Asturias, que estuvo ampliamente representada por la mayor parte de los escultores activos entonces dentro de la región<sup>29</sup> en la exposición Extramuros. Esta muestra circuló de modo itinerante entre 2006 y 2007 por Portugal (Museo de Lanifícios, Universidade da Beira Interior) e Inglaterra (Qube Arts, Oswestry Community Action)<sup>30</sup>.

### *El arte público de la villa de Llanes*

Otro enclave fundamental de arte público en el litoral de la región lo ofrece Llanes en la zona oriental<sup>31</sup>. Las intervenciones artísticas en el espacio de esta villa se iniciaron dentro del siglo XXI y se centraron fundamentalmente en el puerto y el casco histórico, que es donde se llevaron a cabo los dos proyectos más creativos y con mayores repercusiones: *Los Cubos de la Memoria*, iniciado en 2001, y *Contempo con poesía*, inaugurado en 2004. Una tercera obra de menor alcance al tratarse de una pieza autónoma es *Domus* (2006), la única escultura emplazada al aire libre dentro de la trama urbana.

---

<sup>29</sup> Están representados en la muestra los escultores Avelino Sala, Benjamín Menéndez, Camín, César Ripoll, Charo Cimas, Enrique Tirador, Fernando Alba, Francisco Fresno, Herminio, Jesús Castañón, Joaquín Jove, José Legazpi, José Manuel de la Riera, Laura Blanco, María Jesús Rodríguez, Mercedes Cano y Antonio Sobrino, Pablo Maojo, Vanesa Lorences y Vladimir González.

<sup>30</sup> VV.AA., *Extramuros*, catálogo, ADICAP, ADERES, Northern Marches Leader Plus, 2006.

<sup>31</sup> ESTÉVEZ VILLALÓN, D., *Arte público en el concejo de Llanes, Asturias (2000-2009)*, Trabajo de Investigación de Doctorado inédito, dirigido por M. S. Álvarez Martínez, Universidad de Oviedo, 2010.

Las intervenciones artísticas de Llanes han sido promovidas por el Ayuntamiento y fueron realizadas por encargo directo. La primera, desarrollada en el puerto, corrió a cargo de una figura de larga trayectoria dentro del arte de vanguardia en España, Agustín Ibarrola. Las otras dos, instaladas respectivamente en el centro histórico y en el acceso a la villa por la zona este, son obra del grupo integrado por Mercedes Cano y Antonio Sobrino, jóvenes escultores locales que contaban ya con un reconocimiento y realizaron otros trabajos para edificios públicos de la villa. Estas actuaciones no responden a un proyecto global de equipamiento artístico, pues los medios disponibles se centraron en la intervención pictórica del puerto. No obstante, se respaldaron las restantes creaciones señaladas según se presentó la ocasión. *Contempo con poesía* se instaló inicialmente como exposición temporal<sup>32</sup> y fue convertida en obra permanente por el interés que llegó a suscitar en el público. Y la escultura *Domus* se colocó para conmemorar el hermanamiento en 2006 del concejo de Llanes con los de Trías y de Adeje en las islas de Lanzarote y Tenerife, donde se repite la misma pieza<sup>33</sup>.

*Los Cubos de la Memoria* constituyen la intervención artística más ambiciosa llevada a cabo en Llanes y la que mayores consecuencias ha tenido para la revitalización de la villa. Fue expresamente ideada para la escollera del puerto, donde se actuó con un cromatismo intenso y repertorios diversos sobre unos 350 cubos de hormigón a lo largo de tres fases desarrolladas entre 2001 y 2006. En la primera (2001) se trabajó en el lado sur de la escollera, evocando la memoria de la villa, que da título a la obra, a través de iconos relacionados con su pasado histórico, como el Ídolo de Peña Tú, la arquitectura medieval y las simbólicas maleta y palmera de la emigración a América. Se hace referencia, asimismo, a las tradiciones relacionadas con la vida marinera, a la flora y la fauna del entorno natural llanisco. Las otras dos fases se

---

<sup>32</sup> CASO, G.J., "Poesía para un casco viejo", *La Voz de Asturias*, Oviedo, 27 octubre 2004.

<sup>33</sup> MORIYÓN, A., "Puente hacia Canarias", *El Comercio*, Gijón, 22 junio 2006.

desarrollaron en 2003 y 2006 en la zona norte de la escollera con un cambio de lenguaje, puesto que se prescindía de la figuración; no obstante el referente de la “memoria” parece seguir fundamentando conceptualmente al artista<sup>34</sup>. Los resultados de esta intervención han sido muy positivos para Llanes tanto a nivel estético, como sociocultural y económico. La obra ha tenido un gran impacto visual en el medio, convirtiendo una infraestructura de protección portuaria en una creación artística. E igualmente relevantes son las consecuencias socioculturales y económicas: se ha convertido en icono de la ciudad y generado el slogan “Llanes al cubo”, ha actuado como modelo del mobiliario y la microarquitectura urbana, de joyas, de todo tipo de souvenirs e incluso de productos de confitería, y ha atraído a gran cantidad de visitantes y potenciado la actividad turística de la villa.

Muy distinto en cuanto a planteamiento, pero de gran interés también, es el itinerario artístico *Contempo con poesía* trazado por las calles del centro histórico de Llanes e integrado por 95 placas metálicas dispuestas sobre el pavimento con poemas de Celso Amieva. El recorrido se inicia en pleno centro monumental, ante el palacio de Posada Herrera (s. XVII y XVIII), sede de la Casa Municipal de Cultura, y frente a la Iglesia gótica de Santa María del Concejo, donde la primera placa reproduce el que se ha convertido en slogan de la Villa, “Llanes al cubo”, y la segunda el título y autores de la instalación y de los poemas. Las placas restantes recogen el texto poético a través de una o de varias palabras y marcan un itinerario por lugares cargados de historia, de tradiciones y de vestigios monumentales. Se trata de una propuesta ingeniosa y participativa, en la que no se puede hablar de espectadores sino de agentes activos en la percepción de la obra mediante el movimiento, la mirada y la lectura.

---

<sup>34</sup> QUINTANA, I., “Los Cubos de la memoria”, <http://www.el-caminoreal.com/cubosdelamemoria.htm> [24 octubre 2014]

### *La intervención artística del puerto de Ribadesella*

De diferente naturaleza que las intervenciones artísticas de Llanes es la que se emprende en la localidad vecina de Ribadesella, la más tardía en origen de todas las llevadas a cabo en las poblaciones costeras. La *Ruta Histórica del Puerto de Ribadesella*, inaugurada en 2007, está ubicada en la margen derecha de la desembocadura del Sella, en el paseo de la Grúa, en el lugar del muelle de remolque de veleros del siglo XIX. Fue promovida por el Ayuntamiento con la intención de sumar un atractivo más al rico patrimonio cultural de la villa para captar nuevos visitantes, financiándose con cargo al Fondo de Modernización de las Infraestructuras Turísticas.

La intervención consta de seis paneles de cerámica que reproducen los principales acontecimientos de la historia de Ribadesella y su puerto, desde la Prehistoria hasta el momento actual, centrándose respectivamente en La Prehistoria con la cueva de Tito Bustillo; Roma y la Edad Media con la caza de la ballena y la concesión de la carta puebla de la villa; el Renacimiento con el puerto salinero, la industria ballenera y la visita de Carlos V; la Guerra de la Independencia; la Emigración a la Habana desde el puerto riosellano; y la actividad balnearia y portuaria en los siglos XIX-XX. El diseño y los dibujos fueron encargados al humorista Antonio Mingote, ya que se trataba de captar la atención de todo tipo de público a través del lenguaje visual del comic y de la popularidad de su autor. Intervinieron además el historiador local José Antonio Silva Sastre, que redactó el guión histórico, y el ceramista Francisco Muñiz.

La propuesta resulta interesante por contribuir a la divulgación cultural, pero desde el punto de vista estético el impacto visual que produce en el medio es poco relevante.

### *La actuación escultórica en el medio urbano de Vegadeo*

Otro de los últimos equipamientos artísticos de interés tuvo lugar en el extremo occidental de la región. Se trata de la denominada *Senda Escultórica de los 12 Puentes de Vegadeo*<sup>35</sup>, un ejemplo a destacar como proyecto concebido para el conjunto de la trama urbana y perfectamente planificado en cuanto a lugares de intervención, objetivos a conseguir y artistas a participar. El proyecto surgió en 2005 por iniciativa del Ayuntamiento sin relación con ninguna intervención urbanística y con la intención de promocionar la villa e impulsar su revitalización económica. La idea municipal fue amparada por la Mancomunidad Oscos-Eo de desarrollo comarcal, que financió las dos primeras obras, y posteriormente asumida por la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, que se hizo cargo de las restantes.

La planificación fue encargada a un equipo técnico de dos comisarios, que se ocuparon de redactar una memoria con las intenciones que movían el proyecto y los lugares a intervenir, así como de seleccionar a los escultores, destacando los beneficios estéticos, sociales y culturales que supondría el diálogo entre las esculturas y el medio físico y humano del entorno<sup>36</sup>. Desde el principio se contemplaron doce esculturas, que fueron encargadas a otros tantos artistas asturianos, con las que se diseñó un itinerario a través de los 12 puentes existentes sobre los ríos Suarón y Monjardín que atraviesan la villa. Actualmente cuenta con nueve obras, que responden a tendencias y comportamientos creativos muy diversos, como también son muy distintos los logros obtenidos en su diálogo con el lugar. Su instalación se llevó a cabo a lo largo de cuatro años. En 2006 se ubicaron el *Puentín de*

---

<sup>35</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M. S., "La Senda Escultórica de los...", opus cit.

<sup>36</sup> *La senda de los doce puentes. Vegadeo, Diálogo entre dos Ríos*. Proyecto artístico de Ángel Antonio Rodríguez y Ramón Isidoro Pérez. Documento inédito del Archivo personal de Ramón Isidoro Pérez. Revisado y publicado con el título "Diálogo entre dos ríos" en los catálogos de las seis primeras esculturas instaladas, los únicos que se llegaron a publicar.

*Ferreira* de M<sup>a</sup> Jesús Rodríguez en el río Monjardín y *Rotura en el espacio* de Herminio y *As nosas vidas a voz del agua* de Adolfo Manzano en el Suarón. Al año siguiente se instalaron *Escalera al interior del río* de Benjamín Menéndez, *Pontepeixe* de Ricardo Mojardín y *Del Tiempo* de Francisco Fresno en el primer río citado y *Arboladura. Homenaje a los carpinteros de ribera* de José Legazpi en el otro. El proyecto continúa en 2008 con la colocación de *Vida* de Vicente Pastor y *Nocturno* de Carlos Coronas y en 2009 con *Abrazo* de Luis Fega, todas ellas en el río Suarón. La *Escalera al interior del río* fue desmontada después de una crecida de aguas que sobrepasó el encauzamiento del río Monjardín, y permanecen aún sin colocar otras dos esculturas, *Tránsito* y *Celosía*, proyectadas por Fernando Alba y Pablo Maojo.

Como en los proyectos anteriores, los resultados en cuanto a la incidencia de las obras en la villa son muy diferentes en unos casos y otros y ya han sido analizados en otros trabajos<sup>37</sup>. Se puede citar algún logro notable de regeneración del entorno, como la sustitución del viejo puente del Fondrigo por el diseñado por Francisco Fresno junto a su escultura *Del Tiempo*. Pero en general las intervenciones escultóricas no han conseguido dignificar el medio urbano y a los pocos años de su realización se hace ya patente el abandono de las obras y de los lugares de ubicación. Es preciso valorar, no obstante, la función cultural que desempeñan dentro del espacio público al reunir las principales vertientes de la escultura asturiana actual.

---

<sup>37</sup> ALVAREZ MARTÍNEZ, M. S., “La Senda Escultórica de los...”, op. cit.; y “Sendas en la orilla: arte y nuevos usos del litoral en las villas portuarias de Asturias”, en CHAVES MARTÍN, M. A. (Coord.), *VI Jornadas Arte y Ciudad. III Encuentros Internacionales*, Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea. Universidad Complutense de Madrid, en prensa.

### *Conclusiones*

De lo expuesto se puede concluir que la actividad artística ha sido especialmente intensa en el litoral asturiano en las tres últimas décadas y que afecta a los principales núcleos urbanos en todos sus sectores, distinguiéndose tres tipos de actuaciones que son mayoritariamente de carácter escultórico: las que colonizan con mayor o menor éxito el tejido urbano mediante hitos artísticos; las que musealizan las sendas y parques del litoral; y las que intervienen con discursos plásticos evocadores de la memoria del lugar los antiguos espacios industriales y portuarios.

Las actuaciones artísticas no se desarrollan de forma sistemática y a partir de proyectos integrales preestablecidos, y salvo el ejemplo de Gijón, la primera ciudad asturiana con un meditado proyecto de arte público intencionadamente regenerador y estéticamente comprometido, lo más frecuente ha sido recurrir circunstancialmente y de forma intermitente al arte como agente dinamizador. El desarrollo de las intervenciones artísticas ha tenido lugar a través de más de tres décadas con dos fases diferenciadas en cuanto a los objetivos perseguidos. Hasta 1990 se aprecia el interés por instalar en el medio urbano obras con fines conmemorativos y estéticos. A partir de esa fecha se puede hablar de la aparición de un nuevo concepto de arte público estrechamente unido a funciones regeneradoras del medio urbano en el plano estético y en el funcional. Y en relación con ello, las obras adquieren con frecuencia un carácter polisémico, como elementos evocadores de la memoria histórica o industrial y como iconos de una nueva identidad urbana postindustrial y turística.

Los artistas participantes son, salvo escasas excepciones, españoles y mayoritariamente asturianos, y cuentan con intervenciones en diferentes villas, por lo que las propuestas artísticas resultan un tanto reiterativas. Pese a ello, tienen el interés de sacar a la calle y aproximar al ciudadano las principales vertientes de la plástica actual, de promocionar el arte de la región y de mejorar visualmente el paisaje urbano.

Fotografías realizadas por M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez



Fig. 1. Gijón: *Elogio del Horizonte* (Eduardo Chillida, 1990). Cerro de Santa Catalina.



Fig. 2. Gijón: *Cantu de los días fuxíos* (Adolfo Manzano, 2001). Senda del Cervigón.



Fig. 3. Gijón: *Sombras de Luz* (Fernando Alba, 1998). Paseo del Rinconín.



Fig. 4. Gijón: *En la memoria/na memoria* (Mª Jesús Rodríguez, 2000), Plaza de Europa; *Confluencia* (Eugenio López, 2001), Parque de los Pericones.



Fig. 5. Avilés: *Avilés* (Benjamín Menéndez, 2005). Paseo de la Ría.



Fig. 6. Avilés: *Vulcano y Prometeo* (Ramón Rodríguez, 2009) y *Alegoría de la Siderurgia* (Fidel Pena, 2009) en la Ruta del Acero; *La Monstrua* (Favila, 1997), en el barrio de Sabugo.



Fig. 7. Candás: *Sin Título* (Benjamín Menéndez, 1998). Museo de Pintura al Aire Libre de Candás.



Fig. 8. Candás: vista del Centro de Escultura de Candás Museo Antón y *El Cabañu* (Pablo Armesto, 2009) en el Parque Escultórico de Candás.



Fig. 9. Llanes: *Los Cubos de la Memoria* (Agustín Ibarrola, 2001).



Fig. 10. Ribadesella: *La Emigración a América* (Antonio Mingote, 2007), Ruta Histórica del Puerto de Ribadesella.  
Vegadeo: *Del Tiempo y Puente del Fondrigo* (Francisco Fresno, 2007 y 2009), Puente del Fondrigo.



## **Puerto, espacio litoral y Patrimonio Industrial en el Principado de Asturias**

Natalia Tielve García

Profesora Titular de Historia del Arte, Universidad de Oviedo

### *Cuando llueve sobre mojado*

La regeneración del espacio litoral del Principado de Asturias emprendida en los últimos años ha tenido unas consecuencias urbanísticas y patrimoniales que, en su conjunto, han sido analizadas en el marco del Proyecto de Investigación *Espacios portuarios y villas costeras: modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano* (HAR2011-24464) al que se encuentra adscrito este trabajo. Dentro de esta labor investigadora han sido tratados unos enclaves que, como resultado del proceso industrializador, han sido escenarios de las transformaciones socioeconómicas y culturales que han forjado la imagen histórica de Asturias en los siglos XIX y XX. La reestructuración económica y la recesión industrial a las que hemos asistido desde la década de 1970, han tenido como consecuencia directa, desde el punto de vista patrimonial, una masiva y acelerada destrucción del legado de la industrialización y, por ende, de una parte significativa de nuestra historia reciente, íntimamente ligada a las fábricas y a las actividades económicas y productivas.

Ante nuestra perpleja mirada los bienes industriales se pierden en el tiempo como lágrimas en la lluvia<sup>1</sup>. De ahí que, huyendo de cualquier tono complaciente, este trabajo adquiera un componente abiertamente reivindicativo, una orientación que, desde nuestra consideración, ha de estar presente en cualquier estudio, análisis o reflexión en esta materia. Sin caer en posiciones

---

<sup>1</sup> Nos hemos permitido hacer un guiño al conocido monólogo final del replicante Roy Batty en la película *Blade Runner*, dirigida por Ridley Scott, habida cuenta todos los componentes de decadentismo postmoderno que esta presenta.

deterministas o fatalistas, por paradójico que pueda parecer, la historia del Patrimonio Industrial ha de verse indisolublemente ligada a la amenaza de la piqueta. Así ha venido ocurriendo desde los orígenes de la disciplina de la Arqueología Industrial<sup>2</sup> que, como es conocido, cuenta entre los hitos que han marcado su surgimiento y evolución posterior con numerosas demoliciones de bienes de esta naturaleza, dentro y fuera de nuestras fronteras, acompañadas por campañas de denuncia y de concienciación, así como por llamadas de atención sobre el interés múltiple □ histórico, identitario, afectivo, estético... □ de los vulnerables testimonios del pasado industrial<sup>3</sup>. Desde la Arqueología Industrial, en tanto que disciplina científica orientada hacia el conocimiento de los vestigios materiales y las evidencias históricas de los procesos productivos y de su tecnología<sup>4</sup>, el camino trazado hacia el Patrimonio Industrial a lo largo de las últimas décadas ha derivado en el estudio del conjunto de los testimonios que ponen de manifiesto el impacto de la industria sobre el territorio, hacia la historia de la técnica y de la

---

<sup>2</sup> Acerca de la evolución de la disciplina puede consultarse: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel, *Arqueología Industrial. El pasado por venir*, CICEES, Gijón, 2007.

<sup>3</sup> Entre las demoliciones históricas más conocidas y contestadas, podemos recordar la del pórtico de la *Euston Station*, de Londres, obra del arquitecto Philip C. Hardwick (1838-1840), llevada a cabo en 1962; las *Halles Centrales* de París, en 1975; o el puente de Molins de Rei sobre el Llobregat, en 1977. Véase: AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Arquitectura Industrial: concepto, método y fuentes*, Museo d' Etnologia de la Diputación de Valencia, Valencia, 1998, p. 23.

<sup>4</sup> En la Carta de Nizhny Tagyl sobre el Patrimonio Industrial, aprobada por la Asamblea Nacional del TICCIH, Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, el 17 de julio de 2003, la Arqueología Industrial es definida como “un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos”. En TICCIH, *Carta de Nizhny Tagyl sobre el Patrimonio Industrial*, Moscú, 2003.

producción, siendo uno de sus principales objetivos el restablecimiento y la restauración de los bienes industriales<sup>5</sup>.

La salvaguarda de un patrimonio tan vulnerable como el industrial requiere una política de preservación programada que, entre otras cuestiones, ha de pasar por la adopción de unas medidas legales de protección. Desarrollando una serie de principios constitucionales y de modo preferente el deber por parte de los poderes públicos de garantizar la conservación y enriquecimiento del patrimonio nacional, la *Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español* supuso un importante avance en cuanto a la cobertura legal del Patrimonio Cultural en un sentido amplio<sup>6</sup>. Por lo que concierne a los bienes heredados del proceso industrializador, pese a que la norma estatal no recoge de manera específica este patrimonio, ciertamente en la propia definición del Patrimonio Histórico Español se ponen de relieve, entre otros aspectos, componentes de carácter científico o técnico. Más allá, el Título VI, relativo al Patrimonio Etnográfico, indica la inclusión de aquellos objetos que constituyen la manifestación o el producto de actividades laborales, estéticas y lúdicas propias de cualquier grupo humano, así como aquellos conocimientos o actividades que procedan de modelos o técnicas tradicionales utilizados por una determinada comunidad. De este modo, la norma estatal plantea un engarce para los bienes

---

<sup>5</sup> Siguiendo a Inmaculada Aguilar Civera, el restablecimiento y la restauración de los testimonios de la industrialización que la Arqueología Industrial ha incrementado se ha llevado a cabo “bien a través de su consolidación, recuperando su primitivo aspecto e imposibilitando su desaparición, bien a través de su renovación o reutilización para otros usos, convirtiéndolo en ambos casos, en la memoria del pasado industrial, conservando su memoria histórica y urbana”. En AGUILAR CIVERA, Inmaculada, “Arqueología Industrial, testimonio de la era de la industrialización”, en *El Plan de Patrimonio Industrial, Bienes Culturales*, Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español, nº 7, 2007, p. 71.

<sup>6</sup> El texto derogaba toda una amplia normativa elaborada en España durante el siglo XX □ desde la *Ley de 7 de julio de 1911 sobre Excavaciones Arqueológicas* a la *Ley de 13 de Mayo de 1933 sobre Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico*, por citar dos disposiciones fundamentales.

heredados de la actividad industrial al que pueden acogerse las distintas administraciones a fin de favorecer la protección de este patrimonio<sup>7</sup>. Este mecanismo por desgracia ha sido infrutilizado, por lo que no es de extrañar que una de las razones que se han apuntado a propósito de la precariedad del Patrimonio Industrial en nuestro país sea precisamente su desprotección legal.

El régimen de protección del Patrimonio Cultural en España ha permitido, como es conocido, el desarrollo de una normativa autonómica. En este marco las distintas Comunidades Autónomas han ido decretando normas en la materia, en función de sus competencias, configurándose la ley estatal como el escalón mínimo de referencia a la hora de legislar. Entre estas normas autonómicas la que, en este caso, nos afecta es la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*, planteada al objeto de completar el ordenamiento jurídico vigente “sin cuestionar la validez general de la Ley estatal, cuestión ésta que no resulta pacífica, en absoluto, en el actual panorama normativo autonómico”<sup>8</sup>. Pese a que, lamentablemente, aún carece del necesario desarrollo reglamentario, la Ley del Principado de Asturias constituye la respuesta más elaborada en cuanto al Patrimonio Industrial, en lo que a normativas autonómicas se refiere. La norma asturiana recoge y desarrolla de forma específica lo expuesto en el título VI la Ley estatal de 1985,

---

<sup>7</sup> En HUMANES, Alberto, “La necesidad de un Plan para el Patrimonio Industrial”, recogido en *El Plan de Patrimonio Industrial, Bienes Culturales...* Op. Cit., p. 45.

<sup>8</sup> Véase ALONSO IBÁÑEZ, María Rosario, “Reflexiones acerca de la legislación protectora del patrimonio cultural. A propósito de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo”, recogido en *Patrimonio Cultural y Derecho*, 5, 2001, p. 171. Para ampliar estas cuestiones desde un punto de vista jurídico, de la misma autora puede recurrirse a: “El Patrimonio Histórico Industrial: Instrumentos jurídicos de protección y revalorización”, recogido en *Revista Andaluza de Administración Pública*, 28, 1996, pp. 61-87; “Patrimonio Industrial. Notas a su insatisfactoria protección jurídica”, recogido en *Patrimonio Cultural y Derecho*, 3, 1999, p. 257- 260.; “Aspectos normativos del Patrimonio Industrial”, recogido en ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (Coord.), *Patrimonio Industrial: Lugares de la Memoria*, 2, Incuna, Gijón, 2002, pp. 109- 136.

reconociendo la especificidad y naturaleza del patrimonio derivado de la industrialización. Dedicó, en consecuencia, al Patrimonio Histórico-Industrial una Sección propia, la Tercera, integrada por tres artículos, entre los cuales, el 76, señala: “Integran el Patrimonio Histórico-industrial de Asturias los bienes muebles e inmuebles que constituyen testimonios significativos de la evolución de las actividades técnicas y productivas, con una finalidad de explotación industrial, y de sus influencias sobre el territorio y la sociedad asturiana. En especial, de las derivadas de la extracción y explotación de los recursos naturales, de la metalurgia y siderurgia, de la transformación de productos agrícolas, la producción de energía, el laboreo de tabaco, y la industria química, de armamento, naviera, conservera o de la construcción”<sup>9</sup>. El artículo 76 asimismo contempla la posibilidad de valorar, a efectos de su inclusión individualizada en alguna de las categorías de protección que la ley prevé, el interés histórico-industrial de elementos tales como construcciones y estructuras arquitectónicas o de ingeniería adaptadas a procesos técnicos y de fabricación obsoletos (como gasómetros, chimeneas, castilletes, bocaminas o talleres mecánicos); elementos de maquinaria, utillaje y herramientas obsoletos; infraestructuras de comunicaciones en desuso y las construcciones, maquinaria y material móvil a ellas asociados; conjuntos de viviendas y equipamientos sociales vinculados a las actividades productivas anteriores al año 1940; o también los fondos documentales, es decir, los archivos de empresa, a los que además hace referencia en cuanto a su protección la norma autonómica en su Sección Cuarta, que trata del Régimen aplicable al Patrimonio Documental y Bibliográfico.

Esta referencia expresa al Patrimonio Histórico-Industrial y a su régimen de protección constituyó en su momento toda una novedad con relación a la normativa estatal, así como también con relación al resto de las comunidades autónomas que no habían pasado, en la mayoría de los casos, de limitarse a una vaga

---

<sup>9</sup> *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*, p. 56.

consideración de los testimonios de la industrialización como bienes integrantes del Patrimonio Cultural. En efecto, con anterioridad a la asturiana, sólo la Ley de Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, de 1998, recogía de manera específica el Patrimonio Industrial, aportando una definición expresa del mismo y dedicándole un título propio. Por tanto, la asturiana continúa y desarrolla la línea de la norma balear, dedicando al Patrimonio Histórico- Industrial una Sección propia, así como la Disposición Transitoria Tercera, que posibilita la teórica protección preventiva de los bienes industriales<sup>10</sup>. En cuanto al Patrimonio mueble ligado al Patrimonio Industrial, la Ley 1/2001 recoge en su artículo 77 la prohibición expresa de destrucción de maquinaria industrial fabricada con anterioridad a 1940 y, en virtud del artículo 41, esta no puede trasladarse fuera de Asturias

---

<sup>10</sup> Tras la entrada en vigor de la Ley asturiana solo la Comunidad Autónoma de Andalucía ha recogido el Patrimonio Industrial de manera clara y específica en su ordenamiento jurídico en materia de Patrimonio Cultural a través de la Ley de 2007 que, en este sentido, mejora la derogada Ley de 1991, vigente hasta enero de 2008. En el resto de las leyes autonómicas, el Patrimonio Industrial no aparece individualizado sino que está vinculado, bien al Patrimonio Etnográfico o Etnológico, como en Galicia, Castilla y León, Madrid, Murcia o Extremadura, bien al Patrimonio Arqueológico, como en Cantabria. En ocasiones, se abren artículos específicos relativos al Patrimonio Industrial o Arqueología Industrial, como ocurre con Castilla La Mancha (Art. 22 relativo al Patrimonio Arqueológico- Industrial y Etnológico) o en Extremadura (Art. 58 referido a Elementos de la Arquitectura industrial o rural), o se salva la cuestión mediante la mención del Patrimonio Científico-Técnico y/o a los bienes industriales muebles, como en Cataluña, con la inclusión de elementos concretos, como las chimeneas anteriores a 1940, en el caso de la nueva redacción de 2007 de la Ley valenciana de 1998, o, finalmente, con llamamientos a la debida conservación de bienes y espacios ilustrativos del proceso industrializador, como en el caso de la Ley cántabra (Art. 98.4). A este respecto puede consultarse: SUÁREZ ANTUÑA, Faustino y TIELVE GARCÍA, Natalia, “Marco normativo y de protección de los bienes inmuebles y muebles de la Fábrica de Trubia”, en TIELVE GARCÍA, Natalia (Coord.), *La Real Fábrica de Armas de Trubia. Patrimonio de la industrialización en España*, Ministerio de Defensa, CICEES, Gijón, 2010.

sin contar con la autorización de la Consejería de Cultura y Turismo<sup>11</sup>.

### *Mar, puerto y actividad industrial. Los factores de localización*

La localización litoral ha sido, sin duda, un factor determinante del proceso industrializador asturiano. De ahí que en nuestro trabajo hayamos avanzado, más allá de los testimonios de la actividad fabril estrictamente emplazados en la franja costera, para adentrarnos en la consideración del Patrimonio Industrial desde los factores de localización. Es decir, aquellos elementos como los transportes, las comunicaciones, las infraestructuras, las materias primas, la mano de obra y el capital que nos permiten entender el despegue industrial de un determinado enclave y, en un sentido amplio, todo aquello que ha podido motivar la decisión de elegir una ubicación concreta para una instalación industrial. Son esos factores de localización que nos permiten hablar de *paisajes industriales*, siguiendo el concepto acuñado esencialmente a partir de los estudios de Marilyn Palmer<sup>12</sup>.

En este orden de cosas, para el caso que nos ocupa, el Principado de Asturias, el mar ha sido determinante. Y lo ha sido

---

<sup>11</sup> Hay que tener presente que, salvo los bienes especificados en las resoluciones de inclusión en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias de Solvay-Lieres y de Arnao, no se han incluido más elementos muebles vinculados al proceso industrializador dentro de las categorías de protección que señala la norma. Los bienes protegidos en Solvay-Lieres (BOPA 03/04/2004) fueron el ventilador Aerex, cuadros y celdas de distribución Brown Bobery, el grupo convertidor Ward Leonard, una sierra de vaivén, martillos pilones y una cizalla. Una relación claramente insuficiente que deja fuera auténticas joyas del Patrimonio Industrial asturiano, como la máquina de extracción del Pozo nº1, pero que, en realidad, no ha evitado que la mayoría de estos elementos protegidos por la resolución hayan sido prácticamente destruidos. En el caso de Arnao, los bienes protegidos (BOPA 09/08/2007) son exclusivamente las locomotoras Elleonore y Rojillín.

<sup>12</sup> En PALMER, Marilyn, "Industrialisation and the organisation of space", en VV.AA., *Actas del Primer Congreso del País Valencià de Arqueología Industrial*, Valencia, Diputación de Valencia, 1991, pp. 377-392.

teniendo en cuenta algunos de los problemas históricos que han afectado a este territorio: el aislamiento, las difíciles comunicaciones y la consiguiente necesidad de mejorar los transportes y las infraestructuras en aras de la modernización. Esta problemática, de modo inevitable, ha de ponerse en relación con el proyecto ilustrado; escenario en el que precisamente uno de los grandes temas de debate había sido el de las comunicaciones y la pertinencia de renovar y modernizar los transportes para propiciar el desarrollo industrial. Asturias era una región en la que los ilustrados, especialmente Gaspar Melchor de Jovellanos, encontraron un potencial indudable: contaba con materias primas, con carbón en particular, materia indispensable para el despegue industrial, siguiendo precedentes europeos y, singularmente, británicos<sup>13</sup>. A Jovellanos debemos, entre otras iniciativas, la fundación del *Real Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía* a finales del siglo XVIII<sup>14</sup>, concebido como una escuela teórico-práctica orientada hacia la formación en mineralogía, metalurgia y náutica, pero también hacia el conocimiento y la utilización industrial de la riqueza mineral de Asturias. El ilustrado vio en el carbón de piedra una indudable fuente de riqueza y una clara posibilidad de inducir el proceso industrializador de Asturias. Asimismo a Jovellanos se vincula la idea de construir una vía de comunicación que pusiese en contacto la Cuenca Hullera Central asturiana, concretamente el Valle del Nalón, con el puerto de Gijón: una carretera que permitiera dar salida a los carbones beneficiados en el corazón de Asturias, particularmente en las Reales Minas de Langreo<sup>15</sup>. En

---

<sup>13</sup> Véase: ADARO RUIZ-FALCÓ, Luis, *175 años de la sidero-metalurgia asturiana*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón, Gijón, 1968.

<sup>14</sup> El *Real Instituto Asturiano* se inauguró en 1794, bajo la dirección de Francisco de Paula Jovellanos. A este respecto puede acudirse a: CUENCA, Cosme, HEVIA, Jorge, MADRID ÁLVAREZ, Vidal de la y GONZÁLEZ-VARAS, Ignacio, *Historia y rehabilitación del Instituto Jovellanos de Gijón. Arquitecturas superpuestas*, Nobel, Oviedo, 1995.

<sup>15</sup> En ADARO RUIZ-FALCÓ, Luis, *Jovellanos y la minería en Asturias*, Fundación Foro Jovellanos y Unión Española de Explosivos, Gijón, 2003, p. 385 y ss.

este orden de cosas, la Carretera Carbonera fue cuidadosamente proyectada con todo tipo de observaciones y cálculos acerca de los costes, ejecución y utilización. No obstante, no pudo llevarse a cabo hasta años más tarde, auspiciada por el banquero afincado en París Alejandro Aguado, Marqués de las Marismas del Guadalquivir<sup>16</sup>. Inaugurada en 1842, funcionó inicialmente como vía de peaje<sup>17</sup>. Poco tiempo después de su entrada en funcionamiento fue abierta una línea de ferrocarril, la primera construida en Asturias y una de las más tempranas de España, la del Ferrocarril de Langreo. El camino de hierro ponía en comunicación, como no, el Valle del Nalón y Gijón, dando solución al problema del transporte de carbón, mineral que contaba ya con una fuerte demanda industrial.

En relación con las Reales Minas de Langreo hemos de hacer mención a otro interesantísimo, aunque utópico, proyecto ilustrado debido al ingeniero en jefe de la Marina Fernando Casado de Torres: la Empresa del Nalón. La ambiciosa propuesta de canalización del río Nalón, a cargo de Casado de Torres, ha de ponerse en relación con el patrimonio de la obra pública en España y con los planes borbónicos de mejorar las comunicaciones en el país, aplicando un modelo que había contado con notorio éxito en buena parte de Europa. Como es conocido, el relieve y el régimen de lluvias de los ríos españoles, en particular asturianos, no eran los más propicios para el desarrollo de proyectos de canalización. De ahí el fracaso de un proyecto que, sirviéndose de chalanas, hubiera permitido transportar los carbones langreanos y embarcarlos en el puerto de San Esteban de Pravia; una ambiciosa propuesta que, aunque malograda, tuvo sus implicaciones. Así, en el marco del proyecto del ingeniero de la Marina hemos de inscribir la entrada en

---

<sup>16</sup> En OJEDA GUTIÉRREZ, Germán, *Asturias en la industrialización española, 1833-1907*, Siglo XXI, Madrid, 1998, p. 22.

<sup>17</sup> A este respecto puede consultarse: FLORES SUÁREZ, José María, *La Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias. Estaciones e infraestructuras (1846-1972)*, Trea, Gijón, 2004.

funcionamiento de la Real Fábrica de Armas de Trubia<sup>18</sup>. El dictamen realizado por Casado de Torres, en 1792, bajo encargo de la Corona, aconsejaba como lugar más ventajoso para la ubicación del establecimiento el punto de unión del río Nalón con el de Trubia, en Udrión, al objeto de facilitar la recepción de materias primas y la salida de los productos fabricados.

Por consiguiente, pese al fracaso del proyecto del militar, la fábrica se erigió en el enclave aconsejado puesto que reunía los elementos necesarios para el desarrollo de la tecnología ferrera: agua, madera, mineral de hierro y carbón. En este escenario se sitúan los inicios de la bicentenaria fábrica de armas, constituida en 1794, cuya historia aparece jalonada de períodos de expansión y de retroceso, de sucesivas reformas y reorganizaciones, así como de una progresiva modernización de sus estructuras y su maquinaria. Actualmente constituye el testimonio más antiguo y aún activo del patrimonio histórico industrial de Asturias. Pese a ello, a diferencia de lo que ocurre en otras comunidades autónomas con fábricas similares, aún no ha sido incluida en la figura máxima de protección que recogen la norma estatal – *Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español* – y la autonómica – *Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural* – en materia de protección del patrimonio, esto es, la de Bien de Interés Cultural. Del mismo modo, lamentablemente, el Principado tampoco ha incluido hasta la fecha ninguno de los bienes integrantes de la planta en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias. Como resultado, la protección que se ha dispensado al patrimonio inmueble de la fábrica trubieca es en todo punto insuficiente<sup>19</sup>.

El utópico proyecto de canalización del ingeniero Casado de Torres, como más arriba hemos apuntado, situaba el embarque de

---

<sup>18</sup> Véase: ADARO RUIZ-FALCÓ, Luis, *Los comienzos de las fábricas de municiones gruesas de Trubia y de armas de Oviedo: 1792-1799*, Imprenta La Cruz, Oviedo, 1986.

<sup>19</sup>A propósito del interés del conjunto y de su limitada protección normativa puede consultarse: TIELVE GARCÍA, Natalia, *La Real Fábrica de Armas de Trubia...*, opus cit.

los carbones cargados en chalanas en el Puerto de San Esteban de Pravia que, pese a la frustrada iniciativa, habría de convertirse en un importante puerto carbonero; ahora bien, siguiendo un planteamiento diferente al inicialmente previsto. La llegada de los carbones al puerto, localizado en el concejo de Muros del Nalón, se llevaba a cabo a través del Ferrocarril Vasco-Asturiano, inaugurado en 1904, financiado por el industrial vasco Víctor Chávarri. Este contaba con explotaciones mineras en la cuenca hullera central y, en concreto, en el Valle del Caudal: la empresa Hulleras de Turón. Con el ferrocarril, Chávarri podía transportar los carbones al puerto y hacerlos llegar a unos centros de consumo que, en buena medida, también estaban vinculados a él, dentro de la Sociedad Vasco-Asturiana. En San Esteban se mantienen algunos notorios testimonios de ese pasado industrial, tales como las grúas de inicios del siglo XX, construidas por firmas tan afamadas como Babcock & Wilcox, o los cargaderos de carbón<sup>20</sup>.

En vinculación con el puerto de San Esteban, asimismo, ha de entenderse la Azucarera de Pravia, el mejor testimonio conservado de este sector industrial en Asturias. Como es conocido, a finales del siglo XIX, aprovechando la favorable coyuntura propiciada por el desastre colonial y el elevado arancel azucarero, se instalaron en el litoral asturiano cinco fábricas de azúcar de remolacha. Entre ellas se encontraba la de Pravia, recientemente rehabilitada, magníficamente dotada con unas monumentales instalaciones y conectada con el Ferrocarril Vasco-Asturiano con el fin de expedir el azúcar a través del puerto de San Esteban<sup>21</sup>. La fábrica sólo funcionó dos campañas, entre 1901 y 1903; los elevados costes de producción, la escasa rentabilidad y sobre todo la imposibilidad de amortizar las inversiones, hicieron que, de hecho, fuese la primera azucarera que clausurase su actividad en la región.

---

<sup>20</sup> En QUIRÓS LINARES, Francisco, *Puerto de San Esteban de Pravia*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1975, pp. 32 y 33.

<sup>21</sup> En SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, "Azucarera de Pravia", en VV.AA., *Patrimonio Industrial de Asturias*, INCUNA, CICEES, Gijón, 2009, pp. 3 y 4.

Por otra parte, uno de los conjuntos industriales históricos sin duda más interesantes del espacio litoral asturiano es del de Arnao<sup>22</sup>. Su origen se sitúa en la constitución en 1833 con capital belga de la Real Compañía Asturiana de Minas y presenta la particularidad de haber sido la primera explotación minera asturiana que se trabajó por pozo vertical en profundización. Fue una mina con galerías submarinas que, debido a las dificultades de la explotación por las filtraciones marinas y a su escasa rentabilidad económica, finalizó su actividad en torno a 1912. Testigo de esta actividad es el castillete de fábrica de ladrillo forrado de zinc, asentado sobre el acantilado, que difiere notablemente del modelo que se iba a imponer posteriormente en la minería asturiana. La utilización del zinc es fácil de explicar si tenemos en cuenta que la Real Compañía, ya a mediados del siglo XIX instalaba una fundición de zinc en Arnao, lo que, sin lugar a dudas, pone de manifiesto la escasa fe que la empresa tenía en sus carbones, no aptos para la coquización, pero sí para la metalurgia del zinc. Son, por tanto, dos ámbitos productivos los que definen Arnao: la mina de carbón y la fábrica de zinc. En los años 1950, se fundó una filial con participación de capital español, que acabó siendo la propietaria de la fábrica de Arnao, Asturiana de Zinc S. A. En la factoría se conservan algunas las antiguas naves de ladrillo y cubrición de zinc de la primera mitad del siglo XX. Su interés reside asimismo en el poblado y equipamientos (economato, escuela, cine, etc.) vinculados a la empresa.

El conjunto de Arnao constituye uno de los escasos bienes protegidos desde el punto de vista normativo del patrimonio histórico industrial asturiano. Catalogado como conjunto histórico fue integrado en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias, en 2007. Tres años después, en 2010, el castillete del conjunto fue declarado como Bien de Interés Cultural, siendo ésta una de las contadas incorporaciones de elementos industriales al registro de los BIC del Principado. Parece oportuno recordar que la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio*

---

<sup>22</sup> Véase: SUÁREZ ANTUÑA, Faustino (2008), *Arnao: análisis geográfico y Patrimonio Industrial*, CICEES, Gijón, 2008.

*Cultural*, plantea tres categorías de protección de los bienes que conforman el Patrimonio Cultural de Asturias, entre los que se encuentran los de carácter industrial. Esto es, la de los bienes declarados de Interés Cultural (BIC), la de los bienes incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias (IPCA), y la de los bienes incluidos en los Catálogos Urbanísticos de Protección. Las dos primeras dependen directamente de la Consejería de Cultura, si bien puede iniciarse el procedimiento por iniciativa propia o a petición de parte. En lo que concierne a la tercera de las categorías de protección, los Catálogos Urbanísticos, éstos son realizados a instancias de los distintos ayuntamientos, siendo uno de los grandes focos de actualidad en el panorama del Patrimonio Cultural asturiano.

Los BIC constituyen, en todo caso, la categoría máxima de protección tal como recogen la norma estatal y la autonómica<sup>23</sup>. En lo que se refiere al Patrimonio Industrial hasta la fecha solo se han incluido en el registro de los BIC el Pozo Santa Bárbara, en Mieres, en el año 2010; el Pozo San Luis, en Langreo, en el año 2013; y el Pozo Sotón, en San Martín del Rey Aurelio, en el año 2014<sup>24</sup>, junto con el mencionado castillete de la mina de carbón de Arnao. El Pozo San Luis, en el concejo de Langreo, es uno de los elementos más atrayentes del patrimonio de la hulla en Asturias. Fue profundizado por Carbones de La Nueva, una sociedad que venía funcionando en el Valle de Samuño desde 1901<sup>25</sup>. La empresa se convierte en filial de la Real Compañía Asturiana de Minas en 1925, dado que con el cierre de la mina de Arnao al que hemos previamente aludido, ésta debía abastecerse en el mercado de todas las necesidades energéticas del grupo. La profundización

---

<sup>23</sup> En cuanto a la clasificación de los bienes inmuebles, la Ley asturiana amplía las consideraciones del marco normativo de referencia estatal incorporando, además de las de Monumento, la de Vía Histórica, Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica.

<sup>24</sup> La Fábrica de Loza de San Claudio, declarada BIC en 2009, fue descatalogada en 2012.

<sup>25</sup> Acerca del Pozo San Luis resulta indispensable la consulta de: SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, *El Pozo San Luis en Langreo. Geografía, historia y patrimonio industrial*, CICEES, Gijón, 2009.

del pozo vertical se desarrolló entre los años 1928 y 1930. A partir de entonces se construyó el edificio destinado a casa de máquinas, uno de los inmuebles, sin duda, más interesantes del conjunto en lo que a la arquitectura industrial se refiere, cuya paternidad se atribuye al arquitecto de la Real Compañía Asturiana de Minas Tomás Acha Zulaica. La casa de máquinas alberga la principal maquinaria de la explotación: la máquina de extracción, una fantástica pieza de la firma Siemens, en magnífico estado de conservación. Junto con este inmueble, dentro del conjunto protegido se incluyen otros bienes, tales como el castillete, levantado en 1930, la lampistería, proyectada por el ingeniero Rafael Rodríguez Arango en 1934; la casa de aseo, alineada con la lampistería; el edificio de oficinas, que parte de la adecuación una estructura preexistente destinada a talleres, de 1955; el taller mecánico y fragua, de la década de 1960; las cuadras y el edificio de usos múltiples. Vinculado al espacio de explotación del Pozo San Luis, el poblado de La Nueva fue dotado progresivamente de diferentes grupos de viviendas, economato y otros servicios. En 1968 las instalaciones se integraron en Hulleras del Norte S.A (HUNOSA) y tras el cese de su actividad, pronto comenzaron a deteriorarse por el desuso. En el marco de un proyecto de recuperación de su patrimonio, en el año 2013 fue abierto el Ecomuseo de Samuño, cuya sede se sitúa en el pozo.

Por su parte, el Pozo Santa Bárbara, en el concejo de Mieres fue incorporado al registro de los BIC en el año 2010, con la categoría de Conjunto Histórico. Promovido por la sociedad Hulleras del Turón S.A., sus trabajos constructivos se iniciaron en 1913. No obstante, dado que conjunto de las instalaciones fue objeto a lo largo de su historia de sucesivas transformaciones e incorporaciones, lo cierto es que apenas se conservan elementos de su etapa inicial. De tal modo, la mayor parte de los bienes que se encuentran protegidos datan de la década de 1960, por lo que concierne tanto al pozo principal – con su castillete y casa de máquinas – como al pozo auxiliar, situado aguas abajo del Turón – con su correspondiente unidad castillete-casa de máquinas –; los inmuebles destinados a oficinas, casa de aseo, pozo de ventilación, así como las instalaciones de carga y tolvas, completan el

conjunto. Clausurada su actividad en julio de 1995, el Pozo Santa Bárbara se encuentra incluido dentro de las actuaciones del Plan Nacional de Patrimonio Industrial<sup>26</sup>.

La última de las inclusiones de bienes de carácter industrial en el registro de los BIC es la del Pozo Sotón, culminada en el presente año 2014 en el que, por cierto, se cumplen 100 años desde su entrada en funcionamiento<sup>27</sup>. Emplazado en el concejo de San Martín del Rey Aurelio, el Pozo Sotón fue una de las primeras instalaciones mineras profundizadas en la cuenca central asturiana, en 1914. Por consiguiente, actualmente es el pozo más antiguo que se mantiene activo. Concebido por la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, se integró en 1967 en la empresa estatal HUNOSA. Se trata, sin duda, del proyecto más importante emprendido por la SMDF, tanto tecnológica como arquitectónicamente, lo que explica su pleno rendimiento en la actualidad. Sus modernas e innovadoras instalaciones ocupan una amplia explanada en la que se ordenan los distintos componentes que integran la explotación. Entre ellos, los dos castilletes metálicos envueltos en altura por un cobertizo de clasificación de carbones, denominado réter, único en Asturias<sup>28</sup>.

El conjunto industrial de Arnao, como más arriba hemos apuntado, fue incluido en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias en el año 2007. La figura del Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias (IPCA) que la *Ley del Principado de Asturias*

---

<sup>26</sup>Actualmente se están desarrollando los trabajos de rehabilitación del pozo, destinados a la reforma parcial de las instalaciones, siguiendo los criterios recogidos en el *Plan Director del Conjunto Industrial del Pozo Santa Bárbara*, elaborado por M<sup>a</sup> Victoria Sánchez de León por encargo del Instituto del Patrimonio Histórico Español, en el año 2005.

<sup>27</sup> Véase: SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, *Paisaje y Patrimonio. El Pozo Sotón (San Martín del Rey Aurelio)*, CICEES, Gijón, 2013.

<sup>28</sup> Otros elementos destacados del conjunto son la casa de máquinas, las oficinas – antigua colonia residencial –, las naves de la antigua lampistería y casa de aseo, hoy reconvertidas en almacenes generales y botiquín médico, el ventilador y la nueva casa de aseo y lampistería, diseñada por el arquitecto Félix Cienfuegos en la década de 1970, así como varias bocaminas que se relacionan con el origen de la explotación como minería de montaña, que datan de finales del siglo XIX.

1/2001, de 6 de marzo, de *Patrimonio Cultural* contempla integra los bienes muebles e inmuebles dotados de interés histórico, artístico o etnográfico en grado notable, pero en menor intensidad que los llamados a integrar el registro de los BIC. Por lo que concierne al Patrimonio Histórico Industrial, trece años después de la aprobación de la ley autonómica, son contados los bienes que han sido incluidos, con manifiesta lentitud, en el IPCA, junto con el conjunto de Arnao: encabezados por el Pozo Solvay, en Siero, en 2003, se encuentran la Fábrica de Conservas Lis, en Soto del Barco, en 2005; la Estación de Ferrocarril de Villabona, en Llanera, en 2008; las Minas de Llumeres, en Gozón, en 2008; así como un conjunto de instalaciones incluidas en el año 2013 - Pozo San José, Pozo San Nicolás, Pozo Candín; Pozo San Jorge, Pozo Samuño, entre otros - derivadas del Catálogo Urbanístico del Plan Territorial Especial de los terrenos de HUNOSA en la Cuenca Hullera Central, elaborado en 2007<sup>29</sup>.

La primera de estas inclusiones, la del conjunto minero auspiciado por la Sociedad Solvay, se sitúa en la parroquia sierense de Lieres<sup>30</sup>. La empresa belga Solvay había adquirido, en 1903, la concesión minera con el objeto de asegurarse el suministro de combustible de la gran planta química que se estaba construyendo en Torrelavega. El conjunto del espacio de producción constaba de dos pozos verticales de explotación, levantados en distintos momentos, con sus correspondientes castillete y casa de máquinas. A estos elementos se sumaban la casa de aseo, el economato y los edificios de oficinas, entre otros inmuebles, dispuestos en la plaza superior. A un nivel más deprimido, se situaba la plaza de expedición de los carbones, con el lavadero y cargadero, además de todos los servicios asociados

---

<sup>29</sup> En SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, “Los instrumentos de protección del Patrimonio Industrial en el marco del planeamiento y la ordenación urbanística”, en RUIZ DE LA PEÑA RUIZ, Diego (coord.), *Los Catálogos Urbanísticos en el Principado de Asturias*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2013, pp. 187-213.

<sup>30</sup> Véase ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga, SUÁREZ ANTUÑA, Faustino y CASO ROIZ, Óscar, *Solvay - Lieres. Conjunto Industrial Minero. 1903-2003*, U. V. Lieres/Solvay, Lieres, 2003.

al ferrocarril como hangares y básculas. Para atender el espacio de producción las instalaciones de Solvay-Lieres contaban con maquinaria de gran modernidad y, desde el punto de vista del Patrimonio Industrial, de enorme interés, en particular la máquina de extracción del pozo número 1 y los compresores; una impresionante maquinaria histórica que, al cierre de la mina en 2001, estaba en perfecto estado de conservación. La empresa belga promovió además dos conjuntos residenciales: Campiello y La Pedrera<sup>31</sup>. Con todo, en el año 2004, diez elementos de las minas de Lieres fueron incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias, acordándose un entorno de protección para toda la parcela. Dos años después, buena parte de las instalaciones no catalogadas fueron reducidas a escombros, en uno de los episodios más lamentables de la historia del Patrimonio Cultural en Asturias.

Las Minas de Llumeres, en el concejo de Gozón, fueron incluidas en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias en 2008. Se trata de un antiguo yacimiento de hierro explotado en época romana que fue redescubierto a mediados del siglo XIX, iniciándose su explotación industrial<sup>32</sup>. Se constituye entonces la Compañía Minera de Gozón, encargada de su explotación hasta que la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera adquiere las instalaciones en 1906. En la segunda mitad del XIX el mineral se transportaba por mar hasta el puerto de Gijón, construyéndose a

---

<sup>31</sup> El poblado de Campiello, el más antiguo, fue construido a partir de 1909 bajo un plano lineal en el que se siguieron modelos constructivos marcadamente centroeuropeos y donde se distinguen tipos edificatorios diferenciados para obreros, empleados y directivos. Por otra parte, La Pedrera, de 1953, obedece a un plano ortogonal, cuyo eje central es un singular edificio de aire regionalista montañés que integra elementos de la arquitectura vernácula, como el pórtico-panera de entrada. La política de empresa de carácter paternalista de Solvay no llegó a adquirir niveles de control social tan intensos como ocurriría en casos como la Sociedad Hullera Española, dado el cierto laicismo de la empresa belga y su carácter más liberal. Pero sí dotó de viviendas y servicios, como escuelas, servicios sanitarios y hospitalillo, economato, cine, etc. a sus trabajadores.

<sup>32</sup> Véase: GÓMEZ, Benigno y otros, *Minas de Llumeres*, CICEES, Gijón, 2008.

este efecto un pequeño embarcadero en las inmediaciones de la explotación. Tras la compra del yacimiento por parte de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, su explotación se modifica. Se inicia la profundización vertical dotándose de un pozo, con su castillete y casa de máquinas. Se levantan también otros edificios, destinados a casa de aseo y oficinas, cuyos vestigios se conservan. También de mano de la Duro se construye un cable aéreo, de unos siete kilómetros de longitud, que permitía transportar el mineral desde la explotación hasta El Regueral, en Carreño, donde el hierro era recogido por el Ferrocarril de Carreño. Otros elementos que integran el conjunto, fechados en la década de 1940, son los almacenes, el taller mecánico y la planta de clasificación. El cierre de las instalaciones se produjo en 1967 debido a la falta de calidad del mineral y al agotamiento de las capas.

En el año 2005 se procedió a la inclusión en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias de la antigua Fábrica de Conservas Lis, situada en la localidad de La Arena, concejo de Soto del Barco. Se trata de uno de los escasos inmuebles conservados en la región de la notoria industria conservera asturiana y, de hecho, el único testimonio hasta la fecha protegido e incluido en el inventario autonómico. Se trata de un inmueble erigido a inicios del siglo XX que originariamente funcionó como hotel y casino, pasando a convertirse con posterioridad en cine, iglesia y, tras la Guerra Civil, en fábrica de conservas. Actualmente mantiene usos hosteleros. En lo que se refiere a la Estación de Ferrocarril de Villabona, emplazada en el concejo de Llanera, fue incluida en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias en 2008. La protección en este caso se extiende, más allá del edificio destinado a estación de ferrocarril, al edificio de viviendas vinculado a la misma, conocido con el nombre de “La Casona”, levantado entre 1915 y 1925. Localizada en el nudo de comunicaciones del área central asturiana, la estación se vincula a la construcción del ramal a Avilés de la línea de ferrocarril de la Compañía de los Caminos

del Hierro del Norte de España<sup>33</sup>. El proyecto de la estación corrió a cargo del Ingeniero de Caminos Salustio González Regueral, en 1873. No obstante, por razones presupuestarias, sus obras no se iniciaron hasta 1887, siendo oficialmente inaugurada en 1890. El proyecto definitivo del inmueble fue realizado por el Ingeniero Arnaldo Segismundo Sizzo, conde de Sizzo Norís, sobre la base del anterior. Responde a un modelo intermedio entre las estaciones de primer y segundo orden y las de cuarta categoría.

Como más arriba hemos señalado, la última de las categorías de protección que contempla la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural* es la de los Catálogos Urbanísticos de Protección, realizados a instancias de los ayuntamientos. La norma señala que están destinados a recoger aquellos bienes en los que la intensidad del patrimonio no sea suficiente para ser declarados BIC o ser incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias, pero cuya relevancia a nivel local los hace merecedores de conservación y defensa. No obstante, el texto va más allá ligando expresamente la confección de los Catálogos Urbanísticos al planeamiento, cuestión en la que ahonda igualmente la normativa regional en materia de urbanismo y ordenación del territorio<sup>34</sup>, de manera que el Catálogo Urbanístico es tanto una categoría de protección

---

<sup>33</sup> Véase FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier, “El patrimonio ferroviario asturiano”, en ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (coord.), *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*, CICEES, Gijón, 2001, p. 81 y ss.

<sup>34</sup> La primera norma regional de carácter urbanístico y territorial que recoge el papel vinculante del Catálogo Urbanístico para el planeamiento es la *Ley 3/2002, de 19 de abril, de régimen del suelo y ordenación urbanística*. Las determinaciones al respecto serían en el Decreto Legislativo 1/2004 de 22 de abril por el que se aprueba el *Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en el Principado de Asturias en materia de ordenación del territorio y urbanismo*, modificado por *Ley 6/2004 de 28 de diciembre* y *Ley 2/2004, de 29 de octubre, que deroga la Ley 3/2002*. Véase a este respecto, SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, “El Patrimonio Industrial asturiano en la ordenación urbanística. El Catálogo Urbanístico del Plan territorial Especial de recuperación de los terrenos de HUNOSA en las cuencas mineras”, en *V Congreso Internacional para la conservación del patrimonio Industrial y de la obra Pública en España*, TICCIH- España, El Ferrol, 2010.

del Patrimonio Cultural, como un instrumento de ordenación urbanística. Estos instrumentos estaban llamados a ser, por tanto, el gran registro del Patrimonio Cultural asturiano en el que muchos estudiosos del Patrimonio Industrial depositamos nuestras esperanzas. Sin embargo, la realidad ha tomado un rumbo bien distinto, de modo que la mayoría de los catálogos redactados hasta el momento no cumplen las expectativas mínimas respecto al registro y la protección de los bienes, en particular en lo que atañe al Patrimonio Etnográfico y al Patrimonio Histórico-Industrial. El reducido número de elementos relacionados con el Patrimonio Etnográfico o con el Patrimonio Industrial es, quizás, lo más llamativo, si bien no se suple con incorporaciones masivas, de las que también se han dado casos. De lo que se trataría es de valorar los diferentes elementos y recoger en el Catálogo una serie de bienes ajustada a la realidad territorial y patrimonial del concejo<sup>35</sup>.

En todo caso, el proceso de redacción de los Catálogos Urbanísticos se ha lanzado desde la administración regional sin que la principal figura de referencia, el IPCA, se haya engrosado convenientemente con abundantes inclusiones, y, paralelamente, sin arbitrar medidas supletorias, como podría haber sido la revisión y posterior inclusión preventiva en los Catálogos de los bienes contenidos en los registros de referencia, tales como el Inventario del Patrimonio Histórico Industrial (IPHI)<sup>36</sup>, el Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Asturias (IPAA), o el

---

<sup>35</sup> Acerca de los Catálogos Urbanísticos puede consultarse: ALONSO IBÁÑEZ, María Rosario (coord.), *Los Catálogos Urbanísticos. Aspectos jurídicos, metodológicos y de gestión*, Instituto de Administración Adolfo Posada, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004.; de la misma autora: *Los Catálogos Urbanísticos y otros catálogos protectores del Patrimonio Cultural Inmueble*, Thomson- Aranzadi, Navarra, 2005.

<sup>36</sup> Dicho inventario fue realizado por el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo en 1986-1987, bajo encargo de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias. El resultado final del mismo es, acaso por la premura y el bajo presupuesto, bastante precario en su presentación y muy parcial y sesgado, tanto en la definición de los ámbitos espaciales, como en la elección de los conjuntos y distintos bienes incluidos.

Registro de la Fundación para la Documentación y Conservación del Movimiento Moderno (DOCOMOMO), así como otros inventarios de menor alcance, pero de indudable valor documental. Conviene recordar que, además de estos registros o inventarios, diferentes publicaciones que han ido saliendo a la luz desde la década de 1990 han llamado la atención sobre determinados enclaves de nuestra industrialización. Entre estas, cabe destacar *The Blackwell encyclopedia of Industrial Archaeology* configurado a la manera de atlas internacional de Arqueología Industrial. La decisión de incluir a España dentro de este proyecto surgió en el seno de las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial celebradas en Bilbao en 1982, que pueden considerarse como uno de los principales arranques de la Arqueología industrial en nuestro país. En el caso de Asturias, el resultado fue la incorporación de seis voces referentes a lugares de antigua industrialización: “Asturias”, “Bustiello”, “La Felguera”, “Gijón”, “Pravia”, y “Trubia”, cuya redacción corrió a cargo de Carlos Fernández Caicoya, María José Baragaño y Andrés García<sup>37</sup>.

### *Puertos y villas portuarias*

En relación con la industria pesquera, desde luego, pero también con la actividad extractiva, hemos de ver la significación que llegó a alcanzar el puerto de Ribadesella. A través de éste se expedían los minerales explotados en los yacimientos de Onís, Cabrales, Cangas de Onís y las Peñamelleras, con destino a Inglaterra, Bélgica y Francia. Esta actividad, lógica si pensamos en el escaso desarrollo que tuvo el transporte por tierra hasta la llegada del ferrocarril en 1905, se vio completada con la exportación de productos alimenticios, de sal y de maderas. A partir del año 1925 y sobre todo en las siguientes décadas la exportación se abrió al espato flúor con destino a los puertos de

---

<sup>37</sup> En TRINDER, Barrie (ed.), *The Blackwell encyclopedia of Industrial Archaeology*. Oxford, Blackwell, 1992, pp. 38, 122, 251, 297, 594, y 778.

Amberes y Bremen, derivándose más adelante al puerto de Avilés. Por su parte, la industria pesquera riosellana conoció un período de pujanza en la Edad Moderna, hasta entrado el siglo XVII, cuando las capturas de ballena, bonito y besugo cobraron especial auge. Del progresivo declive que esta actividad experimentó en los siglos XVIII y XIX se alcanzaba a una tímida recuperación en los primeros años del XX. La principal labor pesquera estuvo desde entonces vinculada a las capturas de besugo y langosta, creándose una cetárea para la conservación y venta de esta última en Punta Caballo. Aunque sin grandes logros, bien es cierto, esta actividad ha proseguido hasta fechas recientes, aprovechando comercialmente el besugo, el bonito, la merluza y la sardina, principalmente.

En un sentido amplio, la actividad industrial del concejo de Ribadesella se intensificó en los últimos años del siglo XIX, con la constitución de empresas tales como la “Gran Sidrería Modelo de Ribadesella”, más tarde denominada “El Sella”, auspiciada por los hermanos Blanco, que aunque especializada en la producción de sidra, también exportaba manzana y fabricaba coñac de sidra. En relación con estas labores fueron creados varios lagares, de los que poco queda en la actualidad. A estas fábricas se sumaron otras como “Destilerías Los Serranos”, vinculada al anís y los licores de guinda y manzana, ubicada en Collera. A finales del XIX se creaba también una fábrica de mantecas y chocolates, propiedad de Benito Suárez, fundador así mismo, en 1900, de la primera fábrica de salazón y conservas del lugar<sup>38</sup>.

Asimismo, la villa portuaria de Llanes ha contado históricamente con una industria pesquera de una cierta entidad. La pesca, tanto de altura como de bajura, se desarrolló especialmente en los siglos XVI y XVII con las capturas de bacalao y de ballena, actividad, esta última, que fue abandonada a fines del siglo XVIII, habida cuenta el decrecimiento de su población en el

---

<sup>38</sup> RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio (coord.), *Ribadesella, Caravia, Colunga*, RIDEA, Oviedo, 1995, p. 234.

Cantábrico<sup>39</sup>. Al amparo de la pesca se desarrolló una industria de salazones<sup>40</sup> así como un comercio vinculado; en ambos casos, los oficios recayeron mayoritariamente en la población femenina. En su conocida *Monografía Geográfico-Histórica del concejo de Llanes*, de 1904, Francisco Mijares aludía a una cierta reactivación que esta actividad experimentaba en los años finales del siglo XIX. Se refería, de este modo, a la instalación en la villa de una fábrica de escabeche, así como de una cetárea y un vapor pesquero, ambos pertenecientes a los Sres. García Fernández y Compañía. También daba cuenta de un vivero perteneciente a los Srs. D. Baltasar Cué y Comp., así como de otro localizado en Niembro perteneciente a D. Julio Prieto Peláez<sup>41</sup>. En la actualidad la pesca, muy residual en todo caso, se centra en capturas de congrio, salmonete y rape. Conviene poner en relación esta actividad pesquera y sobre todo el declive progresivo que ha venido experimentado con las deficientes condiciones en las que se encuentra el puerto de Llanes, tanto por lo obsoleto de sus infraestructuras, como en atención a sus propias características físicas y, de modo particular, teniendo en cuenta que el tráfico de embarcaciones se ve totalmente sometido al régimen de las mareas<sup>42</sup>. Por todo ello, ha

---

<sup>39</sup> La costera de la ballena era efectuada por cuenta de la villa, la cual se encargaba saldar los gastos correspondientes a la contrata de los balleneros en Guetaria y en otros lugares vascos. El Noble Gremio de Mareantes llanisco celebraba sus reuniones en un edificio conocido como “Casa de la ballena”, situado a los pies de la ermita que dedicada a la Virgen María se situaba en la plaza de Santa Ana.

<sup>40</sup> El rey Alfonso XI, en relación con los salazones, otorgó en el año 1338 a Llanes la concesión de un alfolí, almacén de sal, propio. En RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio (coord.), *Llanes, Ribadedeva*, RIDEA, Oviedo, 1993, p. 73.

<sup>41</sup> MIJARES y MIJARES, Francisco, *Monografía Geográfico-Histórica del concejo de Llanes*, 1904, Ed. Facsímil, El Oriente de Asturias, Llanes, 1987, p. 36-40.

<sup>42</sup> El aterramiento, especialmente en la ría del Carrocedo, ha sido uno de los problemas tradicionales para el funcionamiento del puerto llanisco, tal como nos indica Luis Adaro Ruiz, Doctor Ingeniero de Minas, en la conocida monografía que dedica al puerto de Llanes. Señala como, entre otras soluciones a este problema, en diversos proyectos fue propuesta la creación de un contradique que, naciendo entre el Faro y la punta de San Antón, se dirigiese hacia el dique de la Osa. Ver ADARO RUIZ, Luis, *¡Puerto, puerto*,

sido un puerto incapaz de admitir embarcaciones que no sean pesqueras y de reducido calado, mermando sus posibilidades de explotación industrial.

En relación con la comercialización de la pesca hemos de referirnos a la Rula de Llanes, un interesante edificio racionalista de la década de 1930 cuya paternidad se atribuye al Arquitecto Municipal de Llanes Joaquín Ortiz García<sup>43</sup>. Incluido dentro de la variante paquebote, propia de los clubes náuticos, adopta con su doble altura una compleja mezcla de volúmenes donde alternan las líneas rectas y curvas. Constituye uno de sus mayores atractivos la variedad de vanos animan sus muros, singularmente los óculos abiertos en la fachada que mira hacia el mar. El interior de la lonja, notablemente espacioso, cuenta con una sala destinada a la puja y el depósito – unas galerías abiertas en la zona superior permiten a los asistentes ver la mercancía y entrar en la subasta -, con una amplia cámara frigorífica para almacenar la mercancía no vendida y para la conservación de la carnada, así como básculas, una máquina fabricadora de hielo y equipo electrónico para su control. Junto al edificio de la Rula, hasta hace pocos años, se mantuvo en pie una estructura que reunía una alta significación, no tanto práctica, como simbólica en el puerto llanisco, La Compuerta. Se trataba de un artificio que permitía el cierre de la ría del Carrocedo al objeto de contener las aguas en el puerto interior<sup>44</sup>. Sí que, por fortuna, se conserva el Faro emplazado en la Punta de San Antón, configurado a modo de torre de planta

---

*puerto!*, Col. Temas de Llanes, nº 55, El Oriente de Asturias, Llanes, 1991, pp. 17 y ss.

<sup>43</sup> Véase: RÍO PÉREZ, Higinio, *Joaquín Ortiz, un arquitecto racionalista*, Hércules Astur, Oviedo, 2012.

<sup>44</sup> La Compuerta constaba de una torre-soporte de hormigón armado dotada de una escalera interior que permitía el acceso a la sala de máquinas, situada en la parte alta de la misma. A esta estructura se añadía una gran chapa metálica destinada a servir como elemento de contención de las aguas; ambos procedentes del puerto de Gijón. La previsión muy reducida de su efectividad motivó que nunca entrase en funcionamiento, siendo derribada, sin haber sido inaugurada, en los noventa.

hexagonal elevada a dos alturas sobre un basamento de hormigón, con barandilla circular y linterna.

Vinculada al aprovechamiento de los recursos marítimos cabe mencionar la utilización del ocle, históricamente empleado como abono. Para su facilitar su extracción desde las playas llaniscas se habilitaron, en algunos de estos espacios tales como Torimbía o La Huelga, unos ingenios que hasta fechas recientes se mantuvieron en pie. Se trataba de una especie de cargaderos que originalmente fueron construidos en madera, para evolucionar hacia la incorporación de hierro y contar con tracción mecánica<sup>45</sup>. Junto al puerto de Llanes, aunque menor importancia, históricamente han cumplido un cierto papel los caladeros de Niembro y Barro, en los que las embarcaciones encontraban refugio aprovechando la acción erosiva del mar sobre la caliza. Mayor relieve sin dudas tuvo el puerto de Bustio situado en el concejo de Ribadedeva. Este alcanzó un papel destacable en el último tercio del siglo XIX, así como en los primeros años del XX, en relación con la salida comercial de mineral. Tal como Saro Rojas nos apunta en sus *Pequeñas Jornadas*, el de Bustio era un puerto “frecuentado por embarcaciones de cabotaje y bastantes extrajeras que llevan a Amberes la calamina arrancada de las minas de Peñamellera y Picos de Europa”<sup>46</sup>. Ciertamente, al puerto llegaban embarcaciones de vela y vapor, siendo exportadas tanto las calaminas y blendas beneficiadas en los Picos de Europa, como el mineral de hierro procedente de la Sierra del Cuera, entre otros productos.

Por su parte, la villa portuaria de Avilés experimentó un más que notable desarrollo en las décadas centrales del pasado siglo merced a la importancia que adquirió su actividad industrial. Por lo que comporta a la obra civil, en su puerto se llevó a cabo una

---

<sup>45</sup> Véase: TIELVE GARCÍA, Natalia, “La mina en la cultura industrial de Llanes y su entorno”, recogido en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *Llanes. Viejas historias, nuevos patrimonios*, Temas de Llanes, nº 104, Gráficas Rigel, Oviedo, 2004.

<sup>46</sup> En SARO ROJAS, José, *Pequeñas Jornadas, 1886-1887*, Edición Facsímil, Col. Temas de Llanes, nº 28, El Oriente de Asturias, 1985, p. 35.

trascendental renovación que permitió la instalación de numerosas fábricas en ambos costados de la ría<sup>47</sup>. Entre éstas, cabe destacar los dos grandes complejos productivos de ENSIDESA y ENDASA, respectivamente dedicados a la siderometalurgia y al aluminio, junto con Asturiana de Zinc y Cristalería Española<sup>48</sup>. Surgida en el seno del Instituto Nacional de Industria por decreto de la Presidencia del Gobierno del 15 de junio de 1950, ENSIDESA fue la primera siderurgia integral de España<sup>49</sup>. Sus instalaciones se localizaron en la margen derecha de la ría de Avilés<sup>50</sup>, siguiendo una orientación este-oeste, con un desarrollo longitudinal de nueve kilómetros. Como principales dotaciones contó con una planta de hornos altos, gasómetros,

---

<sup>47</sup> En ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón y ROZA CANDÁS, Maximino. *La desecación de las marismas en la ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000, pp. 17-28.

<sup>48</sup> En MORALES MATOS, Guillermo, "Industrialización y crecimiento urbano en Avilés", *Ería*, 1980, nº 1, pp. 151-178.

<sup>49</sup> La creación de esta empresa se encuentra relacionada con el proceso de revitalización económica en el que España comenzó tímidamente a entrar en la década de 1940 y, a un ritmo más decidido, en los años 1950, en un escenario marcado por un acusado intervencionismo estatal. Conviene recordar que el *Instituto Nacional de Industria*, inspirado en el *Istituto per la Ricostruzione Industriale* (IRI) italiano, fue creado por la Ley de 25 de septiembre de 1941, con el fin de incentivar la creación de nuevas empresas industriales e idear diversos planes industriales para promover el desarrollo de la nación dentro de una visión autárquica de la economía. Véase SUÁREZ FERNÁNDEZ, José Antonio, *El Instituto Nacional de Industria, eje de la industrialización española*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1963.

<sup>50</sup> La instalación de la planta avilesina venía precedida por un experimento siderúrgico fallido, Siderúrgica Asturiana, S.A., SIASA, empresa constituida en Madrid, en 1942, dedicada a la obtención de chatarra sintética, a partir de minerales férricos de baja ley, apta para su consumo en el horno alto. En el capital de la factoría, que comenzó a construirse en San Juan de Nieva en 1942, durante el bienio 1948-1950, se produjo la participación del INI para, en 1968, quedar integrada en el complejo productivo de ENSIDESA. En GONZÁLEZ, Manuel Jesús, "De la reconstrucción nacional a la industrialización mercantilista. Dos décadas de dirigismo", en GONZÁLEZ, Manuel Jesús (dir.), *Hierro y acero ante la mundialización: una perspectiva histórica*, Aceralia, Grupo Arcelor, 2004, pp. 83-87.

turbosoplantes e instalación de depuración de gases; hornos Siemens basculantes y hornos de fosa; baterías de hornos de coque con instalaciones de trituración, mezcla, transporte, manipulación y preparación del carbón y planta de subproductos; trenes de laminación, central térmica, talleres de fundición, mecanización, calderería y carpintería, así como laboratorio, almacenes, servicios sociales y médicos. La planta disponía asimismo de muelle propio, la dársena de San Agustín, situándose en la zona más cercana a la ría de Avilés el área de descarga de materias primas y de carga de los productos siderúrgicos elaborados. En dirección este, fue dispuesto el parque de minerales, dando continuidad al proceso siderúrgico con las baterías de coque y la zona de hornos altos, cuatro, construidos entre los años 1957 y 1969. En la vertiente septentrional fue situada la subestación de sinterización y, a continuación, la central térmica, a la que más adelante volveremos a hacer referencia. Hacia el sureste de la misma se localizaron la acería Martín-Siemens, el parque de bomberos, almacenes generales y la central de telefónica, mientras que al suroeste se situaban los gasómetros. Avanzando hacia el sector oriental, fueron dispuestos los hornos de fosa y las primeras naves de laminación. Hacia el sur de la factoría, en el margen izquierdo de la ría, junto a las oficinas centrales, adoptando una disposición triangular, se organizaron los talleres de mantenimiento: el taller mecánico, taller de fundición y taller de calderería. La ejecución de las instalaciones de laminación, los talleres de fundición, mecánico y de calderería, así como del depósito de locomotoras, fue encargada a la empresa HUARTE y CIA, S.A., mientras que su diseño corrió a cargo del ingeniero Carlos Fernández Casado. En lo que comporta a la Empresa Nacional de Aluminio Sociedad Anónima, ENDASA, la emplazada en la ría de Avilés fue una de las tres instalaciones que la firma puso en funcionamiento desde su constitución, por escritura pública del 11 de agosto de 1943, bajo la promoción del Instituto Nacional de Industria, junto a las de Valladolid y Alicante<sup>51</sup>. La ejecución de una parte importante del conjunto fue

---

<sup>51</sup> A partir de la fusión de ENDASA, en el año 1985, con ALUGASA, fue creado

desarrollada por la empresa HUARTE y CIA, S.A., asesorada por el ingeniero Fernández Casado, respondiendo a un notable grado de avance tecnológico, en particular en lo que atañe al empleo del hormigón premoldeado<sup>52</sup>.

Con el declive industrial que, de forma imparable, ha afectado a Avilés en las últimas décadas y ante el abandono de muchas instalaciones fabriles, se han desarrollado algunas experiencias, con mayor o peor fortuna, de rehabilitación y dotación de nuevos usos. Entre las actuaciones positivas, más bien escasas, cabe subrayar la desarrollada en la antigua Curtidora Maribona. Promovida por la sociedad Avilés Industrial, en 1901, propietaria, entre otras, de las azucareras de Veriña y Villalegre, la vieja fábrica de curtidos fue rehabilitada y reconvertida en hotel de empresas. La actuación se llevó a cabo en 1994, vaciando su interior y preservando especialmente la carga escenográfica de su fachada principal. Mientras, en la vertiente negativa, por desgracia la más abundante en ejemplos, nos encontramos con una de las más desafortunadas y atroces intervenciones llevadas a cabo en bienes de carácter industrial en el Principado de Asturias: la emprendida en la antigua pescadería municipal, cercenada de cuajo y anulada, tanto funcional como estéticamente, para acoger una pasarela que conduce al Centro Oscar Niemeyer. Una intervención que resulta, cuando menos, sorprendente, habida cuenta que el inmueble contaba con un grado de protección integral en el Catálogo Urbanístico de Avilés. No es este el único feroz episodio de destrucción que se ha producido en la villa: otro

---

el grupo INESPAL, constituido con capital eminentemente público. El 23 de enero de 1998, fue concedida a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI, heredera del INI, por parte del Consejo de Ministros, la venta del grupo a la multinacional estadounidense Alcoa, traspasando nueve fábricas - San Ciprián (Lugo), Avilés (Asturias), La Coruña, Amorebieta (Vizcaya), Alicante, Sabiñánigo (Huesca) y Noblejas (Toledo).

<sup>52</sup> Véase: TIELVE GARCÍA, Natalia, "La intervención del ingeniero Carlos Fernández Casado en ENDASA: ejemplo modélico dentro de la concepción de un espacio industrial", en ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (coord.) *Del hierro al acero. Forjando la historia del Patrimonio Industrial metalúrgico*, CICEES, Incuna, Gijón, 2008, pp. 183 y ss.

lamentable ejemplo es el desmantelamiento del histórico puente de hierro de San Sebastián, del que solo se conserva un tímido testigo, reemplazado por una réplica que, pese a su interés estético, carece de todo valor patrimonial. No podemos olvidar, del mismo modo, lo sucedido con la central térmica de ENSIDESA, a la que más arriba nos referíamos. Calificada en su momento como la joya de la arquitectura industrial de Asturias, valoración que llevó a impulsar distintos proyectos de reutilización de la misma, siguiendo modelos británicos y alemanes – entre otros el de la Tate Modern de Londres –, con su correspondiente Plan Director, la central terminó siendo condenada al derribo, pese a las protestas de colectivos ciudadanos, de instituciones y de asociaciones como INCUNA. Por si esto fuera poco, no podemos olvidar, entre los deberes que desde hace años tiene pendientes la corporación avilesina, los magníficos Almacenes de Victoriano Balseira, emplazados en el muelle de la ría desde el año 1910 y, hoy por hoy, tras el fracaso de varias propuesta de reutilización, sin un futuro escrito.

Para concluir haremos referencia a la villa portuaria de Gijón, en amplio grado definida como es conocido por su actividad industrial. El puerto gijonés, cuyos orígenes hemos de situar a finales del siglo XIV, experimentó un significativo impulso desde finales del siglo XVIII y, de modo particular, al amparo del impulso jovellanista<sup>53</sup>. Tras una estéril disputa entre *apagadoristas* y *muselistas* – partidarios, respectivamente, de ampliar el viejo puerto local y de la creación de un nuevo puerto comercial – hasta los últimos años del siglo XIX no verán la luz las primeras obras de construcción de un nuevo puerto, El Musel, adecuado para el creciente tráfico de embarcaciones de gran calado –

---

<sup>53</sup> En BONET, Joaquín, *Biografía de la villa y puerto de Gijón*, La Industria, Gijón, 1970, p. 166. A este respecto pueden consultarse asimismo PERIBÁÑEZ CAVEDA, Daniel, *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, Puerto de Gijón, Gijón, 1999; ADARO RUIZ-FALCO, Luis, *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, Cámara Oficial de Comercio de Gijón, Gijón, 1987; RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José, *Historia del puerto de Gijón*, Ministerio de Fomento, Gijón, 2002.

singularmente para el tráfico carbonero – y acorde con las exigencias de la burguesía naviera e industrial de la ciudad<sup>54</sup>. El puerto de El Musel, cuya entrada en operaciones se producía en 1907, ha sido objeto desde entonces de constantes reformas y ampliaciones, singularmente entre las décadas de 1940 y 1970, creándose progresivamente nuevas infraestructuras portuarias que en buena medida se explican teniendo en cuenta la implantación de la siderurgia integral en el valle de Veriña, con la factoría UNINSA<sup>55</sup>. En estos últimos años se ha acometido una notoria ampliación del mismo, no exenta de polémica<sup>56</sup>. En la medida en que el puerto de El Musel constituye una obra viva, en continua evolución y expansión, las sucesivas transformaciones, construcciones y reformas que ha venido experimentando han derivado en una pérdida notoria de sus vestigios históricos. No obstante, se han conservado por fortuna algunos elementos de indudable intensidad patrimonial, como es el caso del Edificio de La Sirena, levantado a inicios del siglo XX, de notable calidad y dignidad en su factura, y de interés asimismo en atención a las soluciones decorativas que incorpora. De idéntica cronología, el

---

<sup>54</sup> A propósito de la burguesía industrial gijonesa véase: ERICE SEBARES, Francisco, *La burguesía industrial asturiana. 1885-1920*, Silverio Cañada, Oviedo, 1980.

<sup>55</sup> Para el entendimiento de la evolución histórica y espacial del puerto gijonés, así como para comprender sus interrelaciones con el desarrollo industrial de la ciudad puede consultarse: ALVARGONZÁLEZ, Ramón María, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta del Puerto, Gijón, 1985; del mismo autor: “El complejo industrial portuario en Gijón”, en *Geografía de Asturias. Geografía Humana, IV*, Salinas, Ayalga, 1984.

<sup>56</sup> Esta ampliación se ha dirigido a duplicar la superficie portuaria a partir de la ejecución de un nuevo dique de abrigo, la ampliación del Muelle de la Osa, la construcción de un nuevo muelle ubicado en la parte norte, la ampliación de la explanada de Aboño, creando un nuevo vial entre ésta y el puerto, además de la ubicación de modernas instalaciones. Son obras de ampliación que igualmente requieren la mejora y renovación de las conexiones con la meseta y con los centros productivos regionales, así como la generación de un complejo empresarial de servicios logísticos y de transporte, esto es, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), en curso actualmente.

Edificio Central de la Junta de Obras es un inmueble de generosas dimensiones, planta rectangular y elevado a dos alturas, con fábrica de ladrillo y falsa piedra en sus partes nobles. Especial significación reviste igualmente un antiguo cargadero de carbón, cuyos restos se conservan, que fue construido a comienzos del pasado siglo con el objeto de facilitar el embarque del mineral que el Ferrocarril de Langreo transportaba. En el edificio de la antigua central eléctrica, construida a inicios del pasado siglo XX, se ha ubicado el centro de recepción de visitantes del puerto de El Musel, siguiendo el proyecto de rehabilitación y acondicionamiento redactado por los arquitectos Fernando Nanclares y Nieves Ruiz, en 2003. Igualmente, la Autoridad Portuaria de Gijón adquiría en el año 2001 la Quinta La Vega, promoviendo un proyecto de rehabilitación y adecuación para usos múltiples, encargado a los arquitectos Juan G. Moriyón y Javier H. Cabezudo. En las inmediaciones del puerto, por otra parte, se levanta la *Central Térmica de Aboño*, construida entre los años 1969 y 1980. Uno de los aspectos más singulares que presenta esta central es el relacionado con la intervención llevada a cabo por Joaquín Vaquero Palacios, a quien debemos la ordenación exterior del conjunto, proyectado por ingenieros de Hidroeléctrica del Cantábrico S.A., así como la construcción del Edificio de Servicios Auxiliares.<sup>57</sup>

El desarrollo portuario de la villa de Gijón favoreció, en otro orden de cosas, la aparición de una industria de construcción naval moderna desde finales del siglo XIX. Este proceso dio comienzo con la construcción del primer dique seco, el Dique Gijón, cuyas obras dieron comienzo en 1887 y cuya construcción fue transferida a la sociedad *Cifuentes, Stoldtz y Cía.*, en 1888,

---

<sup>57</sup> Vaquero partió de la ordenación de los distintos elementos funcionales, utilizando el color, introduciendo nuevos ritmos que compensasen los volúmenes existentes, con referencias formales a De Stijl. Acerca de la labor integradora desarrollada por Joaquín Vaquero Palacios para las centrales eléctricas asturianas a partir de su intervención en la Central de Grandas de Salime puede consultarse: TIELVE GARCÍA, Natalia, *Arte e Industria. El Salto de Grandas de Salime*, CICEES, Gijón, 2007.

dedicada a la reparación de buques<sup>58</sup>. A largo de las primeras décadas de la siguiente centuria, fundiciones, industrias metalúrgicas y de construcción de maquinaria fueron las que principalmente acapararon la actividad de construcción de buques, al amparo de su potencial tecnológico, destacando sociedades como *Riera y Cía.* – en su origen sociedad *Riera y Menéndez*<sup>59</sup> –, *Cantábrico*, *Constructora Gijonesa*<sup>60</sup>, o la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* de capital vizcaíno, que en 1902 absorbió *Cifuentes, Stoldt y Cía.* A partir de finales de la década de 1950, se produjo un notorio despegue de los astilleros gijoneses, con significativas ampliaciones de sus infraestructuras y modernización de sus instalaciones. De tal forma, se generaba un amplio entramado industrial extendido en la franja litoral dispuesta entre el antiguo puerto y el de El Musel, en los terrenos de El Natahoyo y de La Calzada, dominado por la construcción naval a través de las empresas *Astilleros del Cantábrico*, *Astilleros G. Riera* – ambas entidades se fusionaron en 1963 para constituir la sociedad *Astilleros del Cantábrico y Riera* –, *Astilleros de Ojeda*,

---

<sup>58</sup> En Gijón, hasta el último cuarto del siglo XIX, se desarrolló una actividad tradicional de construcción de embarcaciones que no difiere de la carpintería de ribera propia de otras localidades costeras asturianas, como Luanco o Avilés. En el marco de esta actividad artesanal la villa contaba con un astillero desde fines del siglo XV ubicado en la plaza de la Barquera – actual plaza del Marqués –, con un pequeño astillero de carpintería de ribera localizado en El Natahoyo, así como con otros astilleros temporales.

<sup>59</sup> La sociedad *Riera y Menéndez* fue constituida en 1902 para dedicarse a la construcción y reparación de máquinas, herrería y fundición. Tras su transformación en sociedad anónima, en 1912, *Riera* se orientará a la construcción y reparación de buques.

<sup>60</sup> *Constructora Gijonesa*, fundada en 1900, tuvo en sus orígenes una orientación diferente a la construcción naval, dedicándose a la producción de materiales para la construcción. Fruto de la sociedad constituida por Daniel Cerra, Domingo Juliana y Julián Creus, a partir de 1911 se inició en la actividad de fabricación de barcos, instalando un varadero en la desembocadura del río Cutis, en Santa Olaya para, más adelante ocupar los terrenos en los que aún se mantienen en pie las instalaciones de *Juliana Constructora Gijonesa* – denominación con la que fue conocido el astillero a partir de 1925 – recientemente clausuradas.

*Juliana Constructora Gijonesa, Astillero de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera*<sup>61</sup> – que había adquirido en 1940 los astilleros de la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* – y *Marítima del Musel, S. A.*<sup>62</sup>. Estas empresas atravesaron una etapa de bonanza hasta finales de la década de 1970<sup>63</sup> con la que se inició un proceso de desmantelamiento que no sólo ha llevado al cierre de las factorías, sino también a la lamentable pérdida de la práctica totalidad sus vestigios materiales<sup>64</sup>. Así, en 1985 se producía el cierre y posterior desmantelamiento de los *Astilleros Cantábrico y Riera*<sup>65</sup>; en aquel mismo año, *Duro Felguera* absorbía el astillero de *Marítima del Musel, S. A.*, para ser posteriormente cerrado<sup>66</sup>. A

---

<sup>61</sup> *Duro Felguera*, tras abandonar el astillero en 1985, tan sólo mantiene en la actualidad unas instalaciones levantadas sobre un terreno ganado al mar a finales de la década de 1950, conocidas como *El Tallerón*, vinculadas a la calderería pesada y a la producción de bienes de equipo para la industria siderúrgica, química y petroquímica.

<sup>62</sup> El astillero *Marítima del Musel, S. A.* fue fundado en 1943 por José Fernández Montes, recibiendo originariamente la denominación *Astillero Fernández Montes*. En 1955 se constituye la sociedad *Marítima del Musel, S.A.*, con la intervención de Francisco Orejas, posibilitando la mejora de sus instalaciones, dedicadas a la fabricación de remolcadores, buques pesqueros y frigoríficos. Desde su ubicación originaria, en Jove, pasa a trasladarse al este del dique de la Osa, para cesar su actividad en 1985.

<sup>63</sup> La instalación de la planta de siderurgia integral de UNINSA tuvo, sin duda, una significativa repercusión en el relanzamiento de la actividad del puerto de El Musel, a partir de una dilatada demanda de barcos que facilitasen el tráfico de materias primas y de productos siderúrgicos.

<sup>64</sup> La competencia internacional, las necesidades de convergencia con la Unión Europea, la inexistencia de planes de renovación tecnológica y de modernización, han sido algunos de los motivos que han llevado a la desaparición del sector naval gijonés, generando no pocos conflictos sociales, pero también desgraciadas pérdidas patrimoniales. A este respecto, puede consultarse VEGA, Rubén, “Gijón en el declive industrial de Asturias”, recogido en KÖHLER, Holm-Detlev, *Asturias: el declive de una región industrial*, Trea, Gijón, 1996.

<sup>65</sup> Ninguna huella ha quedado de los históricos *Astilleros del Cantábrico* y de la factoría de *Riera*, en cuyos terrenos se emplazan actualmente la playa de Poniente y el Acuario de Gijón.

<sup>66</sup> Véase OJEDA, Germán y otros, *Duro Felguera. Historia de una gran empresa industrial*, Nobel, Oviedo, 2000.

inicios de la década de 1980 se abandonan las instalaciones en los muelles de Fomento de los *Astilleros de Ojeda*, tras su fusión con el astillero de Aniceto Fernández de Avilés, pasando la sociedad íntegramente a dicha ciudad<sup>67</sup>. El año 2009 se producía el cierre de *Naval Gijón y*, en 2010, el de las instalaciones en el alto de Santa Olaya de *Juliana Constructora Gijonesa*<sup>68</sup>. Poco tiempo después se llevaba a cabo el desmantelamiento de las instalaciones del astillero de *Naval Gijón*, del que apenas se ha conservado una parte de la valiosa documentación del archivo de la empresa<sup>69</sup>. De este modo, hemos venido asistiendo a una agónica destrucción de los testimonios de una industria naval que se ha visto progresivamente reemplazada por un parque inmobiliario en el que se emula reiterada y paradójicamente la apariencia de barcos. En lo concerniente al viejo puerto, desde mediados de la década de 1980, fue objeto de una actuación dirigida hacia su reconversión en puerto deportivo, desvaneciéndose su tradicional sabor pesquero e industrial.

---

<sup>67</sup> Los *Astilleros de Ojeda* habían comenzado su actividad a finales de 1940, orientándose en los primeros años hacia la fabricación de pequeños cargueros y pesqueros, para más adelante dedicarse a la reparación y mantenimiento de pesqueros y cargueros de cabotaje de la flota local. Paradójicamente, los terrenos ocupados por el desmantelado Astillero de Ojeda, son ocupados actualmente por una empresa dedicada al mercado y mantenimiento de embarcaciones de recreo.

<sup>68</sup> Entre las instalaciones del este astillero, además de las propiamente dirigidas a la producción, se encontraba un economato proyectado en 1962 por el arquitecto Miguel Díaz Negrete, así como un dispensario construido bajo la dirección del mismo arquitecto. Mientras, los edificios de oficinas, destinados a albergar los diferentes despachos y laboratorios, fueron diseñados por Francisco Cabrera Carral. Acerca de la historia de la empresa puede consultarse: *Juliana La Constructora. 100 años*, Empresa Nacional Bazán, Gijón, 2000.

<sup>69</sup> *Naval Gijón* se fundó en 1981 a partir de la fusión de la *Sociedad Duro Felguera* con *Marítima del Musel, S. A.* Una vez desmanteladas sus instalaciones, el PGO de Gijón ha previsto la ordenación mediante un Plan Especial de Reforma Interior de los terrenos ocupados por *Naval Gijón* para otorgarles un uso residencial y terciario. En lo que concierne al archivo de la empresa, éste es custodiado actualmente por el Museo del Ferrocarril de Gijón.

Parece oportuno asimismo hacer mención a algunas experiencias de rehabilitación y reutilización del Patrimonio Industrial que se han desarrollado en Gijón y que han dado como resultado la creación de equipamientos públicos. Tal es el caso de la actuación acometida en la *Estación del Norte* para su reconversión en *Museo del Ferrocarril de Asturias*. La estación fue promovida por la Compañía del Noroeste, encargada de la construcción y explotación de la línea férrea entre Gijón y Pola de Lena, primer paso de la salida a la meseta. La línea fue abierta el 23 de junio de 1874, siguiendo el proyecto firmado por Melitón Martín, ingeniero jefe de la compañía, firmado en 1871<sup>70</sup>. La estación, que durante más de 110 años funcionó como el principal acceso ferroviario a Gijón y que estuvo en manos de la Compañía del Noroeste, la del Norte y RENFE – desde 1941 –, cesó su actividad en 1990. Un convenio firmado entre el Ayuntamiento de Gijón y RENFE permitió la rehabilitación del edificio y su acondicionamiento museístico. El proyecto de rehabilitación fue acometido por los arquitectos Enrique y Manuel Hernández Sande, en una primera y segunda fase, así como por Luís Estébanez e Indalecio Prendes, en una tercera, desarrollándose entre 1992 y 1998. El museo, parcialmente al aire libre, incluye más de 14.000 metros cuadrados, destinándose el antiguo edificio a oficinas, salas de actividades, exposiciones temporales y centro de documentación, siendo particularmente encomiable la labor de recuperación, conservación, investigación y difusión que desde el centro se impulsa, de la mano de su director, Javier Fernández López, en materia de Patrimonio Industrial, en general, y ferroviario en particular

Entre estas actuaciones cabe igualmente recordar la desarrollada y no exenta de polémica en la antigua *Pescadería Municipal* de Gijón, erigida entre 1928 y 1930 siguiendo el proyecto del arquitecto municipal Miguel García de la Cruz.

---

<sup>70</sup> En FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier, “Estación del Norte. Patrimonio ferroviario”, en VV.AA., *Patrimonio Industrial de Asturias*, CICEES, Incuna, Gijón, 2009, pp. 44-51. Es muy recomendable la consulta del mismo autor: *Asturias y el ferrocarril*, Museo del Ferrocarril de Asturias, Gijón, 1999.

Situada en las inmediaciones de la Casa Consistorial, frente a la playa de San Lorenzo, la actuación llevada a cabo sobre este edificio ha llevado a su vaciado y a la generación de un nuevo espacio destinado a dependencias municipales<sup>71</sup>. Con relación a la vivienda obrera, la ciudadela de Celestino Solar, conocida como *Ciudadela de Capua*, ha sido hace unos años recuperada como testimonio de la importancia que este tipo de infravivienda alcanzó en la ciudad, desde finales del siglo XIX y en buena parte del siglo XX<sup>72</sup>. Por otra parte, como resultado de una actuación desarrollada entre 1990 y 1992, la antigua nave de *Cristasa*, en La Calzada, se ha convertido en un hotel de empresas. Originalmente en manos de la *Sociedad Ramírez y Cía.*, constituida a inicios del siglo XX, la instalación pasó por diversas manos y adquirió diferentes funciones a lo largo de su historia hasta que, finalmente, fue adquirida por el Ayuntamiento de Gijón. Su rehabilitación como centro de empresas, por iniciativa municipal, respondió al proyecto redactado por el equipo de arquitectos formado por Indalecio Prendes, Fernando Meneses y Javier Uría de la Fuente<sup>73</sup>. Otro ejemplo de reutilización del Patrimonio Industrial nos lo ofrece el antiguo edificio de oficinas de *Gijón Fabril*. La empresa, dedicada a la producción de vidrio plano y botellas, cesaba su actividad en 1982. De sus instalaciones sólo se ha conservado un mínimo recuerdo: el edificio de oficinas rehabilitado a iniciativa municipal.

---

<sup>71</sup> Acerca de estos aspectos puede ampliarse información en: TIELVE GARCÍA, Natalia, "Patrimonio Industrial en el Waterfront de Gijón", en MORALES SARO, M. C. (Coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp. 179-224.

<sup>72</sup> En concreto, la de Celestino Solar comprendía 24 viviendas que fueron habitadas entre los años 1877 y 1975. Véase: VILA ÁLVAREZ, Nuria, *Un patio gijonés. La ciudadela de Celestino González Solar (1877-1977)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2007.

<sup>73</sup> Del complejo sólo se ha conservado el edificio principal del recinto, junto a un horno localizado en la parte trasera. *Proyecto de rehabilitación y adecuación como hotel industrial de Cristasa*, Archivo Municipal de Gijón, Exp. 11.330/333.

### *La defensa del legado industrial como compromiso*

Conciliar pasado y proyección hacia el futuro es posible y deseable; pero también, un camino salpicado de obstáculos. El Patrimonio Industrial ha sido víctima de la especulación y de una política urbanística que, en términos generales, ha condenado los espacios y las instalaciones fabriles a la desaparición, categorizándolos como áreas residuales poco atractivas desde el punto de vista estético y económico<sup>74</sup>. Objeto de abandono, expolio, achatarramiento y, con demasiada frecuencia, de malas prácticas, el Patrimonio Industrial carece de la protección normativa de la que debería gozar pese a que la Comunidad Autónoma de Asturias cuenta con los mecanismos legales oportunos. Pese a todo, confiamos en que trabajos como este puedan contribuir no sólo al conocimiento, sino también a la ineludible preservación de estos bienes, línea en la que todos debemos continuar trabajando.

---

<sup>74</sup> Véase: ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga, "El patrimonio arquitectónico-industrial asturiano: estado actual y reivindicación de su valor histórico, arquitectónico y generador de identidades", en *Actas del XII Congreso Nacional del Comité Español de Historia del Arte, Arte e Identidades Culturales*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998.





Fig. 1. Cargaderos de carbón en el Puerto de San Esteban de Pravia (Muros del Nalón). Fotografía de la autora.



Fig. 2. Restos del Puente de San Sebastián (Avilés). Al fondo puede observarse el puente actual que ha reemplazado al histórico demolido. Fotografía de la autora.



Fig. 3. Puerto de El Musel (Gijón). Fotografía de la autora.



Fig. 4: Mina de hierro de Llumeres (Gozón). Fotografía de la autora.

## **Cuatro épocas, cuatro proyectos de ciudad: la transformación urbanística de Avilés a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana**

Rebeca Menéndez Marino

Doctora en Historia del Arte por la Universidad de Oviedo

Dentro del conjunto de instrumentos técnicos y normativos encargados del planeamiento urbanístico, los Planes Generales de Ordenación Urbana, juegan un papel esencial, ya que son el esqueleto sobre el que se construye el proyecto de ciudad. Los modelos urbanísticos han mutado según el contexto de cada época, en relación directa con la estructura económica y el proyecto cultural imperantes. Así, en épocas de bonanza hay tendencia a la expansión y al desarrollo centrífugo, mientras que en los periodos de crisis o recesión, la falta de recursos obliga a limitarse a la recualificación de la trama consolidada, practicando el desarrollo centrípeto<sup>1</sup>. En líneas generales se pueden distinguir cuatro generaciones de Planes Generales de Ordenación<sup>2</sup>: la primera (1940-1960) y la segunda (1960-1970), amparadas ambas en el capitalismo industrial<sup>3</sup> y el proyecto cultural moderno, desarrollaron patrones urbanos de base funcionalista y desarrollista respectivamente; con el paso al capitalismo avanzado y la posmodernidad, los planes de tercera generación

---

<sup>1</sup> MENÉNDEZ MARINO, Rebeca, *Las transformaciones urbanas de la ciudad de Avilés (1980-2010)*, Tesis Doctoral (inérita), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2013.

<sup>2</sup> Esta clasificación toma como referencia la formulada por el urbanista Bernardo Secchi en los años 80, que establecía tres generaciones de Planes Generales: la primera los surgidos al calor del Movimiento Moderno, la segunda los influidos por la *Tendenza* italiana y la tercera la de corte recualificador. SECCHI, Bernardo, "Le condizioni sono cambiate", en *Casabella: Architettura come modificazione*, N°498/9, Electra Periodici, Milán, 1984.

<sup>3</sup> Según la periodización fijada por Ernest Mandel. MANDEL, Ernest, *El capitalismo tardío*, Ediciones Era, Méjico, 1979.

(1980-1990) adoptaron posturas defensivas para paliar los desmanes del desarrollismo, mientras que la cuarta, desde 1990 hasta la actualidad, está inclinándose por modelos estratégicos más cercanos a la acupuntura urbana. Los cuatro Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados en Avilés desde 1956 hasta 2006 —Plan Galmés (1956), Plan Mesones (1970), Plan Balbín (1986) y Plan Leira (2006)— son el reflejo de este esquema, presentando cada uno de ellos un proyecto urbano completamente diferente en función del contexto.

### *El Plan Galmés: la ciudad al servicio de la industria*

La mayor transformación de la morfología urbana de Avilés se produjo con la llegada de ENSIDESA<sup>4</sup>, y la subsiguiente consolidación del complejo industrial-portuario de la ría. El desembarco de grandes proyectos industriales en la ciudad —ENDASA, SIASA, CESA, etc.—, espoleó el mayor crecimiento demográfico que jamás había experimentado la villa. En poco más de tres décadas la población llegó a cuadruplicarse, pasando de los 18.000 habitantes en 1940 a cerca de 82.000 en 1970<sup>5</sup>. Este desarrollo meteórico no tardó en poner de manifiesto la necesidad de elaborar un proyecto urbanístico para adaptar la ciudad a la mutación que estaba experimentando<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> MORALES MATOS, Guillermo, "Industrialización y crecimiento urbano en Avilés", en *Ería*, nº1, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1980. pp. 151-178.

<sup>5</sup> "Poblaciones de hecho desde 1900 hasta 1991. Cifras oficiales de los Censos respectivos: Avilés (1940, 1950, 1960 y 1970)", en *Instituto Nacional de Estadística*, [en línea], <<http://www.ine.es>>, [Consultado: 08/06/2008].

<sup>6</sup> Así lo hizo constar el Pleno del Ayuntamiento de Avilés en la sesión ordinaria celebrada el 11 de abril de 1951, en la que entre otros asuntos se trató "[...] la urgente necesidad de que se proceda al estudio y discusión por la Excm. Corporación Municipal, para la confección del Plano Urbanístico de Avilés, dada la gran importancia y engrandecimiento que va adquiriendo nuestra villa con la instalación de diferentes industrias, unas ya en ejecución y otras en proyecto [...]. Después de estudiado y discutido convenientemente el asunto y considerando muy razonable y necesaria la proposición, por

Como resultado se aprobó el *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1956*<sup>7</sup>, el decano de la ciudad, cuya redacción encomendó la Jefatura Nacional de Urbanismo a los arquitectos Damián Galmés de Fuentes y Enrique Lantero Belaunde.

El llamado Plan Galmés, como sucedió en toda la primera generación de planes generales en España, se mostró en muchos aspectos más cercano a los Planes de Ensanche decimonónicos, que al espíritu transversal y global de los PGOU. De hecho, el análisis del expediente revela la falta de un proyecto global de ciudad con metas a futuro, ciñéndose básicamente a la programación de obras públicas, y especialmente a la articulación de la red arterial y al trazado de las calles.

Ejemplo de ello es el *Plan Parcial del Sector Sur-Oeste*<sup>8</sup>, área de 120 hectáreas hacia la que pretendía canalizarse el crecimiento inmediato de la ciudad. La planificación de este sector giró en torno a un “[...] eje principal de 45 metros de anchura [...]”<sup>9</sup>, en

---

unanimidad se acuerda dirigirse al Sr. Comisario General de Urbanismo del Ministerio de la Gobernación, interesando el oportuno proyecto y presupuesto para el Plano Urbanístico de Avilés”. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Exp. Sesión Ordinaria del Pleno celebrada el 11 de abril de 1951”.

<sup>7</sup>El documento fue aprobado en firme en sesión del Pleno del Ayuntamiento del 30 de noviembre de 1956. *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 22 de diciembre de 1956, N°290, pp. 3-4, “Administración Municipal, Ayuntamiento de Avilés, Anuncios”.

<sup>8</sup>El *Plan Parcial del Sector Suroeste* nunca llegó a realizarse en los términos en los que estaba programado, canalizándose la acción constructora hacia el cinturón periférico. De hecho, la urgencia de disponer de terreno hacia el que canalizar el crecimiento, condujo en fechas tempranas a programar el *Proyecto de Expropiación Urgente de la Magdalena* (1957), cuya tramitación, a pesar del apremio, se dilató hasta bien entrados los años sesenta, materializándose finalmente con la aprobación del *Plan Parcial de la Magdalena* obra del arquitecto Javier de Mesones. AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico, intereses inmobiliarios y segregación socio-espacial en Avilés (1955-1965)”, en *Ería*, n°11, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1986, pp.151-170.

<sup>9</sup>A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.-Plan Parcial del Sector Sur-Oeste”, folio 1ª y ss.

función del cual se articularía todo el esquema circulatorio y parcelario de la zona, otorgando mayor protagonismo al tráfico rodado que a la circulación peatonal, que quedó relegada a los bordes y las intersecciones de los ejes circulatorios. El peso que adquirió la planificación de las comunicaciones y los accesos en la organización de la ciudad, lastraría el desarrollo futuro, ya que, la cesión de terreno al tráfico rodado acabaría relegando a los peatones, llegando incluso a colonizar espacios de socialización tan arraigados como las plazas del Parche, Camposagrado o Álvarez-Acebal.

Dentro de las competencias del Plan Galmés estaba también la elaboración de las Ordenanzas Municipales, encargadas de determinar aspectos como la zonificación, las alturas, las densidades, etc.

En el *Plano de Zonificación* [Fig.1] aparecen recogidas cinco categorías zonales, establecidas en arreglo a la función y el tipo de edificación: La primera la integraban el casco antiguo (1ª sub-zona) y el ensanche (2ª sub-zona), encontrándose aquí los sectores de interés histórico-artístico,

[...] que se relacionan con los itinerarios principales y con las zonas de influencia de los edificios más representativos, donde se aplicará un criterio de respeto a lo existente y de características de composición para la edificación que pueda surgir o transformarse<sup>10</sup>;

La segunda correspondería a los llamados bloques impuestos, edificaciones en altura rodeadas de jardines, que ocuparían los terrenos del entorno de La Magdalena; la tercera el área de edificación baja situada al norte, entre la Avenida de Lugo y la calle José Manuel Pedregal; la cuarta la llamada Ciudad Jardín, situada al norte de la ciudad, junto al Poblado de Pescadores; y, la quinta el área industrial y de tolerancia, que ocuparía a grandes rasgos ambos márgenes del estuario.

---

<sup>10</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, año 1956, "PGOU 1956.- Ordenanzas Municipales", folio 2a y ss.

La tolerancia con la construcción en altura y la inexistencia de entornos de protección en zonas como el casco histórico o el ensanche, favorecieron la proliferación de bloques discordantes en pleno corazón de la ciudad entre los años 50 y los 70<sup>11</sup>.

Los dos grandes problemas que habían dado origen a la redacción del PGOU de 1956, la escasez de suelo edificable y la falta de alojamiento obrero, quedaron sin resolver tras la aprobación del documento. Lejos de preparar la ciudad para el importante salto cualitativo y cuantitativo que estaba experimentado, el Plan Galmés dio rienda suelta al crecimiento espontáneo y anárquico<sup>12</sup>. Priorizando el estímulo del negocio inmobiliario, el Plan Galmés estableció dos polos de actuación: el centro histórico, tradicionalmente asociado al hábitat burgués, y el cinturón periférico, hacia el que se canalizó el contingente obrero. Paradójicamente, el cinturón intermedio —El Carbayedo, Las Meanas o El Quirinal— permaneció intacto, pese a tratarse del área natural de expansión, a la espera de ser rentabilizado en beneficio particular.

En lo concerniente a la demanda no satisfecha de alojamiento obrero, la consecuencia más preocupante fue la aparición de poblados chabolistas en torno a los núcleos obreros emergentes y las carreteras<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> La altura máxima que podrían alcanzar los edificios dependería de la distinción de la calle, que podría ser “calles nuevas” o “calles existentes”. En las calles existentes la altura máxima permitida sería igual a la del edificio más alto existente dentro del tramo, mientras que en las calles nuevas la altura sería variable con arreglo al ancho de las calles. En el caso de que la misma calle perteneciese a las dos categorías o que dos calles de distintas categorías se cruzasen, se seguiría la ordenanza correspondiente a la categoría que permitiese mayores alturas en la construcción. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.-Ordenanzas Municipales”, folio 5a. y ss.

<sup>12</sup> AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico...Op.cit.

<sup>13</sup> En Avilés, según los datos recogidos en el *Programa de Erradicación del Chabolismo* de 1989, llegaron a contabilizarse hasta nueve asentamientos: Villalegre-La Luz, Reblinco, Divina Pastora, Supercash, Panavisa, Fuente Santos, Los Canapés, Heros y Avenida de Gijón. AGULLÓ TOMÁS, Esteban [et

Por otro lado, la falta de interés de los promotores privados por satisfacer la demanda de alojamiento obrero, canalizó la promoción hacia el sector público, quedando generalmente en manos del Estado<sup>14</sup> o de las propias empresas contratantes<sup>15</sup>, como ocurrió con el emblemático poblado de Llaranes [Fig.2]. Este poblado, máxima expresión del paternalismo industrial, fue construido entre 1953 y 1957 para alojar a los trabajadores de ENSIDESA, llegó a convertirse en el estandarte de la modernidad y del poderío de la empresa<sup>16</sup>. Los encargados de dar forma al

---

al.], *Erradicación del chabolismo e integración social de los gitanos en Avilés, Investigación, evaluación y desarrollo*, Servicio de Publicaciones, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004.

<sup>14</sup> Buena parte de las barriadas de promoción pública levantadas en Avilés durante este periodo, dependieron de actuaciones estatales impulsadas desde el Instituto Nacional de la Vivienda y la Obra Sindical del Hogar (OSH), que, agrupando los distintos organismos constructores de Falange, pasó a convertirse en el principal instrumento de promoción y construcción inmobiliaria del régimen. Así surgieron entre otros el Grupo Francisco Franco (Versalles), el Grupo José Antonio (Buenavista), el Grupo San José Artesano (Buenavista), el núcleo de Nuestra Señora del Pozón (Villalegre) o la primera fase del barrio de La Carriona. LÓPEZ DÍAS, Jesús, "Vivienda social y Falange: Ideario y construcción en la década de los cuarenta", en *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], Vol.VII, nº146 (024), Universidad de Barcelona, 2003.

<sup>15</sup> La acción estatal, incapaz de cubrir en solitario la alta demanda de alojamiento obrero, contó en Avilés con la asistencia de las grandes empresas. De la acción promotora de ENSIDESA surgieron al pie de la factoría los poblados de Llaranes, Garajes y El Cruce, todos a cargo de los arquitectos Francisco Goicoechea y Juan Manuel Cárdenas, así como los bloques de ingenieros de La Rocica, en los que participó junto a ellos el arquitecto Tomás Menéndez Abascal. Junto a ENSIDESA otras empresas públicas emprendieron la promoción de poblados obreros en las inmediaciones de las factorías. Tal es el caso del poblado de ENDASA en San Balandrán o los barrios de Jardín de Cantos y Cristalería Española de CESA. *Archivo E.A. Arbesú Fanjul*, Año 1957, "Proyecto de bloques de viviendas para ayudantes de Ensidesa en La Rocica (Avilés)" y Año1952, "Proyecto de 24 viviendas para la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. Emplazamiento en La Rocica-Villalegre".

<sup>16</sup> BOGAERTS, Jorge, *El mundo social de ENSIDESA. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*, Azucel, Avilés, 2000.

proyecto fueron los arquitectos Francisco Goicoechea Agustí y Juan Manuel Cárdenas Rodríguez, captando la admiración general gracias a la calidad de su diseño arquitectónico, la meditada integración de lo estético y lo funcional y la esmerada planificación urbanística.

Sólo en casos excepcionales esta labor quedó en manos de la promoción privada, que para conseguir la máxima rentabilidad reducían al máximo los costes de construcción, lo que solía traducirse en poblados de escasa calidad estética y constructiva. Un buen ejemplo de ello fue el barrio de La Luz [Fig.3], que, pese a que pretendía postularse como centro del *Nuevo Avilés*, como núcleo autónomo dentro de la ciudad, y cuyo proyecto original parecía entroncar con los más altos ideales corbuserianos, la *Ville Contemporaine*, no respetó ninguno de los postulados racionalistas cuando éste dio el salto del papel al ladrillo. Este ejemplo de mala praxis urbanística lejos de ser la excepción es buena muestra del proceso de corrupción generalizada de las teorías funcionalistas en el marco del capitalismo industrial, donde se adoptaban únicamente aquellas ideas que encajaban en la lógica de mercado, desechando aquellas otras de carácter ético y preocupación social, que eran las que realmente representaban el espíritu del Movimiento Moderno.

En síntesis podríamos concluir que el Plan Galmés ratificó la subordinación de la ciudad a los intereses de la industria y abonó el terreno para la explosión desarrollista de las décadas siguientes.

### *El Plan Mesones: la ciudad del desarrollismo*

La falta de programación y de proyecto del Plan Galmés, forzó la elaboración de otro documento urbanístico que atacase las lagunas del anterior. Así, poco más de diez años después de la aprobación del primer PGOU de Avilés, comenzaron los tanteos que darían forma al segundo.

El primero de los proyectos de revisión, aprobado inicialmente en marzo de 1968, corrió a cargo del arquitecto José González Ortega. Sin embargo, el documento generó bastante polémica, como quedó patente en las numerosas alegaciones que recibió durante el periodo de información pública, lo que forzó la reconsideración global del expediente<sup>17</sup>. Finalmente, se acordó encargar a la empresa UIASA —Urbanismo, Ingeniería y Arquitectura S.A.— el estudio y la modificación del llamado Plan Ortega, encomendándoles la tarea al arquitecto y urbanista Javier de Mesones Cabello y al ingeniero Rodrigo Baeza Seco<sup>18</sup>.

Durante la fase de elaboración del Plan Mesones, el MOPU, a través de la Oficina Regional de Proyectos, presentó el *Proyecto de Accesos y Red Arterial de Avilés*, que determinaría la estructura circulatoria del concejo, incluyendo el entronque con la futura autopista. Esto, junto con las alegaciones al Plan Ortega, estableció las líneas maestras de la propuesta de UIASA: la reconsideración

---

<sup>17</sup> Tras dos periodos de exposición pública, el Plan Ortega recibió noventa alegaciones. Una de las de mayor peso la planteó el MOPU, al entender que el esquema circulatorio planteado no era el más adecuado y entraría en conflicto con algunas zonas ya edificadas. Otra de las críticas fueron los errores de escala del documento, que en algunos apartados ahondaba en detalles ajenos a las competencias del Plan General, pero sin alcanzar el grado de detalle del Plan Parcial, quedándose a medio camino entre ambos y generando fricciones entre los dos rangos de planeamiento. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Exp. del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1970”.

<sup>18</sup> Es posible que la presencia mediática de la que gozaba en aquel momento UIASA en la región, condicionase hasta cierto punto la contratación del equipo de Mesones para los trabajos de ordenación de Avilés. Y es que, desde que acabase la beca en la DGU, Mesones, que pasó a ser adscrito de la Jefatura de la Sección de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, comenzó a trabajar en algunos de los proyectos urbanísticos más destacados que entonces estaban desarrollándose en Asturias: como el *Plan de la Comarca Central de Asturias*; la colaboración en la redacción de los PGOU de Mieres, Langreo, Gijón o Villaviciosa; la redacción del PGOU de Oviedo (1967); o el *Plan Parcial de Ordenación del Polígono del Cristo de las Cadenas-Monte Cerrao* (1971).

de la escala del documento urbanístico, mucho más generalista, y la adaptación a la red arterial propuesta por el MOPU<sup>19</sup>.

El Plan Mesones se aprobó inicialmente el 28 de marzo de 1968, demorándose la aprobación en firme hasta 1970<sup>20</sup>. Las causas del retraso fueron los recelos que el documento generó en la opinión pública, que le achacaba falta de concreción. Y es que, paradójicamente, tratando de subsanar el exceso de detalle y los problemas competenciales del Plan Ortega, el Plan Mesones acusó justo lo contrario, remitiendo constantemente a los futuros Planes Parciales como los encargados de detallar aspectos como densidades, alineaciones, equipamientos, etc.<sup>21</sup>

El PGOU de 1970, asumiendo las recomendaciones del MOPU, estableció dos grandes arterias: la Ronda Interior y la Autovía del Cantábrico. La primera actuaría como circunvalación interna, ciñendo todo el centro de la ciudad, mientras que la segunda actuaría como ronda exterior, marcando el límite del planeamiento<sup>22</sup>, comunicándose ambas a través de las conexiones radiales que comunicarían con los distintos barrios de la ciudad<sup>23</sup> [Fig.4]. Sobre este esquema circulatorio radiocéntrico el Plan General organizó los límites de los polígonos, que quedarían así acotados por las arterias de comunicación, subordinando así la trama urbana a la red circulatoria.

---

<sup>19</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, "Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)", folios 3 al 5.

<sup>20</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1866, Legajo 25.1, Año 1969, "Expediente de Revisión del Plan de Ordenación Urbana de Avilés-Edicto de la Alcaldía".

<sup>21</sup> De hecho, el Plan Mesones, remite tan recurrentemente a los futuros Planes Parciales, que es prácticamente imposible disociarlos, y es necesario analizarlos con detenimiento para interpretar el documento raíz.

<sup>22</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 3, Exp. N° 1.452/69, Año 1974, "Plan Parcial de Ordenación de Avilés, Miranda (Polígono N°13)", folios 17 (13) y 18 (13).

<sup>23</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, "Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)", folios 6 y 7.

En lo referente a la zonificación y al reparto de densidades, el Plan Mesones respetó en líneas generales la propuesta del Plan Ortega, efectuando sobre éste algunas modificaciones puntuales con el propósito de clarificar las normas urbanísticas<sup>24</sup>. La densidad edificatoria sería mayor dentro del primer anillo<sup>25</sup>, en la zona más cercana al centro, abriendo la veda a la especulación inmobiliaria y los derribos indiscriminados en el casco histórico.

El Plano de Zonificación [Fig.5] del Plan Mesones estableció 18 zonas<sup>26</sup>, cuyas normas urbanísticas quedaban sujetas a la redacción de los Planes Parciales. La zona del conjunto histórico-artístico correspondía a “[...] los edificios y los conjuntos definidos como «histórico-artísticos» por la Dirección General de Bellas Artes, así como las fachadas de los edificios —existentes o en proyecto— que diesen frente a los anteriores o encerrasen un ambiente”<sup>27</sup>. Muy alejado del actual concepto de conjunto histórico, con área de protección alrededor, abarcó únicamente algunas construcciones emblemáticas y tramos de calle concretos<sup>28</sup>. Justo a continuación comenzaba la edificación

---

<sup>24</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)”, folio 16.

<sup>25</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 3, Exp. N° 1.452/69, Año 1974, “Plan Parcial de Ordenación de Avilés, Miranda (Polígono N°13)”, folios 17 (13) y 18 (13).

<sup>26</sup> 1.Conjunto histórico-artístico, 2.Casco antiguo, 3.Edificación intensiva, 4.Edificación abierta A, 5.Edificación abierta B, 6.Edificación abierta C, 7.Edificación de baja densidad, 8.Edificios de interés público, 9.Especial, 10.Gran industria, 11.Industria general, 12.Tolerancia industrial, 13.Transporte, 14.Verde urbana, 15.Deportiva, 16.Rústica forestal, 17.Aprovechamientos pecuarios, 18.Rústica. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)”, folio 16.

<sup>27</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)”, folio 60.

<sup>28</sup> El Palacio de Camposagrado, la Iglesia de los Padres Franciscanos, la plaza de Carlos Lobo, la calle de La Ferrería, el edificio del Ayuntamiento y el perímetro de la plaza, el Palacio de Llano Ponte y el borde oeste de la calle

intensiva, de modo que la zona de mayor densidad edificatoria comenzó a desarrollarse en pleno centro. La edificación abierta ocuparía el segundo anillo, correspondiéndose con las zonas residenciales de reciente creación o en proceso de remodelación, con bloques de viviendas de gran desarrollo en altura y con disposición abierta. Mientras que la edificación de baja densidad se concentraría en el sector norte de la ciudad, en el área de San Cristóbal. Por su parte, las zonas industriales, clasificadas en tres categorías —Gran Industria, Industria General y Tolerancia Industrial—, y la zona de transportes, ocuparían la totalidad de las dos márgenes de la ría, dando impulso así al complejo industrial-portuario, y reforzando con ello la frontera entre puerto y ciudad.

El desarrollo escalonado del Plan Mesones se ejecutaría a través de los Planes Parciales, circunscritos a unidades geográficas y/o urbanísticas más reducidas y concretas que adoptarían el nombre de «polígonos». La redacción de los Planes Parciales recayó igualmente en la empresa UIASA<sup>29</sup>, y delataron el mismo modelo desarrollista que respaldaba el documento matriz. El desarrollo de cada uno de los 17 polígonos que concibió el Plan Mesones, quedó sujeto a la aprobación del correspondiente Plan Parcial, cuya prioridad de ejecución determinaba la numeración ordinal de los polígonos<sup>30</sup>. De haberse llevado a efecto la urbanización de todos los polígonos programados, se habrían

---

Rivero, el Palacio de Ferrera, la Iglesia de San Nicolás, el borde oeste de Galiana y parte del perímetro de la plaza del Carbayedo, la Iglesia de Sabugo y la línea de fachadas de la plaza del Carbayo.

<sup>29</sup> Llama la atención que la contratación de los Planes Parciales en enero de 1969, fuese anterior a la aprobación en firme del Plan General en febrero de 1970, pese a que la elaboración de éstos quedase legalmente supeditada a la aprobación de documento base. El Ayuntamiento lo justificó argumentando la necesidad de agilizar los trámites de elaboración de los Planes Parciales, puesto que las tareas de documentación anteriores a la redacción requerirían meses de trabajo.

<sup>30</sup> 1.Sabugo, 2.La Villa, 3.José Antonio, 4.La Magdalena, 5.Versalles, 6.El Quirinal, 7.La Maruca, 8.Las Arobias, 9.San Cristóbal, 10.Villalegre, 11.Llaranes, 12.Entrecarreteras, 13.Miranda-La Carriona, 14.San Pedro Navarro, 15.Ensidesa, 16.Maqua, 17.Parque de Lobos.

ocupado cerca de 830 hectáreas de terreno para alojar alrededor de 300.000 habitantes. Y es que la prognosis social del Plan Mesones se basó en la suposición errónea de que el crecimiento demográfico mantendría el ritmo acelerado de las dos últimas décadas, esto es, doblándose la tasa de población cada década<sup>31</sup>. Sin embargo, la estructura y el ritmo demográfico irían estabilizándose y ralentizándose en los años siguientes, lo que transformó las estimaciones del Plan Mesones en algo absolutamente desproporcionado<sup>32</sup>.

Pese a las altas pretensiones del Plan Mesones, pensado para responder a las hipotéticas necesidades de desarrollo de la ciudad hasta el umbral del siglo XXI, el documento pronto quedaría desfasado, ante el estancamiento demográfico y el cierre del ciclo alcista que había regido la economía española durante los años sesenta. En este contexto, la necesidad de expansión de la ciudad mermó considerablemente, al igual que el poderoso influjo de las grandes empresas en la organización del espacio urbano, forzando

---

<sup>31</sup> Según los análisis demográficos del Plan Mesones, la población de la ciudad alcanzaría los 90.000 habitantes en 1975, los 100.000 en 1980, los 115.000 en 1985 y los 180.000 en el 2000. Basándose en este pronóstico, el *Plan Mesones* estimó la necesidad total de suelo en 829,1 hectáreas, que irían ocupándose de manera escalonada en tres etapas quinquenales: la primera (1975-1980), debía preparar el terreno suficiente para albergar a 100.000 habitantes; la segunda (1980-1985) para otros 115.000 habitantes; y la tercera (1985-1990), para 135.000, esto es, 294.941 habitantes en total. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Plan de Etapas)”, p.3 y ss.

<sup>32</sup> Y es que, según datos del INE, la población de Avilés creció de manera sostenida hasta 1950, produciéndose entonces al calor de la siderurgia el gran *boom* demográfico de la ciudad, que pasó en diez años de tener 21.270 habitantes a 48.503, alcanzando en 1970 la cifra de 81.710 habitantes. El pico de crecimiento continuó hasta 1980, momento en que llegaron a alcanzarse los 86.584 habitantes, iniciándose a partir de entonces la regresión demográfica en la comarca, oscilando desde entonces en torno a los 84.000 habitantes —84.582 (1990), 83.185 (2000) y 84.202 (2010) —. *Instituto Nacional de Estadística*, Cifras de Población y Censos Demográficos Cifras de población. Padrón, Avilés (1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010).

todo ello la elaboración de otro Plan General que respondiese a las necesidades que la nueva situación demográfica y económica estaba generando.

### *El Plan Balbín: urbanismo de “sutura y remate”*

El Plan General encargado de sustituir al de Mesones se aprobó finalmente en 1986<sup>33</sup>, y fue elaborado bajo la dirección del arquitecto Juan Enrique de Balbín Behrmann<sup>34</sup>. El llamado Plan Balbín fue fruto de la agitación cultural de la época, participando de las coordenadas conceptuales y teóricas del urbanismo posmoderno y nutriéndose del talante fresco y plural del momento. Elaborado durante el mandato de la segunda corporación democrática del ayuntamiento tras la dictadura (1983-1987), el Plan Balbín llegó en pleno renacer de la gestión y la planificación urbana, que pasó de despacharse discretamente en las oficinas técnicas a ocupar el puesto de honor en las políticas municipales. El equipo redactor puso especial empeño en fomentar la participación ciudadana en el proceso de construcción urbana, de ahí los esfuerzos para difundir el documento. Para ello se repartieron cientos de copias del Avance del PGOU (1984), y llegó

---

<sup>33</sup> El *Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Avilés* (1986) fue aprobado definitivamente, por *Resolución de la Consejería de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Principado de Asturias*, el día 3 de julio de 1986, demorándose sorprendentemente la publicación del documento en el BOPAP hasta diciembre de 1993. *Suplemento del BOPAP*, 22 de diciembre de 1993, N°294, pp.1-82, “Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Avilés, aprobado definitivamente, por Resolución de la Consejería de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Principado de Asturias, el día 3 de julio de 1986”.

<sup>34</sup> Junto a ellos colaboraron especialistas de otros campos, como la geografía, la sociología o la economía, cuya aportación se condensaría en los llamados *Estudios Sectoriales*, análisis especializados y autónomos que, desde diferentes enfoques, abordaban el estudio de la realidad socio-económica de la ciudad. *Avance del PGOU de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.5.

a organizarse una exposición pública del documento en el Palacio de Maqua, entre febrero y abril de 1984.

En muchos aspectos el Plan Balbín fue deudor de algunas de las reivindicaciones de los movimientos asociativos y vecinales de los años setenta, como la recuperación del equilibrio entre centro y periferia o la defensa del patrimonio cultural y natural.

Avilés había quedado “a medio hacer”, pues, ya no era la villa que había sido, pero tampoco había llegado a ser la ciudad que debería haber sido en relación con el desarrollo industrial y demográfico que había experimentado. Así, el propósito esencial del Plan Balbín no era otro que el de “[...] terminar de hacer Avilés, encauzando su desarrollo hacia el horizonte de una ciudad de tamaño medio, con un buen equilibrio entre las actividades productivas y la calidad de vida de sus habitantes”<sup>35</sup>. Para ello el documento comenzó identificando las cualidades diferenciales de la ciudad, esto es, las condiciones potenciales susceptibles de utilizarse como elementos de atracción y/o de retención de la población y de la actividad económica.

Entre las cualidades potenciales ocupaban un lugar destacado las comunicaciones, contando con uno de los principales puertos de la región, el aeropuerto a escasos kilómetros, la red de carreteras nacionales y comarcales, la autopista y las redes de ferrocarril, “[...] lo cual, teóricamente, ofrecía las condiciones óptimas para mantener de modo permanente el intercambio comercial, y, por tanto, también las industrias transformadoras”<sup>36</sup>. Para explotar esta baza el Plan Balbín planteó la mejora de la accesibilidad y la interconexión de las diferentes redes de comunicaciones.

Otra de las cualidades era la concentración urbana y de industrias de cabecera, lo que, en teoría, debería actuar como factor de atracción. Sin embargo, el estrangulamiento de las comunicaciones frenó la llegada de nuevos proyectos

---

<sup>35</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.10.

empresariales, mientras que la alta contaminación disuadió la aparición de nuevos focos habitables.

La última baza era el potencial de los recursos turísticos comarcales, insuficientemente explotados, desde el patrimonio natural hasta el abundante patrimonio cultural e histórico-artístico que atesoraba la ciudad antigua, en situación de “[...] extremado abandono [...] en la encrucijada entre la ruina o la sustitución por arquitecturas especulativas de baja calidad. Y, en todo caso, ennegrecida y olvidada en sus más elementales aspectos de apariencia”<sup>37</sup>. Esta situación empujó al equipo redactor a centrarse en el estímulo del perfil turístico y cultural de la comarca, lo que fructificó entre otras cosas en la puesta en marcha del primer *Catálogo de elementos arquitectónicos con valor de patrimonio cultural en Avilés* de la ciudad.

Frente al modelo centrífugo desarrollista del Plan Mesones, el Plan Balbín apostó por un modelo centrípeto y recualificador de corte culturalista, retornando a la mesura y la sensatez que obligaba el crítico contexto económico. Dicha recualificación pivotó en la dotación de equipamientos públicos y la compactación del tejido urbano, o dicho en otras palabras, en el «remate» de los barrios y la «sutura» de la ciudad con el fin de otorgarle continuidad y cohesión a la trama.

El Plan Balbín propuso una estructura urbana que denominó “[...] radio-céntrica en nebulosa [...]”<sup>38</sup>, esto es, una ciudad polinuclear. Frente a los esquemas mononucleares tradicionales, donde un punto central ejercía una influencia magnética sobre el resto de áreas, se trató de reequilibrar el territorio fortaleciendo los diferentes núcleos de la ciudad, dotándolos de equipamientos y de actividades que generasen flujos pendulares entre los barrios y entre el centro y la periferia, y rompiendo con ello la relación de subordinación con relación al centro. Y es que, “[...] una estructura urbana plurinucleada como la que nos ocupa no se produce

---

<sup>37</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p.45.

cuando cada unidad funciona por su cuenta, sino cuando desde todas las unidades hay algo que buscar en las restantes”<sup>39</sup>.

La ciudad arrastraba grandes deficiencias dotaciones, tanto en número como en calidad y distribución territorial<sup>40</sup>, y una carencia manifiesta de espacios públicos de calidad. En este sentido, el documento es muy claro, pues entiende que “la función esencial y característica de la ciudad es la relación. Y, por tanto, para que exista ciudad deben existir espacios adecuados para que esta función se produzca”. Esta relación estaría focalizada en torno a lo que en el texto se define como «espacios centrales», los cuales deberían responder a unas características funcionales, pero también formales, pues “[...] la imagen general debe acompañar y facilitar la sensación de utilización colectiva”<sup>41</sup>.

Dentro del «remate» de los barrios, el Plan Balbín propuso también la rehabilitación de los poblados más emblemáticos, a saber, el poblado de pescadores de El Nudo y los poblados siderúrgicos de Llaranes, Garajes y La Rocica<sup>42</sup>.

Junto a las actuaciones sectoriales o de «remate», el *Plan Balbín* trató de detectar los problemas estructurales que, heredados de épocas anteriores, entorpecían del desarrollo natural de la ciudad, destacando entre ellos la supremacía del coche frente al peatón, la

---

<sup>39</sup> *Ibidem*, p.46.

<sup>40</sup> Se detectaron lagunas en los equipamientos escolares en algunas zonas como El Pozón o Bustiello, y también la falta generalizada de guarderías, centros de preescolar y centros públicos de enseñanza laica y gratuita, así como la absoluta carencia de centros de educación superior. Las instalaciones comunitarias de uso social, y en particular centros culturales y bibliotecas, estaban también muy por debajo de lo que deberían según la concentración demográfica de la comarca; y lo mismo ocurría con los equipamientos deportivos, que estaban limitados a algunos campos de fútbol y al Club de Tenis de Avilés. La distribución territorial de los equipamientos sanitarios presentaba también profundos desequilibrios, quedando desatendida prácticamente toda la periferia en el ámbito ambulatorio.

<sup>41</sup> *Avance del PGOU de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.65.

<sup>42</sup> Los dos sectores, de incuestionable importancia histórica y arquitectónica, iniciarían los trámites de declaración como *Aérea de Rehabilitación Integrada* (ARI), aunque sólo la obtendrían los poblados siderúrgicos.

monoespecialización económica de la ciudad y la degradación del patrimonio cultural, histórico-artístico y natural del concejo.

En relación con la circulación se fijaron tres objetivos: descongestionar el tráfico del centro, para lo cual había que disuadir del uso del vehículo a través de la articulación de un sistema de transporte público eficiente; fomentar las áreas peatonales; y crear espacios de aparcamiento sin menoscabar el espacio peatonal.

Para enfrentarse a la monoespecialización económica de la comarca en el sector secundario, se buscó “[...] desarrollar los aspectos turísticos y recreativos de la comarca [...]”<sup>43</sup>, para consolidar y expandir el sector terciario. El interés por potenciar el turismo en la zona marcó el punto de inflexión en la forma de entender la ciudad y de actuar sobre ella, ya que, desde ese momento los poderes públicos y la ciudadanía empezaron a tomar conciencia del interés que tenía el patrimonio histórico-artístico y natural del concejo. Para la dinamización del sector terciario, además de la habilitación de una red de infraestructuras de acogida, se emprendió la recuperación de los recursos turísticos comarcales.

El Plan Balbín fue el primero en preocuparse por el estado de abandono y desprotección del patrimonio cultural de la ciudad, y, con seguridad, el que con mayor sensibilidad y celo abordó el asunto de los cuatro aprobados en Avilés.

En el *Avance del Plan General* el equipo de Enrique Balbín ya puso el foco sobre el estado de

[...] extremado abandono de los atractivos culturales de la ciudad vieja, en la encrucijada entre la ruina o la sustitución por arquitecturas especulativas de baja calidad. Y en todo caso, ennegrecida y olvidada en sus más elementales aspectos de apariencia<sup>44</sup>. [Fig.6]

---

<sup>43</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p.11.

Este problema, que estaba afectando sobremanera al casco antiguo, puso en marcha entre otras propuestas la de redactar un *Plan Especial para la Protección, Conservación y Restauración de la Ciudad Histórica*<sup>45</sup>, que abarcaría “[...] además del rediseño de los espacios públicos cuando éste es preciso, el tratamiento de los edificios; en primer lugar el de los que forman el patrimonio cultural de la ciudad, y en segundo lugar el de los nuevos que deban incluirse entre ellos”<sup>46</sup>.

Fruto de este compromiso fue también la aprobación del *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural de Avilés*, que extendía la tutela también hasta los sectores periféricos. Este catálogo además de pionero en la defensa del patrimonio cultural de Avilés, puede considerarse como el documento más comprometido, y probablemente el más independiente, de los aprobados hasta la fecha. Haciendo gala de una alta sensibilidad patrimonial, el Plan Balbín se rebeló contra problemas que, como el fachadismo, los falsos históricos o la

---

<sup>45</sup> Entre los principios rectores del Plan Especial estaría la obligación de respetar la autenticidad y la originalidad del patrimonio histórico-artístico avilesino, pues, según recogía el documento, “El patrimonio cultural edificado no es sustituible por copias o imitaciones. Cuando un edificio se cataloga para ser conservado es porque precisamente éste es una pieza con sentido cultural. Y un edificio no es una fachada, sino un modo y materiales de construir, una organización interna, etc.”. Y, en referencia a los edificios a construir en la ciudad histórica, intercalados entre los histórico-artísticos, sostenía que éstos tenían que “[...] mantener, al menos, la misma dignidad que aquellos. Lo que significa, por un lado, que deben ser respetuosos de la imagen dominante en la zona. Y por otro lado, que deben ser, al igual que los catalogados, expresión de la época en que se construyen, y de los materiales y técnica de construcción actuales. En resumen, los edificios nuevos a intercalar deberían ser buena arquitectura actual, aunque esto sea imposible de exigir desde una normativa”. No sorprende, dada la cronología, que el estilo propuesto fuese el posmoderno, aquel que recuperaba desde la ironía los lenguajes históricos, en contraposición a los pastiches pseudo-históricos tan aplaudidos desde los organismos estatales encargados de la tutela de las zonas declaradas de interés cultural. *Ibidem*, p.79.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p.79.

especulación asociada al *star-system* de la arquitectura, siguen proyectando aún hoy su alargada sombra sobre el patrimonio cultural de nuestras ciudades.

En cuanto a la recuperación del patrimonio natural, la atención se centró en la ría, al tratarse del elemento natural más sobresaliente de la comarca. Profundamente degradada tras décadas desarrollo urbano e industrial irrestricto, la ría se había convertido en una auténtica cloaca [Fig.7]. Ante esta situación preocupante, dado el impacto directo en la salud de la ciudadanía, el Plan Balbín planteó como meta el saneamiento de la ría y de todos los cauces secundarios que vertían a ella<sup>47</sup>. Junto a la limpieza de las aguas se propuso la recuperación de las marismas de Zeluán como “[...] último exponente de la tipología ecológica del estuario (las marismas) anterior a la masiva intervención humana”<sup>48</sup>, renunciando así a los planes de desecación y urbanización previstos para este espacio en los Planes Generales anteriores.

El *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986* jugó un papel esencial en el desarrollo futuro de la ciudad, poniendo el acento en temas que, como el patrimonio cultural, el medioambiente o el reequilibrio espacial, habían quedado al

---

<sup>47</sup> Tarea titánica que comenzó con la aprobación del *Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca Fluvial de la Ría de Avilés* en 1992, centrado en el saneamiento parcial de los pequeños cauces que desembocaban en la ría — los ríos Raíces, Tuluergo, San Martín, Magdalena y Arlós—, a los que llegaban directamente las aguas residuales urbanas; y, en la construcción del colector interceptor de la margen derecha, cuya función era recoger los efluentes de las industrias, pretratados en las propias factorías, y transportarlos a la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) situada en el polígono de Maqua. Macrooperación que continuó con el *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés* (2002-2006), orientado a la recuperación de la parte alta del cauce frente al casco urbano, donde habían ido acumulándose la mayor parte de los sedimentos contaminados. Sobre este punto ver: MENÉNDEZ MARINO, Rebeca, *Un modelo de regeneración de espacios portuarios: La ría de Avilés*, Trabajo de Investigación (DEA) (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2009.

<sup>48</sup> *Avance del PGOU de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.23.

margen del proceso de construcción urbana. Pese a la compleja coyuntura social y económica de los años ochenta, el equipo de Enrique de Balbín consiguió suplir con talento y con lógica la estrechez de recursos, dando como resultado un proyecto ambicioso y prometedor, coherente, comprometido, equilibrado y justo. Un plan que supo identificar y ordenar las prioridades, alejándose de las grandes operaciones urbanístico-inmobiliarias, más cercanas a los intereses empresariales, a la propaganda política y al *marketing* urbano, que a las necesidades reales de la ciudadanía. La gran transformación que ha experimentado la ciudad en las últimas décadas debe mucho al Plan Balbín, pues en él se sentaron las bases de operaciones tales como la recuperación del casco histórico o la regeneración de la ría, los dos grandes pilares del Avilés actual, pero también de la restauración de los poblados siderúrgicos o de la dignificación de los sectores periféricos.

### *El Plan Leira: Marketing urbano, la “marca Avilés”*

El cuarto y último Plan General de Ordenación Urbana de Avilés, aprobado en 2006 y elaborado por el arquitecto Eduardo Leira<sup>49</sup>, se presentó como el instrumento que desde la planificación articularía la transformación global de la ciudad para facilitar su adhesión a la «Nueva Economía»<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Eduardo Leira fue también autor del *Plan Parcial del Bilbao Metropolitano*, relación importante, ya que, el modo en que se planteó el *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés 2006*, muestra algunos paralelismos con el modelo bilbaíno, en lo referente a la orientación estratégica de ambos documentos.

<sup>50</sup> El concepto de «Nueva Economía» lo acuñó el economista Brian Arthur en los 90, aunque su popularización se produjo de mano de Kevin Kelly y la revista *Wired*. Designa la etapa económica actual —la última dentro del capitalismo tardío, según la periodización de Mandel—, de naturaleza global e inmaterial, y caracterizada por sustentarse en el conocimiento y la información. Es, en síntesis, la economía de la Era de la Información

A diferencia del Plan Balbín, el Plan Leira estableció como punto de partida el futuro potencial de la ciudad, o lo que es lo mismo, construyó el proyecto urbanístico sobre el futurible de lo que la ciudad podría llegar a ser. Ya no busca corregir problemas heredados sino jugar con las bazas y las oportunidades que el municipio ofrece y construir sobre ellas el «nuevo futuro» de la ciudad<sup>51</sup>.

Había que “[...] ofrecer «algo» distinto, exclusivo [...]”<sup>52</sup>, algo que diferenciase Avilés<sup>53</sup>, que la hiciese especial y atrayente. Y ese «algo» diferencial el Plan Leira lo situó en el entorno de la ría y los terrenos liberados por la antigua ENSIDESA, que pasaron a ser la piedra angular del proyecto urbano, ya que en torno a ellas girarían la mayoría de las propuestas.

El Plan Leira se autodefine como un «plan estratégico», «de proyectos», «de estructura», «de oportunidades» y «sostenible», y en las antípodas del Plan Balbín (1986) al que califica de remedial.

El concepto de «plan estratégico» se comprende aquí como aquel centrado “[...] prioritariamente, en aquellas propuestas que, materializadas en proyectos, plasmen en mayor medida una estrategia de transformación del municipio [...]”<sup>54</sup>. Frente al carácter monolítico de la propuesta estructural del Plan Balbín, la del Plan Leira quedaría fragmentada en lo que llaman Proyectos Urbanos, de ahí que se defina como «plan de proyectos». Estas operaciones de micro-urbanismo o acupuntura urbana<sup>55</sup>, deben

---

[CASTELLS, Manuel, “La ciudad de la Nueva Economía”, en *La Factoría* (en línea), junio-septiembre 2000, nº12, s/p, <www.revistafactoría.es>]

<sup>51</sup> *PGOTM Avilés*, 2006, p.27.

<sup>52</sup> *PGOUM Avilés*, 2006, p.41.

<sup>53</sup> Esta estrategia de especialización complementaria es una de las constantes de la dinámica urbana actual, como explica de manera muy aguda el antropólogo Marc Augé para el caso francés. AUGÉ, Marc, *Los no-lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2005.

<sup>54</sup> *PGOTM Avilés*, 2006, p.32.

<sup>55</sup> LERNER, Jaime, *Acupuntura Urbana*, Editora Record, Río de Janeiro, 2003.

sopesar cuidadosamente dónde y cómo acometer dichas actuaciones, ya que de ellas depende que el proyecto de ciudad llegue o no a buen puerto.

El punto neurálgico del proyecto de Leira, como ya apuntamos, fue el entorno de la ría, con la intención manifiesta de que la actuación puntual sobre este sector catalizase la regeneración global de todo el conjunto urbano. Sobre este punto el plan es claro, y dice que

[...] los suelos ociosos liberados por la gran industria constituyen, una vez más, los suelos de mayor oportunidad para el futuro de la ciudad, [...] la clave de todo el proyecto de ciudad. En ellos se ha de focalizar, selectivamente, el nuevo Plan General<sup>56</sup>.

Tomando como referencia el laureado modelo bilbaíno<sup>57</sup>, el plan general resituó esta zona como *Área de Nueva Centralidad* [Fig.8], y apoyó las estrategias de regeneración en la inserción de algún hito arquitectónico, aún por determinar en aquel momento, que actuase como emblema y motor de la transformación, y al mismo tiempo como reclamo mediático<sup>58</sup>. Papel que finalmente recaería en el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, estrella indiscutible de la arquitectura del *waterfront*.

Una idea que aparece recurrentemente en el Plan Leira es la del pasado como lastre o barrera al progreso, lo que resulta bastante esclarecedor de la postura que adoptará el documento

---

<sup>56</sup> *PGOTM de Avilés 2006*, p.31.

<sup>57</sup> De hecho las alusiones al «efecto Guggenheim» son recurrentes en la memoria del plan, no en vano Leira había participado en la planificación del Bilbao Metropolitano. En el documento se habla del Guggenheim como el “[...] motor de la transformación (y de generación de expectativas), [...] mucho más que un Museo, que ha conseguido posicionar Bilbao en el mundo”. *PGOTM Avilés, 2006*, p.33.

<sup>58</sup> La primera propuesta firme para la regeneración de la zona fue el proyecto «Faro de la Ría», presentado en el Avance del PGOTM (2002). Un complejo comercial y residencial, cuyo emblema sería una torre de 25 plantas que ocuparía el borde de la dársena de San Agustín, junto a un puerto náutico-deportivo, un centro de congresos y un auditorio al aire libre.

con respecto a la ciudad del pasado, y por extensión, al patrimonio cultural que atesora. De todo el patrimonio histórico-artístico, probablemente el peor parado haya sido el industrial, al que el documento se refiere de manera categórica como “[...] elementos infraestructurales concebidos con la “brutalidad” propia de la gran industria, desde un visión unidimensional, pretendidamente funcional y, [...] sin considerar la incidencia negativa en otros aspectos... [...]”. Bajo esta óptica, entendían que “[...] mantener esas infraestructuras, como en principio se propuso en el conjunto de la actuación Parque Empresarial, constituía una de sus limitaciones, a superar mediante una concepción más amplia, de ciudad”<sup>59</sup>. Frente a la actitud protectora del Plan Balbín, el Plan Leira defendió lo que denominó como «urbanismo de fomento», donde “[...] Frente a la idea de contener, impedir o proteger (que selectivamente sin duda también se hace), se intenta ofrecer, propiciar, incentivar...que se aprovechen oportunidades y se desarrollen iniciativas”. En otras palabras, contrapone protección a desarrollo, y sobre esta base errónea, pues ambos conceptos no son excluyentes sino complementarios, construyen el argumento central del proyecto<sup>60</sup>.

También define el Plan General de 2006 como un «plan sostenible»<sup>61</sup>, recogiendo varias propuestas enfocadas a minimizar el impacto ambiental del desarrollo urbano, reforzando la cohesión y el esquema polinuclear del Plan Balbín, y

---

<sup>59</sup>PGOTM Avilés, 2006, p.29.

<sup>60</sup>Ibidem, p.34.

<sup>61</sup> El concepto de sostenibilidad nació con el célebre *Informe Brundtland (Nuestro futuro común)* (1987), elaborado por la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de la ONU. Según la definición del *Informe Brundtland* el desarrollo sostenible es aquel capaz de “[...] satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para satisfacer sus propias necesidades”. El desarrollo sostenible está sujeto a tres factores: el económico, el social y el ecológico, y sólo cuando los tres interactúan de forma equilibrada podemos hablar de sostenibilidad. HARLEM BRUNDTLAND, Gro (dir.), *Informe de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo (Nuestro futuro común)*, Alianza, Madrid, 1988.

fomentando la eficiencia energética. Entre las propuestas se prestó especial atención, dado su interés estratégico, al reciclado de los terrenos siderúrgicos. También propuso preservar las zonas de interés forestal y/o paisajístico, así como del conjunto de áreas rurales, incrementar las zonas verdes periurbanas y permeabilizar entornos natural y urbano mediante la creación de cuñas verdes hasta el centro de la ciudad.

La diversificación de la oferta de ocio y la creación de espacios públicos se encontraban también entre las propuestas del texto, siendo aquí el eje nuevamente el llamado Área de Nueva Centralidad, al tratarse del lugar idóneo, como recoge el documento, “[...] para albergar actividades singulares que pueden llegar a ser, como ya ha ocurrido en otros puertos de otras ciudades, un foco de atracción urbana e incluso regional”<sup>62</sup>. La búsqueda de la singularidad como factor de atracción y estímulo económico, entraña el peligro de crear espacios excluyentes, al enfocarse a perfiles muy concretos, aquellos susceptibles de generar rentabilidad. De este modo las opciones de disfrute gratuito en el marco de las macro-operaciones de regeneración, suelen reducirse a la admiración del entorno arquitectónico que rodea a las ínsulas de ocio de pago.

---

<sup>62</sup>PGOTM Avilés, 2006, p.37.



Fig. 1. Plano detallado del área urbana, PGOU 1956. Fuente: A.M.A.



Fig. 2. Poblado de Llaranes. Fotografía: Rebeca Menéndez.



Fig. 3. Poblado de La Luz.  
Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.

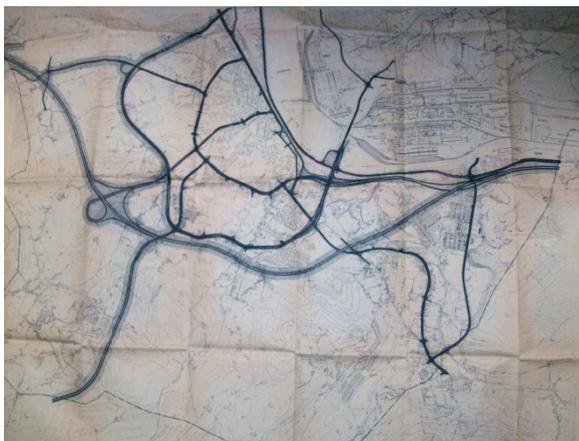


Fig. 4. Plano de la Red Arterial, PGOU 1970. Fuente: A.M.A.



Fig. 5. Plano de Zonificación, PGOU 1970. Fuente: A.M.A.



Fig. 6. La Ferrería esquina con El Sol en los años 80.  
Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.



Fig. 7. Estado de la ría en los años 80.  
Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.



**Fig. 8. Área de Nueva Centralidad.**  
Fuente: Avance del PGOTM Avilés (2002).



## **Puerto y villa de Ribadesella: evolución y patrimonio construido en un espacio portuario**

M<sup>a</sup> Cruz Morales Saro

Catedrática de Historia del Arte, Universidad de Oviedo

En la etapa de actividad investigadora relacionada con el proyecto *Espacios Portuarios y Villas Costeras...* cuya investigadora principal ha sido M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez entre 2011 y 2014, hemos tenido ocasión de profundizar en el estudio de los procesos de transformación de estos ámbitos y de los núcleos urbanos costeros de Asturias. En nuestro caso particular, abordamos a lo largo de los años citados y en distintas publicaciones, congresos y reuniones científicas que anteceden a esta publicación final, diversos análisis. En algunos casos se incidía sobre la ampliación y drásticas reformas llevadas a cabo en los puertos históricos y sus consecuencias. En otro caso poniendo de relieve los nuevos patrimonios arquitectónicos, surgidos como necesidades de sustentar el desarrollo e infraestructuras de los puertos deportivos y las villas turísticas. En la mayoría los procesos de ampliaciones en los puertos se ganaron terrenos al mar mediante expansión y relleno en el frente litoral y también con la consolidación de terrenos de marismas.

Abordamos ahora una perspectiva monográfica del puerto de Ribadesella, cuya evolución se caracteriza tanto por el punto de partida, que es el de un puerto marítimo/fluviál como por la forma en que se llevó a cabo con unas peculiaridades muy concretas, diferentes de la mayoría de las expansiones portuarias recientes, basadas en la construcción de grandes diques exteriores como sucedió en general en Asturias<sup>1</sup>. Además, el nivel y calidad

---

<sup>1</sup> MORALES SARO, M.C., "La remodelación intensiva de los puertos históricos en Asturias, consecuencias urbanísticas y patrimoniales", en LOZANO BARTOLOZZI, M. del M. (coord.), *Paisajes modelados por el agua, entre el arte y la ingeniería*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2012.

de algunas infraestructuras y rehabilitaciones y nuevas arquitecturas, demandan una atención que contribuya a destacar la implementación de su centro histórico y su puerto.

El Sella se abre en la desembocadura formando un estuario quebrado en ángulo recto en su salida al mar. Aguas arriba y en una longitud de unos 5 km. el río configura un espacio amplio de llanuras aluviales constreñidas entre promontorios de caliza<sup>2</sup>. En estas llanuras de sedimentación se encuentran amplias zonas de marisma, mientras que en la costa predomina el acantilado. Tales características determinaron que la población solo dispusiera en origen de un estrecho espacio paralelo a la ría, comprimido entre varias elevaciones al SO y el límite de la costa al NE. En consecuencia el asentamiento urbano en su mayor parte se ha tenido que ir afianzando a base de ensanches y rellenos, tanto en el puerto y zonas de la margen derecha de la ría, como mediante operaciones de desecado de marismas y expansión en los arenales en la zona opuesta de la margen izquierda. Incluso colonizando con edificios las fuertes pendientes que cierran la villa por el SO y que acompañan el trazado de la carretera autonómica AS 263.

Sobre la villa actual, la del siglo XXI, han operado diversos planes de ordenación y reforma urbana así como otros instrumentos urbanísticos. Los PGOUs, los planes parciales y de excelencia turística fueron operativos para alentar numerosas actuaciones enfocadas a la calidad, dotaciones de arte público, generación de itinerarios culturales o nuevos equipamientos y rehabilitación de edificios históricos, en una serie de iniciativas recientes.

Desde finales del siglo XVIII, en que aconteció la primera expansión del suelo urbanizable, esta se realizó a expensas del puerto, seguido de una constante actuación en las marismas, tanto las de la ría del Sella, como las del pequeño río San Pedro. No solo

---

<sup>2</sup> SUAREZ MANJÓN, P., ÁLVAREZ MARTÍNEZ, V. y JIMENEZ CHAPARRO, J.I., "Estudio diacrónico de las defensas de la ría del Sella (Ribadesella, Asturias)" en *Actas IV Congreso de Castellología*, Madrid, Asociación Española de Amigos de los Castillos, 2012, pp. 1155-1172.

se expande a partir de entonces el núcleo de la villa, sino que tiene lugar la consolidación de una amplia zona del periférico arenal de Santa Marina desarrollado a partir de 1920. Las marismas de ambos márgenes de la ría fueron la base de los espacios urbanizados con diferentes funciones: ensanche urbano, servicios portuarios, instalaciones industriales y balnearios y ciudad suburbana residencial

La imagen moderna de Ribadesella es la de dos núcleos divididos por la ría que se comunican mediante un puente<sup>3</sup>. El inicial centro histórico se asentaba a partir del siglo XVI en la margen derecha y fue desarrollado mediante dos planes de ensanche en los siglos XVIII y XIX, compartiendo entre sus objetivos la expansión y ampliación sucesiva de un dique y de la línea de muelles. Todo lo que afectó a la villa originaria estuvo en función de las reformas del puerto que desde entonces tuvieron como objetivos la búsqueda de un mayor calado y la potenciación del comercio y el cabotaje.

Junto a este primer núcleo urbano, lindante con la ría, se creó *ex novo* una urbanización periférica. Inicialmente afectó al arenal de Santa Marina, distante un kilómetro del centro histórico y en él se sucedieron actuaciones de construcción y urbanización a lo largo del siglo XX y primeros años del XXI. Esta se define primero como una zona de ciudad jardín y estación balnearia, para ya a finales del siglo XX desarrollarse de forma intensiva.

Si comparamos los primeros documentos gráficos de que disponemos, consistentes en planos y cartas marinas del último tercio del siglo XVIII, con el callejero actual se puede comprobar el alcance de esta transformación. Francisco Llobet en 1765 realizó un plano del puerto riosellano, que llama la atención por la escasez de edificaciones y pequeño tamaño de la villa, que se

---

<sup>3</sup> Por lo cual a medida que se desarrolló el asentamiento de población en estas áreas, fueron muy importantes los proyectos de puentes y la construcción de carreteras. En todo caso la comunicación sigue siendo deficitaria en la actualidad y el puente resulta incapaz de absorber el tráfico en los meses estivales dado lugar a numerosos embotellamientos.

resumía en unas pocas líneas construidas frente al margen derecho de la ría.

En un segundo plano de la ría de Ribadesella que data de 1785<sup>4</sup>, aparecen identificados de manera explícita con sus nombres y localizaciones algunas construcciones, barrios y edificios singulares así como el comienzo de la ampliación del malecón y muelles.

En el plano de 1785 (Fig. 1), la información relativa a edificios singulares y barrios es sucinta pero significativa. En rojo se sitúan los barrios de la Atalaya (20), La Ayuda (21) y el Portiello (16), así como la iglesia parroquial, al final de una línea continua de edificaciones (19). Se indican así mismo algunas construcciones diseminadas, consistentes en alguna capilla y varias casetas de diversos servicios de portazgo y embarque. Como documento es importante la señalización del muelle que en ese momento se estaba construyendo<sup>5</sup> y que después de varias reformas fue la base del actual paseo de La Grúa. En amarillo se dibujan 12 manzanas de casas que aún no estaban construidas y que hacen referencia a una expectativa de ensanche y que aquí se aprecian con mucha mayor nitidez que en los planos de Andrés Coello y de Pedro Ruidavets casi un siglo posteriores<sup>6</sup>.

Hay que indicar que la efectiva apertura de este ensanche, culminó 75 años después y que fue preciso un trabajo metódico de relleno y consolidación del suelo, cuyos materiales venían por barco, así como la construcción de un dique o muelle avanzando en paralelo sobre la superficie arenosa que el puerto dejaba aflorar a las bajamares.

El puerto ocupó la parte baja del monte Corvero. Según Fermín Canella en 1772 se hicieron los planos por el ingeniero Pedro Lizord y fueron completados en 1776 por Andrés de la Cuesta,

---

<sup>4</sup> *Plano de la Ría de Rivadesella situada por observación la Punta del Cavallo en la Latitud N. de 43º 23' 40". Lebantado en Agosto de 1785. Real Academia de Pilotos del Ferrol.*

<sup>5</sup> El número 24 con la leyenda. "Muelle que se está fabricando".

<sup>6</sup> Que son los citados habitualmente en la bibliografía portuaria de Ribadesella.

maestro de dibujo de la escuela del Ferrol. En estos primeros trabajos hay referencias a la aparición de los vestigios del primitivo fondeadero. Las primeras obras en un sentido moderno duran un siglo y se extienden desde 1784 a 1854.

Algunas acuarelas anónimas y viejas fotografías permiten visualizar las diferentes fases de esta ampliación del suelo urbano a medida que los muelles avanzaban. Antes de 1840 las casas limitaban directamente con una playa de la ría, visible a marea baja, en la imagen que se conserva de una vista anónima de Ribadesella hacia 1840 (Fig. 2) y se aprecia el muelle en algunos tramos del puerto. Posteriormente avanzará la zona de relleno de forma imparable. Entre 1783 y 1785 se impulsó la ampliación del puerto según proponía Miguel Fernández de la Puente<sup>7</sup>, éste capitán e intelectual es conocido por sus enfrentamientos con Jovellanos al defender la primacía de Ribadesella como puerto comercial e industrial frente a Gijón. Los trabajos fueron difíciles y se vieron interrumpidos con frecuencia a todo lo largo del siglo XIX. Hubo una interrupción larga durante la Guerra de la Independencia (1808-1814) y se sucedieron los técnicos al frente de las obras. Finalmente el puerto entró en una larga etapa de decadencia y no se cumplieron las expectativas comerciales, debido principalmente a las malas comunicaciones por el interior con el resto de Asturias.

A partir de 1905 El ingeniero de caminos García de Castro, amplió de nuevo los muelles y el encauzamiento de la ría aguas arriba del puente. También propuso la construcción de un nuevo dique que permitiera mantener el calado<sup>8</sup>. En los años 30 sería el ingeniero vasco Jose María Aguirre el encargado de finalizar las obras y abordar la construcción de una nueva lonja. Durante esta etapa de la 2ª República se llevo a cabo el relleno de las marismas

---

<sup>7</sup> ÁLVAREZ QUINTANA, C., *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, arquitectura, sociedad*, Ribadesella, Ed. Asociación Cultural de Amigos de Ribadesella, 1995.

<sup>8</sup> PEREZ VALLE, J.J., *Ribadesella, apuntes para una historia*, Ribadesella, Ed. Asociación cultural amigos de Ribadesella, 1991.

en el Campo de las Rollas, y el encauzamiento del Sella aguas arriba.

En paralelo se desarrollaba la villa en extensión y población. Otro plan de ensanche, continuación en todo de la etapa ilustrada, se plasmaba a mediados del siglo XIX. El arquitecto y técnico de obras públicas Darío de Regoyos Molenillo realizó definitivamente los rellenos de la ría y la apertura de las tres calles principales paralelas<sup>9</sup>: Marqués de Argüelles, calle del Comercio y Gran Vía Agustín Argüelles, quedando cuatro perpendiculares principales, las calles de Ramón Soto, Magdalena, Santa Marina y Manuel Caso. El proyecto de Regoyos, se extendió sobre una superficie de 24.000 m<sup>2</sup> con una trama en cuadrícula, siendo el solar principal un gran rectángulo generado artificialmente de 275x85 m. tal y como aparecerá dibujado en el plano de Andrés Coello (Fig. 3) en trazo discontinuo y delante de las hileras de casas antiguas. Resulta excepcional la presencia de una personalidad de la formación y experiencia de Regoyos en una pequeña villa como Ribadesella. Un profesional de gran prestigio que había planificado uno de los ensanches más importantes de Madrid, el barrio de Argüelles y proyectado trazados de ferrocarriles de primera importancia. Esto se explica por su vinculación personal con esta villa, donde nació su hijo el pintor Darío de Regoyos.

La antigua plaza llamada inicialmente de La Leña, pasó a ser la llamada Plaza Vieja, mientras que se plantea una plaza rectangular que será la Plaza Nueva (1905-1909) o Plaza de España. Los bancos datan de 1905 y son de hierro en su estructura y asiento de madera. El quiosco original era de piedra artificial y sin cubierta y en el centro se elevaba una farola. Estos elementos

---

<sup>9</sup> Darío de Regoyos Molenillo, Arquitecto y Ayudante de Obras Públicas, había sido el artífice de los barrios madrileños de Argüelles y de Pozas e intervino también en la construcción del tramo de vía férrea a su paso por Ribadesella. Desempeñó los cargos de Profesor Ayudante y Secretario de la Junta de Profesores de la Escuela de Obras Públicas los primeros años de su creación. RAMOS LÓPEZ-AMO, D., *La creación de la Escuela de Obras Públicas*, Madrid, Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Madrid, 2006.

fueron retirados con el último ARI (Área de Rehabilitación Integrada) que afectó al casco histórico.

Este ensanche supuso la introducción importantes mejoras en cuanto a pavimentación, alumbrado y alcantarillado. Hacia 1885 se habían comenzado a construir varios edificios, que en la actualidad otorgan a estas calles un notable valor patrimonial de conjunto, por su buena conservación y homogeneidad.

La calle Gran Vía, la interior de las tres paralelas, se urbanizó entre 1892 y 1912, cumpliendo una función de sutura con el caserío antiguo, de modo que una de sus aceras tiene edificios de finales del siglo XIX y comienzos del XX, mientras que la otra acera conserva ejemplos de las construcciones anteriores. La renovación de viejos barrios, como el de La Atalaya llevo igualmente a la macización de ciertas áreas y a la desaparición de huertas urbanas, muy frecuentes en el interior de las villas antes de los ensanches.

La calle central del ensanche pasó a segunda línea de costa, fue llamada calle del Comercio. Por último la calle exterior, denominada de los Marqueses de Argüelles, se presenta hoy más alejada del borde portuario que en su primera configuración. Era la que lindaba con la ría, y fue objeto de un gran relleno sobre el que se ha construido el amplio paseo denominado Paseo Princesa Letizia con ocasión de las reformas ultimadas en el siglo XXI. La calle del muelle una de las perpendiculares del ensanche, en 1920 cambió su antiguo nombre por el de Manuel Caso de la Villa.

Junto al ensanche tuvo mucha importancia en el dinamismo de la villa, una infraestructura fundamental para las comunicaciones. La construcción del puente de hierro, obra del ingeniero Eugenio Ribera de 1898 y que sustituía al más antiguo de madera. Antes de 1860 para acceder a la margen derecha de la ría solo podía hacerse utilizando los servicios del barquero, con una lancha que era propiedad de la cofradía de mareantes. El primer puente de

madera se había construido a mediados de la década de 1860, una vez consolidados los terrenos sobre los que se apoyaba<sup>10</sup>.

El puente de hierro, un gran ejemplo de ingeniería fue obra de José Eugenio de Ribera (1864-1936), uno de los pioneros de la construcción metálica en España y autor del puente sobre el río Duero<sup>11</sup>. Este puente convivió algunos años con el de madera siendo dinamitado en la guerra civil. El puente actual de hormigón data de 1940.

La renovación reciente de la franja portuaria en las dos últimas décadas comprende la totalidad de la misma, afectando al Paseo de la Grúa, Paseo del Muelle con una notable ampliación, la rehabilitación de la Lonja y nueva oficina de turismo, así como al nuevo puerto deportivo. En paralelo al PGOU de 1997, el PET, Plan de Excelencia Turística, dio un fuerte impulso al equipamiento turístico y cultural de la villa, con la rehabilitación del casco histórico y la construcción de nuevas dependencias municipales como la casa de cultura y finalmente la nueva casa consistorial.

---

<sup>10</sup> El pliego de condiciones y presupuesto para el puente de madera data de 1863. Intervino José Antonio González, ayudante del cuerpo de caminos en Arriondas. El constructor fue Domingo Mendigula ya en 1866 y se abrió al tránsito en 1868, con 334 m. de largo por 4 de ancho, se apoyaba sobre en el relleno que ya había asentado los terrenos arenosos de los bordes de la ría. ÁLVAREZ QUINTANA, C., *Baños de mar...*, opus cit.

<sup>11</sup> Este puente de hierro sobre la ría del Sella tenía 302,640 m. de longitud y fue una obra de importancia a nivel nacional e internacional. Su sistema era muy original al basarse sobre castilletes de hierro, palizadas y pilotes metálicos. Seguramente influenciado por el viaje realizado por Ribera a París a la Exposición de 1887. Fue destruido en 1936 siendo sustituido por el puente de hormigón armado que sigue útil en la actualidad. MACHIMBARRENA GOGORZA, V., "José Eugenio Ribera" en *Revista de Obras Públicas*, 84, tomo I (2694), 1936, pp. 205-207.

### *El PGOU de 1997*

El Plan General de Ordenación Urbana de Ribadesella fue encargado por el ayuntamiento a la empresa Dolmen, y realizado por el equipo de arquitectura y urbanismo dirigido por José Pis. Sus normas subsidiarias fueron aprobadas por la CUOTA en junio de dicho año<sup>12</sup>. Se partía de constatar una población cercana a 3.300 habitantes para la villa y en torno a 6.250 para todo el concejo. La idea rectora consistía en propiciar un desarrollo y expansión muy ambiciosos proponiendo una villa turística que iba a multiplicar su población de forma extraordinaria.

La previsión de suelo urbanizable se centraba hacia la zona Este y con preferencia en la costa. Una hipótesis de desarrollismo a ultranza, pero no muy diferente a las propuestas en concejos limítrofes como en Llanes o Colunga y que como también ha sucedido en aquellos casos quedaron frustradas en parte. Se trató de un PGOU muy criticado, por el desmesurado desarrollo de la construcción. Si la villa contaba en el momento de su redacción con 3.100 viviendas, la propuesta era construir entre 5.000 y 9.000 nuevas.

Otro punto conflictivo fue el de dos convenios urbanísticos: el del Fuerte, con 1.160 nuevas viviendas y el de Oreyana que daría a paso a una urbanización de 2.100. Las zonas de mayor crecimiento se definían en la salida hacia Llanes por la AS-263, con una previsión de 3.780 viviendas y en la Playa de Santa Marina, donde se creó un muro de hormigón sobre el litoral.

En la etapa de la burbuja inmobiliaria se produjo además un encarecimiento del suelo de esta zona en un 1.200%<sup>13</sup>. En 2007

---

<sup>12</sup> La CUOTA –Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias– aprobó el texto refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Ribadesella en sesión del 6 de junio de 1997. Tales Normas se publicaron en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias* del 16 de diciembre del mismo año.

<sup>13</sup> El precio pasó, según denuncia de Ecologistas en Acción, de 24 euros/metro cuadrado en 2003, a 280 euros en diciembre de 2005.

con un nuevo equipo de gobierno municipal se trató de la derogación del PGOU y la confección de un nuevo plan de urbanismo, con objetivos más mesurados, introduciendo más participación ciudadana y de recuperación de la Ría como espacio natural.

Entre los planes especiales y reforma interior que se desprendieron de este PGOU, y por su afición a las transformaciones de la línea de costa nos interesa destacar algunos en concreto: el PE de Reforma Interior del Campo de las Rollas, pendiente durante más de una década, el PE de Ordenación y Protección de la Zona Central de Ribadesella, además de algunos planes parciales. En estos se regulaba la tipología y los usos de la edificación, alineaciones, condiciones estéticas, higiénicas, y se preveía la necesidad de estudios de detalle para mantener la volumetría, alturas, aprovechamiento de parcelas y tipologías edificatorias. Además de las exigencias de presentación para la solicitud de licencias, se regulan las acciones sobre edificios o elementos que estén situados en zonas de valor histórico, artístico o arqueológico y su conservación.

Desde los años 30 se estaba procediendo al relleno del Campo de las Rollas y el progresivo encauzamiento de la ría mediante escollera, aguas arriba del puente. Todavía en 2012 se cuestionaba su aplicación en algunos elementos como el aparcamiento en altura programado a orillas de la ría.

### *El Puerto deportivo*

Sin embargo y a diferencia de otras ampliaciones recientes de los puertos de Asturias, Ribadesella careció de un dique frente a la Playa de Santa Marina, que hubiera permitido contar con un gran puerto exterior. A falta de otros espacios fue en la antigua dársena donde se construyó el nuevo puerto deportivo, en 2003. Las características de desarrollo de la unidad de Actuación nº 1 según la ficha incluida en las mismas normas subsidiarias fijaban las instalaciones y emplazamiento de dicho puerto deportivo.

Implicaba la actuación sobre suelo urbano, que era casi todo de propiedad municipal y de una extensión de 30.795 m<sup>2</sup>, regulando también los accesos al mismo.

### *Urbanización y equipamiento del Paseo de la Grúa.*

En Junio de 2006 culminaban los trabajos de urbanización de este antiguo muelle portuario, en el que realizaron varias actuaciones. Se renovó el pavimento, repintando con un asfaltado imitación de piedra, instalación de la iluminación, y se organizó una nueva ordenación de senderos, jardines y alcorques.

Culminan las actuaciones el 27 de Enero de 2007 cuando se procedía a la inauguración de su equipamiento principal: los murales cerámicos sobre la historia de Ribadesella. Se trata de seis paneles de grandes dimensiones (5x2 m.) adosados a los antiguos muros del paseo de la Grúa, un proyecto en el que colaboraron además del gran dibujante y humorista Antonio Mingote, el historiador Antonio Silva, autor del guión y el ceramista Pachu Muñiz encargado de trasladar los dibujos a este material<sup>14</sup>. Se invirtieron 92.797 euros a cargo del Fondo de Modernización de Infraestructuras Turísticas y en la actualidad es uno de los recursos de visita obligada de la “ruta histórica del puerto de Ribadesella”. Totalmente accesible, obtuvo el premio ASPAYM en su categoría de ocio y turismo accesible.

---

<sup>14</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M. S., “Sendas en la orilla: arte y nuevos usos del litoral en las villas portuarias de Asturias”, en CHAVES MARTÍN, M. A. (coord.), *Actas de las VI Jornadas Arte y Ciudad. III Encuentros Internacionales*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, en prensa.

### *La lonja y su rehabilitación*

La lonja databa del primer desarrollo importante del puerto comercial. Se inauguró el 2 de mayo de 1936<sup>15</sup>. Para este momento quedaban consolidados los nuevos muelles y se habían ganado amplias extensiones de terreno a la ría. A partir de aquí se pudo conectar el puente con los muelles, siendo el equipamiento más destacado esta lonja o rula del pescado proyectada por el ingeniero vasco José María Aguirre<sup>16</sup>. En marzo de 1935 fueron adjudicadas las obras por 67.789 pesetas, que comenzaron en junio de dicho año.

Durante la Guerra Civil la lonja se utilizó como cárcel para presos republicanos y más tarde en los años 60, como escuela. Este edificio emblemático estuvo a punto de derribo en los años 90, cuando se pretendió ocupar todo el frente marítimo como aparcamiento. No obstante la labor de algunos estudiosos comprometidos con el patrimonio como Toni Silva y diversas asociaciones vecinales, lograron incardinarla en los planes de excelencia turística y con ello propiciar su conservación.

La lonja o rula es uno de los patrimonios industriales más visibles y recientemente puestos en valor de Ribadesella. Edificio rehabilitado y punto de partida de una ruta turística portuaria luce en todo su esplendor (Figs. 4 y 5). Ya en su momento fue una obra ambiciosa por su calidad arquitectónica y constructiva y la diversificación y envergadura de instalaciones anexas. En planta, el cuerpo central alberga la amplia sala de subastas, de planta octogonal que en altura está rodeada por una galería alta, desde

---

<sup>15</sup> J. J. PÉREZ VALLE en su artículo «El puerto de Ribadesella», publicado en la revista «La Plaza Nueva», señala que “la antigua lonja estaba situada desde 1919 en un local del muelle, en la calle Marqueses de Argüelles, de apenas 30 metros cuadrados. La iniciativa de construcción de una nueva lonja se debe a José María Aguirre, quien puso también firma al proyecto del edificio en 1933”.

<sup>16</sup> En ocasiones se encuentra atribuida al arquitecto municipal Manuel Calzada, que seguramente llevaría la dirección y finalización de la obra, o bien realizaría alguna reforma.

donde se podía seguir la marcha de las mismas. Contaba con amplias dependencias para oficinas, y una fábrica de hielo anexa, ideal para la conservación y comercialización del pescado en fresco. Contaba así mismo con dos naves para almacenes.

El sistema de rulado o subasta se ha restaurado también y se ha incluido en la visita guiada, como algo original y no tenía parangón en otros puertos de la comunidad autónoma. Los compradores contaban con 50 puestos en el corredor del piso primero y cada uno disponía de un timbre que dejaba salir una bola al accionarlo, de esta manera se sabía con claridad el orden de los compradores. Estuvo vigente hasta finales de los años 80. La restauración fue financiada con el Fondo Europeo de Pesca, más un proyecto municipal y aportación de la cofradía de pescadores.

En el momento de su construcción estaba situada al borde del agua y una rampa delantera daba acceso directo a las lanchas. Después con las ampliaciones y nuevos rellenos que tuvieron lugar a partir de 1995, la lonja queda separada del borde del muelle y la superficie delantera es usada en la actualidad como zona de depósito de artes de pesca, elementos de almacenaje y otros pertrechos. Aguirre había planteado un edificio racionalista en hormigón, con una estética definida y próxima otras lonjas como la de Llanes<sup>17</sup>. Realizó un proyecto cuidado, moderno y funcional, dentro de lo que Le Corbusier llamaría el estilo barco. Con un gran volumen convexo de gran limpieza y rotundidad en la fachada al mar, evoca una chimenea y define el perfil principal. Es exponente de la mayor parte de elementos definitorios del

---

<sup>17</sup> Durante la II República numerosos arquitectos apostaron por este estilo limpio, económico en materiales y evidenciador de la industria y el concepto de "lo moderno" propiciado por Le Corbusier. Por ej. GARCÍA-AVELLO, R. y otros, *José Avelino Díaz y Fernández Omaña y la Arquitectura Racionalista en Asturias*, Gijón, 2000, y DEL RÍO, H., *Joaquín Ortiz, un arquitecto racionalista*, Hércules Astur Ediciones, 2011.

estilo<sup>18</sup>, con ventanas apaisadas, ojos de buey y lucernario en la sala central. En su interior, la sala central de planta octogonal de lados desiguales, ha sido guarnecida a base de contrachapar los pilares, jambas y zócalos con acero inoxidable.

### *El Impulso del PET*

En octubre de 1996 se firmaba un protocolo de colaboración entre el Ministerio de Economía y Hacienda (Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pyme, Dirección General de Turismo), la Consejería de Economía y Hacienda del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Ribadesella y la asociación de empresarios FOTURI para desarrollar un Plan de Excelencia Turística que quedó aprobado en 1997. Se trató un plan trianual en el que se invirtieron unos 320 millones de las antiguas pesetas, y coordinado por Jaime Rodríguez Alonso. Su objetivo general como todos los PET contemporáneos de Asturias, se cifraba en la mejora integral del turismo en Ribadesella. Esto sucedía en una etapa en que la orientación de la política de la comunidad autónoma, se decantaba por la reconversión de las villas y puertos pesqueros en núcleos turísticos, primando los servicios y la terciarización de sus economías.

El turismo supone en la economía riosellana el 65% del PIB y la planificación municipal y las asociaciones de comercio, hostelería y turismo han orientado sus esfuerzos en potenciar este sector. También se trató de funcionar en la asociación Villas Marineras, formada por unas 10 localidades de Galicia, Asturias y Cantabria. Las tres de Asturias eran Llanes, Ribadesella y Cudillero y el elemento común radicaba en la potenciación del carácter mariner. La asociación dice basarse en la preservación de los valores naturales y ambientales, otra cosa diferente es la realidad

---

<sup>18</sup> Esta metáfora arquitectónica había sido ejemplificada en todo el norte de España por el Club Náutico de San Sebastián, obra de J. M. Aizpurúa y Joaquín Labayen.

en la aplicación y consecuencias del desarrollismo urbanístico de aquel momento y la construcción masiva, acaecida en estas villas. En cualquier caso el análisis del PET corrobora, lo que hemos comprobado en casi todas las localidades estudiadas, y es que la condición de *municipio de excelencia turística* ha influido decisivamente en la generación de equipamientos y patrimonios urbanos, arquitectónicos, artísticos y culturales facilitando la financiación y que ha sido un elemento positivo en la recuperación de elementos históricos materiales e inmateriales, su divulgación y puesta en valor.

Las actuaciones fundamentales reseñadas en el PET de 1997 fueron:

- La recuperación del casco histórico. Esta se concretó en un ARI y se complementó con la peatonalización de varias calles y plazas.
- Ampliación y mejora de las instalaciones del entorno de la Cueva de Tito Bustillo. La principal consecuencia sería la creación del Centro de Interpretación del Arte Paleolítico, que comprende un nuevo edificio de acogida y exposición, y el montaje audiovisual en La Cuevona.
- Recuperación de las márgenes de la ría del Sella con la creación de sendos paseos en la calle Coronel Bravo y el denominado Paseo de los Vencedores del Sella.<sup>19</sup>
- Mejora de los accesos a la ermita de Guía y recuperación de su entorno.
- Mejora de los accesos a la playa y acantilados de Guadamía.
- Acondicionamiento de rutas turísticas: los Molinos, el Fitu y La Cuevona.

---

<sup>19</sup> Con la referencia icónica al bergantín Habana: “Durante la segunda mitad del siglo XIX, el puerto riosellano fue puerta de salida para la emigración comarcal a América. Entre 1862 y 1875 hizo la línea Ribadesella-Cuba el bergantín Habana, cuya silueta figura desde entonces en el escudo riosellano. Recientemente ha aparecido en Cuba una maqueta original del barco, que ha permitido realizar réplicas del entrañable velero”. Extraído de: <http://www.ayto-ribadesella.es/el-puerto-de-ribadesella> [último acceso: 3 de noviembre de 2014 ; 19:00]

- Diseño de un plan integral de señalización del concejo.
- Programación de Animación Turístico-Cultural para el verano (jazz, conciertos en La Cueva, teatro y música en la calle, programación infantil, etc.).
- Construcción de la nueva Oficina de Turismo.
- Creación del servicio denominado «Inforibadesella» de información turística en la calle y de acompañamiento guiado a las huellas de dinosaurios.
- Mejora de los accesos a las huellas de dinosaurios del acantilado de Tereñes.

### *Oficina de información turística*

La oficina de información turística fue una de las incorporaciones al paseo Princesa Letizia (antiguo Paseo del Muelle). Se trata de una pequeña construcción acristalada y, planta rectangular y limpieza de líneas. Su principal característica es constituir un espacio diáfano, adecuado a su función.

### *Recuperación del casco histórico*

Fueron numerosas las actuaciones en este ámbito. Primero dependiendo del PET y luego mediante actuaciones complementarias, que se fueron añadiendo a lo largo de los años. En primer lugar se planteó un ARI o Área de Rehabilitación Integral a partir de 1997. Posteriormente se intervino en el bulevar del muelle, ensanchando la calle Marqueses de Argüelles y más tarde en la calle Gran Vía de Agustín Argüelles la interior de las tres paralelas.

En 2009, y mediante la inversión a fondo perdido que se produjo con el Fondo Estatal de Inversión Local, y que benefició al ayuntamiento de Ribadesella con 1.112,548 millones de euros, se llevó a cabo la reforma de la Calle del Comercio (peatonalización parcial y renovación). Se trata de la calle central de las paralelas al

muelle que se definieron en el ensanche decimonónico. La iniciativa se aprobó en diciembre de 2008 en el pleno, a instancias de la entonces coalición de gobierno municipal formado por PSOE e IU y la inversión prevista ascendía a 203.985 euros. En la calle del comercio se acometió la renovación del pavimento de toda la calle, eliminando las diferencias de nivel anteriores entre las aceras y la calzada. También la peatonalización completa del tramo comprendido entre las perpendiculares de Santa Marina y Magdalena. En los tramos de entrada y salida se permitieron inicialmente estacionamientos en batería. Además incorporaba otra serie de actuaciones sobre aspectos de hostelería, formación y campos relacionados con la calidad turística y la información.

El caserío del centro histórico ha logrado mantener hasta la actualidad una rica muestra de arquitectura doméstica desde el siglo XVI al XX (Fig. 6). Exceptuando el palacio de Prieto- Cutre, demolido en su totalidad exceptuando la fachada, para la nueva casa consistorial. Dentro del casco histórico se reseñan otras actuaciones importantes. Una de ellas la rehabilitación de la iglesia y sus pinturas.

En el paquete de los Fondos E. se constatan otras dos iniciativas. La construcción de un Centro Polivalente en la finca de La Atalaya (propiedad municipal) y la conexión y ampliación entre los edificios de Casa de la Cultura y Ayuntamiento. Y el edificio de servicios múltiples, con nuevos colegios en la Atalaya. Se actuó también en la adecuación de la plaza del mercado de ganado para parque infantil y en la remodelación de la Plaza Nueva.

### *Centro de Arte Rupestre Tito Bustillo*

El descubrimiento de este importantísimo yacimiento prehistórico por un grupo de espeleólogos en Abril de 1968, tuvo una gran repercusión mediática ya desde los mismos días de ser conocida y con el tiempo supuso situar a Ribadesella en el centro de atención de la prehistoria y la arqueología mundial. Sorprendió

la cantidad y calidad de las pinturas rupestres y la riqueza de los testimonios arqueológicos. La cueva, inicialmente relacionada con la sima conocida como Puzu'l Ramu, cambió su nombre por el de uno de los jóvenes que participaron en el hallazgo fallecido al poco tiempo: Celestino Fernández Bustillo quedando ya la denominación de Cueva de Tito Bustillo. El yacimiento cada vez más valorado por la comunidad científica internacional culminó con su reconocimiento como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Desde los primeros momentos fueron conocidos algunos de los elementos principales el Camarín de las Vulvas y el Panel Principal. Posteriormente nuevas excavaciones e investigaciones añadieron otras localizaciones y elementos artísticos y arqueológicos. Desde el descubrimiento de la cueva, hasta la construcción del actual centro de interpretación, pasaron más de cuatro décadas. La iniciativa de construir un edificio singular, ambicioso a nivel icónico, publicitario y funcional como espacio museístico, ya estaba en marcha en 2004, momento en que se convocó el concurso de proyectos. Su finalidad principal sería realizar una tarea divulgadora y de interpretación y proponer una forma de acercamiento alternativo a la visita real que cada vez iba a ser más restringida. Pero no olvidemos que la iniciativa ligada a un PET indica que se primaba un equipamiento valorado por su capacidad de atraer visitantes, es decir turístico.

El proyecto permaneció estancado, sujeto de polémicas y generando división entre los ciudadanos y la administración autonómica. El Principado patrocinaba por entonces con mayor entusiasmo el Museo del Jurásico en el municipio cercano de Colunga, generándose una especie de confrontación en torno a las inversiones y a las prioridades. No obstante y una vez determinados los arquitectos y museógrafos ganadores del concurso, comenzaron las obras en 2009, no sin problemas debidos a la capa freática en que se asienta y a los corrimientos de tierra.

Hay que decir que tanto la entrada actual que se abrió para dar acceso cómodo a la cueva, como la ubicación del centro de

interpretación, se localizan en una ladera que tiene habituales problemas de desplazamientos de tierras y desprendimientos. El estudio *AV62 Arquitectos* fue el ganador en 2004 del concurso público, figurando como entidad promotora la Consejería de Cultura del Principado de Asturias. El edificio contenedor ocupaba 4800 m<sup>2</sup> de superficie.

El proyecto (Figs. 7 y 8) tuvo que ser modificado y la obra detenida durante 6 meses. Se abrió al público el 11 de marzo de 2011. En la información que suministra la memoria, se establecían las siguientes consideraciones: el Centro de Arte Rupestre Tito Bustillo sería “un centro de difusión y estudio de la vida y la producción artística en la cueva de Tito Bustillo”, justificado en la “necesidad de ofrecer una visita sustitutiva a la de la cueva original”, que en el futuro iba a cerrarse al público como medida de conservación. El edificio quedaba prácticamente adosado a la antigua cantera de Concurbión que se encuentra en la margen izquierda del Sella, a unos 250 m. de las cuevas de Tito Bustillo. Según la misma memoria, “la cantera constituye el fondo visual del edificio, que se cuelga de ella como si fuese una viga que restituye la antigua masa rocosa y atiranta la montaña”.

El edificio se planteaba en tres niveles:

La planta baja y de acceso alberga los espacios de uso público más visibles: vestíbulo y recepción, tienda, cafetería, biblioteca y aulas. Esta planta se concibe como una caja acristalada y transparente, que nunca impide la visión de la montaña desde la carretera. La planta primera es una gran caja oscura que contiene los espacios expositivos. Este gran volumen prismático parece apoyarse literalmente en la montaña. Esta planta es en realidad una gran caja escénica equipada con las más modernas tecnologías audiovisuales e infográficas para construir los espacios expositivos y restituir virtualmente la cueva de Tito Bustillo. Esta planta del edificio es la única visible en la distancia. Una franja de color contra el fondo del Macizo de los Ardines, que manifiesta la presencia del edificio al exterior. La piel que constituye la fachada de este volumen dibuja la imagen e identidad de un edificio que contiene una visión contemporánea y atemporal del arte que

desarrollaron los hombres del paleolítico en ese mismo lugar. En la planta sótano se ubican los espacios de trabajo interno.<sup>20</sup>

Sin embargo y a pesar de estar elaborado el proyecto ganador, se convocó un nuevo concurso en 2010 para la dirección de la obra que fue adjudicado al arquitecto Sergio Barragán. Esto provocó una disputa que llegó a los juzgados y el grupo *AV62 Arquitectos* expuso fuertes quejas sobre el modo en que se llevó a cabo la ejecución sobre cuyo proceso no tuvieron control ni acceso.

La cualidad paisajística de su contemplación desde el otro lado de la ría y la metáfora con el panel coloreado de la actitud estética de las pinturas del interior no se mantiene con claridad, ya que la vista desde la carretera de acceso desde Llovio, se ve interrumpida por una nueva construcción que se interpone entre la ría y el edificio.

Como actuación complementaria se ordenó el tramo de marisma fronterero a la cueva, organizándose un gran aparcamiento y un parque. Finalmente la inversión total de 8,7 millones de euros estuvo a cargo del Principado de Asturias y del Ministerio de Fomento (1 por ciento cultural), aunque la instalación museográfica requirió otros 2,5 millones a invertir por el gobierno autonómico.

Para rentabilizar tan enorme inversión, se impulsaron unas campañas de promoción con el lema Paraíso Rupestre. Un proyecto autonómico cuya cabecera fue Tito Bustillo, aunque bajo tal denominación se aglutinaron varios equipamientos culturales que incluyen centros de descubrimiento de distintos aspectos de la vida paleolítica y del patrimonio cultural y natural de la comarca oriental asturiana.

---

<sup>20</sup> Véase la Memoria del Proyecto de Museo de la Prehistoria Tito Bustillo por *AV62 Arquitectos*: <http://www.av62arquitectos.com/es/proyectos/museo-de-la-prehistoria-tito-bustillo-ribadesella-asturias-2-188-memoria> [último acceso: 3 de noviembre de 2014 ; 19.30]

En agosto de 2012 la prensa se hacía eco de su inclusión en el programa *Museos de Ciencia. Ruta Norte*, una red de museos de divulgación científica, que componían además por parte de Asturias El Museo del Jurásico y el Parque de la Prehistoria de Teverga<sup>21</sup>.

### *La nueva arquitectura*

Hemos hecho referencia a la gran actividad constructora sobre todo de arquitecturas residenciales, en el entorno de la playa de Santa Marina. Se encuentran aquí proyectos interesantes de vivienda unifamiliar y adosada. Son interesantes las numerosas reformas de antiguos edificios singulares, los chalets de comienzos del siglo XX, que para destinarlos a nuevos usos, en general de hostelería. Como ejemplo por su notoriedad tenemos el caso de Villa Rosario pero también de otros muchos.

En este trabajo haremos referencia a tres edificios singulares, cuya imagen resulta de gran impacto en el centro histórico y en la ría. La nueva casa de cultura, la nueva casa consistorial y el centro de salud.

En 2006 y en la XVIII convocatoria de los Premios de Arquitectura del Colegio de Arquitectos de Asturias, se premiaban dos proyectos para Ribadesella, debidos ambos a reconocidos arquitectos gijoneses. Con este motivo se llevó a cabo una exposición en los locales de la casa de cultura, donde los autores se expusieron algunas ideas sobre sus intenciones y materialización de estas obras.

---

<sup>21</sup> “Los trece miembros iniciales de este proyecto aspiran a convertirse en una senda alternativa por el norte de España y a ser «un referente en el desarrollo de actividades comunes de divulgación científica». Junto a los asturianos figuran el Planetario de Pamplona, el Museo Nacional de la Energía de Ponferrada, el Museo de la Evolución Humana de Burgos y Yacimientos de Atapuerca, Museos Científicos Coruñeses y el Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira, y la Casa de las Ciencias de Logroño, entre otros.” Diario *La Nueva España*, 13-agosto-2012.

El ganador del concurso de ideas promovido por la Consejería de Salud del Principado de Asturias para un centro de salud, fue Jeremías Sampredo, mientras que el ganador del concurso para la nueva casa consistorial, convocado por el Ayuntamiento rioesellano recayó en Jovino Martínez Sierra.

El primero de los edificios se localizaría en el acondicionado paseo de los Vencedores del Sella, justo al borde la ría. El arquitecto hablaba de su proyecto, aludiendo a su inspiración en la flora que emerge de la ría en la marea baja. Planteó un edificio de planta única, donde la madera y vidrio tienen un papel definitorio y en el que buscaba un juego de volúmenes y colores, con la referencia al verde de este entorno fluvial. Fue inaugurado en 2008 (Fig. 9).

El proyecto de Martínez Sierra, proponía un edificio transparente, con cristal en su estructura y madera y cristal como materiales nobles, una nobleza que dijera armoniosa con el entorno privilegiado en el que situaría, que en esta primera idea era el lugar de la plaza de abastos. Presentó una maqueta en 2007, con un salón de actos con aforo para 375 personas y aparcamiento subterráneo pero no existía todavía ni financiación ni liberación de terrenos, ya que se trataba de suelo público portuario y costero. Nada de esto llegó a buen término.

La historia de las dependencias municipales de Ribadesella, es una historia azarosa, dada la precariedad y falta de operatividad de sus instalaciones, alojadas muchos años en el antiguo palacio de Prieto-Cutre, un edificio de la segunda mitad del siglo XVI. A comienzos de la década de los 80 se había instalado en los bajos una biblioteca municipal que pronto fue insuficiente. Surge de aquí la necesidad de una nueva casa de cultura, donde se traslada la biblioteca. Con un presupuesto de 184.962 euros y en el lugar conocido como Patio de Aramburu, muy próxima al ayuntamiento, con el que debía conectar y servir de ampliación. Se estructura en cuatro plantas. En la de semisótano se albergan la sede del Consejo de la Juventud de Ribadesella y el local destinado a talleres infantiles. La planta baja acoge la sala de exposiciones y en la primera se encuentra el salón de actos, con capacidad para cien

personas. La biblioteca en la segunda y el archivo histórico en el bajo cubierta.

En 2012 daban comienzo las obras definitivas para la nueva casa consistorial. Fue el arquitecto Javier Castaño, técnico municipal de Ribadesella el encargado de dirigir la obra. En esta última fase solo se conservó del palacio Prieto-Cutre la fachada, y detrás aparece un edificio nuevo en el que se ha buscado la transparencia y la luz. Se adjudicaron en enero de 2012 a la empresa Construcciones Hermanos Sampedro. El nuevo edificio se planteaba sobre las bases de la accesibilidad, con la supresión de barreras arquitectónicas, y la luminosidad.

Los nuevos planos conciben un ayuntamiento muy luminoso debido al abundante uso de cristal, así como a la disposición de un gran tragaluz o paralelo a la fachada y que queda separado de la construcción interior en más de metro y medio. El edificio hace una curva con el fin de ensanchar la calle lateral y facilitar el acceso.

Según la prensa del momento<sup>22</sup> la inversión fue de 1,6 millones de euros y el ayuntamiento cuenta con un nuevo salón de plenos, con capacidad para entre 80 y 100 personas, y nuevos despachos para la alcaldía, los grupos municipales y los servicios sociales del concejo, entre otros equipamientos.

---

<sup>22</sup> Diario *La Nueva España*, 29-marzo-2014.





Fig. 1. Plano de la ría de Ribadesella, 1785.  
Real Academia de Pilotos de El Ferrol.

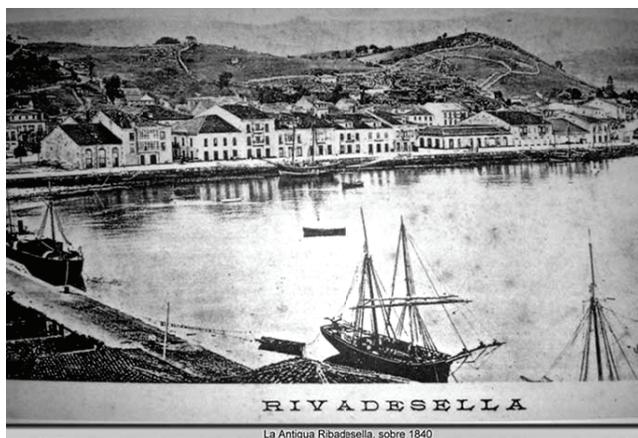


Fig. 2. Vista de Ribadesella hacia 1840.



Fig. 3. Plano de Ribadesella. Andrés Coello, 1877.



Fig. 4. Lonja del Pescado, Ribadesella. 1933.



Fig. 5. Interior de la lonja de Ribadesella, rehabilitada en 2013.



Fig. 6. Calle del Muelle, Ribadesella.

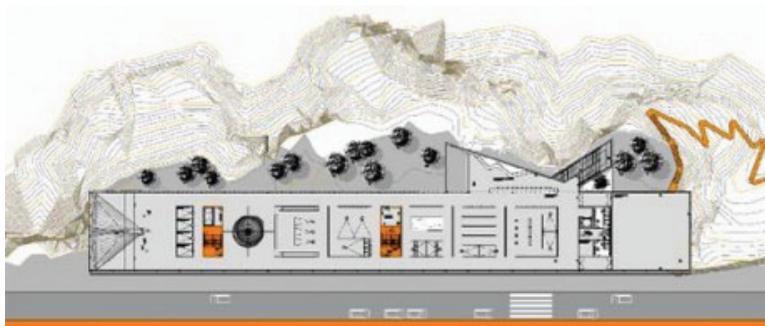


Fig. 7. Centro de Interpretación del Arte Rupestre Tito Bustillo. Planta. Fuente: <http://www.av62arquitectos.com/es/proyectos/>



Fig. 8. Centro de interpretación del Arte Rupestre Tito Bustillo.



Fig. 9. Nuevo centro de salud de Ribadesella.



## **Diseñando espacios para el ocio: intervenciones en la costa asturiana**

Rosa María García Quirós

Profesora Titular de Historia del Arte, Universidad de Oviedo

Uno de los grandes activos medioambientales y paisajísticos del Principado de Asturias es, sin ninguna duda, la costa, convertida en numerosas ocasiones en escenario cinematográfico por su espectacular morfología<sup>1</sup>. A pesar de haber sufrido la presión urbanizadora a la que fueron sometidas todas las costas españolas, ha sido capaz de preservar la mayor parte de su territorio en un grado aceptable de conservación, hasta el punto de disponer de la mayor franja costera protegida del litoral español como aseguran las estadísticas que elabora el Ministerio de Medio Ambiente<sup>2</sup>. En esta zona de protección, de unos 400 kms. de costa, se localizan 311 playas según los últimos estudios<sup>3</sup>, 2 puertos de interés general del Estado (Gijón y Avilés), 24 puertos de titularidad autonómica<sup>4</sup> a lo que hay que añadir un Sistema de Sendas que comunican las distintas villas costeras entre sí y con puntos de atracción turística, como las playas.

---

<sup>1</sup> <http://www.llanesdecine.com/itinerarios.htm> [10-10-2014; 11:26]

<sup>2</sup> *Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral Asturiano* (POLA); ver página de presentación del Gobierno del Principado de Asturias: <https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnnextoid=af7320b86797e010VgnVCM100000b0030a0aRCRD&i18n.http.lang=es> [15-10-2014; 18:46]

<sup>3</sup> *Documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial del Suelo de Costas de Asturias* (PESC). Memoria, 21-07-2014, puede consultarse en: <https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fdc0a9c20e1626cdbb3b8b10bb30a0a0/?vgnnextoid=b9d0185e770b7410VgnVCM10000098030a0aRCRD&vgnnextchannel=8a47d10edd26c210VgnVCM1000002f030003RCD&i18n.http.lang=es> [10-10-2014; 11:28]

<sup>44</sup> *Estrategia Integrada para la Gestión Portuario-Litoral de Asturias* (EIGPLA). Avance de Ordenación (objetivos y criterios), Julio de 2013. Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, p. 6. Este documento adopta la naturaleza jurídica de Plan Territorial Especial, de los previstos en el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Asturias (ROTU).

En este espacio se localizan tres Reservas Naturales Parciales –la de Barayo y las de las Rías del Eo y de Villaviciosa–, tres Espacios Protegidos –los de la Costa Occidental, del Cabo Peñas y la Costa Oriental– y varios Monumentos Naturales –como Penarronda o El Espartal– que tratan de salvaguardar estos territorios. Existen además un total de 49 Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) integrados en la Red Natura 2000, algunos de los cuales corresponden a la franja costera o a cauces fluviales<sup>5</sup>.

Todo ello se debe a que la franja costera asturiana ha sido objeto de ordenación desde hace mucho tiempo por parte de la administración autonómica, consciente del deterioro que puede sufrir un territorio en el que se concentra el 44% de la población asturiana<sup>6</sup> y la mayor parte de la actividad económica y edificatoria de la región, con el evidente riesgo que esto supone para una superficie altamente vulnerable que, además, se ve sometida a los efectos del cambio climático.

El último de los documentos que tratan de definir los criterios a seguir en el tratamiento de este borde litoral para su preservación integral es el *Documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial del Suelo de Costas*, (PESC, redactado por Ramón Rañada y promovido por la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado), cuya Memoria lleva fecha del 21 de julio de 2014. El PESC parte y completa una de las propuestas más interesantes aprobadas en Asturias con este mismo objetivo, el *Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano* (POLA), un documento que entró en vigor en mayo de 2005 tras un dilatado estudio que comenzó en 1998 y que mereció el reconocimiento internacional, siendo el ganador de la sexta edición de los Premios Europeos de Planeamiento Territorial y Urbanístico convocado por el Consejo Europeo de Urbanistas<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> PESC, Tomo 1, pp. 26, 81 y 89.

<sup>6</sup> EIGPLA, p. 7.

<sup>7</sup> BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (dir.), “La gestión del litoral en el Principado de Asturias. El papel de las Comunidades Autónomas en el camino hacia una Gestión Integrada de las Áreas Litorales (GIAL)” en *Las Comunidades*

Pero el PESC es sólo el último capítulo de una larga serie de actuaciones que se inician ya en 1972 cuando el arquitecto Efrén García Fernández propone unas *Normas Complementarias de Ordenación del Planeamiento de la Costa Asturiana*, nunca puestas en práctica, y que representan el primer intento de ordenación de un sector regional costero en nuestro país<sup>8</sup>.

En la década de los 80 serán las pautas aparecidas en los *Planes de Ordenación de Gijón* (PGO) los que sirvan de referencia para la protección de la franja litoral, y será ya en 1993 cuando se redacten las *Directrices Subregionales de Ordenación para la Franja Costera Asturiana* que delimitarán una franja de 500 m. de Suelo No Urbanizable.

En julio de 2013 la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente sometió a información pública el documento *Estrategia Integrada para la Gestión Portuario-Litoral de Asturias. Avance de Ordenación* (EIGPLA), a través del que se trata de gestionar el borde litoral que incluye playas, dunas, rías, estuarios, acantilados, rasas marinas y aguas de transición mareal y submareal. En este documento se quiere promover un nuevo enfoque en el tratamiento del litoral basado en la noción de Gestión Integrada de Zonas Costeras. Su objetivo principal es

[...] convertir el litoral en un recurso territorial pujante para el desarrollo económico y social de Asturias, a través de la activación de los recursos litorales para la creación de riqueza y empleo, sin comprometer la protección de los valores naturales y culturales, favoreciendo la cohesión social y minimizando los riesgos naturales y tecnológicos, especialmente los vinculados al cambio climático<sup>9</sup>.

Una de las actuaciones puntuales que se contemplan en este Avance de Ordenación es la mejora de la calidad del servicio y la

---

*Autónomas y la Gestión Integrada de Áreas Litorales de España*. Fundación Biodiversidad, Universidad de Cádiz, 2010, p. 5, versión PDF en <http://hum117.uca.es/grupogial/paginas/publicaciones/las-comunidades-autonomas-y-la-gestion-integrada-de-las-area.pdf> [03-12-2012; 19:54]

<sup>8</sup> PESC, Tomo 1, p. 10.

<sup>9</sup> EIGPLA, p.15.

integración en el entorno de los equipamientos de temporada en las playas, así como promocionar los enclaves relevantes para el turismo náutico, o explorar nuevos productos turísticos propios de la costa y el mar, como los vinculados a la observación de las aves. El citado documento declara explícitamente que la fachada marítima asturiana constituye un espacio de interés estratégico para el Principado<sup>10</sup>.

En este espacio de terreno se localizan playas urbanas, otras situadas en las inmediaciones de las poblaciones (playas periurbanas), así como otras que se encuentran a considerable distancia (playas rurales o extraurbanas); además, en determinadas zonas con una presión poblacional importante, se acomete el acondicionamiento de espacios degradados para crear arenales de nueva implantación o para convertir zonas de acantilados o de explotación pesquera en espacios apropiados para su disfrute veraniego. A ello se añade la creación de sendas peatonales o cicloturistas que también se convierten en áreas de uso público y que en ocasiones están jalonados por parques, también de nueva creación.

Todo esto supone un ejercicio de diseño que afecta en primer lugar y principalmente al espacio; éste es sometido a un riguroso análisis para tratar de acomodarlo de la mejor manera posible a la función que se le asigna; se estudian sus características físicas y posibilidades de utilización, sus cualidades medioambientales y los riesgos a los que estarán sometidos; se contempla la forma en que deben ser acometidos los trabajos de jardinería para permitir el mantenimiento del equilibrio ecológico, buscando las especies vegetales que mejor se adapten al terreno y a la fauna que lo habita y se decide la sectorialización del espacio que permita un uso racional, equilibrado y sostenible del mismo.

Junto al estudio del espacio se debe tener en cuenta el equipamiento que debe contribuir a la comodidad de los usuarios y al menor impacto ambiental sobre la zona, desde bancos o papeleras a pequeñas edificaciones de servicios, luminarias o

---

<sup>10</sup> EIGPLA, p. 27.

miradores con los que enriquecer y potenciar el área para que pueda mantener su especificidad propia.

### *1. Las primeras intervenciones: los años 80 y el caso de Gijón*

En esta década, la Demarcación de Costas de Asturias, que hasta este momento dependía de Cantabria, se instala en Asturias y empieza a gestionar y supervisar la parte del dominio público de la Comunidad. A partir de entonces se encargará de supervisar todas las intervenciones en las que no tengan competencia las autoridades municipales o el propio estado (como en el caso de los puertos de titularidad estatal). Es en este momento cuando empieza realmente la transformación del paisaje costero, aún cuando no existiesen directrices comunes bajo las que actuar.

Será en estos años cuando se lleven a cabo las primeras intervenciones en la costa asturiana, empezando por el primer gran proyecto de transformación de la ciudad de Gijón materializado en el *Plan General de Ordenación Urbana*, el llamado Plan Rañada. En este plan se contempla la regeneración del viejo puerto pesquero y su transformación un puerto deportivo (1986-91), a través de los correspondientes *Planes Especiales de Reforma Interior*, los PERIs, incluso antes de promulgada la llamada *Ley de Costas* de 1988.

El encargado de llevar a cabo esta profunda transformación de la zona oeste de Gijón es el equipo encabezado por Fernando Nanclares<sup>11</sup>. Este equipo se ocupará de la renovación de los distintos diques que conforman el viejo puerto para adecuarlos a los nuevos usos; el antiguo edificio de la lonja que se convertirá en otro de servicios que acogerá la aduana y diversas dependencias de la administración del puerto; además diseñarán también todos los elementos de equipamiento urbano necesarios para el mejor disfrute del espacio por parte de los ciudadanos: bancos,

---

<sup>11</sup> Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (AAPG). *Memoria del Plan Especial del Puerto Local*. Exp. N<sup>o</sup> 496/1 y 497/1.

barandillas y luminarias<sup>12</sup>. Esta intervención, a pesar de haber liquidado las viejas y obsoletas estructuras industriales portuarias va a mantener una de las señas de identidad más vinculadas a Gijón y a los gijoneses: la vieja rula, que, aunque de nueva planta, respeta la volumetría y las dependencias de la antigua construcción; además también queda, como recuerdo de los anteriores usos, los tradicionales noray, más como testimonio que como elemento funcional.

En los años 1982-1983 se procede a la adquisición, por parte del ayuntamiento, de los terrenos militares del Cerro de Santa Catalina, propiedad del ministerio de Defensa para su conversión en un amplio parque; a lo largo de la década se fueron instalando allí nuevos equipamientos como un auditorio, un parque infantil y un mirador<sup>13</sup> convirtiéndose con el tiempo en un lugar de especial interés al situarse allí la famosa escultura de Chillida, *El Elogio del Horizonte*, ya en 1991.

## *2. La construcción de una nueva franja litoral: la década de los 90*

Es en esta década cuando asistimos al gran auge en la adecuación de los espacios litorales de todo el Principado, favorecido principalmente por la entrada en vigor de la *Ley de Costas* de 1988 que convierte en espacio de titularidad pública la franja costera y la pone a disposición de la ciudadanía. Esta Ley que trata de ordenar las intervenciones urbanísticas y darle una orientación social al tratamiento del suelo y declara como objetivo “afrontar los graves problemas que hoy afectan a las costas españolas, como instrumento indispensable para que este patrimonio colectivo especialmente valioso como espacio natural

---

<sup>12</sup> Este espacio ha sido analizado por quien esto escribe en un artículo anterior al que remitimos a GARCÍA QUIRÓS, R. M., “Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto” en *Liño. Revista Anual de Historia del Arte*. Nº 13. Universidad de Oviedo, 2007. pp. 105-122.

<sup>13</sup> VV.AA., *La obra pública municipal de Gijón (1782-2006)*. Ayuntamiento de Gijón, 2006, pp. 331 y ss.

de libertad sea preservado para el uso y disfrute de todos los ciudadanos”<sup>14</sup>.

Todo el litoral asturiano, de oeste a este, de Vegadeo a Llanes, ve como sus paseos marítimos se recuperan, renuevan y mejoran, se crean nuevas playas, se abren sendas fluviales y marítimas o se construyen parques y miradores.

a. El litoral gijonés

Pero será de nuevo la ciudad de Gijón la que marque la pauta y la que proponga una normativa que podrá tomarse como punto de referencia en otras localidades. En los años 90 se redactaron un *Esquema Director para la Ordenación de la Zona Este de Gijón* (redactado en 1992 y revisado en 1997) y un *Plan Especial de Protección Paisajística de la Costa Este de Gijón* en 1995<sup>15</sup>, normativa que determinará el modo en que se deben acometer todas las intervenciones que se realicen desde el viejo paseo del muro hasta el límite del concejo, tratando de salvaguardar el valor medioambiental de la zona.

A partir de 1990 se procede a la remodelación del viejo Muro de San Lorenzo<sup>16</sup>, procediendo en distintos tramos y con la intervención de varios profesionales: Diego Cabezudo se encarga de la zona comprendida entre el puente del Piles y el llamado martillo de Capua<sup>17</sup>; Fernando González Landa del tramo entre el martillo de Capua y la iglesia de San Pedro<sup>18</sup> mientras la zona comprendida entre el Piles y el Rinconín<sup>19</sup>, que hasta el año 1994

---

<sup>14</sup> Ley de Costas 22/1988, de 28 de julio (Exposición de Motivos, V).

<sup>15</sup> PESC, Tomo 1, p. 49.

<sup>16</sup> Véase a este respecto el artículo publicado con anterioridad en GARCIA QUIRÓS, R. M., “El muro de San Lorenzo: Cien años de diseño urbano” en MORALES SARO, M. C., *El Waterfront de Gijón (1985-2005) Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*. Eikasía Ediciones, Oviedo, 2010, pp. 139-178.

<sup>17</sup> Archivo Municipal de Gijón (AMG). Expediente Ordinario nº 11325-6

<sup>18</sup> AMG. Exp. Ordinario nº 5231-1 y 5232-1.

<sup>19</sup> AMG. Exp. Ordinario nº 7822-1.

no había sido intervenida, lo será por González Landa y Ramón Galán. Las distintas intervenciones se proponen, en muy buena medida, modificar la forma en que ese espacio había sido concebido, fundamentalmente desde los años 50 en los que se había realizado la última intervención; en esa época la presencia del automóvil empezaba a cobrar protagonismo y por lo tanto se habían previsto unos amplios espacios de aparcamientos, así como unas vías de circulación que facilitasen su acceso; la intervención de los 90 trata de corregir esa visión para centrarse en el uso peatonal y de conexión con la ciudad que se sitúa a sus espaldas; para ello colocan en la parte del muro que coincide con la desembocadura de las calles, marquesinas que señalen el acceso e inviten a acercarse a la mar, se suprimen los aparcamientos y se amplía el espacio destinado a paseo y reposo, sustituyendo las antiguas pérgolas por bancos bajo amplias viseras.

Se renueva también el mobiliario urbano, con el diseño de nuevos bancos que, integrándose en el murete que recorre buena parte de la longitud del muro, invitan al descanso y la contemplación del paisaje; luminarias que acentúan la silueta del paseo además de cumplir su misión de iluminación y seguridad; pero se mantienen el mismo tipo de barandilla y farolas que habían dado su característico perfil al muro de San Lorenzo allá por los inicios del siglo XX; de este modo se consigue adaptarlo a los nuevos tiempos sin renunciar al respeto por el pasado y al valor de la tradición.

Esta fachada litoral urbana, en su vertiente este, será completada con la construcción del llamado *Parque del Rinconín*, cuyo proyecto se aprueba en noviembre de 1997, y que se entiende como una “playa verde” para facilitar el ocio y el disfrute de la naturaleza. Por encima de cualquier otra consideración se ha tenido en cuenta aquí la creación de amplios espacios salpicados de manchas arbustivas que complementen la oferta playera y que sirvan de zona de esparcimiento a la población instalada en sus inmediaciones. Este parque, recorrido por una red de caminos y una pista cicloturistas, se dota del correspondiente equipamiento: bancos, farolas, papeleras y juegos infantiles, así como de un amplio aparcamiento que se ubica en la parte trasera del parque,

aislado del mismo por una línea de arbustos para amortiguar el impacto visual desde la zona verde. Se cuida especialmente su consideración de jardín. En la Memoria del proyecto se señala:

Adoptaremos en el diseño del parque un estilo paisajístico, dado que las formas orgánicas de dicho estilo se ajustan perfectamente a la topografía y estado actual de la parcela. Se ha optado por adaptarse al terreno conformando un parque de formas libres, renunciando a las formas geométricas, así como a toda obra innecesaria, característica de otros estilos de jardinería, proyectándose como centro de utilización.<sup>20</sup>

También en 1997 se inaugura un nuevo parque en el término municipal de Gijón, en este caso un parque periurbano y que se instala en los antiguos terrenos del llamado Campo de Tiro de la Providencia, comprados por el Ayuntamiento al Ministerio de Defensa. El parque recibe el nombre de *Cabo San Lorenzo*, como el promontorio en el que se ubica. El arquitecto Ángel Noriega Vázquez será el encargado del diseño del espacio que es resuelto con una gran sencillez, disponiendo un aparcamiento en la zona alta -la de de acceso rodado-, y proponiendo una serie de sendas peatonales y cicloturistas que recorren su espacio; es de nuevo el concepto de “playa verde” el que se esgrime a la hora del diseño del parque y como complemento se construye un espectacular mirador, en la parte más elevada y en dirección a Gijón, en forma de proa de barco y que, por su situación es visible desde la ciudad, sirviendo como punto de referencia del propio parque, una zona más de la ciudad. En él se localizan también las esculturas *Homenaje a Galileo Galilei* de Amadeo Gabino y *Paisaje germinador* de Miguel Ángel Lombardía<sup>21</sup>.

Esta “playa verde” se une a la otra situada en el extremo este de la ciudad, el parque del Rinconín, por medio de una senda, la llamada Senda de Cervigón y su continuación, el Sendero Litoral de Peñarrubia, que siguen las directrices del *Plan Especial de*

---

<sup>20</sup> AMG. Exp. Ordinario nº 12460-1.

<sup>21</sup> GRANDA ÁLVAREZ, F. J., *Natural de Gijón. Parques, jardines y espacios verdes municipales*, Ayuntamiento de Gijón, 2008.

*Protección Paisajística de la Costa Este de Gijón*, redactado por Ramón Fernández Rañada y Luis Carlos Iglesias<sup>22</sup>. En la Memoria que acompaña al proyecto del Sendero Litoral de Peñarrubia se hace mención expresa al impacto ambiental que se considera nulo, ya que se trata de una actuación blanda, en la que los materiales se integran perfectamente en el paisaje<sup>23</sup>.

En el núcleo histórico de la ciudad y en la zona del cerro de Santa Catalina se completa la adecuación de los viejos terrenos militares con la recuperación, en 1997 del *Fuerte Viejo* o *Casa de las Piezas* (antigua construcción defensiva del siglo XVII destinada a polvorín y arsenal)<sup>24</sup> convertido en zona de recreo.

La parte oeste de la ciudad ve completada su oferta de espacios de esparcimiento con la creación de una playa de “nueva planta”, en 1993, la llamada playa de Poniente y de cuyo diseño se encargará de nuevo el equipo de Nanclares, que, igual que sucedió en el caso del viejo puerto, también diseñará el mobiliario urbano y los pequeños edificios de servicios<sup>25</sup>. Con esta última intervención toda esta fachada litoral queda perfectamente integrada en la ciudad.

#### b. El paseo marítimo de Salinas

En la zona central de Asturias también encontramos ejemplos tempranos y significativos de estas intervenciones en los paseos marítimos en esta década. Uno de los casos más interesante lo proporciona el de Salinas que cierra la parte de la playa urbana, remodelado en 1992 tras los destrozos sufridos a consecuencia de los temporales del año 90. La redacción del proyecto corrió a cargo de Ramón Galán y Andrés Rodríguez Cuervo<sup>26</sup> y destaca por el interés puesto en la recuperación de una imagen tradicional al

---

<sup>22</sup> AMG. Exp. Ordinario nº 11268-1.

<sup>23</sup> AMG. Exp. ordinario nº AL1264.

<sup>24</sup> VV.AA., *La obra pública...*, opus cit. pp. 333-334.

<sup>25</sup> GARCÍA QUIRÓS, R. M., “Un nuevo espacio para Gijón...” opus cit.

<sup>26</sup> Archivo de la Demarcación de Costas de Asturias (ADCA). *Paseo Marítimo de Salinas. T.M. de Castrillón (Asturias)*. Diciembre 1992. Referencia 14-56.

servicio de la dignificación del paseo. El diseño de la pavimentación, de la barandilla, del edificio de servicios y de los elementos equipacionales y decorativos se construyen en torno a la referencia a las formas y motivos marineros.

Según se recoge en el Proyecto:

El paseo presentará tres zonas diferenciadas. Una activa, de tránsito; otra ajardinada, con abundancia de árboles y arbustos que servirá de transición entre el cierre de los edificios y la anterior; y por último una zona de descanso, situada entre los puntos más salientes del jardinillo, en su zona más estrecha y donde se ubicará la mayor parte del mobiliario urbano. Esta zona de jardinillo, irá limitada por un bordillo que recorriendo el paseo asemeja una onda marina<sup>27</sup>.

En el otro extremo, en la zona del paseo que toca con el arenal, se proyectan en el muro unos salientes en forma de proa de barco hacia el mar para alterar la monotonía de la línea de hormigón y servir de anclaje a las farolas, que de este modo no obstaculizan el paseo.

Este arenal de Salinas se continúa en la zona denominada el Espartal (declarado Monumento Natural por decreto 81/2006 de 29 de junio) de alto valor ecológico por la existencia de un amplio campo de dunas y cuya intervención se limita a la construcción de una serie de pasarelas con las que se quiere salvaguardar este valioso ecosistema.

### c. Paseo Marítimo de Luanco

El caso del paseo marítimo de Luanco, también perteneciente a una playa urbana, ofrece una interesante y profunda intervención con la que se quiere conectar la zona de la iglesia de Santa María con la portuaria, a través de un paseo que va desde el casco antiguo hasta el llamado dique del Gallo; se proyecta en 1994 y se

---

<sup>27</sup> GARCÍA QUIRÓS, R. M., “Las playas asturianas: una nueva imagen” en la revista *Ábaco*, en prensa.

inaugura en el 95 siendo los autores del proyecto<sup>28</sup> el arquitecto José Argudín González y el ingeniero Ramón Galán como representante de la Demarcación de Costas a la que compete la supervisión de todas estas reformas. Esta intervención, que sustituye a la llevada a cabo en los años cincuenta que había dotado a la playa de un edificio de servicios y un solarium, contempla la modificación de las citadas estructuras, otorgándoles una mayor personalidad.

El factor determinante en el que se fundamenta la idea básica del proyecto es que la circulación peatonal no encuentre barreras, obstáculos o hitos que interrumpan el paso, según se recoge en el proyecto. Hace especial hincapié en la importancia de dotar a toda la zona -que presenta dos cotas diferenciadas-, de un amplio paseo en la cota más elevada, mientras que en la inferior se abren una serie de casetas de playa individualizadas; las dos cotas se conectan por sendas escalinatas, una situada en el tramo central de la playa y la otra en el extremo en el que se ubica el edificio de servicios, en la zona más próxima al arranque del paseo del Gallo. Todo este paseo va limitado por una barandilla en la que se disponen los pies derechos para las farolas y que es el encargado de dotar en homogeneidad a todo el perímetro.

En la zona más próxima a la iglesia de Santa María, la intervención es mucho más discreta,

[...] dada su condición de Conjunto Histórico Artístico, limitándose a practicar el murete de protección que corona el muro del acantilado, con el objeto de ubicar las nuevas farolas y un tubo metálico como remate de barandilla. Asimismo en esta zona solo se tratará el pavimento de la escalera de bajada a las rocas [...]

según se recoge textualmente en el proyecto.

---

<sup>28</sup> ADCA. *Paseo Marítimo de Luanco. T.M. de Gozón (Asturias)*. Febrero 1994. Referencia 33-10.

d. Tapia de Casariego

Otro municipio que mostrará en esta década un gran interés en la mejora de sus espacios costeros para adaptarlos a las nuevas exigencias de los ciudadanos es Tapia de Casariego que, a través de la Demarcación de Costas de Asturias lleva a cabo un proyecto de *Adecuación de accesos y entornos de las Playas del T.M. de Tapia de Casariego* redactado por Ramón Galán y Andrés Rodríguez Cuervo y fechado en 1996<sup>29</sup>, que contempla actuaciones en las playas de Serantes, La Paloma, Anguileiro y Porcía; este proyecto se prolongará hasta 2002, cuando se dé por concluido definitivamente, según se recoge en el monolito colocado al efecto.

Este proyecto se completa con otro de mayor calado que se había empezado a redactar en 1995 y que se circunscribe a la *playa del Anguileiro* del que es director también Ramón Galán, siendo el arquitecto coordinador Miguel Casariego y los arquitectos colaboradores Alfonso Toribio Gutiérrez y Ángel López Espina. Esta playa, situada en el extremo habitado de la localidad, participa de la modalidad de playa periurbana y por tanto está sometida a una actuación particular, ya que dispone de un amplio espacio circundante baldío y a la que se accede frecuentemente en automóvil.

Estos dos aspectos serán tenidos en cuenta por los redactores del proyecto de mejora que exponen de este modo los objetivos a alcanzar:

El proyecto pretende mejorar su entorno mediante la actuación en los terrenos adyacentes a la playa, y la construcción de un sendero peatonal que complementará y potenciará la fachada litoral de Tapia. Ya que en el entorno de la playa del Anguileiro existen unos usos de fuerte tradición, tanto deportivos como turísticos, la actuación se plantea como consolidación de dichos usos, potenciación de las

---

<sup>29</sup> Archivo Municipal de Tapia de Casariego, *Adecuación de accesos y entornos de las Playas del T.M. de Tapia de Casariego* Marzo de 1996. Referencia 33-76.

actividades existentes y creación de espacios para nuevas funciones<sup>30</sup>.

Pero no se descuidan tampoco los aspectos formales:

Desde el punto de vista estético el proyecto parte de la necesidad de compatibilizar los usos públicos y de esparcimiento que ha de soportar el área, con un adecuado tratamiento de los valores ambientales y paisajísticos que la zona reúne, y en especial pretende conservar el delicado equilibrio que el paisaje mantiene como transición entre lo urbano y lo rural.

Sus actuaciones se centrarán, por tanto, en mejorar de las condiciones de accesibilidad a la costa, con la construcción de un sendero marítimo que recorrerá en espacio concebido como lugar de paseo, de estancia y de observación del paisaje.

Los autores del proyecto se ocupan también del mobiliario urbano compuesto por bancos, luminarias, papeleras, fuentes y barandillas de protección; además se prevén dos elementos escultóricos prácticos: un reloj de sol y una veleta.

También en 1995 se había llevado a cabo una pequeña actuación para convertir los restos del antiguo fuerte de defensa del puerto en el llamado *Mirador de Os Cañois*, en el que, en un espacio ajardinado protegido por un murete, se situaron las antiguas balizas de gas que funcionaron en el puerto de Tapia desde 1958 a 1991, según figura en el monolito colocado al efecto. Con las intervenciones llevadas a cabo en estos años, quedaba modernizada una buena parte de la fachada litoral y se favorecía el uso de las distintas playas del término municipal.

#### e. La villa de Navia

La ubicación de la villa de Navia en uno de los márgenes de la ría hace que la playa se encuentre alejada del centro de la población. Se trata de una playa que podemos calificar como de

---

<sup>30</sup> ADCA, *Proyecto de mejora del entorno de la playa del Anguileiro T.M. de Tapia de Casariego*. Diciembre 1995. C-1194.

periurbana, asociada a un núcleo poblacional, pero distanciado del mismo. En 1996 se encargó a los Servicios Técnicos Municipales la redacción de un *Proyecto de Mejora del entorno de la Playa de Navia*<sup>31</sup> que resolvió la construcción de un paseo peatonal a lo largo de la ría y una pasarela en forma de cascarón barco para salvar la zona denominada la “poza”; todo este paseo (Fig. 1), que funciona como conexión entre la villa y el arenal, está equipado con el correspondiente mobiliario urbano diseñado al efecto junto a otro de producción industrial.<sup>32</sup> La intervención en la misma playa ha sido mínima dadas sus características de zona alejada del núcleo habitado y su valor ecológico, y se limita a adecuar un reducido espacio como zona de picnic y juegos infantiles y dotarla de los equipamientos imprescindibles como duchas, servicios de salvamento y aparcamientos.

f. Playa del Sablón de Llanes, un proyecto fallido

El equipo de arquitectos encabezados por José Benito Díaz Prieto, bajo dirección de Ramón Galán Cortés<sup>33</sup> fue el encargado de llevar a cabo, en 1996, una remodelación que modificase la que se había realizado en los años cincuenta. En este caso se pretendía no sólo darle una nueva imagen, sino contribuir a efectuar una transición coherente entre lo urbano y lo natural, según se afirma en la memoria del proyecto. Se contempla además la construcción de todas las dotaciones necesarias en una zona de playa: servicios higiénicos, una amplia zona de vestuarios y duchas, un área para el equipo de salvamento y primeros auxilios, bar restaurante, una plaza y una extensa zona de aparcamientos, que podrían ser subterráneos. Además se proponía disponer de un espacio aterrazado, utilizable como solarium; se presta especial atención

---

<sup>31</sup> Archivo Municipal de Navia. *Proyecto de Mejora del entorno de la playa de Navia*. Octubre de 1997. Referencia 33-61.

<sup>32</sup> GARCÍA QUIRÓS, R. M., “Diseño y turismo en la costa occidental asturiana: del Eo al Nalón” en *Liño. Revista Anual de Historia del Arte*. Nº 19, Universidad de Oviedo, 2013. pp. 95-106.

<sup>33</sup> ADCA. *Proyecto de Remodelación del Entorno de la Playa de El Sablón en el T.M. de Llanes*. Referencia 33.83/1996.

al mobiliario urbano que se diseña ex-profeso para esta intervención: barandillas de protección, varios tipos de bancos y una pérgola que completaría la zona de bar, mientras que los puntos de iluminación se propone adquirirlos en el mercado a dos firmas especializadas. Esta intervención nunca se llevó a cabo.

g. Paseo marítimo de Ribadesella

En 1998 el equipo de Fraga, G. Quijada, Portolés y Asociados, redacta un *Proyecto de Paseo Marítimo en la Playa de Ribadesella*<sup>34</sup> bajo la dirección de Ramón Galán y a solicitud del Ayuntamiento. El proyecto comprende tanto el paseo correspondiente a la playa propiamente dicha, como el tramo de la senda que se desarrolla en la base del monte que estriba la playa, garantizando así la continuidad de los itinerarios peatonales en una longitud aproximada de un poco más de 2 kms. En este paseo se distinguen, por tanto, dos tramos que reciben diferente tratamiento: el correspondiente a la parte de la playa y el de la senda del mirador; en el primero se propone un pavimento en hormigón blanco cosido con bandas de piedra caliza tipo rojo Covadonga que recorre todo el paseo; en los laterales se disponen la barandilla de protección con accesos a la arena y, en el lado contrario, una franja verde que se establece vinculada a la zona edificable, con una banda de madera como elemento de transición, donde se colocan bancos, farolas, papeleras y otros elementos de mobiliario urbano.

En la zona correspondiente a la senda se propone un pavimento a base de hormigón coloreado;

[...] el espacio entre dicha senda y el pie de la ladera se resuelve con pequeños muros y elementos de rocalla, creando un espacio intermedio que garantice, junto con los elementos de estabilización que los pequeños arrastres de material no lleguen al paseo.

---

<sup>34</sup> ADC. *Proyecto de Paseo Marítimo en la playa de Ribadesella (Asturias)*. Junio 1998. Referencia 3-43.

Se prevé además la construcción de un aparcamiento en la zona de confluencia del paseo de la playa y la senda del mirador. “El tratamiento será en jabre compactado y arbolado para minimizar su aspecto visual y garantizar su uso como zona verde en invierno”, según se indica en el proyecto.

En el citado proyecto se propone un tratamiento unitario de la barandilla que recorre todo el espacio a tratar, pero en la zona de la playa se mantiene la tradicional de lenguaje formal marinero (Fig. 2). Son significativas también las pequeñas edificaciones que se distribuyen a lo largo del paseo y que sirven de aseos, kioscos o chiringuitos playeros y que presentan una volumetría muy sencilla, que no se impone al resto de las construcciones que jalonan el paseo marítimo.

### *3. Un nuevo concepto de intervención: los parques-playa y el POLA*

En los años primeros años 2000 la intensidad de actuación sobre la franja costera parece discurrir por los mismos cauces de renovación de años anteriores; pero ahora observamos una particularidad es que cada vez se observa una mayor preocupación por la conservación del litoral, prestando atención no solamente a los paseos marítimos, sino también a la creación de parques y sendas costeras; ya en 1998 y desde la administración autonómica, se inician los estudios para tratar de ordenar, preservar y poner a disposición de los ciudadanos -con total garantía para el medioambiente-, el espacio litoral y especialmente la franja de Suelo no Urbanizable que contempla la Ley; estos estudios culminaron en 2005 con la entrada en vigor del Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano, el POLA.

En la presentación que del POLA hace el Gobierno del Principado, en su página web, se puede leer:

El objetivo básico del POLA es resolver la dialéctica utilización-preservación del litoral modificando el punto de equilibrio entre ambas en forma que, dándose siempre prioridad a la segunda, se

potencie la primera, facilitando el acceso y mejorando la calidad del uso recreativo. Porque el conocimiento, el disfrute y el aprecio por los ciudadanos de las cualidades de la costa es una de las mejores garantías para su conservación<sup>35</sup>.

El POLA establece una serie de propuestas activas entre las que están los parques-playa y la red de sendas peatonales. El concepto de parque-playa surge como consecuencia del detenido análisis de nuestro litoral y de las características de nuestras playas, que si bien se pueden cifrar en unas 300, sus peculiaridades (de difícil acceso en unas ocasiones, de inexistencia de área utilizable en marea alta en otras, de altas condiciones medioambientales en algunos casos, pero de extrema fragilidad en la mayor parte) obligan a actuaciones que traten de sacar el mayor rendimiento social y de disfrute a las más accesibles, sin renunciar a su preservación.

El objetivo de los parques-playa es, por tanto, compatibilizar su protección con el disfrute por parte de todos los ciudadanos. Para ello, el entorno de los arenales se dota de espacios libres y equipamientos adecuados, incluyendo zonas de aparcamiento para tratar de suprimir el estacionamiento de vehículos en zonas de valor ecológico y paisajístico como las dunas o los humedales.

Además, se pretende comunicar los parques-playa y los 232 núcleos rurales de la costa mediante una red de caminos peatonales, el Sistema de Sendas Costeras, reaprovechando unos 450 Km. de caminos y servidumbres de paso ya existentes y complementándolos con 150 kilómetros de tramos nuevos que servirían de unión entre los ya existentes.

---

<sup>35</sup><https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=af7320b86797e010VgnVCM100000b0030a0aRCRD&i18n.http.lang=es> [15-10-2014; 18:40]

a. Playa de Peñarronda, en los Concejos de Castropol y Tapia de Casariego

La primera de las intervenciones importantes que se llevan a cabo en estos años es la que afecta a la playa de Penarronda, uno de los Monumentos Naturales<sup>36</sup> de la costa asturiana sometida a un plan especial de protección ya en 1995; en él se contemplaban diversas áreas: baños, recuperación dunar, servicios elementales, área natural recreativa, aparcamiento permanente y temporal, ocupación agropecuaria y campamento de turismo.

En 2001 la Demarcación de Costas propone un proyecto de *Mejora del entorno de la Playa de Penarronda*<sup>37</sup>, bajo la dirección de Ramón Galán Cortés y Andrés Rodríguez Cuervo que tiene como objetivo principal el conseguir el mantenimiento de su uso como zona de ocio, pero sin renunciar a la recuperación del ecosistema por medio de la reforestación dunar. No se intenta, por lo tanto, la creación de un paseo marítimo al estilo de los necesarios en las playas urbanas, sino encauzar a los usuarios para que, sin renunciar a su disfrute, éste sea compatible con el mantenimiento del ecosistema; el interés radica especialmente en no transformar en exceso el paisaje existente, sino adecuarlo al uso sostenible con la instalación de plataformas y paseos, zonas de juegos infantiles y áreas recreativas, respetando siempre la peculiaridad del lugar.

Al ser una playa alejada del núcleo urbano se concibe como un espacio en el que se debe disponer de amplios espacios de lugares de aparcamiento, así como de una área de recreo en los terrenos colindantes con los arenales y para ello se diseña un espacio en el que se ubican las mesas de picnic acompañadas de sus correspondientes papeleras y a la sombra de especies arbóreas como arces, plátanos, pinos piñoneros o fresnos.

Por tanto, en este proyecto se recoge prioritariamente la zonificación del área y los diseños de los distintos elementos que

---

<sup>36</sup> Decreto 126/2002, de 3 de octubre.

<sup>37</sup> AMTC. *Mejora del Entorno de la Playa de Penarronda (T.M. de Tapia y Castropol)*. Octubre 2001.

deben contribuir a la salvaguarda medioambiental, como pasarelas y puentes que colaboren a la protección del sistema de dunas, además de casetas de socorrismo o aseos, paneles informativos, mesas y bancos, papeleras, fuentes, cancelas, duchas, torres de vigilancia y juegos infantiles; en todos los casos se emplea la madera como material constructivo y se presta especial atención a la selección de plantas que contribuyan a la recuperación del ecosistema con la reforestación dunar y transdunar, eligiendo para ello macizos de especies autóctonas, como el laurel, madroño, aligustre, acebuche o gandul.

#### b. Playa de Ribera de Luanco

En 2002 se acometió, también por parte de la Demarcación de Costas, la adecuación de la zona adyacente a la playa de Ribera para crear un nuevo paseo marítimo de cuatro metros de ancho (Fig. 3); para ello fue necesario proceder a la modificación de la vialidad existente reduciendo la vía de circulación a un solo sentido y acondicionando e integrando en el diseño del nuevo paseo una glorieta de circulación, un mirador porticado peatonal y una pequeña plaza contigua a este mirador.

La asistencia técnica para la elaboración de dicho proyecto se encargó a la empresa Centro de Estudios de Teledetección y SIG, S.L.<sup>38</sup>, siendo el director del mismo Ramón Galán Cortés y los autores los ingenieros de Caminos, Ignacio Hernández Aguilera y Juan Miguel Pérez Fernández.

La solución formal propuesta para dicha intervención trata de armonizar toda la ribera litoral de la población, desde esta playa de Ribera hasta el paseo marítimo que se había modificado en 1994; por ello la barandilla, farolas y bancos siguen el diseño realizado por Argudín para aquella zona, mientras el resto del mobiliario urbano como fuentes y papeleras serían modelos estandarizados de adquisición en el mercado.

---

<sup>38</sup> ADCA. A.T. para la redacción del Proyecto de Paseo Marítimo de la Playa de la Ribera en Luanco, T. M. de Gozón (Asturias) Enero 2002. Referencia 33/1317/01.

El interés del proyecto radica especialmente en el intento de dotar a la villa de un tratamiento unitario en su fachada litoral, que la recorra, con los mismos elementos de uno a otro extremo, aunque con la obligada interrupción de la zona del muelle pesquero.

### c. Playa del Sablón

Tras el proyecto no realizado en 1996, en el 2004 se acometió otra actuación, adjudicada a la empresa de Amaro Blanco, bajo la dirección de Andrés Rodríguez Cuervo, de la Demarcación de Costas de Asturias, a cuya iniciativa se debe esta actuación. En este caso se tiene muy presente la consideración de la playa como cala urbana, su situación en un enclave de alto valor histórico y especialmente que forma parte del Paisaje Protegido de la Zona Nororiental. Por tanto,

Se han tenido en cuenta en todo momento las medidas correctoras y protectoras de impacto ambiental que han sido recogidas en el E.P.I.A. (Estudio Preliminar de Impacto Ambiental) redactadas con anterioridad al proyecto, con el fin de establecer las directrices de actuación<sup>39</sup>.

En este caso la intervención pretendía una actuación menos ambiciosa, tratando de rehabilitar los elementos que aparecían más deteriorados (escaleras de acceso, barandillas, luminarias, casetas, servicios), suprimiendo aquellas construcciones que estuviesen en peor estado como el bar-chiringuito; además se proponía emplear para la pavimentación el mismo material que está presente en toda la villa, la piedra caliza, abundante en toda la zona.

Como elementos de equipamiento urbano (papeleras y duchas) se recurre a los que ofrece el mercado, sin contemplar, en ningún caso, un diseño específico.

---

<sup>39</sup> ADCA. *Proyecto de Acondicionamiento del Entorno de la playa del Sablón (T.M. de Llanes), en Asturias*. Diciembre 2004.

Un aspecto al que ahora se presta atención es a la jardinería, puesto que se propone deshacerse de las plantas alóctonas para sustituirlas por saucos y laureles.

El resultado de esta intervención es una playa que ofrece unos terrenos adyacentes para uso de solárium (solución próxima al concepto de parque-playa), y la potenciación de los valores tradicionales, con la ya habitual recuperación de las características casetas, cuyo nuevo diseño trata de perpetuar las viejas imágenes playeras (Fig. 4).

#### d. Proyecto de recuperación de la fachada marítima de Candás

En esta ocasión se trata de un proyecto conjunto del Ministerio de Medio Ambiente y su Demarcación de Costas en Asturias y la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias y está firmado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos José Ángel Jódar Pereña. Mediante este proyecto, fechado en 2006, se pretende llevar a cabo la comunicación entre Candás, sus playas de oriente y los núcleos de Perán y Perlora a través de un paseo-acera, que este proyecto trata de convertir en un paseo marítimo tras playa.

Las intervenciones propuestas consisten en la remodelación de la zona del paseo en la que confluyen ciudad y puerto, con la colocación de una rotonda; la ampliación del paseo marítimo, la sustitución del viejo edificio de servicios por uno de nuevo diseño así como la prolongación del paseo marítimo sobre el mismo y la recuperación ambiental de la bahía de Perán enclave de antiguas fábricas conserveras, ya en desuso, que vivían de la pesca que se desembarcaba en Candás, como el bonito y la sardina.

Entre las justificaciones y fundamento del proyecto se destaca que “el Paseo Marítimo y Edificio de Servicios se mantienen como infraestructura complementaria de la franja costera, acrecentando

y potenciando su accesibilidad y funcionalidad, como área de ocio paisajístico y actividad propia de la playa”<sup>40</sup>.

Uno de los aspectos más interesantes lo aporta el edificio de servicios, de planta muy sencilla, rectangular, y construido con ladrillo revestido de alicatado de gressite pero que ofrece la particularidad de servir de soporte a una losa de hormigón limitado por barandilla de protección, que se convierte en un inmejorable mirador sobre el Cantábrico (Fig. 5).

Es interesante asimismo, el mantenimiento de uno de los elementos más representativos del lugar, una estructura conocida popularmente como *La Farola*, situada a unos 200 m. de la entrada a Candás, en las proximidades de la Playa de Palmera:

Fue colocado en 1904 sobre la peña de Los Ángeles, junto al actual Paseo de la Marina Española, para servir de guía a los barcos hasta que en 1917, entró en funcionamiento el actual Faro de San Antonio. Consta de una columna de hierro y en la cúpula tiene un recipiente en el que anualmente, el 14 de Septiembre, se vierten las aguas de los cinco grandes océanos donde son mezcladas en memoria de los marinos fallecidos en el mar. Actualmente se encuentra unida la piedra de los Ángeles con el Paseo reseñado, a través de una pasarela de hierro de unos 30 m. de longitud aproximadamente<sup>41</sup>.

#### e. Cudillero: la creación de un nuevo espacio balnear

Una intervención de alto calado se llevó a cabo en Cudillero. En 2007 el Ayuntamiento se propuso recuperar una zona portuaria para convertirla en zona de baño y estancia, para lo que contrató a la empresa Paymacotas. En el proyecto presentado al Ayuntamiento se puede leer:

A pesar de tener un origen artificial se ha definido el proyecto intentando respetar al máximo las características originales del

---

<sup>40</sup> ADCA. *Proyecto de Recuperación de la Fachada Marítima de Candás. T. M. de Carreño (Asturias) Fase I*. Abril 2006. Clave 1835-1.

<sup>41</sup> Consúltense la siguiente dirección: <http://www.ayto-carreno.es/es/index.asp?MP=32&MS=218&MN=3&TR=C&IDR=387> [30-09-2014; 11:36]

entorno. Se ha diseñado un espacio utilizable como lugar de recreo, deporte y descanso, respetando la naturalidad del litoral en esta zona de la costa lo máximo posible al restringirse en la medida de lo posible los elementos estructurales a zonas actualmente urbanizadas<sup>42</sup>.

Las obras proyectadas contemplan la delimitación de la zona de baños gracias a la colocación de una barrera flotante que sirve también como protección a los bañistas frente a posibles interferencias de las embarcaciones; el acceso a la zona de baños se efectúa por medio de un pequeño relleno de cantos rodados mientras unas estructuras de madera conforman dos tarimas compuestas por vigas longitudinales apoyadas en pilares también de madera que sirve de solárium (Fig. 6). El aparcamiento existente es sustituido por una zona verde con especies resistentes al clima marino; para separar la zona verde de la carretera limítrofe se propone una valla tipo rústico y un bordillo tipo jardín para separarla del resto de las actuaciones. Como complemento se prevé la construcción de los correspondientes módulos de aseos, duchas y lavapiés.

Los autores del proyecto son muy conscientes de que estas actuaciones suponen una notable alteración en la zona intervenida, que se deberán tanto a la modificación de las formas naturales existentes como a la utilización de nuevos materiales con texturas y colores diferentes a las que hasta este momento existen; además reconocen que supone un cambio en la calidad visual del ámbito afectado.

Pero se hace especial hincapié en que esta intervención proporciona una mejora estética del entorno de la línea de costa puesto que se sustituyen aquellos elementos urbanos, portuarios obsoletos y deteriorados, por otros mejor integrados con la fachada litoral; se señala asimismo que la construcción de este espacio significa un aumento de las zonas de esparcimiento, deporte e incluso de uso turístico en esta zona de la ciudad, lo que

---

<sup>42</sup> ADCA. *Proyecto de acondicionamiento de zona de estancia en el entorno del Puerto de Cudillero*. Febrero de 2008.

contribuirá a la mejora de la calidad de vida en los barrios adyacentes. Se recoge textualmente en el proyecto:

La zona de estancia de Cudillero supone un cambio y renovación de un ámbito natural infrautilizado y degradado, por un aprovechamiento turístico. El desarrollo del sector de la construcción, hostelero y mercantil que se espera en el entorno inmediato del proyecto podría suponer un aumento del número de puestos de trabajo y por lo tanto del nivel de empleo.

f. Antigua cetárea de Tapia de Casariego

La última y más espectacular de las intervenciones en el borde costero de Tapia se produjo a finales de la década del 2000, con un proyecto redactado en 2007<sup>43</sup> (inaugurándose las obras en el 2010, según recuerda la correspondiente e inevitable placa conmemorativa) y consistió en la transformación de la antigua cetárea, próxima al mirador de Os Cañois, en una piscina natural de acceso público y gratuito, labor que corrió a cargo del arquitecto Jovino Martínez Sierra. Esta actuación se enmarca en un programa promovido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino; en él se contemplaban ocho pequeñas intervenciones en la costa española, desde Galicia a Canarias que

[...] tienen en común dar respuesta a nuevas demandas de utilización recreativa del litoral, a través de actuaciones muy cuidadosas con el medio y el paisaje o basadas en el reciclaje, en la reutilización, de infraestructuras o instalaciones existentes y actualmente obsoletas<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> AMTC. *Proyecto de ejecución de adecuación de antigua cetárea para zona de baños, C/ La Cetárea de Tapia de Casariego, Asturias*. Octubre de 2007.

<sup>44</sup> POZUETA ECHEVARRI, J. (dir.), *Nuevas formas de acondicionamiento litoral. Ocho pequeñas intervenciones en la costa española*. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Maireia Libros, 2009.

Para llevar a cabo estas propuestas el Ministerio convocó a un grupo de arquitectos que diseñaron una serie de intervenciones en distintos puntos de la geografía nacional (dos en las Isla Canarias –playa de las Burras y Levitero–; uno en la isla de Formentera en las Baleares; tres en la costa mediterránea peninsular –Cabo Creus, Campillo y Chipiona–; uno en la costa atlántica –Lariño– y otra en la cantábrica –Tapia de Casariego–). Estas intervenciones van desde una actuación paisajística en los corrales de pesca de Chipiona, el tallado en rocas para acceso a baños naturales en Punta Pedrera (Formentera) o el acondicionamiento de un antiguo campo de fútbol para espacio público en Punta Insua en La Coruña<sup>45</sup>.

En el caso de la cetárea de Tapia el arquitecto se propone realizar una obra que contribuya a resaltar la belleza y potencialidad del lugar; para ello busca dotar al lugar de un acceso seguro y atractivo pero suprimiendo las habituales barandillas,

[...] haciendo de un camino un lugar de contemplación y estancia, con la utilización de un único material, como si se extendiese una alfombra de madera que se adapta a todo lo existente para crear en el nivel inferior unas plataformas para tomar el sol próximas a la zona de baño<sup>46</sup>.

El resultado es una sucesión de plataformas, rampas y escaleras que llevan al solárium y la zona de baños; la instalación de duchas de acero inoxidable y la plantación de flora de pequeño porte completarían la intervención (Fig. 7).

En la entrevista que se recoge en el texto al que estamos haciendo referencia, el arquitecto hace una serie de consideraciones que explican su posicionamiento sobre el papel de la arquitectura en sus intervenciones sobre el paisaje y que se ajustan perfectamente a los criterios que defiende e impulsa el POLA:

---

<sup>45</sup> Experiencias de este tipo se localizan también en otras costas, desde Australia a Portugal, con intervenciones tan notables como las de Alvaro Siza en Palmeira.

<sup>46</sup> POZUETA ECHEVARRI, J., *Nuevas formas...*, opus cit. p. 92.

La Arquitectura debe proponer nuevos modos de entender el paisaje, con absoluto respeto al medio natural, con propuestas que posibiliten múltiples usos y lecturas del lugar, con un especial énfasis en la utilización desde criterios de sostenibilidad y mediante soluciones reversibles con equilibrio entre técnica y naturaleza<sup>47</sup>.

La mayor parte de las intervenciones mediante las que se habían regenerado los litorales urbanos, habían partido de una situación muy concreta que era justamente la reconversión industrial de los antiguos puertos (de San Francisco a Génova); lo mismo sucedió en Asturias con la transformación del viejo muelle de Gijón en el actual puerto deportivo; pero esta actuación en Tapia muestra cómo hay otra serie de instalaciones industriales que también pueden emplearse como punto de partida para unos nuevos usos de carácter público, con unas intervenciones, además, muy poco agresivas.

#### *4. Los modelos formales*

Desde los años ochenta las administraciones fomentaron la construcción de esa nueva imagen con el rediseño de los paseos marítimos, para lo que solicitaron la colaboración de arquitectos e ingenieros; estos van a ser los que propongan las soluciones formales y, también en este aspecto, se observa una diversidad de planteamientos; en las primeras intervenciones predominan un lenguaje que muestra un notable interés por seguir manteniendo un fuerte lazo con el pasado empleando unas formas “adecuadas” a los usos y normas de la tradición, con referencias muy claras a las actividades y costumbres del pasado; en un segundo momento se diseña un mobiliario expresamente, intentando dotar a estos espacios de una imagen nueva e individualizada; en las últimas intervenciones lo que se impone es la apuesta por soluciones más impersonales con un repertorio de formas desvinculadas de la tradición y que apuestan exclusivamente por la funcionalidad.

---

<sup>47</sup> POZUETA ECHEVARRI, J., *Nuevas formas...*, opus cit. p. 94.

a. La persistencia de la tradición

Uno de los ejemplos más significativos del intento de conexión con el pasado a través de la perpetuación de las formas lo encontramos en el paseo marítimo de Salinas. En él se presta una especial atención al edificio de servicios que pretende recordar los antiguos balnearios en madera y con cuya imagen histórica se quiere poner en evidencia la importancia que, a lo largo de los años, ha tenido la playa para las gentes de la comarca y el turismo de verano; otro elemento muy caracterizante es la barandilla en la que se disponen motivos tan marineros como anclas y cabos marinos que decoran incluso las farolas (Fig. 8).

Se pretende que la zona dé una imagen de ambiente marino: “Se procuran aportaciones originales en la mayoría de los casos, entre otras, las barandillas, completamente novedosas, con fundición imitando cabos y anclas”, pero buscando, como también se señala, “una personalidad propia”<sup>48</sup>.

Otro tanto puede decirse de la forma en la que José Argudín contempla la solución formal de las casetas que se sitúan en la cota baja del paseo marítimo de Luanco y que se proyectan pintadas a rayas blancas y azules, a semejanza de las antiguas.

En el paseo marítimo de Ribadesella se mantiene también la imagen marinera y tradicional tanto en la barandilla adornada con cabos, remos y mástiles para señalar las zonas de acceso al arenal, como en las pequeñas edificaciones de servicios, también en los habituales colores azul y blanco.

b. Los intentos de personalización del equipamiento

No obstante hay casos en los que al lenguaje tradicional marinero, se une el intento de personalización de parte del equipamiento, como sucede en el paseo marítimo de Luanco,

---

<sup>48</sup> ADCA. *Proyecto Paseo Marítimo de Luanco. T.M. de Gozón, Asturias*. Febrero 1994. Referencia 33-10.

donde se presta una especial atención a la barandilla que se resuelve a base de tubos de acero apoyados en soportes; en esta barandilla se disponen las luminarias, también diseñadas al efecto; el soporte de la barandilla será el que sirva igualmente para los pies de los bancos cuyo asiento se realiza con listones de madera tratada.

También para la playa de Anguileiro se contempla un mobiliario específico, que se situaría en la zona de parque; se diseñan diversos tipos de barandillas, en base a su colocación, bancos que se disponen en los paseos y que presentan un elevado respaldo (Fig. 9) –que proporcionan no sólo resguardo de los posibles vientos, sino un mayor confort–, fuentes y papeleras; “Los materiales a emplear en la construcción de estos elementos han sido seleccionados en función de su durabilidad y escaso (o nulo) mantenimiento: madera tratada, hormigón armado y acero galvanizado”. Además se propone también la construcción de dos elementos de carácter escultórico y funcional: un reloj de sol y una veleta. “Estos elementos, de gran tamaño, servirán para marcar hitos en los itinerarios y serán visibles desde muchos puntos del área”, según podemos leer en la memoria del proyecto.

Un caso especialmente interesante lo representa el paseo que, desde la villa lleva a la playa de Navia; allí se quiso mantener la vinculación con la tradición marinera, pero creando para ello una nueva imagen: un paseo que asume la forma de un verdadero cascarón de barco en la parte que debe salvar una zona de humedales; además las imágenes de la rosa de los vientos y de distintas especies piscícolas o las figuras del zodiaco que decora el pavimento así como el diseño de papeleras, bancos y balizas de iluminación hacen referencia expresa al mundo marino.

### c. La presencia de la globalización y la uniformización

En las últimas intervenciones, por el contrario, se recurre habitualmente a la selección de modelos proporcionados por las empresas especializadas en este tipo de producto y que van a empezar a proliferar por la geografía regional, nacional e internacional.

En el caso de la playa del Sablón de Llanes se eligen papeleras de la firma Urbes 21, modelos *Lips Madera* o *Viesca*, mientras que para las duchas se eligen modelo *Vela* de acero inoxidable, de la empresa Dupi.

Para la iluminación de la plaza y del resto del paseo marítimo de Candás se han previsto puntos de luz de 11 metros de altura y con tres brazos similares a los modelos *Azur* de la casa Indalux; los bancos son modelo *Puerto* de listones de madera tropical con tratamiento protector fungicida, insecticida e hidrófugo que garantiza una perfecta protección a los agentes externos y climatológicos, acabados en color caoba; además se completa con bolardos de delimitación de la zona de circulación, también de fabricación industrial, lo mismo que la fuente y el módulo de aparcamiento para bicicletas. La barandilla que recorre el paseo, aunque diseñada al efecto, se caracteriza por su sometimiento a las pautas que siguen todos los elementos del equipamiento: sencillez, funcionalidad y utilización de materiales resistentes y de fácil conservación, como es el acero inoxidable.

Con estas distintas intervenciones se puede percibir cómo también van cambiando a lo largo del tiempo los objetivos a cumplir por el equipamiento urbano que, si en unos primeros momentos tienen la misión de recordar el pasado y nutrirse de las formas más significativas, paulatinamente van despojándose de esos vínculos para acabar teniendo como prioridad exclusivamente la sobriedad y el pragmatismo, con el resultado de soluciones absolutamente despersonalizadas.

### *Conclusiones*

A lo largo de este periodo de transformación de la fachada litoral asturiana, se puede percibir una variación en los objetivos que se persiguen a la hora de abordar las intervenciones, en las prioridades que las rigen, en la manera en las que se acometen y en los lenguajes formales que se utilizan.

Cada vez queda más patente que la finalidad de las actuaciones no sólo debe ir orientada a la modernización y adecuación de los

espacios y servicios, sino sobre todo a la potenciación y conservación de este patrimonio natural que es el paisaje costero, fomentando un conocimiento y un uso compatible con el respeto por los valores ambientales. Por ello pasa de intervenir solamente sobre los paseos litorales playeros, a interesarse por el borde litoral de las villas en todo su conjunto e incluso sobre aquella parte del suelo no urbanizable y carente de cualquier recurso concreto, para construir en él sendas litorales que permitan el paseo y la contemplación de la naturaleza; se busca minimizar no solamente el impacto humano sobre las zonas especialmente sensibles, sino también el impacto visual que las zonas de aparcamiento puedan causar y, en las últimas normas dictadas se propone como objetivo un tratamiento integral y estratégico que permita compatibilizar el disfrute del medio con los usos tradicionales y su sostenibilidad.

En cuanto a la imagen que se busca a través del mobiliario y el equipamiento se constata una pérdida del interés por respetar la tradición y un peso cada vez mayor de la funcionalidad y la eficacia de las soluciones; esto lleva consigo una pérdida de identidad de los paseos, al tiempo que se produce una aproximación a las soluciones anodinas y carentes de conexión afectiva con los usuarios que uniformizan la costa y les priva de sus referentes históricos para convertirlos en una expresión más de la globalización.





**Fig. 1. Paseo Marítimo de Navia.**  
Fotografía de la autora, tomada el 29-05-2012.



**Fig. 2. Paseo Marítimo de Ribadesella.**  
Fotografía de la autora, tomada el 24-05-2011.



**Fig. 3.** Adecuación de la Playa de la Ribera de Luanco.  
Fotografía de la autora, tomada el 03-10-2012.



**Fig. 4.** Playa del Sablón, Llanes.  
Fotografía de la autora, tomada el 03-06-2014.



Fig. 5. Paseo Marítimo de Candás.  
Fotografía de la autora, tomada el 03-10-2012.



Fig. 6. Zona de estancia en el entorno del puerto de Cudillero.  
Fotografía de la autora, tomada el 01-12-2012.



Fig. 7. Antigua cetárea en Tapia de Casariego.  
Fotografía de la autora, tomada el 30-11-2012.



Fig. 8. Paseo Marítimo de Salinas.  
Fotografía de la autora, tomada el 06-06-2014.



Fig. 9. Zona de estancia de la playa del Anguileiro, Tapia de Casariego. Fotografía de la autora, tomada el 01-12-2012.



## **La costa oriental de Asturias. Los museos infinitos. Musealizar el despropósito**

Carmen Adams Fernández

Profesora Contratado Doctor de Historia del Arte, Universidad de Oviedo

### *Introducción*

Centros de interpretación, centros de recepción, aulas didácticas... son algunas de las denominaciones que reciben las instalaciones destinadas a explicar al turista el patrimonio cultural o natural de un determinado territorio. El término museo (en general etnográfico) sigue igualmente en vigor, muchas veces con idénticos contenidos a los descritos. La elección del término, más que de orden conceptual, es muchas veces de índole práctica: el poder adscribirse a algún programa o subvención donde el vocablo utilizado sea uno u otro. Ello embrolla aún más las cosas.

Se trata de edificios de nueva planta o que parten de construcciones preexistentes. Articulan una oferta expositiva diversa con la pretensión de atraer visitantes por sí mismos en unos casos o de explicar el patrimonio que ha ejercido de reclamo para el turista en otros.

La popularización y divulgación del patrimonio que pasa así a convertirse en atractivo turístico es una tendencia creciente que incluso llega ya a preocupar, por la masificación que conlleva. De hecho, cada vez es más frecuente que la apertura al público de cualquier bien de interés cultural, convenientemente publicitado, genere un flujo de visitantes desmesurado.

El elemento patrimonial se convierte de esta forma en icono de masas, en punto imprescindible para el turista, que lo consume como parte de su ocio, muchas veces sin establecer jerarquías. Es decir se visitan y por supuesto fotografían determinadas muestras, con el mismo criterio con que se acude a los restaurantes de moda, a las calles comerciales o a cualquier parque temático. Después se adquieren recuerdos. Es significativo,

en este sentido, el que las tiendas de los museos suelen estar llenas de gente, que a veces ni siquiera ha paseado por sus salas.

Más antiguo y consolidado es el caso de las recreaciones a pequeña escala de conjuntos de monumentos, que oferta la posibilidad de conocer estos edificios sin necesidad de viajar por los diferentes lugares en que se emplazan. Así ocurre por ejemplo en el Pueblo Español que Chueca Goitia diseña en 1967 para Palma de Mallorca, donde es posible contemplar desde la Casa de Melibea en Toledo al Patio de los Arrayanes de Granada, la Torre del Oro de Sevilla o el Palacio de la Diputación de Barcelona. Lo mismo pasa en *Portugal dos pequenitos* en Coimbra con pastiches a pequeña escala de los principales monumentos del país o el *Parque Temático del Mudéjar de Castilla-León* ubicado en Olmedo, de similares características, concebido en un momento histórico, 1999, en que incluso puede parecer anacrónico.

Esta banalización de la difusión del patrimonio ha llevado en los últimos años a una proliferación de construcciones destinadas a divulgar los más desatinados proyectos, bajo el epígrafe protector precisamente de eso, de “patrimonio”. Y ello además con un despilfarro de fondos públicos realmente escandaloso que cada vez está siendo más denunciado.

Hartos así ya todos de centros de interpretación variopintos, museos del disparate, aulas de la sinrazón, son muchos quienes piensan –somos muchos quienes defendemos– un siglo XXI responsable, coherente, y con estrategias atractivas e ilusionantes para mirar hacia un futuro que sólo espera que tengamos el valor que otros tuvieron antes. Que sepamos afrontar una certeza: para que algo cambie hemos de empezar por modificar muchas cosas. Lampedusa bien nos previno de lo contrario.

El despilfarro que supuso levantar todas esas construcciones innecesarias, carísimas y la mayoría hoy –para profundizar en el dislate– cerradas, es una auténtica vergüenza. Ahora bien, eso no debe llevarnos a la perversa conclusión de que museos, aulas o centros de interpretación no deban existir. Deben. Han de estar, e incluso crearse *ex novo*, los necesarios, con los contenidos adecuados y los objetivos precisos.

Que del patrimonio –sea éste cultural o natural– pueden obtenerse beneficios económicos que rentabilicen su conservación es una realidad que ya nadie niega<sup>1</sup>. Que el turismo cultural es una fuente de ingresos creciente en toda Europa y también en España lo evidencia la importancia que la Unión Europea otorga a todo lo concerniente a este asunto. Asimismo, resulta también inequívoco el que las industrias de la cultura, o sea esos modos de rentabilizar económicamente los productos culturales, provocan efectos sobre el desarrollo económico de las zonas donde actúan.

Sin embargo, donde surgen los problemas no es en estas cuestiones que provocan reacciones más o menos unánimes. En lo que aparecen las discrepancias, los enfoques diversos, e incluso los choques es en lo referente a los límites de la explotación económica de la cultura. Se trata de concretar hasta donde se puede llegar sin “desrealizar la realidad” hasta convertirla en un espectáculo, en un parque temático de sí misma<sup>2</sup>.

Y el riesgo, según alertan los estudiosos, sociólogos, etc. es grande. Hay una tendencia a lo que Delgado Ruiz<sup>3</sup> denomina la “disneylización” de las ciudades culturalmente emblemáticas. Es decir que aquellos lugares que son punto de atracción, de peregrinaje, intentan parecerse a la imagen que de ellas se tiene, para convertirse en iconos donde a la larga sólo queden turistas y empleados: como hecho consumado Mijas, como tendencia La Alberca.

Es decir hemos pasado en escasos años de una época en que cualquier inversión en cuestiones culturales, rehabilitación de

---

<sup>1</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen: “El tránsito del Patrimonio Cultural desde los museos y salas de conferencias a los lugares de disfrute del ocio. Un acercamiento a la relación entre patrimonio, turismo y desarrollo”, en *La innovación en las Humanidades*, Oviedo, 2001.

<sup>2</sup> AUGÉ, Marc: *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*, Barcelona, 1998 (1ª edición: 1977).

<sup>3</sup> DELGADO RUIZ, Manuel: “Trivialidad y trascendencia. Usos sociales y políticos del turismo cultural” en HERRERO PRIETO, Luis César: *Turismo cultural: el patrimonio histórico como fuente de riqueza*, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, Valladolid, 2000.

patrimonio, museos, etc., se consideraba un lujo, a la situación inversa en la que todo vale y surgen como setas millones de mini-museos en los lugares más recónditos, y el sueño de cada ayuntamiento parece ser el contar con su propio recinto expositivo y su turismo. A mayor escala, la fantasía onírica de toda gran ciudad estriba en contar con el rascacielos más alto, más estridente, proyectado por un arquitecto estrella y por tanto carísimo.

Si se acude a cualquier Oficina de Turismo y se hojean los numerosos folletos destinados a publicitar el patrimonio cultural de la zona, sorprende el número de monumentos, pero sobre todo la cantidad de centros de interpretación, aulas didácticas, museos...

Yendo ya al tema que nos ocupa: la proliferación de este tipo de centros en el área oriental de Asturias. E iniciando ya un recorrido desde el centro hacia el este, el panorama es más que esperpéntico.

Por ejemplo en el folleto “Cultura y tradición” editado hace unos años por el Plan de Dinamización Turística de la Mancomunidad de la Comarca de la Sidra en Asturias, en el apartado *Visitas de interés* se exhiben: Museo de la Sidra, Museo del Jurásico de Asturias, Los museos de Cabranes, Centro de información y recepción de visitantes del Románico de Villaviciosa “La casina de la Oliva”, Centro de interpretación de la Ría de Villaviciosa y San Salvador de Valdediós. Es decir, un conjunto de lo más variado.

La tradición sidrera de la zona, con la pervivencia de la fábrica El Gaitero, sirven de pretexto para poner en marcha un Museo de la Sidra, de nueva planta, y elevado presupuesto, en la localidad de Nava.

La aparición de un conjunto de icnitas es el pretexto en que se escuda el Museo del Jurásico. Un edificio que pretende recrear las entrañas de un dinosaurio, al modo que Calatrava popularizó, y que ya Gaudí dejara perfectamente establecido.

Por otra parte, en Cabranes se puede visitar la recreación de una Escuela Rural Asturiana. Interesante, pero ya visto. Museos

pedagógicos hay muchos. Sin salir de Asturias el de la Fundación Selgas Falgalde en El Pito (Cudillero).

La Casina de la Oliva ofrece información sobre el importantísimo conjunto de iglesias románicas de Villaviciosa, por medio de fotos y paneles explicativos. Se recupera aquí una pequeña vivienda ubicada junto al templo, para servir de aula didáctica.

Como la ría es Reserva Natural Parcial, con interesantísima fauna y flora, se establece en una antigua Casa de Camineros en la carretera Villaviciosa-El Puntal un centro de interpretación.

Por último la iglesia prerrománica de San Salvador de Valdediós (siglo IX) se oferta también en este epígrafe que lleva el título de *Visitas de interés*. O sea, si alguien se acerca a la zona podrá visitar seis locales, de mayor o menor interés, que se supone invitan al turista a adentrarse en el conocimiento de lo que ellos exhiben. Así, se presume que el visitante querrá conocer un lagar y ver escanciar sidra, que saldrá del Museo del Jurásico deseando recorrer la costa en busca de huellas de dinosaurios; o que tras visitar La Oliva, recorrerá Amandi, Narzana y tantos otros emplazamientos del románico local.

La pregunta es ¿hacían falta seis recintos para ello?, ¿no habría resultado más sensato unificar un poco criterios y actuaciones? Y, es que aquí es donde falla todo. Porque sin un programa, sin objetivos claros, no sirve de nada conservar un conjunto de cosas (museo de la madreña, de la sidra, de la navaja o del aceite hay a cientos) o crear ciudad a base de fuertes apuestas. Lo primero es saber los contenidos y luego para qué conservarlos y exponerlos, es decir qué se va a lograr con ello: una reactivación económica, la conservación de un patrimonio valioso, ¿Qué? y sobre todo ¿Para qué?. Y sólo a partir de ahí resulta posible plantearse la creación de un museo, de una ruta o de lo que sea.

Pasando ya a ahondar un poco en lo antedicho, hemos de señalar que las tremendas posibilidades como recursos endógenos de desarrollo sostenible que presentan los bienes de interés cultural nos llevan a la afirmación de que el patrimonio cultural puede utilizarse como motor de reactivación económica.

Por otra parte, es destacable como la preocupación por el medioambiente en los últimos años ha llegado al sector turístico con tal fuerza que el concepto “sostenibilidad” ha sentado las bases de lo que será el nuevo turismo, que exigirá cambios en la mentalidad de empresarios y turistas<sup>4</sup>. Así, la mejora del entorno se considera ya un factor clave de la competitividad de las zonas turísticas, y la calidad y la eficiencia características imprescindibles para una nueva política turística.

### *Tipologías arquitectónicas*

Desde el punto de vista formal, se pueden establecer dos tipos de edificios que albergan los museos, centros de interpretación, aulas... Por una parte aquellos que se adscriben a tendencias que el imaginario colectivo vincula con lo tradicional-rural, y por otra los inmuebles que apuestan por materiales y diseño actuales. Es en realidad lo mismo que ocurre con la arquitectura hotelera en medio rural, o que en la edificación en general en el campo.

Lo que sí resulta aquí relevante es que la tendencia general es la opuesta a lo que ocurre en el caso de las construcciones destinadas a hoteles. Salvo algunas excepciones, vinculadas a una concepción de la etnografía como la cultura asturiana previa a la industrialización. O mejor dicho a una idea romántica de lo asturiano, construida e inventada. Salvo eso, la gran mayoría de los edificios que actualmente se levantan para albergar centros de interpretación, museos, aulas didácticas... parten de la utilización de todas las posibilidades que la arquitectura moderna otorga.

No obstante no se puede ocultar que en ocasiones, al proyectarse los edificios al margen de los proyectos museográficos, el resultado final se desvirtúa, con paradojas como las de Redes o el Museo de la Sidra, donde edificios diáfanos y abiertos a la claridad y al paisaje han visto cegadas sus luces, para

---

<sup>4</sup> LÓPEZ PALOMEQUE, Francisco: “Política turística y territorio en el escenario del cambio turístico” en *AGE*, Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, Madrid, 1999.

lograr esos ambientes tenebrosos tan desconcertantes y abundantes en este tipo de espacios expositivos en Asturias.

A continuación voy a intentar un recorrido por algunos de los ejemplos más significativos de la costa oriental asturiana, muestras de desigual interés y oportunidad.

### *Museo Etnográfico del Oriente de Asturias (Porrúa)*

Con proyecto de José Luis Batalla Bustillo y promovido por la Asociación cultural *Llacín*, el Museo Etnográfico del Oriente de Asturias fue inaugurado en julio de 2000, habiéndose iniciado las obras dos años antes. Las obras se acometieron a partir de un conjunto de edificaciones de los siglos XVIII y XIX ubicadas en una gran finca de casi una hectárea, emplazadas en el barrio de Llacín en Porrúa<sup>5</sup>, cuyo origen aparece, tan frecuentemente en Llanes, vinculado a capitales procedentes de América. De hecho, la parcela, con construcciones incluidas, fue donada al pueblo de Porrúa por el matrimonio formado por Teresa Sordo Sordo y su primo Luis Haces Sordo, naturales ambos del pueblo y residentes en Veracruz (México).

Para la financiación del proyecto, cuyo presupuesto ascendió a 19.930.000 pesetas<sup>6</sup>, se contó con recursos propios de la Asociación *Llacín*, así como con fondos europeos a través del programa Leader II, y subvenciones de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias y del Ayuntamiento de Llanes.

Tras la puesta en marcha del recinto expositivo, la Asociación *Llacín* cedió en 2001 la titularidad y gestión a una fundación creada para este fin y que lleva el nombre del museo.

El conjunto arquitectónico, realizado a partir de dos núcleos paralelos de construcciones preexistentes, comunicadas mediante

---

<sup>5</sup> MARTÍNEZ LORENZO, Luis: *Museo Etnográfico del Oriente de Asturias. Un acercamiento al mundo rural del oriente asturiano*, Porrúa, 2000.

<sup>6</sup> Todos los presupuestos que en este trabajo se mencionan son los oficiales o que se reseñan en las memorias. Ello no implica que en ocasiones no hayan existido sobrecostes.

pasadizo elevado de nueva construcción que sustituye a otro desaparecido, conserva el sabor rural de antaño. Piedra caliza, ladrillo, madera y teja son los materiales tradicionales que la rehabilitación respetó, lo mismo que las formas y modelos populares. La pintura, igualmente, atendió a idénticos planteamientos: almazarrón, ocre y añil. Destaca como solución moderna el vidrio que cierra y a un tiempo abre la fachada del pajar.

La elección aquí es entonces clara: se apuesta directamente por conservar la imagen tradicional, sin apenas concesiones. Esto, de todas formas es algo habitual, pues lo mismo ocurre en otros museos etnográficos de la región como el Museo Casa natal del Marqués de Sargadelos en Santa Eulalia de Oscos o el Museo de Grandas de Salime. No obstante, en otras ocasiones se ha acudido a soluciones arquitectónicas más modernas como ocurre en el Museo de la Sidra de Nava o en el Museo Marítimo de Asturias emplazado en Luanco.

El proyecto museográfico comprende dos zonas. Por un lado la recreación del interior de una vivienda rural, con vestíbulo, cocina, sala, habitación, cuadra y lagar. Por otra, una serie de salas en cada una de las cuales se muestran oficios o actividades de la aldea tradicional: los tejeros, el queso y la manteca, hierro esmaltado, procesos textiles, aperos...

Respecto al proyecto museológico es destacable el interés por las actividades pedagógicas. Así, el museo oferta visitas a los colegios asturianos, y con este fin ha elaborado unos interesantes cuadernos didácticos con actividades destinadas a las diversas edades. Además dispone de un servicio de investigación que ha realizado inventarios de molinos, lavaderos, cabañas, fiestas, etc.

Por otra parte, en las instalaciones se desarrollan diversas actividades culturales para los vecinos de la zona.

Es un museo que, pese a la crisis que afecta a todo este tipo de establecimientos, funciona, permanece abierto, gracias a una gestión que inventa y se reinventa.

### *Aula del Mar de Llanes*

Otro inmueble formalmente sin alardes vanguardistas lo constituye el Aula del Mar de Llanes. Aunque aquí la actuación es limitada, al serlo también el presupuesto. Sin embargo, después del proyecto museográfico resulta novedoso y al menos distinto a lo habitual en la región.

Partiendo de la recuperación del edificio que albergó el viejo matadero municipal, el ayuntamiento se planteó la creación de un museo local, que acabaría convirtiéndose en el Aula del Mar. El inmueble, construido en 1910, sufrió reformas en 1959 y 1978. Cuando en 1998 el arquitecto municipal prepara el proyecto de actuación, el estado estructural era considerado bueno.

Dado el antiguo uso del edificio, el proyecto plantea conservar el volumen principal, ampliándolo con dos laterales de una sola planta y cubierta a tres aguas. Se busca una homogeneidad de los acabados, por lo que por ejemplo “los aleros serán similares a los existentes, con canecillos de madera...”, o “los huecos de fachada serán recercados con sillería de piedra caliza en formato y disposición similar a la existente”.

El presupuesto de ejecución material ascendió a 2.258.103 pesetas, siendo el presupuesto de contrata de 3.117.085 pesetas.

Actualmente permanece cerrado.

### *Aula didáctica del Ídolo de Peña Tú*

Con proyecto de 1993 de los arquitectos Jorge Hevia Blanco y Cosme Cuenca Busto se ha levantado en Puertas de Vidiago un Aula Didáctica del Ídolo de Peña Tú, dentro de un planteamiento más amplio que contemplaba también la urbanización y mejora del entorno del monumento. Fue promovida la actuación por la Dirección Regional de Urbanismo, dependiente de la Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias. El aparejador fue Manuel Fernández Fernández. Los trabajos contaron con la asesoría científica de los profesores de la

Universidad de Oviedo Miguel Ángel de Blas Cortina (Prehistoria) y José Antonio Fernández Prieto (Botánica).

Las obras se ejecutaron en tres fases con un presupuesto global de casi 130 millones de pesetas, correspondiendo la primera a la habilitación de un aparcamiento para doce turismos y dos autobuses, con un presupuesto de 13.649.153 pesetas, y la segunda a la adecuación del entorno monumental y mejora de los accesos, con un presupuesto de licitación de 61.793.259 pesetas. Respecto a la tercera etapa correspondió ya específicamente a la edificación del Aula Didáctica, con un coste de 54.545.230 pesetas.

El ídolo de Peña Tú es una muestra de arte rupestre de la Edad del Bronce –pintura y grabado- que preside la necrópolis dolménica de la Sierra Plana de la Borbolla. Según Miguel Ángel De Blas se trata del “homenaje funerario a un jefe de los inicios de la metalurgia”. El ídolo fue estudiado por vez primera en 1914 por Cabré Aguiló. Por decreto de 25 de abril de 1924 fue declarado Monumento Nacional.

El proyecto de Cuenca y Hevia propone en primer lugar la necesidad de preservar el ídolo, dado su constatado y progresivo deterioro. Así, se plantea tanto la mejora de los accesos, como una actuación sobre el abrigo rocoso para obtener la consolidación y protección del ídolo, o la recuperación ambiental del entorno del monumento. A fin de evitar una masificación turística, la réplica del monumento, ubicada en el Centro de Interpretación, se articula como oferta para canalizar una parte de las visitas, cuyo interés se verá suficientemente satisfecho con el recorrido por el Aula Didáctica, con lo que de paso se pierde la idea centrífuga de este tipo de recintos.

El Aula Didáctica ocupa un área urbanizada de 1.750 metros cuadrados, con una superficie edificada de 320 metros cuadrados. No hay aquí concesiones al pastiche, a lo popular o pintoresco. Materiales nuevos, rotundidad y expresión marcan una construcción sólida y de presencia monolítica. Según se señala en el proyecto el aspecto del inmueble es “compacto, hermético y un tanto ligado al carácter religioso o mítico del motivo principal, el ídolo de Peña Tú, que da origen a la actuación. Así, los muros, tanto en su cara externa como interna, son de hormigón visto

tratado “idealizan tecnológicamente los macizos pétreos ortostáticos de las culturas prehistóricas megalíticas”. Las cubiertas, inclinadas, son de cobre, las carpinterías exteriores metálicas y los pavimentos bien de hormigón pulido, bien de terrazo micrograno.

Destaca en el proyecto la intención de acometer a un tiempo el diseño del edificio y la definición de contenidos, el núcleo de los cuales lo constituye una réplica, a tamaño natural, del panel pictórico de Peña Tú.

Como todo centro de interpretación su cometido debería ser a un tiempo centrípeto y centrífugo. Tal cómo se detalla en el proyecto “los contenidos del aula cubrirán un doble objetivo: para las personas que a continuación subirán al cerro de Peña Tú adelanta información y clarifica conceptos de una época histórica poco conocida por el público; para las personas que, por razones diversas, no subirán, suple en alguna medida la experiencia real”.

El interior, con planta en forma de abanico, se estructura en dos zonas jerarquizadas simbólicamente mediante alturas de suelo y techos y luz diversa. Un ambiente se ilumina y otra de ambiente misterioso queda en penumbra. En la primera se ubica “lo que la cultura actual cree saber sobre la Prehistoria”: vitrinas sobre naturaleza, prehistoria, yacimientos del oriente asturiano, megalitismo y necrópolis de la Sierra Plana de la Borbolla, metalurgia del Bronce antiguo y sobre Peña Tú y referencias afines; zona de vídeo y venta de publicaciones. A continuación el área donde se exhibe la réplica del ídolo, “la propiamente prehistórica”, a la que se asciende en un intento de recrear la subida hacia el monumento. Como servicios auxiliares se habilitan un despacho, un almacén y aseos. Por lo menos el edificio aquí nace ya oscuro, y no se desvirtúa la idea original como ocurre otras veces. En cualquier caso, tiene un algo de espacio sacro. Actualmente permanece cerrado al público.

Sobre las aulas didácticas o centros de interpretación en general, hay que tener en cuenta que se trata de lugares que si bien parten de la idea de la tradicional oficina de turismo, exceden los planteamientos de ésta. Son establecimientos que deberían actuar como núcleo a la vez de atracción de visitantes y dispersión

de éstos por el territorio, y en donde deben confluír todos los datos y a la vez partir todas las rutas a realizar por el turista, que allí puede obtener la más completa información que precise.

Sobre los centros de interpretación y sus peligros merece la pena efectuar un comentario. Se ha evidenciado el riesgo de ofrecer una información tan completa y accesible que la realidad deja de parecer interesante a quien se acerca, que se conforma con ese parque en conserva que se le oferta sin realizar esfuerzo alguno. Es decir, que en ocasiones el centro no sirve de revulsivo, de elemento capaz de suscitar la curiosidad de un visitante que allí encuentra pistas, para luego en perderse en la búsqueda de algo más, del patrimonio cultural y natural. A veces, lo que pasa es que el turista se siente satisfecho con la realidad enlatada que se le ofrece sin fatigosas caminatas y no busca más allá<sup>7</sup>.

### *Museo del Jurásico de Asturias (MUJA)*

Con proyecto de Rufino García Uribelarrea fechado en el año 2000 se levantó el edificio del MUJA que se terminó en 2004. Se ubica en la denominada Rasa de San Pedro, en un promontorio que se alza sobre la playa de La Griega y desde el que es posible ver la localidad de Lastres.

Se trata de un proyecto ambicioso con un presupuesto de ejecución material de 449.145.160 pesetas y una superficie construida total que supera los 4.000 metros cuadrados.

Que no se trata de una iniciativa modesta se evidencia en la memoria cuando se señala que “La propuesta que se presenta se basa en la construcción de un edificio singular, de carácter emblemático...Para ello se busca una imagen basada en el volumen y la forma de las huellas fósiles (icnitas) de los Tridáctilos que se observan en alguno de los yacimientos cercanos”.

El edificio, que externamente quiere parecer una icnita en relieve, consta de una gran cubierta espacial, formada por tres

---

<sup>7</sup> AUGÉ, Marc: *El viaje imposible...*opus cit.

bóvedas de planta elíptica, engarzadas entre sí, dejando en su interior un enorme espacio libre. En todo caso el resultado visual, al no haber posibilidad de observación desde arriba queda algo chocante y ha generado bastantes críticas.

Internamente, sin embargo, se ha logrado un espacio amplio y un recorrido prefijado interesante, con un juego de perspectivas que se ha visto desvirtuado al ubicar los contenidos que impiden una visión de conjunto, fragmentando las posibilidades de comprensión del edificio. Destacar cómo, una vez más, el arquitecto preveía lucernarios para dotar de iluminación cenital a las tres bóvedas, que finalmente se desestimaron a fin de lograr la recurrente penumbra. La estructura de madera laminada alude al vientre de un gran animal, al modo de Calatrava, o yendo más allá de Gaudí.

El itinerario lleva al visitante a través de rampas aptas para minusválidos, que van uniendo salas a distinto nivel. Los espacios expositivos más amplios son tres círculos de 17 metros de diámetro y 16 de altura libre, aptos para grandes piezas, y accesibilidad visual desde las rampas. Al fondo de la planta baja se dispone una sala audiovisual.

Las zonas de administración, almacenes, talleres y servicios se habilitan en el semisótano, donde se ubica igualmente una sala destinada a exposiciones temporales, a la que se accede por escalera y ascensor desde la zona de acceso al museo.

Se contempla un área destinada a tienda. Si bien en la memoria se deja claro que “En el edificio no se contempla ninguna dependencia hostelera ni comercial; más que la tienda oficial del Museo, de reducidas dimensiones y ventas de artículos especializados; con el fin de que estas actividades se instalen en los núcleos de población más cercanos, de modo que el Museo no resulte una competencia comercial para los negocios privados”, la realidad es otra. La tienda tiene gran éxito y sus dependencias y almacenes exceden la idea inicial.

### *Cubos de la Memoria*

Si bien no estamos ante un recinto expositivo tradicional, ni frente a un centro de interpretación al uso, los Cubos de la Memoria que el artista vasco Agustín Ibarrola creó en el puerto de Llanes integran planteamientos de ambas opciones<sup>8</sup>.

Resulta innegable que desde la ejecución de su primera fase han supuesto punto de atracción para cualquier turista que se acerque al municipio. Por otra parte, al haberse intentado en sus imágenes realizar un recorrido por la historia local, actúa de hecho el conjunto como espléndido y gráfico centro interpretativo de la realidad de la zona.

La intervención de Ibarrola en los bloques de hormigón de la escollera del puerto se realizó en dos fases: la primera correspondiente a la zona orientada al sur se ejecutó en 2001, mientras que el área norte se acometió en 2002. Hubo una tercera fase en 2006. El presupuesto inicial ascendió a unos 300.500 euros, y la financiación corrió a cargo de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial y Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias, Aceralia Corporación, Sociedad Anónima Tudela Veguín, Telefónica, Culmanor Asturias, Ramón Colao Caicoya, Fomento de Construcciones y Contratas, Cajastur, Hempel, Uría Menéndez y Cía. y Andamios Ecu 2000.

La pintura, que se consideraba capaz de soportar el constante ataque del mar y el apoyo técnico preciso lo ofreció la empresa danesa HEMPEL, que dispone de una división especializada en pinturas industriales marinas para plataformas petrolíferas, barcos, buques, etcétera.

Para la materialización de este ambicioso proyecto Ibarrola contó durante la primera fase, en que se actuó sobre más de 300 caras de cubos y algunas piedras de la escollera, con la colaboración de la empresa llanisca AGUAMAR, que se encargó de la limpieza previa de los bloques. Asimismo participaron dos trabajadores de la empresa de pinturas industriales del concejo,

---

<sup>8</sup> La catedrática Soledad Álvarez Martínez ha estudiado en profundidad esta intervención artística de Ibarrola.

Juan Ángel Pedrayes. Además, colaboraron tres artistas locales: Carlos Rodríguez Gonzalo, Jorge Ayús Sobrino y Francisco Miyares Díaz.

En la segunda etapa fueron 177 las caras afectadas por la intervención. Aquí Ibarrola contó con un equipo integrado por dos jóvenes artistas: Juan Antonio Fernández Álvarez y Alfonso Fernández Fernández, y con las empresas llaniscas Aguamar y Pinturas Gaspar Sobrino y Ramón Pío.

Formalmente la obra destaca por la amplitud espacial, por la posibilidad de ser aprehendida desde diversos puntos de vista, desde tierra y desde el mar, suscitando así distintas lecturas, diferentes resultados. Cobran fuerza la tridimensionalidad, la policromía y un conjunto iconográfico que pretende mostrar en cada cubo tres memorias distintas: la memoria del arte, la memoria del artista y la memoria del territorio. Así, junto a composiciones puramente abstractas aparecen alusiones al tema marinero y las gaviotas, al indiano y el viaje americano, la aldea, la pomarada y los colores de la tierra cantábrica y su mar.

Los cubos, además, han resultado ser un fenómeno mediático, y han generado expresiones tan diversas como bombones envueltos en papeles polícromos, pequeñas joyas o hasta una colección de peletería de Miguel Marinero que se expuso en el Círculo de Bellas Artes de Madrid recreando tanto la obra de Ibarrola como reinterpretando elementos de la tradición asturiana. Hay además una regata Cubos de la Memoria e incluso un billete de la Lotería Nacional (7 de septiembre de 2002) con esta imagen.

No obstante, es preciso señalar que en la actualidad el conjunto presenta un estado bastante deteriorado.

También en la zona oriental encontramos diversos museos, centros, aulas, si abandonamos la franja costera. Igualmente aquí, hay diversidad de opciones desde las más razonables a los disparates. Con bastante éxito de público, integrado en el caso urbano destaca el Museo de la Sidra de Nava.

Como despilfarro mencionar el Centro *“Las Montañas del Quebrantahuesos”* en Onís. Un enorme edificio, cerrado los fines de

semana al público, destinado al parecer a recuperar la presencia de estas aves en la zona y realizar una labor divulgativa.

Cerca, en Avín, está también el *Aula de Interpretación de la Fauna Glaciar*. Se ubica en una cueva y muestra réplicas de los animales que habrían vivido en los Picos de Europa. Y por allí también, un centro de interpretación del *Queso Gamoneu*.

### *Museo de la Sidra de Nava*

El proyecto del edificio para Museo de la Sidra en Nava fue redactado por el arquitecto Juan Ramón Fernández-Tresguerres en 1991, con un presupuesto de ejecución material de 151.837.637 pesetas, por encargo municipal. La memoria deja abiertas las posibilidades del inmueble al no estar prefijado el proyecto museográfico. Así se habla de obtener “la máxima flexibilidad para que el espacio no constituya una limitación y el contenedor pueda ser *universal* dentro de la superficie de planta que desde el comienzo quedó definida...Esto se traduce arquitectónicamente en un gran espacio diáfano de gran altura y capacidad portantes y con adecuada iluminación natural”. Junto a esta zona destinada a exposiciones se habilitan áreas de servicios complementarios: salón de actos, oficinas, bibliotecas, aseos, almacenes, etc.

Sin embargo el resultado queda lejos de las intenciones de diafanidad del arquitecto, pues en ese afán misterioso que nos invade, una vez más se procedió a cegar tanto el cerramiento superior de policarbonato traslúcido como el tambor de ventanas que lo sustenta. Esto, como ocurre en otros ejemplos de Asturias<sup>9</sup>,

---

<sup>9</sup> En el Centro de interpretación del Parque de Redes (1996), el arquitecto Alfonso Toribio vio totalmente desvirtuada su intención de que el paisaje penetrara en el edificio. El inmueble, de nueva planta, se adaptó a las curvas de nivel. Si bien hace un guiño a la tradición, pero sin rozar el pastiche, jugando a un tiempo con la diferencia de altura con cubiertas en pendiente que presentan los agrupamientos de casas de la zona rural asturiana, la planta bebe directamente de las yuxtaposiciones de elementos ortogonales y otros en forma de abanico, propias de la obra de Alvar Aalto. Así, el inmueble

supone una alteración sustancial de la intención del autor, y nos introduce de nuevo en ese incomprensible afán por los espacios oscuros. Incomprensible sobre todo si se considera que este tipo de recintos se destinan a un consumo familiar, y que los niños de corta edad son reacios a penetrar en espacios tan poco luminosos. Es la evidencia de una generalidad: lo que parece una incapacidad para conceptos museográficos distintos a la vitrina y el panel, a pesar de algunas buenas ideas. El no pensar en un sentido espacial amplio que abarque todas las dimensiones posibles, que integre al visitante en un mundo sugerente que le va siendo revelado.

Igualmente, la memoria propone adecuar un área en el exterior para ubicar una pomarada, de modo que el visitante fuese capaz de conocer las distintas variedades de manzanas que se utilizan en la elaboración de la sidra. De hecho la pomarada existe, pero sin ningún criterio didáctico.

Destaca cómo el arquitecto renuncia de manera contundente a cualquier referencia pseudopopular. Así en la memoria se señala que “como punto de partida se tomó el de la propia singularidad del edificio, sin ninguna referencia conocida al tratarse del único museo de la sidra que como tal se construye...Formalmente se desechó desde el comienzo toda referencia a un lagar tradicional puesto que si así se hubiese estimado convenientemente, el museo se habría instalado en uno de ellos. Debía *evocar* más que *referirse a*”.

Para conseguir esto Fernández-Tresguerres acude al clasicismo e intemporalidad de las formas geométricas, en concreto del cilindro que él relaciona con muchos objetos del mundo de la sidra, y que utiliza como punto de partida de un edificio que reitera esta forma simple con un programa estructurado en dos partes claramente diferenciadas.

---

conjuga el respeto a la volumetría tradicional, pero acudiendo a lenguajes de vanguardia para su realización. Si bien la idea inicial proponía una sala expositiva luminosa, abierta al hermoso paisaje circundante, que de esa manera habría pasado a formar parte de la muestra, la concreción fue muy otra. El resultado, respecto al cual el arquitecto no ocultó su rechazo, es lo contrario: se cegaron las cristaleras y quedó un recinto oscuro.

Por un lado la zona expositiva formada por 16 sectores circulares, constituyendo un espacio diáfano con una galería circular que discurre al nivel de la primera planta. En la zona central se levanta un prisma exadecagonal cuya cara superior era, en el proyecto inicial, traslúcida.

Por otra parte el área destinada a servicios, adosada a la anterior pero claramente diferenciada. Está integrada por tres cuerpos, uno que se desarrolla sólo en planta baja y es ocupado por el salón de actos, otro que lo hace en altura y alberga el resto de las dependencias de administración y servicios y un tercero que constituye la comunicación vertical que se realiza mediante una escalera y un ascensor.

En fachada destaca la cubierta por medio de tres bóvedas de cañón correspondiente al salón de actos.

El museo ofrece numerosas actividades didácticas, y apuesta por un recorrido interactivo, en el que el visitante comienza viendo panales de abejas, él mismo introduce una manzana para verificar el proceso y acaba degustando sidra.

### *Conclusiones*

En el panorama de centros de interpretación, museos, etc. de la costa oriental asturiana apreciamos un exceso de construcciones, y actuaciones, además insostenibles, lo que se hace patente en el hecho de que muchas estén cerradas al público, prácticamente desde su edificación. Aquí se confunden, mezclan y amalgaman intereses varios: desde la apuesta real por la difusión del patrimonio, al despilfarro vinculado a los negocios de la construcción, pasando por la pura ignorancia de confiar en que un museo por sí sólo es garantía de flujo de visitantes. Y por supuesto, un desprecio por los dineros públicos. Por ese temor a perder una posible subvención por parte de organismos que no comprenden que el dinero público, como la energía, no se crea ni se destruye, sólo se transforma en otros bienes para la comunidad. O así, al menos, debería ser.

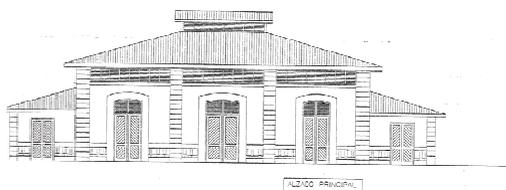
Y esto, por supuesto, no es privativo de la costa oriental asturiana. En un recorrido por el resto de la región encontramos disparates similares. En Muniellos dos centros de interpretación en pleno bosque. ¿No habría sido más razonable instalar uno en Cangas del Narcea? Parece lógico suponer que cuando ya estás disfrutando de la naturaleza, no te hacen falta ni fotos ni recreaciones de lo que está ahí afuera. Y en Beleño otro, y aquí y allá.

Por otra parte, desde el punto de vista formal encontramos, en general una apuesta por lenguajes nuevos, sin alusiones historicistas, ni guiños de ruralidad en la oferta de estas arquitecturas del turismo en la zona oriental de Asturias. Algo muy distinto de lo que ocurre en el caso de las construcciones hoteleras de los últimos años, que vienen decantándose por pastiches regionalistas sin fin. Es una vez más la dualidad de lo público y lo privado.

Parece así claro que para afrontar el siglo XXI necesitamos nuevos enfoques, que nos permitan recorrer el futuro con la ilusión renovada. Es indispensable considerar la intergeneracionalidad, como garantía de la sostenibilidad.

Preservar, y divulgar el patrimonio debe concebirse como una prioridad, por supuesto. Pero desde el sentido común, conociendo objetivos y reconociendo limitaciones. Articular una oferta responsable, con pocos centros, aulas o museos que actúen de focos a un tiempo centrípetos atrayendo al visitante y centrífugos, invitándolo a adentrarse en el entorno, sería un punto de partida eficiente.





9	PROYECTO DE EJECUCION DE RESTAURACION DEL ANTIGUO MATADERO PARA MUSEO				
PLANO:	ALZADO PRINCIPAL	ESCALA:	1/100	FECHA:	1980-88
PROYECTOR:	LAS MARISMAS, LLANES				
(Ovejas)					

Fig. 1. Aula del Mar de Llanes.

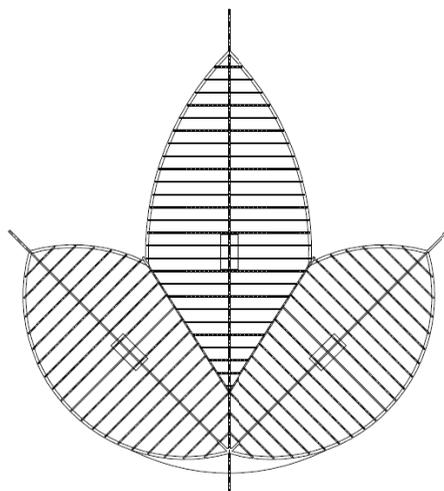


Fig. 2. Museo del Jurásico.



Fig. 3. *Cubos de la Memoria*, Llanes.



Fig. 4. Centro de Interpretación *Las Montañas del Quebrantahuesos*.



Fig. 5. Museo de la Sidra, Nava.



## **Espacios de consumo y ocio en Gijón: proyectos, realidades y miradas sobre un patrimonio comercial reciente\***

Jose María Rodríguez-Vigil Reguera  
Becario FPU, Universidad de Oviedo

Hace ya varios años que en el Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo se llevó a cabo una investigación dirigida por M<sup>a</sup> Cruz Morales Saro<sup>1</sup> que tuvo por objeto analizar de manera pormenorizada las transformaciones morfológicas, funcionales y estéticas acometidas en la fachada marítima de la ciudad de Gijón y su entorno inmediato desde la década de 1980 hasta la actualidad. La recuperación de la línea litoral gijonesa y su conversión en emblemático *waterfront* tal vez represente la señal más evidente de los cambios a los que dicha urbe ha venido haciendo frente en su intento por superar los retos planteados con la reconversión económica y el desmantelamiento de una gran parte de su estructura industrial y portuaria, proceso semejante al experimentado por otras ciudades españolas tales como Barcelona – intervenciones en el *Port Vell* – o Bilbao – actuación en los márgenes de la ría. Si bien es cierto que la reinención del borde costero de Gijón constituye probablemente la prueba más palpable de la metamorfosis que ha protagonizado

---

\* El presente texto tiene su origen en la ponencia “Nuevos espacios de consumo y ocio en las ciudades del litoral asturiano: perspectivas en torno al patrimonio comercial reciente”, presentada en el *Seminario Internacional Puerto, Ciudad y Patrimonio*, celebrado los días 11-13 de junio de 2014 en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Oviedo. Hemos desarrollado este trabajo en el marco de nuestra investigación predoctoral, al amparo de una ayuda del programa FPU (ref. AP2012-2097) del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Agradecemos a Ana Espina Díaz (Autoridad Portuaria de Gijón) y al personal del Archivo Municipal de Gijón su valiosa asistencia durante el proceso de documentación.

<sup>1</sup> MORALES SARO, María Cruz (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*, Oviedo, Eikasía Ediciones, 2010.

esta ciudad abierta al Cantábrico<sup>2</sup>, es necesario señalar otras muchas iniciativas que han dado igualmente pie a la aparición y consolidación de nuevos espacios de uso público y de recientes patrimonios con diversa función: zonas verdes, vías y plazas, barrios residenciales de nueva creación, edificios singulares, escultura, etc., fruto del empeño local por rediseñar, acondicionar y proyectar hacia el futuro la ciudad<sup>3</sup>.

Quedaba pendiente, sin embargo, el estudio de un patrimonio reciente que, a pesar de su popularidad, cotidianidad y práctica ubicuidad, hasta la fecha no ha sido merecedor de una aproximación sistemática. Nos referimos a las arquitecturas del consumo, y más concretamente, a los hipermercados, grandes almacenes y centros comerciales, en ocasiones identificados genéricamente como “grandes superficies”, del ámbito gijonés<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Destacaremos en primer lugar la transformación del puerto histórico en puerto deportivo, así como la realización de la llamada playa de Poniente. Consúltase: ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón, “Metamorfosis portuarias: el nuevo puerto deportivo de Gijón. Notas para una tipología de los espacios de ocio litorales” en *Ería: Revista de Geografía*, núm. 18, Oviedo, 1989, pp. 77-84; GARCÍA QUIRÓS, Rosa María, “Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto” en *Liño: Revista Anual de Historia del Arte*, 13, Oviedo, 2007, pp. 105-122. La actuación en el muro de San Lorenzo durante la década de 1990 es tratada al detalle también por GARCÍA QUIRÓS, Rosa María, “El muro de San Lorenzo: cien años de diseño urbano” en *El Waterfront de Gijón...*, opus cit., pp. 139-178.

<sup>3</sup> Véase la síntesis ofrecida por FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, María Fernanda y ÁLVAREZ ESPINEDO, Roberto, “La obra pública municipal en Gijón entre 1979 y 2006” en VV. AA., *La obra pública municipal en Gijón (1782-2006)*, Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 2006, pp. 303-484. La revista municipal *Gaceta de Gijón*, publicada entre 1996 y 2011, también constituye – dejando a un lado cierto tono propagandístico – una fuente de referencia a la hora de estudiar el más reciente desarrollo urbano de la ciudad asturiana.

<sup>4</sup> Más allá de las alusiones puntuales en algunas publicaciones de geografía económica asturiana, la referencia de partida la ofrece FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino, “Hipermercados y centros comerciales en Asturias”, en *Ería: Revista cuatrimestral de Geografía*, núm. 62, Oviedo, 2003, pp. 341-349. La tesis doctoral en que actualmente trabajamos, que estudiará los principales

Tal vez menospreciadas por una atribuida mediocridad, olvidadas por su naturaleza vulgar o soslayadas por puro descuido, estas construcciones conforman una importante nómina de espacios de tránsito público – pese a su condición privada – que han logrado instalarse exitosamente en los paisajes urbanos y suburbanos de nuestras principales poblaciones, hasta llegar a cristalizar como verdaderos focos de actividad social y económica. En las siguientes páginas nos centraremos en explicar la historia, características y particularidades de los principales espacios de consumo y ocio del Gijón actual, con el afán de ofrecer una mirada documentada y global de dicho repertorio, insistiendo en sus cualidades arquitectónicas y urbanísticas.

\* \* \*

Desde finales del s. XVIII y a lo largo de todo el período contemporáneo, a los tradicionales espacios comerciales propios del ámbito urbano – mercados, tiendas, bazares, plazas porticadas – se irán sumando nuevas soluciones arquitectónicas surgidas a raíz del avance del capitalismo, la industrialización, la ciudad moderna y una emergente cultura del consumo dirigida inicialmente al público burgués y progresivamente extendida a las masas: hablamos de los pasajes, los grandes almacenes y finalmente, los centros comerciales<sup>5</sup>. El camino de esta renovación lo iniciaron los pasajes – *galeries, arcades* – como los que aún perviven en París, Londres, Bruselas o Milán: estas calles cubiertas, trazadas fundamentalmente durante el s. XIX a través de manzanas y barrios interiores y que tanto fascinaron e inspiraron a Walter Benjamin<sup>6</sup>, supusieron un intento por asociar

---

espacios de consumo de la Asturias contemporánea, desea subsanar el vacío historiográfico que aún hoy se constata en relación a este tema.

<sup>5</sup> Véase el capítulo “Shops, stores and department stores” en PEVSNER, Nikolaus, *A History of Building Types*, London, Thames & Hudson, 1976, pp. 257-272.

<sup>6</sup> A este respecto, Susan Buck-Morss escribe: “Con seguridad, estos tempranos centros comerciales originarios parecen ser un lugar

el consumo y la contemplación de los bienes a un espacio amable, un reducto apacible para *flâneurs* – paseantes – engastado en una ciudad cada vez más bulliciosa<sup>7</sup>.

El siguiente paso llegará de la mano del gran almacén – *grand magasin, department store* – con el que se produce un giro crucial en la dinámica mercantil y la práctica del consumo: nuevas políticas de venta – precios fijos, oferta diversificada, entrada libre, productos accesibles y palpables – se aliarán con una arquitectura de imponentes fachadas, espaciosos *halls*, escalinatas de aire palaciego, largas hileras de mostradores y expositores, luminosas secuencias de escaparates a pie de calle, etc. Establecimientos como *Au Bon Marché* en París, *Whiteley's* en Londres o *A.T. Stewart & Co.* en Nueva York representan ejemplos tempranos<sup>8</sup> de una institución que desde la década de 1860 adquiriría un papel protagonista dentro de la esfera pública, como punto de encuentro y escenario de la vida social cotidiana en las principales metrópolis de Europa y Norteamérica, extendiéndose

---

lamentablemente mundano para la inspiración filosófica. Pero precisamente la meta de Benjamin era tender el puente entre la experiencia cotidiana y las preocupaciones académicas tradicionales [...] El objetivo de Benjamin era tomar tan en serio al materialismo como para lograr que los fenómenos históricos mismos hablaran”. En BUCK-MORSS, Susan, *Dialéctica de la mirada. Walter Benjamin y el proyecto de los Pasajes*, Madrid, Visor. Dis., 1995, p. 19.

<sup>7</sup> Amendola reflexiona: “En un París donde todavía no han aparecido las grandes aceras de los bulevares hausmannianos animados por la gente y los cafés, los pasajes son el único espacio donde parar, encontrarse y moverse es posible y deseable”. En AMENDOLA, Giandomenico, *La Ciudad Postmoderna*, Madrid, Celeste Ediciones, 2000, p. 193.

<sup>8</sup> Sobre *Au Bon Marché* consúltese la monografía de MILLER, Michael B., *The Bon Marché. Bourgeois Culture and the Department Store, 1869-1920*, Princeton, Princeton University Press, 1981 (edición en rústica, 1994). El origen de los londinenses almacenes *Whiteley's* aparece en RAPPAPORT, Erika D., *Shopping for Pleasure: Women in the Making of London's West End*, Princeton, Princeton University Press, 2000 (edición en rústica, 2001), pp. 27-47. Acerca de A. T. Stewart y sus iniciativas comerciales véase ABELSON, Elaine S., *When Ladies Go A-Thieving. Middle-Class Shoplifters in the Victorian Department Store*, New York, Oxford University Press, 1989 (edición en rústica, 1992), pp. 67-68.

igualmente por el resto del mundo: esta fórmula comercial se perpetuaría a lo largo del s. XX bajo sucesivos preceptos funcionales, estéticos y estilísticos – eclecticismo, *art nouveau*, *art déco*, racionalismo – conservando claramente su primacía hasta la década de 1960 y perviviendo con distintos grados de éxito hasta el momento presente<sup>9</sup>.

La tercera gran invención comercial contemporánea, el centro comercial, tiene un marcado carácter estadounidense. Aunque podríamos establecer diferencias entre el *shopping center* y el *shopping mall*<sup>10</sup>, ambos términos aluden, con matices, a un espacio de consumo que más allá de su posible ubicación urbana o periférica y las peculiaridades de su diseño aunaría toda una suma de tiendas, cines, restaurantes y demás equipamientos en torno a una concepción esencialmente peatonal. Entre las décadas de 1920 y 1950 emerge en el paisaje americano, en paralelo a la suburbanización residencial y la generalización del automóvil, una importante cantidad de centros comerciales articulados a partir de un trazado transitable abierto, en cuyo perímetro se situarían los distintos establecimientos – comercios, grandes almacenes,

---

<sup>9</sup> Una reciente recopilación con carácter internacional, magníficamente ilustrada, en WHITAKER, Jan, *The Department Store: History, Design, Display*, London, Thames & Hudson, 2011. Mención aparte merece el extenso trabajo de LONGSTRETH, Richard, *The American Department Store Transformed: 1920-1960*, New Haven, Yale University Press, 2010, que relata los cambios experimentados por el gran almacén estadounidense durante las décadas centrales del s. XX.

<sup>10</sup> La denominación *shopping center* se empleaba entre 1930-1950 para aludir a un tipo de conjunto comercial peatonalizado y al aire libre, generalmente suburbano y dotado de aparcamiento; por otra parte, el término *shopping mall* se utilizaría inicialmente para el modelo comercial “blindado”, cerrado y climatizado, que nace con el *Southdale Shopping Center* de Edina, gozando posteriormente de enorme difusión. Según David Smiley: “The term shopping mall was not used until the mid-1960s; until then, shopping centers were said to have malls—that is, green or landscaped areas for walking”. Ver SMILEY, David, *Pedestrian Modern: Shopping and American Architecture, 1925-1956*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2013 (edición en rústica), pp. 1 y 255, nota 2.

café – creando un entorno donde el consumo adquiriría aires de moderno y respetable ejercicio cívico<sup>11</sup>. El gran salto cualitativo se produce con la inauguración en 1956 del *Southdale Shopping Center* en Edina, suburbio de Minneapolis: el conjunto, ideado por el arquitecto de origen vienés Victor Gruen, encabezaba una nueva generación de centros comerciales cerrados – *enclosed* – caracterizados por el empleo de los medios técnicos disponibles para crear entornos herméticos, perfectamente climatizados, volcados hacia sí mismos y trazados a imagen y semejanza de un ambiente urbano fingido e idealizado<sup>12</sup>.

Este tipo de centro comercial cerrado o *mall* se extiende con una fuerza febril desde la década de 1960 hasta nuestros días<sup>13</sup>, ocupando no solo zonas suburbanas sino también céntricos *downtowns* y ensanches, en ocasiones involucrándose en ambiciosas operaciones de regeneración urbana o colonización de terrenos que no pocas veces implican la desaparición de patrimonios previos. Peter Coleman señala cómo a partir de 1980

---

<sup>11</sup> Sirvan cuatro ejemplos ilustrativos: *Country Club Plaza* en Kansas City, Missouri (1923), *Linda Vista Shopping Center* en San Diego, California (1943), *Northgate Shopping Center* en Seattle, Washington (1948-1950) y *Cross County Shopping Center* en Stamford, Connecticut (1954). En SMILEY, David, *Pedestrian Modern...*, opus cit., pp. 128, 143-145, 196-197 y 215. En Europa, un ejemplo pionero de conjunto comercial abierto y peatonal sería el *Lijnbaan* de Rotterdam de Van den Broek y Bakema (1953), dentro del plan de reconstrucción del centro de la ciudad tras los bombardeos de 1940. Ver BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, Gustavo Gili, 2007 (8ª edición), pp. 888-891.

<sup>12</sup> Hardwick escribe: “In October 1956, Southdale opened its doors as the first enclosed shopping center in America, progenitor of the ubiquitous mall that in twenty short years would come to dominate retailing”. Ver HARDWICK, M. Jeffrey, *Mall Maker: Victor Gruen, Architect of an American Dream*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2004 (edición en rústica, 2010), p. 144.

<sup>13</sup> Solo en Norteamérica, entre 1960 y 1980 se construyeron casi 30.000 *malls*. Ver el capítulo “Urban Retailing” en PACIONE, Michael, *Urban Geography: a Global Perspective*, Routledge, 2009 (tercera edición), p. 241.

se intensifica el tándem comercio-ocio<sup>14</sup>, dando lugar a grandes complejos que ocasionalmente alcanzan la condición de *megamall*, con unas dimensiones sin precedentes y estatus de atracción turística de alcance suprarregional, llegando a asimilarse a un parque temático: el *West Edmonton Mall* (Alberta, Canadá) marcó desde 1981 una pauta<sup>15</sup> continuada, por ejemplo, por el *Mall of America* (Minneapolis, EEUU) y que en la actualidad presenta algunas de sus mayores manifestaciones en países como Turquía – *Cevahir* en Estambul – o Emiratos Árabes Unidos – *Dubai Mall* en Dubai –, fruto de la globalización del fenómeno.

Aún reconociendo la existencia de no pocos ejemplos que destacan por su diseño o composición, los centros comerciales surgidos en la fase comúnmente conocida como Postmodernidad suelen repetir una serie de cualidades-tipo fácilmente identificables. Es habitual que el centro comercial base su configuración en una o varias “locomotoras” – un hipermercado, un gran almacén – que condicionan el trazado de las vías transitables y la disposición del resto de servicios. En lo que concierne a la cuestión espacial-estructural, el centro comercial presenta versatilidad planimétrica – planta claustral, lineal, de mancuerna, anular, central – y alterna el desarrollo horizontal expansivo con un puntual crecimiento en altura. Los principales

---

<sup>14</sup> “A further stage of development occurred in the evolution of regional shopping centres as they entered the 1980s [...] A milestone in the evolution was the incorporation of a major leisure and recreational facility to the standard retail offer, thereby forming a retail and leisure destination”. En COLEMAN, Peter, *Shopping Environments: Evolution, Planning and Design*, Oxford, Architectural Press-Elsevier, 2006, p. 78.

<sup>15</sup> El *West Edmonton Mall* – durante años el mayor centro comercial del mundo, actualmente desbancado por varios competidores – abrió sus puertas en septiembre de 1981, experimentando notables ampliaciones en 1983 y 1985 así como nuevos añadidos a lo largo de la década de 1990. Bajo sus techos acoge tiendas y restaurantes, un parque de atracciones, una pista de patinaje sobre hielo, un parque acuático, un acuario, un minigolf, una reproducción de la carabela *Santa María*, calles temáticas y varios hoteles. Información en: <http://www.wem.ca/about-wem/history> [último acceso: 31-X-2014; 17:20].

pasajes y plazas, así como las entradas, suelen ser reforzados por elementos familiares tales como viseras, pirámides, columnatas, bóvedas de cañón o cúpulas de media naranja, que aparte de su función utilitaria – iluminar un interior, dar sensación de amplitud, crear perspectivas – sirven como hitos reconocibles, enraizados en la tradición. También destacaremos la característica estética del contraste que desarrolla el centro comercial: a un exterior normalmente inexpresivo o genérico<sup>16</sup> se contrapondría un interior hiperestetizado, plagado de estímulos<sup>17</sup> o referencias estilísticas y culturales. El pastiche y el populismo estético<sup>18</sup>, así como una retórica de la espectacularidad y el gigantismo<sup>19</sup> se dan cita en un espacio que, en su esfuerzo por conformar una alternativa a la ciudad, opta por recrearla en clave “urbanoide”<sup>20</sup>. Esta imagen del centro comercial postmoderno

---

<sup>16</sup> Margaret Crawford describe el *West Edmonton Mall* como “un descuidado montón de cajas enormes arrojadas en medio de un enorme mar de asfalto”. Ver CRAWFORD, Margaret, “El mundo en un centro comercial”, en SORKIN, Michael (ed.), *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*, Barcelona, Gustavo Gili, 2004, p. 15.

<sup>17</sup> “En el *shopping mall* se suministra una aparente sobredosis – absolutamente exagerada – de comunicación visual y de estímulos sonoros”. En AMENDOLA, Giandomenico, *La Ciudad Postmoderna...*, opus cit., p. 261.

<sup>18</sup> Conceptos manejados por Fredric Jameson. El pastiche sería una parodia vacía, una imitación hueca carente de sátira. Ver JAMESON, Fredric, “Postmodernism and Consumer Society” en FOSTER, Hal (ed.), *Postmodern Culture*, Londres, Pluto Press, 1993 (1ª edición, 4ª reimpresión), pp. 113-114. Acerca del populismo estético, véase la obra del mismo autor titulada *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*, Barcelona, Paidós Ibérica, 1991, pp. 11-13.

<sup>19</sup> Véase el apartado “A sense of Enormous Space” en RITZER, George, *Enchanting a Disenchanted World: Continuity and Change in the Cathedrals of Consumption*, Thousand Oaks, CA, Pine Forge Press-SAGE, 2010 (3ª edición en rústica), pp. 145-146.

<sup>20</sup> *Urbanoid environment*, siguiendo a Paul Goldberger. Dicho autor, consciente de la relación bilateral entre la cultura del simulacro y el espacio público urbano, afirmaría: “Intimately tied to consumerism, to entertainment, and to popular culture, the urbanism of today seeks to provide a measured, controlled, organized kind of city experience which is the precise opposite of

como simulacro se superpone con otras reflexiones que, desde una óptica irónica, escéptica o abiertamente crítica, han retratado a estos espacios de consumo y ocio como descarados usurpadores de la experiencia urbana y del espacio público<sup>21</sup>, enormes panópticos al servicio de un control social<sup>22</sup> o descafeinados no-lugares rara vez capaces de trascender su mera función contractual y transitoria frente al tantas veces invocado y deseado *sense of place*<sup>23</sup>.

Evidentemente, también existen las voces que cuestionan el tópico del consumidor como marioneta teledirigida, y no es difícil encontrar argumentaciones que defiendan la socialización y la

---

the rough-edged, somewhat disorganized reality of older streets and older cities". Véase el capítulo de GOLDBERGER, Paul, "The Rise of the Private City" en VITULLO-MARTIN, Julia (ed.), *Breaking Away: the Future of Cities. Essays in Memory of Robert F. Wagner*, New York, The Twentieth Century Fund Press, 1996, pp. 135-147.

<sup>21</sup> Ya Frank Lloyd Wright rechazó el *Southdale Shopping Center* de Gruen afirmando: "You have tried to bring downtown out here. You should have left downtown downtown". En HARDWICK, M. Jeffrey, *Mall Maker...*, opus cit., p. 151. Integrantes del Harvard Project on the City, supervisados por Rem Koolhaas, exponen: "Through a battery of increasingly predatory forms, shopping has been able to colonize—even replace—almost every aspect of urban life [...] High architects disdain the world of retailing yet use shopping configurations to design museums and universities". Cita extraída del apartado "Shopping" en KOOLHAAS, Rem et al., *Mutations*, ACTAR, 2001, pp. 125-126.

<sup>22</sup> Cortés describe los centros comerciales como "[...] lugares donde nada diferente a la norma puede ocurrir, en los que están excluidas las excentricidades y la agitación [...] una pseudocomunidad que reproduce una dócil vida urbana en un espacio privado y sofisticadamente controlado a través tanto de cámaras de vigilancia como de la organización espacial [...]". En CORTÉS, José Miguel G., *La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano*, Madrid, Akal, 2010, p. 89. Ver igualmente AMENDOLA, Giandomenico, *La Ciudad Postmoderna...*, opus cit., p. 263.

<sup>23</sup> Sobre el no-lugar, véase AUGÉ, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2005. Para una sencilla definición del *sense of place* véase PACIONE, Michael, *Urban Geography...*, opus cit., pp. 373-374.

creación de identidades en el *mall*, así como la apropiación pública de estos espacios<sup>24</sup>.

\* \* \*

Una vez realizada esta introducción, pasaremos a retomar el asunto que centrará el resto del presente trabajo: el análisis del patrimonio comercial reciente en la ciudad de Gijón. Según la Asociación Española de Centros y Parques Comerciales, al finalizar 2012 había en España más de 500 centros comerciales<sup>25</sup>, lo que da idea del considerable arraigo de dicha tipología en nuestro país. Asturias, que a lo largo del s. XX ocupó un lugar destacado dentro de la vanguardia comercial española, contaba en el ocaso del desarrollismo franquista con varios grandes almacenes, almacenes populares y *drugstores* en sus principales poblaciones<sup>26</sup>; en 1977 llegaba al concejo de Siero el primer

---

<sup>24</sup> Para esta cuestión consúltese: BELLÓN, Elizabeth y CORNEJO PORTUGAL, Inés, "Ciudad de México: Apropiación simbólica del Centro Comercial Santa Fe" en *IC Revista Científica de Información y Comunicación*, núm. 1, Universidad de Sevilla, 2003, pp. 95-110; CORNEJO PORTUGAL, Inés, "El centro comercial desde la comunicación y la cultural. Un modelo analítico para su estudio" en *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, vol. 13, núm. 40, Toluca (México), 2006, pp. 13-37 y más recientemente JIMÉNEZ-DOMÍNGUEZ, Bernardo, BECERRA MERCADO, Olga y OLIVERA, Ana Rosa, "Apropiación pública del espacio en centros comerciales de la zona metropolitana de Guadalajara", en *Medio Ambiente y Comportamiento Urbano. Revista Internacional de Psicología Ambiental*, vol. 10, núm. 3, Resma-Universidad de La Laguna, 2009, pp. 253-285.

<sup>25</sup> Concretamente, 535 centros comerciales que sumarían más de 15 millones de metros cuadrados de Superficie Bruta Alquilable. Dato en: <http://www.aedec.com/centros-comerciales/> [último acceso: 31-X-2014; 17:24].

<sup>26</sup> A finales de 1975, entre los grandes almacenes asturianos destacaba la sede de Galerías Preciados en Oviedo, inaugurada ese mismo año, así como las modernas tiendas de afamadas firmas locales: Botas (Oviedo y Gijón) y Al Pelayo (Oviedo). La empresa Simago, que combinaba en sus establecimientos alimentación, bazar y moda, contaba con varias sucursales repartidas por

hipermercado suburbano de la región, y en octubre de 1982 se inauguraba en Oviedo el exitoso y rupturista Centro Comercial Salesas<sup>27</sup>. Desde entonces, la implantación de hipermercados, grandes almacenes y centros comerciales ha sido tan rápida e intensa que ya en 2003 la situación del área central asturiana era considerada por el geógrafo Aladino Fernández “al borde de la saturación”<sup>28</sup>.

Gijón, el municipio más poblado de Asturias – algo más de 275.000 habitantes a comienzos de 2013 –<sup>29</sup>, cuenta en la actualidad con seis espacios que podemos considerar centros comerciales; la cifra resultante de dividir la población gijonesa por el número de espacios comerciales activos en la zona roza las 46.000 personas por cada centro. Como veremos a continuación, la llegada de los centros comerciales a Gijón ha tenido lugar en un lapso de tiempo realmente corto – menos de veinte años entre la primera y la última inauguración – y ha coincidido con las principales operaciones urbanísticas y planes de expansión de la ciudad. Si el crecimiento histórico de la urbe se ha caracterizado a muy grandes rasgos por un avance inicial en sentido norte-sur desde el tómbolo de Santa Catalina hacia el interior, seguido de

---

ambas ciudades. Existían asimismo varios e innovadores *drugstores* como Park Gijón y Drugstore Playa en Gijón o Giovi en Oviedo.

<sup>27</sup> “Hoy se abre el Híper”, *La Nueva España*, Oviedo, 26-X-1977; “Inaugurado de forma oficial el Centro Comercial Salesas”, *La Voz de Asturias*, Oviedo, 21-X-1982.

<sup>28</sup> FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino, “Hipermercados y centros comerciales en Asturias”, opus cit., p. 341. Desde la redacción de dicho artículo se han inaugurado nuevos centros en Asturias, algunos de gran tamaño, como Modoo en Oviedo, Valle del Nalón en San Martín del Rey Aurelio o Caudalia en Mieres.

<sup>29</sup> Según las “Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón Municipal a 1 de enero de 2013” del Instituto Nacional de Estadística, el municipio de Gijón tenía entonces 275.274 habitantes. Elíjanse los valores “33024-Gijón” y “Ambos sexos” en la siguiente dirección *web*: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t20/e260/a2013/l0/&file=mun33.px&type=pcaxis&L=0> [último acceso: 26-X-2014; 13:00].

una posterior extensión más difusa en varias direcciones<sup>30</sup>, la penetración de los grandes complejos comerciales gijoneses ha tenido lugar siguiendo el proceso opuesto: desde el interior hasta la costa, en sentido sur-norte, ocupando inicialmente la periferia rural (Roces, Montevil), más adelante el cinturón de barrios de tradición industrial u obrera (El Llano, La Calzada) y finalmente alcanzando el centro urbano.

Los orígenes del centro comercial Alcampo pueden situarse en febrero de 1980, momento en que dicha compañía planteó al Ayuntamiento la posibilidad de instalar un “Centro Comercial de Carretera” en la finca de La Fana, término rural de Roces, alegando “los beneficios de índole social y económica” que representaría para la ciudad un establecimiento de estas características<sup>31</sup>: dicha propuesta venía acompañada de un anteproyecto firmado por Arquinde Arquitectos e Ingenieros Asociados que ya establecía la configuración de un gran hipermercado con galería comercial, todo ello precedido por una extensa superficie de aparcamiento. Tras obtener una primera respuesta positiva por parte de la Comisión Municipal Permanente, en agosto de 1980 Alcampo solicita licencia de obras para construir el citado centro, adjuntando un Proyecto Básico firmado por Juan Thomas de Antonio en el cual se definía la obra como “una nueva fórmula de centro comercial integral, asociando una gran superficie comercial con pequeños comercios”<sup>32</sup>. El diseño ofrecido, que experimentaría ligeras variaciones en su materialización, continuaba la línea definida en el anteproyecto, proyectando una

---

<sup>30</sup> Ver LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, *Desarrollo económico y urbano de Gijón. Siglos XIX y XX*, Oviedo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, 1994.

<sup>31</sup> Archivo Municipal de Gijón (AMG), expediente 1825-17, Consulta Urbanística sobre instalación de Centro Comercial en la finca denominada La Fana en Roces. 1980.

<sup>32</sup> AMG, expediente 1825-17, Alcampo S.A. Licencia de obras de construcción de centro comercial en la finca denominada La Fana de Roces (Km. 447 de la C.N. 630 Gijón-Oviedo). 1980-1981, Memoria justificativa, p. 2.

nave principal de planta rectangular, iluminada cenitalmente mediante una retícula de claraboyas y destinada a hipermercado, delante de la cual se dispondría un pasaje transversal con pequeñas tiendas, a modo de filtro entre el exterior y la gran superficie.

El 22 de diciembre de 1980 el Ayuntamiento autoriza la construcción del centro otorgando una polémica licencia que daría lugar a un largo contencioso, algo que no impidió la edificación, puesta en marcha y posterior pervivencia del conjunto<sup>33</sup>. La inauguración de Alcampo se produce en octubre de 1982, recibiendo el centro entusiastas loas, a pesar de la absoluta neutralidad de su arquitectura. Desde entonces y hasta ahora se han producido cambios poco sustanciales en su fisonomía, destacando en cualquier caso la posterior proliferación de otras naves comerciales secundarias próximas al centro, dentro de la conversión de la zona de Roces en polígono industrial.

El centro comercial Costa Verde inicia su historia en enero de 1987, momento en que la prensa local anunció la compra de un inmenso terreno en la zona de Montevil por parte de la empresa El Corte Inglés, entonces en pleno auge expansivo<sup>34</sup>. El diario *El*

---

<sup>33</sup> “La Permanente concedió la licencia para la construcción de un centro comercial en Roces”, *El Comercio*, Gijón, 23-XII-1980. El político Francisco Álvarez-Cascos abanderó el litigio contra el acuerdo municipal que concedió dicha licencia, logrando la declaración de su nulidad por la Audiencia Territorial de Oviedo y el Tribunal Supremo de Madrid. Copias de las sentencias en AMG, expediente 1825-17. El centro se mantuvo abierto durante todo el proceso, siendo finalmente legalizado en 1987 después de que el nuevo Plan General de Ordenación Urbana del año anterior definiera sus terrenos como suelo urbano con destino exclusivo a hipermercado. Ver “La Comisión de Obras concedió ayer una nueva licencia de obras a Alcampo”, *El Comercio*, Gijón, 21-I-1987.

<sup>34</sup> “El Corte Inglés compró 71.205 metros cuadrados de terreno para instalarse en Gijón”, *El Comercio*, Gijón, 2-I-1987. Según dicha noticia, la compañía habría comunicado tal operación al Ayuntamiento a finales de 1986, así como su intención de construir un centro comercial de 22.500 m<sup>2</sup> de superficie.

*Comercio* difundía lo que parecía una temprana reproducción del proyecto mostrando un gran bloque que aunaría tiendas por departamentos, hipermercado y varias plantas de aparcamiento<sup>35</sup>. Con la intención de acelerar la instalación del centro comercial en el suelo de Montevil, el Ayuntamiento Pleno acordó inicialmente una modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que posteriormente sería sustituida por un procedimiento más detallado<sup>36</sup>; la licencia de obras no fue concedida hasta julio de 1988<sup>37</sup>. En el verano de 1989 el centro comercial se encontraba en un avanzado estado de ejecución<sup>38</sup>, produciéndose su inauguración el 30 de noviembre de dicho año en un acto que

---

<sup>35</sup> Datos e imagen en la noticia: “El Corte Inglés invertirá cuatro mil millones de pesetas en su centro de Gijón”, *El Comercio*, Gijón, 3-1-1987.

<sup>36</sup> Véase en primer lugar: “El Ayuntamiento Pleno aprobó por unanimidad la propuesta de modificación del Plan de Ordenación”, *El Comercio*, Gijón, 25-II-1987. Dicha modificación fue desestimada por la Comisión de Urbanismo de Asturias, forzando a El Corte Inglés a optar por otra vía consistente en programar una actuación específica para el llamado sector R8A de Montevil. Proceso explicado en “El Ayuntamiento da luz verde a la instalación de Hipercor en Gijón”, *El Comercio*, Gijón, 2-X-1987. Así, en sesión municipal del 7 de octubre de 1987, se aprobaba inicialmente “el estudio previo realizado sobre el Presector Montevil R8 del Plan General de Ordenación Urbana y, en consecuencia, la Modificación del Plan General en la citada zona de Montevil y en el expresado Presector”. Ver *Boletín Oficial del Principado de Asturias y de la Provincia (BOPAP)*, 9-XI-1987. En esa misma sesión también se aprobaba inicialmente “el Proyecto de Urbanización de la Unidad de Actuación núm. 121 del Plan General de Ordenación Urbana (Sector R8A, según el estudio previo elaborado para la Modificación del Plan), Área de Montevil, quedando supeditada la aprobación definitiva a que se apruebe también definitivamente el Plan Parcial de dicho sector”. Ver *BOPAP*, 14-XI-1987. La aprobación definitiva del Plan Parcial del Sector R8A, área de Montevil, tendría lugar el 2 de mayo de 1988. Ver *BOPAP*, 11-VI-1988.

<sup>37</sup> AMG, expediente 3127-1, Hipercor S.A. Documentación.

<sup>38</sup> Ver AMG, expediente 5113-1, Memoria del Proyecto de Instalaciones para solicitud de licencia de apertura y funcionamiento de centro comercial situado en la zona de Montevil de Gijón, Asturias. Agosto de 1989.

reunió a distintas personalidades que alabaron generosamente la obra<sup>39</sup>.

El edificio, obra del arquitecto Pedro Vilata Capont, experimentó algunos cambios sustanciales en su diseño durante el proceso de ejecución<sup>40</sup>; el resultado final, perfectamente alineado con los principios estéticos de El Corte Inglés, representa un ejemplo de arquitectura recia, hermética y con pocas concesiones ornamentales. De planta cuadrangular, se sitúa sobre una finca con considerable desnivel, articulado mediante dos cuerpos consecutivos. El primer cuerpo, destinado a grandes almacenes, corre en paralelo a la antigua carretera de Oviedo y presenta varias alturas sobre rasante: inicialmente el interior se organizaba a partir de un *hall* rematado longitudinalmente por un lucernario-bóveda de medio cañón, pero esta disposición ha variado, especialmente tras el añadido de una planta extra estrenada a finales de 2013<sup>41</sup>. Por su parte el segundo cuerpo, situado en la zona inmediatamente posterior a los grandes almacenes, desarrolla una gran superficie destinada a hipermercado bajo la cual se extiende buena parte de los niveles destinados a aparcamiento.

El perímetro de fachadas alterna secciones de paramento – las zonas más destacadas revestidas de granito gris y negro brillante – con tramos de celosía de aluminio azul que, recordando una *sebka* islámica, reproducen seriadamente una trama de triángulos isósceles coincidentes con el símbolo de las marcas El Corte

---

<sup>39</sup> “El centro comercial Costa Verde abre hoy sus puertas al público para ayudar a la prosperidad de Gijón”, *El Comercio*, Gijón, 1-XII-1989.

<sup>40</sup> Las claras diferencias de los distintos planos de arquitectura entre 1987 y 1989 pueden verse en AMG, expedientes 3126-6 y 5112-2.

<sup>41</sup> “El Corte Inglés suma 50 nuevos empleados con el estreno de su ampliación en Gijón”, *La Nueva España.es*, 14-XI-2013, noticia disponible en: <http://www.lne.es/gijon/2013/11/14/corte-ingles-suma-50-nuevos/1499221.html> [último acceso: 27-X-2014; 14:35]. En mayo de 1999 ya se había producido la apertura de dos tiendas El Corte Inglés en los bajos de un edificio frente al centro comercial.

Inglés-Hipercom<sup>42</sup>. En las esquinas de la fachada principal, coincidiendo con sendas entradas, dos bloques prismáticos revestidos por una trama de vidrio-espejo oscuro funcionan como únicos hitos visuales destacados, con cierto efectismo modernizante.

El centro comercial Los Fresnos protagonizó una de las intervenciones más ambiciosas y radicales de las acontecidas en las últimas décadas en Gijón, no solo en el plano comercial, sino en términos urbanísticos. Su historia se vincula indisolublemente al Plan Especial de Reforma Interior nº 8 (PERI-8) para el barrio de El Llano, contemplado en el PGOU de 1986. Dicho barrio, enmarcado por las calles Schulz, Manuel Llana y Hermanos Felgueroso, se consolidó a partir de 1900 como barrio industrial y proletario, padeciendo un importante abandono por parte de la autoridad municipal que explicaría su crecimiento desordenado<sup>43</sup>. Aún a finales de la década de 1980 la zona combinaba edificios de varias alturas, solares infrautilizados, viejos talleres, construcciones industriales, viviendas humildes de autoconstrucción y tendejones, presentando una deficiente articulación en la trama urbana.

En mayo de 1986 el Ayuntamiento aprobaba el encargo del PERI-8 para la reforma de El Llano, suscribiendo a continuación un contrato con el estudio del arquitecto Javier Fombella Blanco, que realizó un primer proyecto aprobado inicialmente en abril de 1987<sup>44</sup>; sin embargo, en febrero de 1990 el Ayuntamiento rompió

---

<sup>42</sup> El recurso consistente en hacer del logotipo un ornamento ya aparece en algunos comercios españoles de la década de 1960, como las Galerías Preciados de Éibar o los Almacenes Botas de Oviedo.

<sup>43</sup> Véase el capítulo de PIÑERA ENTRIALGO, Luis Miguel, “De la Puerta de la Villa a la fábrica de Orueta” en *Historias de El Llano*, Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 2007, pp. 19-46.

<sup>44</sup> Sobre el primer aspecto, véase “El Ayuntamiento Pleno aprobó el encargo por licitación, del plan especial de la Avenida de El Llano”, *El Comercio*, Gijón, 17-V-1986. La aprobación inicial del proyecto de Fombella para el PERI-8 se

su contrato con dicho arquitecto mientras paralelamente se aprobaba provisionalmente un nuevo plan supervisado por la Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo S.A. (SOGEPSA), que obtendría el visto bueno definitivo el 15 de octubre de 1990<sup>45</sup>. El plan de SOGEPSA, ya encargada de su gestión y ejecución, prolongaría la Avenida del Llano hasta insertarla en el centro de la ciudad, rediseñando el plano parcelario entre las calles Oriamendi (hoy Pérez de Ayala-Fuente del Real) y San José para permitir la construcción de modernos bloques de viviendas homogéneas en torno a una gran plaza de nueva creación.

Una importante finca irregular abierta a dicha plaza se reservó para la construcción del centro comercial, promoción de la sociedad Mall Gijón S.A. concebida en estrecha vinculación con el trazado urbano circundante. El conjunto arrancararía subterráneamente para albergar algunas tiendas, un hipermercado Pryca – hoy Carrefour – y aparcamientos, mientras que sobre la rasante de la plaza se levantaría el resto del centro comercial, un imponente volumen de varias alturas concebido por Juan Francisco Álvarez Quirós, arquitecto responsable de otros

---

recoge en *El Comercio*, Gijón, días 9, 10 y 11-IV-1987, constando igualmente en AMG, expediente 8942-1.

<sup>45</sup> Véase el Decreto de la Alcaldía de 26 de febrero de 1990, donde en relación al plan de Fombella se explica que “se observaron, por parte de la Corporación y sus asesores, la existencia de razones suficientes para no continuar el trámite de la propuesta formulada en su estudio por la citada entidad por lo que se redactó un nuevo estudio y se iniciaron nuevamente los trámites lo que originó otra nueva aprobación inicial del expediente en sesión plenaria de 9 de febrero de los corrientes [...] La Alcaldía [...] resuelve: que se signifique a Fombella Arquitectos y Asociados S.A. la terminación de las relaciones contractuales con este Ayuntamiento en relación al encargo de Redacción del Plan Especial [...]”. Localizado en AMG, expediente 8942-1, SOGEPSA (Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo S.A.), Plan Especial Reforma Interior del Llano (PERI-8), fol. 12. La aprobación definitiva del PERI-8 avalado por SOGEPSA aparece en el mismo expediente, fol. 130, y también en el *BOPAP*, 22-XI-1990.

proyectos afines en Asturias<sup>46</sup>. El centro comercial, inaugurado entre elogios en octubre de 1992<sup>47</sup>, presenta exteriormente varias fachadas revestidas por una piel de vidrio-espejo verdosa que refleja el entorno y atenúa su carácter macizo, acompañándose de ascensores panorámicos, elemento un tanto lúdico muy habitual en la arquitectura comercial. Interiormente, el centro se organiza en varias alturas en torno a dos patios, el principal – de mayor altura – cercado con antepechos y rematado por un amplio lucernario formado por varias pirámides. Originalmente el centro se benefició de una decoración concebida por José Antonio Menéndez Hevia y el taller Bureau70, si bien con posterioridad ha experimentado distintas modificaciones y añadidos<sup>48</sup>.

El centro comercial El Coto, conocido actualmente como Opción Gijón, de pequeñas dimensiones, representa un perfecto contrapunto a la grandiosidad de los proyectos vistos hasta ahora. Fruto de una iniciativa de la empresa Mercados Centrales de Abastecimiento S.A. (MERCASA), sabemos que en mayo de 1986 directivos de dicha compañía presentaron al Ayuntamiento gijonés sendos proyectos para instalar un centro comercial y otro cultural en los locales del antiguo cuartel de El Coto de San Nicolás, y que poco tiempo después las partes interesadas suscribieron un acuerdo al respecto, incluyendo la rehabilitación

---

<sup>46</sup> El Proyecto Básico de Centro Comercial (planos de arquitectura, octubre de 1990) y el posterior Proyecto de Ejecución (planos de cimentación, saneamiento y estructura de febrero de 1991; planos de arquitectura de marzo de 1992), firmados por Juan Francisco Álvarez Quirós, pueden consultarse en AMG, expedientes 6093-1, 5769-1, 7651-1 y 7652-1.

<sup>47</sup> “La antigua «Cábila», transformada en el centro de la ciudad”, *El Comercio*, Gijón, 21-X-1992.

<sup>48</sup> Dato recogido en PUENTE TORAÑO, Aida, “José Antonio Menéndez Hevia: diseñador, arquitecto interiorista y constructor especializado” en FERNÁNDEZ GARCÍA, Ana María (coord.), *Decoración de interiores. Firmas, casas comerciales y diseño en Asturias, 1880-1990*, Oviedo, Septem Ediciones, 2012, p. 206. A lo largo de 2002 se aborda una actualización de la imagen y decoración del centro según Proyecto Básico del arquitecto José Moreno Vélez, recogida en AMG, expediente 14588-5.

del cuartel: desde entonces se sucederán varios proyectos de diverso interés hasta la ejecución final del centro comercial, abierto al público en noviembre de 1994<sup>49</sup>.

Un primer Proyecto Básico “para la reutilización comercial del antiguo Cuartel del Coto”, con planos firmados por Gerardo Mingo Pinacho en mayo de 1987, proponía construir un “centro de descuentos con locales entre 50 y 70 m<sup>2</sup>, preferentemente” que ocuparía varias plantas en la crujía y galería norte del edificio y se prolongaría en una galería anexa de nueva construcción, abierta al patio del cuartel y acompañada de un *parking*<sup>50</sup>. Posteriormente, el mismo arquitecto idearía para MERCASA un “Proyecto Básico para un centro cívico-comercial” (planos de junio de 1990) con un planteamiento radicalmente distinto: renunciando a ocupar el edificio del cuartel, se proponía la construcción de una plataforma sobre los terrenos del patio, en cuyo sótano iría alojado un aparcamiento, quedando la entreplanta para locales comerciales y la superficie para la composición de una interesante plaza concebida como “espacio de disfrute de todos los habitantes de Gijón” y que albergaría una bolera, petanca, pistas de patinaje y *skate*, ajedrez gigante, pérgolas, kiosco y zona de juegos infantiles así como una pista polideportiva<sup>51</sup>. El elemento más original de este diseño, sencillo pero interesante por su ajustada escala y por el equilibrio entre la función mercantil y el uso público recreativo, era el acceso al centro comercial: un gran cubo de cristal de once metros de arista situado en el ángulo entre las calles General Suárez Valdés y Calderón de la Barca. Las obras fueron abordadas, pero tras una detención de los trabajos se produjo un nuevo y

---

<sup>49</sup> Sobre el origen del proyecto y el convenio: “Directivos de Mercasa presentarán pasado mañana los proyectos para instalar un centro comercial y otro cultural en Gijón”, *El Comercio*, Gijón, 20-V-1986 y “Firmado un acuerdo para instalar un centro comercial y cultural en el antiguo cuartel de El Coto”, *El Comercio*, Gijón, 13-VII-1986. La inauguración del centro comercial aparece recogida en “Mil quinientos millones de pesetas para la «gran ocasión» de El Coto”, *El Comercio*, Gijón, 30-XI-1994.

<sup>50</sup> Localizado en AMG, expediente 6060-9.

<sup>51</sup> Tal como indican los planos localizados en AMG, expediente 6035-1.

definitivo replanteo: siguiendo un Proyecto Básico y de Ejecución firmado por Ángeles Novás Fernández (planos de noviembre de 1992)<sup>52</sup>, se reconsideró la idea de ocupar el patio con una construcción a modo de plataforma, trazándose una única planta para comercios, supermercado y multicines – estos últimos finalmente no incorporados – y conservando la plaza en la parte superior, reducida a una superficie árida y dura alejada de los planteamientos precedentes. Hoy el exterior del centro presenta algunos cambios puntuales que no alteran el conjunto primitivo.

El conjunto comercial de La Calzada, ubicado en el barrio homónimo al oeste de la ciudad, presenta una particular disposición “bicéfala” pues fue desarrollado en dos fases. Comentaremos en primer lugar la obra del hipermercado. Según nos consta, en 1987 la firma Continente ya había contemplado la posibilidad de instalar una gran superficie en el polígono de Mora-Garay sin éxito<sup>53</sup>. Por otra parte, en septiembre de 1992 el Ayuntamiento de Gijón pactaba con Vicasa – antiguo Gijón Fabril – el traslado de su actividad industrial a Porceyo para poder dar así otra utilidad a la parcela liberada<sup>54</sup>. La enorme finca de Vicasa sería objeto de un estudio de detalle que dio lugar a la llamada

---

<sup>52</sup> Ver “El centro comercial de Mercasa puede estar terminado para finales del presente año”, *El Comercio*, Gijón, 18-III-1991. El Proyecto Básico y de Ejecución de Ángeles Novás Fernández, así como la redistribución resultante de la supresión de los cines, en AMG, expedientes 5285-1, 5286-1 y 7781-1.

<sup>53</sup> Dato recogido en la noticia “La oposición de los comerciantes a la instalación de más hipermercados acaparó la mayor parte del debate”, *El Comercio*, Gijón, 28-I-1987.

<sup>54</sup> “El Ayuntamiento Pleno aprobó, en septiembre de 1992, la propuesta de convenio a suscribir con Vicasa para el traslado de la fábrica de La Calzada a Porceyo, así como la propuesta de la aprobación inicial de modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana en la zona denominada «Gijón Fabril». Con la modificación del planeamiento urbanístico, el solar que ocupa Vicasa, de ochenta y siete mil metros cuadrados, que el Plan General de Ordenación Urbana califica como suelo urbanizable no programado, pasa a ser suelo urbano”. Recogido en “«Luz verde» al polígono de Vicasa”, *El Comercio*, Gijón, 5-III-1993.

Unidad de Actuación 99 (UA-99) del PGOU, que contemplaba usos residenciales y comerciales para la misma y que fue aprobada entre los meses de marzo y mayo de 1993<sup>55</sup>. El Ayuntamiento abrió así la puerta a la creación de un centro comercial en La Calzada, pero ante los recelos que la idea de una gran superficie suscitaba entre parte de la población y los comerciantes gijoneses, el gobierno municipal se apresuró a explicar que sencillamente se trataría de unas galerías comerciales más modestas<sup>56</sup>. Sin embargo, poco tiempo después, bajo el eslogan de “Una nueva ciudad toma tierra en Gijón” se anunciaba en prensa una imagen ideal del futuro conjunto residencial de Vicasa que incluía, aparte de los bloques de viviendas, un edificio cuya forma recordaba claramente a un hipermercado<sup>57</sup>. Finalmente, en marzo de 1995, CIRECASA solicitaba permiso para construir un centro comercial<sup>58</sup>, que sería concebido por el ya citado arquitecto Juan Francisco Álvarez Quirós: el edificio ejecutado, ocupado originalmente por Continente – hoy Carrefour – e inaugurado en mayo de 1996<sup>59</sup>, es un amplio hipermercado de planta única

---

<sup>55</sup> Ver *BOPAP*, días 27-III-1993 y 22-VI-1993.

<sup>56</sup> El entonces concejal de Urbanismo, Medio Ambiente y Vivienda, Jesús Morales, explicaba: “El futuro centro comercial [...] no será una gran superficie [...] serán unas galerías comerciales. La superficie será distribuida de forma tal que permita la instalación de un supermercado y pequeños comercios. Que nadie se llame a engaño; no estamos hablando de un Pryca o un Alcampo; serán unas instalaciones similares a los mercados de San Agustín y Mercasa”. Ver “Morales descarta la instalación de una única empresa en el futuro centro comercial de La Calzada”, *El Comercio*, Gijón, 14-III-1993.

<sup>57</sup> Anuncio a página completa publicado en *El Comercio*, Gijón, 26-III-1993.

<sup>58</sup> Siglas de Ciudad Residencial de La Calzada S.A., sociedad vinculada al Grupo Mall al que ya vimos involucrado en la obra del centro comercial Los Fresnos. La petición de licencia puede consultarse en AMG, expediente 8819-5. Dicha licencia se otorgó el 1 de junio de 1995. Ver: “El Ayuntamiento concedió ayer la licencia de obras para el híper de La Calzada”, *El Comercio*, Gijón, 2-VI-1995.

<sup>59</sup> Véanse los abundantes anuncios y reportajes recogidos en *El Comercio*, Gijón, días 19 y 21-V-1996.

precedido de galería comercial y playa de aparcamiento, en el que las concesiones estéticas, como ya ocurría en Alcampo, son mínimas, más allá de algunos elementos ornamentales en zonas puntuales como sus pórticos de doble altura con remate de marquesina volada.

Como decíamos previamente, en La Calzada se configuró un centro comercial en dos fases relacionadas entre sí: por una parte, el citado hipermercado, y por otra el complejo de ocio y restauración. En abril de 1995, CIRECASA presentaba un “Proyecto Básico de adecuación de naves industriales y espacios libres” firmado en marzo por Juan Francisco Álvarez Quirós y destinado a la parcela 5 de la UA-99, una franja adyacente al terreno del hipermercado llamada a albergar zonas verdes y usos lúdicos, deportivos y recreativos; la idea resultaba tan infrecuente como atractiva, pues proponía el aprovechamiento y rehabilitación de varias construcciones y naves del conjunto de Gijón Fabril-Vicasa para crear un complejo multiusos con dos plantas, que incluiría pista de patinaje techada con gradas, rocódromo, salón de juegos infantiles y recreativos, pista cubierta con gradas, locales comerciales, *minigolf*, zonas de tenis de mesa, *mini basket*, *mini volleyball*, billares, pista exterior de *mountain bike* y más de 4.000 m<sup>2</sup> de jardines y plaza pública<sup>60</sup>. Desgraciadamente este primer planteamiento fue rechazado alegando motivos de seguridad: de manera poco sorprendente, el conjunto de naves acabaría desapareciendo, conservándose únicamente el edificio de antiguas oficinas catalogado mientras se

---

<sup>60</sup> AMG, expediente 8815-5. En la Memoria se explicaba: “De la antigua fábrica Gijón Fabril (VICASA) se conservan algunos de los edificios y naves industriales propios de la actividad que se desarrollaba. Trata el presente proyecto de la adecuación de algunas de estas naves para la implantación en ellas de las actividades lúdicas, recreativas, deportivas [...] la cubierta de la edificación general, se mantiene la actual de las propias naves, procediendo a sanear y reparar donde sea necesario [...] las fachadas se mantienen generalmente las actuales, con los mismos revestimientos, huecos aprovechables, etc. En los huecos que se abrirán nuevos se conservará la misma tipología que los existentes [...]”.

iniciaba la construcción de un “centro de ocio, complejo cinematográfico y aparcamiento” promovido en el verano de 1998 por RIOAL S.A. en representación de Yelmo Films S.A. una vez más partiendo de un Proyecto Básico de Álvarez Quirós<sup>61</sup>. El resultado final fue un bloque compuesto mediante la combinación de formas ortogonales, con el más que habitual alzado hermético y planta en L, acogiendo *parking* subterráneo, planta baja dedicada a locales de hostelería y ocio y una zona superior con trece salas de cine. Estrenado a finales de 1999 bajo el nombre de Yelmo Cines Ocimax Gijón, el complejo hacía llegar a un barrio de pasado industrial un modelo de ocio a la americana en un ejercicio de reinención identitaria aplaudido con entusiasmo por la prensa del momento<sup>62</sup>.

Con el centro comercial San Agustín cerraríamos la lista de las principales arquitecturas comerciales realizadas en Gijón hasta la fecha. El edificio se levanta sobre una céntrica parcela junto a la plaza de Romualdo Alvargonzález y muy próxima al paseo de San Lorenzo. Hasta mediados de la década de 1990 dicha finca fue

---

<sup>61</sup> En la Memoria del Proyecto Básico, apartado “Antecedentes”, se relata: “Inicialmente de la antigua fábrica Gijón Fabril (Vicasa) se conservaban algunos de los edificios y parte de las naves industriales [...] para la que se había redactado un Proyecto Básico de adecuación de estos edificios con fecha de marzo de 1995. Actualmente, una vez realizado un estudio pormenorizado del estado que presentaban estos edificios y comprobado que no ofrecían una suficiente seguridad, se propone una nueva ordenación de este espacio, que se describe en este proyecto”. Ver Proyecto Básico (planos de junio de 1998) y Anexo al Proyecto Básico (planos de julio de 1998) en AMG, 11399-1.

<sup>62</sup> “Los fuegos artificiales iluminaron desde el cielo el centro de ocio y cines más moderno de Asturias que desde ayer, se asienta en La Calzada sobre los escombros de lo que fuera Gijón Fabril [...] Atrás queda la Vicasa industrial. Ahora llega la Vicasa del ocio [...] Oscuro y solitario, al lado, el edificio de oficinas de Vicasa, que rehabilitándose para ser centro de formación, es el único vestigio de una Vicasa industrial que ayer, definitivamente, pasó a la historia”. Pasajes extraídos de “La Calzada inaugura, con una multitudinaria fiesta, un centro de ocio con 13 cines”, *La Nueva España*, Oviedo, 3-XII-1999.

ocupada por el antiguo Mercado de San Agustín, un edificio de severas formas racionalistas ejecutado entre 1955 y 1958<sup>63</sup>, que en su momento constituyó un innovador proto-centro comercial al combinar un tradicional mercado de puestos de venta de productos perecederos con un pionero supermercado y una serie de pequeñas tiendas dispuestas en su perímetro exterior<sup>64</sup>.

En el verano de 1991 la Oficina de Gestión del Plan de Ordenación ya contemplaba la ubicación de un centro comercial en la parcela entonces ocupada todavía por el Mercado de San Agustín<sup>65</sup>. A raíz del deterioro del mismo, y mientras se producía el progresivo abandono de los viejos puestos, varias empresas se interesaron en el nuevo proyecto. Finalmente, sería la promotora-constructora ANGOCA la encargada de desarrollar un moderno centro comercial en la zona: partiendo de un Proyecto Básico firmado por el arquitecto Juan López Martín – modificado en algunos aspectos durante su posterior materialización – y una vez derribado el Mercado, sería acometida la construcción del nuevo equipamiento<sup>66</sup>. Tras su inauguración en junio de 1998 el corazón de Gijón sucumbía finalmente al avance de los nuevos espacios de

---

<sup>63</sup> Según Granda Álvarez, en febrero de 1955 la Comisión Municipal Permanente aprobó el Proyecto de construcción redactado por Fernández-Omaña, José Antonio Muñiz y Miguel Díaz Negrete, concluyéndose las obras en 1958. Ver GRANDA ÁLVAREZ, Francisco Javier, “La obra pública municipal en Gijón entre 1938 y 1978”, en *La obra pública municipal en Gijón...*, opus cit., p. 274-275.

<sup>64</sup> El supermercado-autoservicio, situado en el sótano del edificio, fue estrenado en agosto de 1958. Ver “Quedó inaugurado el Autoservicio Núm. 3”, *Voluntad*, Gijón, 22-VIII-1958. Meses después, en marzo de 1959, se bendecía e inauguraba el mercado, situado en la planta principal, y la “Ronda Comercial” del exterior. Ver “Ayer quedó abierto al público el Mercado de San Agustín”, *Voluntad*, Gijón, 31-III-1959.

<sup>65</sup> Véase copia del plano “Parcela para nuevo centro comercial en el Mercado de San Agustín”, dibujado por Luis Vallina y fechado en agosto de 1991. AMG, expediente 10570-7.

<sup>66</sup> ANGOCA entregó una copia del Proyecto Básico en febrero de 1996, a la vez que solicitaba licencia de obras. Consúltese AMG, expediente 10570-7.

consumo<sup>67</sup>. Desde el punto de vista arquitectónico, el centro comercial San Agustín es una obra de pequeño tamaño, con planta rectangular – salvo chafflán en una de sus esquinas – y alzado prismático; en su interior las tiendas se organizan en torno a un vacío central atravesado por escaleras mecánicas. Bien integrado en la trama urbana, el edificio, cuya fachada principal se abre a la plaza de Romualdo Alvargonzález, destaca por el desarrollo de un pórtico de columnas y arcos en su perímetro exterior, a modo de cita con ecos historicistas. Otros detalles, como los revestimientos de vidrio-espejo, las siluetas escalonadas de su alzado o la colorista estructura de aire mecánico-industrial que remata la cornisa como una cenefa permiten encuadrar el estilo de la obra en un eclecticismo *pop* afín a las tendencias postmodernistas de finales del s. XX.

\* \* \*

Si tenemos en cuenta la profunda remodelación que en las últimas décadas ha experimentado el amplio *waterfront* gijonés, resulta cuanto menos sorprendente que la ciudad no haya asistido aún a la implantación de un centro comercial en su borde litoral. Sería sin embargo erróneo pensar que nunca se ha contemplado la posibilidad de aprovechar algún punto estratégico del perfil costero para promover alguna arquitectura comercial, cosa que desde la década de 1980 ha ocurrido en al menos tres ocasiones, siguiendo planteamientos diversos y para diferentes localizaciones. Durante los últimos cincuenta años la promoción de espacios de consumo y ocio ha sido un recurso frecuente en numerosos procesos de regeneración de áreas industriales y portuarias, tanto marítimas como fluviales: *Ghirardelli Square* en San Francisco, *Harborplace* en Baltimore, *Maremagnum* en

---

<sup>67</sup> “Un mercáu sin plaza. El centro comercial San Agustín se inauguró ayer con los accesos en obras”, *El Comercio*, Gijón, 19-VI-1998. La plaza de Romualdo Alvargonzález fue convenientemente remodelada.

Barcelona o *The Waterfront* en Pittsburgh son solo cuatro ejemplos que ilustran con distinta fortuna dicha cuestión.

Centrándonos en Gijón, el primer proyecto de centro comercial portuario que hemos logrado identificar se enmarcaría dentro del proceso de conversión del viejo puerto histórico en deportivo. Durante los meses de febrero y marzo de 1986, distintos miembros de la Junta del Puerto de Gijón realizaron una serie de viajes por varias terminales portuarias de Europa y Estados Unidos, incluyendo Nueva York, Baltimore, San Francisco y Los Ángeles<sup>68</sup>; semanas después, un periódico asturiano anunciaba la intención de la Junta del Puerto de promover “un gran centro comercial” en el puerto local, tomando como referencia los ejemplos vistos en el extranjero, y muy particularmente el citado *Harborplace*<sup>69</sup>. El posterior Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local, encargado por la Junta del Puerto y firmado en octubre de 1986 por el arquitecto Fernando Nanclares Fernández junto a su equipo colaborador<sup>70</sup>, incluiría un proyecto de “edificio comercial y aparcamiento subterráneo” para la Dársena del Fomentín, vinculado con la actividad deportiva. La idea, de modesto tamaño y atractivo diseño, pervivió hasta 1991, siendo cancelada una vez cuestionada su viabilidad<sup>71</sup>.

El insólito proyecto *Gijón Huburb*, de 1993, no llegaría siquiera a superar la mera condición de propuesta. Coincidiendo con la

---

<sup>68</sup> Datos extraídos de: Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (AAPG), 3/6767/1, Correspondencia de Dirección: carta con fecha 4-IV-1986.

<sup>69</sup> Ver “La Junta del Puerto promoverá un gran centro comercial sobre la zona de relleno del Fomento”, *La Nueva España*, Oviedo, 25-IV-1986. La noticia explicaba: “La idea fue tomada de otros puertos europeos y americanos como el de Baltimore (USA) en los que los centros comerciales del tipo del que aquí se proyecta constituyen un núcleo de atracción y vitalidad para sus respectivas poblaciones [...]”.

<sup>70</sup> Integrado por Juan González Moriyón, Jesús Menéndez Fernández y Nieves Ruiz Fernández.

<sup>71</sup> El edificio proyectado puede verse en AAPG, 1/496/1 y 1/497/1, Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local, Memoria, pp. 12-13 y planos 16-17. Sobre la cancelación, véase AAPG, 2/723/1, fol. 33.

operación que daría lugar a la creación de la playa de Poniente, el Ayuntamiento de Gijón decidió encargar a la compañía norteamericana HHCP<sup>72</sup> una propuesta de planeamiento urbanístico y actuación para la parcela comprendida entre la calle Mariano Pola y los desaparecidos Astilleros del Cantábrico<sup>73</sup>. La respuesta de HHCP – cuyo catálogo de exuberantes intervenciones incluye, entre otras actuaciones, el *master plan* del complejo *Palm Jumeirah* en Dubai – se sustanciaría en un detallado estudio denominado *Gijón Huburb: conceptual Master Plan*<sup>74</sup>. Dicho plan proponía una radical transformación de la zona de Poniente, que mediante la construcción de diversos equipamientos comerciales, lúdicos, culturales y residenciales se convertiría en un híbrido a medio camino entre un parque temático y un *outdoor mall*, no muy distinto de otros complejos lúdicos típicamente postmodernos como el *Horton Plaza* de San Diego o el *Universal CityWalk* de Los Angeles<sup>75</sup>. La zona, organizada como una suerte de barrio autónomo, albergaría numerosos edificios singulares, de

---

<sup>72</sup> HHCP, siglas de Helman, Hurley, Charvat & Peacock, es un estudio estadounidense de arquitectura y planificación. Fundado en 1975, desde 1991 cuenta con una división internacional, HHCP Design International. *Web* oficial: <http://www.hhcp.com/main.html> [último acceso: 29-X-2014; 00:52].

<sup>73</sup> Ver “Una empresa norteamericana planificará en desarrollo urbanístico de la playa de Poniente”, *El Comercio*, Gijón, 22-I-1993. Meses más tarde la prensa recogía: “A principios del presente año, el Ayuntamiento decidió encargar, a la empresa norteamericana HHCP, la realización del planeamiento urbanístico y propuestas de actuación para la zona de la playa de Poniente. Los trabajos, que tendrán un coste de alrededor de diez millones de pesetas, consistieron básicamente en la realización de propuestas de actuación para la citada zona que, posteriormente, si el Ayuntamiento las aprueba, deberán ser convertidas en un documento urbanístico”. Ver “Propuesta de ordenación urbanística para la playa de Poniente”, *El Comercio*, Gijón, 7-XI-1993.

<sup>74</sup> El plan, concebido en colaboración con la sociedad Conceptos y Espacios, conforma un volumen bilingüe e ilustrado, con *copyright* de 1993. Se conserva en la biblioteca del AMG, signatura GF-33.

<sup>75</sup> El complejo *Gijón Huburb* incluiría, entre otros, una zona comercial de temática náutica, restaurantes, clubes nocturnos, parque acuático cubierto, atracciones mecánicas, museo marítimo, acuario, varios teatros, una torre panorámica, hotel, oficinas y 500 viviendas.

formas ondulantes y aspecto futurista, conectados mediante plazas y calles abiertas y peatonales, sobre una superficie de once hectáreas. Evidentemente, la arriesgada propuesta de HHCP, con una inversión estimada de 22.615 millones de pesetas, no pasó del papel, pero algunas de las ideas ya esbozadas en tan megalómano plan han sobrevivido en las posteriores intervenciones en la zona<sup>76</sup>.

A diferencia de sus predecesores, el tercer y último ejemplo que trataremos de espacio comercial marítimo podría hacerse realidad, diez años después de su concepción inicial y alterado por continuos replanteos. Nos referimos al controvertido proyecto para la Ería del Piles, que habría de ubicarse en los terrenos situados en el margen derecho de la desembocadura del río Piles, coincidiendo con un tramo en el extremo oriental de la playa de San Lorenzo conocido como *El Tostaderu* (Avda. José García Bernardo). En mayo de 2005 se conocía la intención por parte de varios inversores de desarrollar iniciativas empresariales en la zona<sup>77</sup>; a finales del verano de ese mismo año, Astur Promotora, vinculada a empresarios gijoneses y a hoteles Abba, daba a conocer los primeros diseños de un anteproyecto firmado por Antonio Fernández Morán junto a Luis Mingo Macías y pensado para albergar una zona comercial, negocios de hostelería y demás espacios de ocio, distribuyéndolos en dos bloques divergentes de líneas oblicuas y ecos deconstructivistas a los que se uniría una torre-apartotel a modo de hito vertical<sup>78</sup>. Desde entonces la

---

<sup>76</sup> Véase “La propuesta urbanística de la zona de Poniente prevé la construcción de ocho bloques de viviendas y un lago artificial de agua salada”, *El Comercio*, Gijón, 11-VIII-1994, donde se explica la voluntad inicial de SOGEPESA de realizar en la zona occidental de Poniente un lago artificial, varios bloques-barco para viviendas, un *aquapark* y un museo marítimo o acuario. Finalmente se construirían el actual Acuario de Gijón y edificios residenciales, algunos manteniendo la citada silueta de barco.

<sup>77</sup> “Varias empresas sondan proyectos hoteleros, hosteleros y comerciales en la ería del Piles”, *El Comercio*, Gijón, 8-V-2005.

<sup>78</sup> “El complejo de ocio de la Ería del Piles generará una inversión de 50 millones y 200 puestos de trabajo”, *El Comercio*, Gijón, 11-IX-2005.

iniciativa ha pasado por numerosas dificultades, sometida a críticas desde diversos sectores, y se han sucedido sustanciales cambios en su diseño: el proyecto, revisado una vez más, parece hoy seguir adelante, desaprobado por quienes preferirían que la zona quedase reservada como “playa verde”<sup>79</sup>.

\* \* \*

Una vez revisados los principales proyectos y realidades del patrimonio comercial reciente gijonés, y a modo de conclusión, ofreceremos una serie de miradas que nos permitirán perfilar con más precisión el papel desempeñado por estos espacios en los procesos de configuración y desarrollo de la ciudad actual.

En primer lugar, observamos que de forma reiterada los distintos centros comerciales se han presentado al público de Gijón como un lugar primario de la ciudad, de condición esencialmente urbana y profundamente unido a la vida social, rozando frecuentemente la usurpación: en este sentido, los mensajes publicitarios recogidos en prensa son más que

---

<sup>79</sup> En agosto de 2010 se expuso una maqueta del proyecto en la Feria de Muestras de Gijón, que recogía algunos cambios respecto a su diseño de partida: el debate que suscitó entre vecinos y arquitectos puede verse en *El Comercio*, Gijón, días 10, 11, 18, 19, 20 y 21-VIII-2010. Posteriormente se anunció la reducción de la torre y la sustitución de su acristalamiento por un revoco. “Astur Promotora rebaja de quince a once pisos la torre de Ería del Piles”, edición digital de *El Comercio*, 24-IV-2012: <http://www.elcomercio.es/v/20120424/gijon/astur-promotora-rebaja-quince-20120424.html> [último acceso: 29-X-2014; 11:54]. En 2013, Astur Promotora suprime la torre y propone una nueva distribución. “El complejo de la Ería del Piles se rediseña en bloques para evitar la torre de 40 metros”, edición digital de *La Nueva España*, 7-IX-2013: <http://www.lne.es/gijon/2013/09/07/complejo-eria-piles-redisenabloques/1465679.html> [último acceso: 29-X-2014; 12:00]. Sobre la “playa verde”: “20 profesionales piden reordenar como playa verde la Ería del Piles”, edición digital de *El Comercio*, 10-IV-2014: <http://www.elcomercio.es/v/20140410/gijon/profesionales-piden-reordenar-como-20140410.html> [último acceso: 29-X-2014; 12:05].

elocuentes. Así, uno de estos centros, a pesar de su ubicación periférica, describía su galería cubierta de tiendas como “la calle más comercial de Gijón” disputando semejante mérito a vías históricas como Corrida o Moros<sup>80</sup>. El propio término “centro” ha sido empleado de manera ambigua, para sugerir nuevas centralidades alternativas a la tradicional jerarquía espacial urbana: tal fue el caso de Los Fresnos, que en el momento de su inauguración, jugaba a preguntarse “¿Dónde está el centro?” y “¿Qué hay en el centro?” para finalmente anunciar su llegada “al corazón de Gijón”, concediendo un súbito protagonismo al barrio de El Llano, transformado radicalmente tras el PERI-8<sup>81</sup>. También el edificio de San Agustín fue promocionado como “el centro de todo”, “el centro de todos” y “el centro con todo”, no sin razón si tenemos en cuenta su verdadera ubicación en el núcleo de la ciudad<sup>82</sup>. En su intento por legitimar su presencia en la ciudad, estos centros han optado por establecer lazos sentimentales con los ciudadanos, bien postulando su *gijonesidad* (“Alcampo, que ya es parte de esta ciudad...”) o evocando un romance de San Valentín con la urbe misma (“A primera vista nos enamoramos de Gijón”, Los Fresnos)<sup>83</sup>. En última instancia, incluso han llegado a autoproclamarse “elemento dinamizador del entorno” y

---

<sup>80</sup> Publicidad de Alcampo, *El Comercio*, Gijón, 20-XI-1993. Irónicamente, el anuncio acompañaba su enunciado de un esquemático dibujo representando una transitada calle, con farolas y a cielo abierto.

<sup>81</sup> Publicidad de Los Fresnos, *El Comercio*, Gijón, días 15 y 16-X-1992, y anuncio de Pryca – hoy Carrefour – en el mismo diario, 18-X-1992. Nótese la doble lectura topográfica y emocional de “corazón”. La publicidad inmobiliaria también supo sacar partido de este juego: “Frente al Centro del centro”, exclamaba un anuncio del Edificio Plaza, próximo a Los Fresnos. *El Comercio*, Gijón, 6-V-1993.

<sup>82</sup> Eslóganes en *El Comercio*, Gijón, 19-VI-1998. Esta idea de centralidad se vio reforzada en los anuncios mediante la imagen de una manzana partida por la mitad, que más allá de apelar al significado de área o distrito, remitiría a un cliché neoyorquino – “la Gran Manzana” – empleado ocasionalmente. Véase el reportaje de inauguración en *El Comercio*, Gijón, suplemento *Panorama*, 21-VI-1998.

<sup>83</sup> Anuncios en *El Comercio*, Gijón, 24-XII-1988 y 13-II-1993.

“aglutinante de la vida cultural y social del centro de la ciudad y del casco histórico”<sup>84</sup>.

En segundo lugar es posible rastrear una especie de «discurso oficial», procedente del poder local – municipal – que ha venido vinculando, de forma persistente, la promoción de estos espacios de consumo a nociones tales como la prosperidad, la oportunidad e incluso la necesidad, de cara a garantizar la correcta adaptación de Gijón a los nuevos tiempos coincidiendo con la crisis de lo industrial. Son ilustrativas las palabras dedicadas por la Alcaldía al centro Costa Verde en el día de su apertura: “Gijón necesitaba un centro de este tipo [...] el éxito de esta iniciativa va ligado al éxito de la modernización de la ciudad [...] Gijón ha superado la crisis y mira, ahora, con optimismo su porvenir”; en la misma línea, el modestísimo centro de El Coto sería considerado “la gran ocasión” para el barrio homónimo, y la construcción del hipermercado de La Calzada sería inscrita dentro del empeño del gobierno municipal por hacer de dicho barrio “[...] un lugar digno [...] un barrio donde poder vivir a gusto”<sup>85</sup>.

Resultaría interesante reflexionar, en tercer lugar, sobre la recepción de estos espacios de consumo por parte de la ciudadanía y las relaciones establecidas con los mismos. Cabe recordar aquí la preocupación que alguno de estos equipamientos ha suscitado entre sectores del comercio local<sup>86</sup>; tampoco debe olvidarse que la proliferación de flamantes grandes superficies en zonas excéntricas tuvo lugar al mismo tiempo que el centro urbano hacía frente a un progresivo deterioro de su circuito comercial tradicional, planteándose como respuesta la creación de

---

<sup>84</sup> Extraído de la publicación *Eventos: Periódico del Centro Comercial San Agustín*, marzo de 1999.

<sup>85</sup> En los tres casos, palabras del ex-alcalde Vicente Álvarez Areces, recogidas respectivamente en *El Comercio*, Gijón, los días 1-XII-1989, 30-XI-1994 y 19-V-1996.

<sup>86</sup> Véanse por ejemplo “La Plataforma de Comerciantes de Gijón anuncia nuevas movilizaciones de protesta contra el Proyecto de La Calzada” y “El Ayuntamiento no facilitará la instalación de nuevas grandes superficies comerciales” en *El Comercio*, Gijón, días 5-IV-1993 y 19-X-1993.

ejes comerciales urbanos, localizados en calles populares y céntricas<sup>87</sup>. Por otra parte, el centro comercial llega a percibirse en ocasiones como un agente de distinción, siendo reclamado por algunos vecinos como garante de su derecho al consumo y signo de igualdad entre barrios<sup>88</sup>.

Nuestra última mirada nos lleva a detectar una estrecha vinculación entre el avance de estos nuevos espacios y el desarrollo del parque inmobiliario gijonés: en ese sentido, los centros comerciales de Montevil, El Llano y La Calzada conforman los ejemplos más representativos<sup>89</sup>. Resulta particularmente interesante contemplar cómo la propaganda inmobiliaria de la época se apoyó hábilmente en los centros comerciales como principal aliciente a la hora de estimular la venta de pisos y justificar la creciente oferta: por poner un ejemplo significativo, un proyecto residencial en 1994 ofrecía “el piso de tus sueños [...] en Montevil, la zona mejor orientada de Gijón [...] en su entorno se

---

<sup>87</sup> Véase “La Unión de Comerciantes apuesta por la creación de ejes comerciales para contrarrestar la actividad de las grandes superficies”, *El Comercio*, Gijón, 3-XI-1993.

<sup>88</sup> En junio de 1995 la Comisión de Amas de Casa a favor del Híper Mercado en La Calzada dirigía a la Alcaldía un escrito dando a conocer una recogida de firmas a favor del futuro Continente, hoy Carrefour. Destaca particularmente el siguiente párrafo: “[...] La Calzada siempre fue un barrio con vida propia y es legítima su aspiración a equipararse a las demás zonas de Gijón y es indiscutible que aquellas zonas en las que se instalaron las superficies comerciales pasaron de ser zonas semi-marginales a convertirse en zonas de primer orden”. Ver AMG, expediente 12315-1, fol. 379-380. Ver también “Amas de casa de El Natahoyo y La Calzada recogen firmas a favor del híper”, *El Comercio*, Gijón, 1-VI-1995.

<sup>89</sup> En torno a dichos centros comerciales ha tenido lugar, bien en paralelo a su desarrollo – El Llano, La Calzada – o tras su inauguración – Montevil – un claro crecimiento residencial. Merece especial mención el rol desempeñado por el Grupo Mall, que a través de Mall Gijón y Cirecasa estuvo presente tanto en la promoción de los centros comerciales de El Llano y La Calzada como de algunos de los conjuntos residenciales circundantes. Véase anuncio de Mall/Cirecasa en *El Comercio*, Gijón, 10-VIII-1994. Ver también “«Continente entra en un mercado duro pero legítimo», advierte Areces”, *La Nueva España*, Oviedo, 21-V-1996.

encuentran los tres grandes centros comerciales de la ciudad: Hipercor, Alcampo y Pryca”; el texto citado venía acompañado de una reproducción del paisaje gijonés que omitiendo la lejanía de la urbanización publicitada respecto a los focos tradicionales – la calle Corrida, el Muro de San Lorenzo, la Plaza Mayor – celebraba una geografía alternativa de *malls* e hipermercados<sup>90</sup>. Siguiendo una línea similar, en 1996 el Ayuntamiento de Gijón distribuía un anuncio con cierto aire de postal que exclamaba: “La Calzada, un lugar para vivir”, sobre una imagen aérea del reciente hipermercado y las nuevas Viviendas de Protección Oficial<sup>91</sup>.

A raíz de todo lo expuesto en las páginas precedentes parece posible afirmar que los centros comerciales gijoneses han tenido una importancia más que destacable en la historia reciente de la ciudad y su desarrollo urbano. Cabe admitir por tanto que a la tantas veces comentada regeneración del *waterfront* gijonés como espacio de disfrute público – quizás la actuación más referida y emblemática del Gijón de la era post-industrial – deberíamos contraponer un fenómeno acontecido paralelamente, en *segunda línea de playa* – pese a los documentados intentos por ocupar igualmente la costa – como ha sido el de la implantación triunfante de estos otros espacios, paraísos del consumo lúdico que con sus luces y sombras hoy son ya patrimonio y testimonio expresivo de nuestra época, con lo que ello conlleva de identificación e interiorización colectiva del ocio, y por extensión sus ambientes, como actividad esencialmente ligada a la adquisición.

---

<sup>90</sup> Anuncio a página completa de Coral Garden en *El Comercio*, Gijón, 12-XI-1994. En un tono semejante, tras el radical PERI-8 y la apertura de Los Fresnos, el barrio de El Llano, otrora olvidado, pasaba a ser considerado “una isla de belleza urbanística inigualable” y “la mejor zona para vivir”. Anuncios de Edificio El Hayedo y Santa Rufina 3 en *El Comercio*, Gijón, 21-I-1993 y 3-X-1995.

<sup>91</sup> Véase el “Especial Continente” en la edición gijonesa de *El Comercio*, Gijón, 19-V-1996.





Fig. 1. Superior: anteproyecto para Alcampo (1980). Fuente: AMG.  
Inferior: el edificio finalmente construido. Fuente: Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies, fondo "La Voz de Asturias".



Fig. 2. Costa Verde. Izquierda, arriba y abajo: obras y edificio terminado. Fuente: Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies, fondo "La Voz de Asturias". Derecha: imagen actual. Fotografía del autor.



Fig. 3. Vista actual del centro comercial Los Fresnos, El Llano.  
Fotografía del autor.



Fig. 4. Izquierda: maqueta de Los Fresnos y su entorno en el marco del PERI-8. Derecha: interior del centro comercial durante los años 90. Fuente: Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies, fondo "La Voz de Asturias".

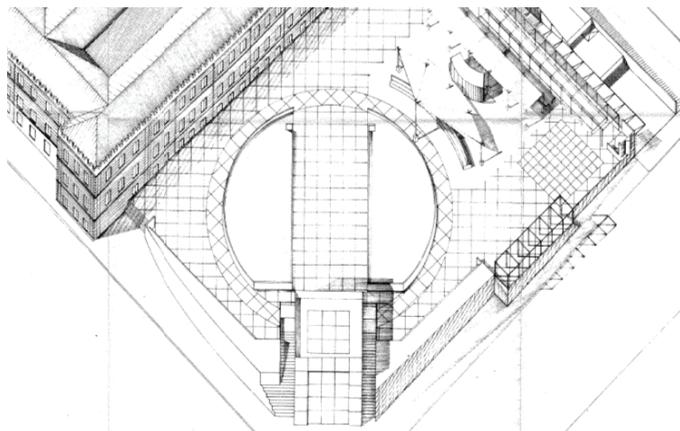


Fig. 5. Diseño no ejecutado de Gerardo Mingo Pinacho para El Coto (1990): en la parte inferior se aprecia el gran cubo de cristal que daría acceso al centro comercial, situado bajo la plaza. Fuente: AMG.



Fig. 6. El centro comercial de El Coto – Opción Gijón – en la actualidad. Fotografía del autor.



Fig. 7. El centro comercial San Agustín desde la plaza de Romualdo Alvargonzález, hoy en día. Fotografía del autor.



Fig. 8. Vista de la propuesta *Gijón Huburb* concebida por HHCP Design International (1993) para la ordenación del área de Poniente. Fuente: AMG.  
Reproducido con autorización de HHCP.

## **Las transformaciones en la iconografía urbana de Gijón: del viejo Muro al *Waterfront*. El nuevo frente litoral en la pintura de Josefina Junco, Javier del Río y Pelayo Ortega\***

Laura Mier Valerón  
Becaria FPI, Universidad de Oviedo

Con este capítulo se persigue trazar un esquema cronológico-formal de las transformaciones del litoral oriental gijonés, las aplicadas sobre el Muro de San Lorenzo, muy especialmente entre los años del *Plan Rañada* (1986) y los del *Plan Especial para la Fachada Marítima del Muro de San Lorenzo* (2003). El conjunto de modificaciones se tratará más allá de la teoría para ser abordado desde los ejemplos pictóricos que muestran los resultados de esta mutación. Así, habida cuenta de la importancia de Josefina Junco, Pelayo Ortega y Javier del Río en el panorama plástico regional y del interés que sus obras suscitan en cuanto al objeto de análisis, se estudiará una selección de las mismas. Los tres artistas, residentes en Gijón, integrantes de una misma generación y muy identificados con su entorno vital, ofrecen diferentes percepciones al caso pero también evidencian una serie de cualidades, algunas compartidas y otras afines, que les legitiman como analistas visuales del resultado urbanístico.

---

\* Este texto nace de una ponencia anterior presentada en el *Seminario Internacional Puerto, Ciudad y Patrimonio*, celebrado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Oviedo los días 11, 12 y 13 de junio de 2014, habiendo sido organizado por el equipo que integra el presente proyecto de investigación. Asimismo, también se vincula a la tesis doctoral *Iconografías portuarias: miradas artísticas del litoral asturiano*, tesis actualmente en desarrollo gracias a una beca FPI (ref. BES-2012-057893) otorgada por el Ministerio de Economía y Competitividad.

*Aproximación a la trayectoria artística de Josefina Junco, Javier del Río y Pelayo Ortega: caracterización y rasgos comunes*

Josefina Junco Quesada (Arriondas, 1949) es licenciada en Filología Románica y profesora de Lengua y Literatura española en el Instituto Doña Jimena de Gijón. Aunque ha experimentado e investigado en el ámbito de la cerámica, destaca sobre todo como pintora de formación autodidacta. En este sentido, su interés ha sido constante si bien su práctica profesional no comienza hasta principios de la década de 1980, habiendo alternado en todo momento el ejercicio pictórico con la faceta docente. Su obra se caracteriza por el interés en el paisaje puro, rural y urbano, así como por el estudio de los espacios y de las arquitecturas a través del plano plástico, quedando esta inclinación patente en los propios títulos de sus exposiciones (*Espacios y tiempo*, 2011 y *Espacios de armonía*, 2012). Estilísticamente, traduce esta temática en composiciones un tanto idealizadas que emplean una gama cromática antinatural y discordante respecto al motivo original. Ha participado en múltiples exposiciones, tanto individuales como colectivas, y posee obra en museos como la Fundación - Museo Evaristo Valle de Gijón, el Museo Casa Natal de Jovellanos de Gijón, el Museo Antón de Candás, en los fondos de la Universidad de Oviedo y en distintas colecciones particulares de España. Diversos artistas y críticos de arte han escrito sobre su obra, pudiendo destacar al caso a Francisco Zapico, Rubén Suárez, Jose Antonio Samaniego, Ángel Antonio Rodríguez, Juan Carlos Gea o Pepa García Pardo.

Javier del Río del Busto (Gijón, 1952 – 2004) es un artista interdisciplinar que cuenta en su currículum con muestras derivadas de la escultura, el dibujo y el grabado, e incursiones puntuales y experimentales en el mundo del cine y también, en mayor medida, en el de la fotografía. Igualmente, sus trabajos se han materializado mediante distintos lenguajes formales, reflejando una constante búsqueda de nuevos códigos de expresión que resulta particularmente distintiva de su

especialidad, la pintura. Su actividad al respecto se extiende desde finales de los años 60 del pasado siglo hasta su fallecimiento en el año 2004, si bien la década de 1990 es clave por varias razones: entonces su producción aumenta notoriamente, entre otros factores por una mayor participación en los circuitos comerciales, de la misma manera que comienza a apreciarse una sistematización rigurosa de un lenguaje concreto y un género determinado: el del paisaje urbano. Este fue convirtiéndose en una iconografía recurrente, casi exclusiva, entre los años de 2000 y 2004, tomando como modelo fundamental su localidad natal, Gijón. Las entradas hemerográficas y catalográficas que le reseñan no son pocas, pero como referencia fundamental destaca el catálogo recientemente publicado por la Fundación María Masaveu Peterson<sup>1</sup>.

Pelayo Ortega Movillo (Mieres del Camín, 1956) es otro creador polifacético. Pintor, dibujante y grabador, es especialmente conocido por su obra pictórica. En activo desde la década de 1970, fuertemente influenciado por figuras como Nicanor Piñole, ha evolucionado especialmente en cuanto a la técnica pictórica y el uso del color. Del manejo de una paleta oscura, característica de sus primeros lienzos, ha llegado a la luminosidad de colores más vivos, rojos, naranjas, amarillos o azules, con los que gusta de jugar formalmente. Su técnica se caracteriza por la aplicación de la pintura directamente del tubo sobre el soporte, para luego dibujar con el pincel los objetos o sujetos protagonistas así como experimentar con la materia y las posibles texturas. En sus composiciones la figura humana, casi siempre masculina, suele reducirse a la silueta opaca y negra de un paseante con paraguas, que a veces aparece fumando, o en menor medida a unas breves pero expresivas líneas que apuntan la presencia de un hombre en bicicleta. La firma en 1998 de un contrato con la Galería Marlborough de Madrid fue una lanzadera

---

<sup>1</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad (dir.), *Javier del Río. Catálogo Razonado*, Fundación María Cristina Masaveu Peterson, Gijón, 2012.

meteórica, pues comenzó a exponer en las salas que la galería poseía en otros países (Nueva York o Mónaco) y se convirtió en unos de los pintores españoles de mayor proyección internacional. También es representativa su serie sobre el personaje de cómic “Tintín” o el más reciente uso de nuevas tecnologías, utilizadas para tratar su obra digitalmente y posteriormente proyectarla sobre la pared de Palacio de Revillagigedo de Gijón (2008). Existen múltiples escritos sobre sus trabajos, pudiendo señalar los de Juan Manuel Bonet, Antonio Bonet, Javier Barón, Francisco Carantoña o Luis Feás.

Las trayectorias de los tres artistas convergen entrelazándose en una serie de lugares comunes: pertenecen a una misma generación que ha radicado su actividad en Gijón y que ha experimentado la ciudad vital y profesionalmente. También han sido colaboradores habituales de la gijonesa Galería Cornión, un destacado punto expositivo que comenzó su andadura en 1981 mostrando especial interés por los artistas plásticos regionales. Por último, han demostrado un particular apego hacia el frente marítimo local, que ha desembocado en una asidua interpretación pictórica del paisaje a través de distintos lenguajes figurativos en cada caso. Sin embargo, esta tendencia hacia no es nueva ni exclusiva ya que ha formado parte de la producción de otros pintores oriundos y afincados en la ciudad como son Julia Alcayde, Juan Martínez Abades, Carolina del Castillo<sup>2</sup>, Mariano Moré, Nicanor Piñole o Aurelio Suárez, así como de la de los fotógrafos Arturo Truan, Laureano Vinck y Constantino Suárez, todos ellos

---

<sup>2</sup> Julia Alcayde (1885 – 1939) y Carolina del Castillo (1867 – 1933) se especializaron respectivamente en los géneros del bodegón y la naturaleza muerta y en el del desnudo, aunque el paisaje gijonés también aparece en sus obras. Este hecho no sólo está asociado a una voluntad personal, sino que también responde a la mentalidad de la época y a la jerarquización temática en función de los sexos. En muchas ocasiones, a las pintoras se les aconsejaba cultivar géneros ajenos al paisaje por considerarse menos nobles, exigentes y más fáciles de abordar que este.

artífices de estampas que ilustran las transformaciones del lugar<sup>3</sup>. Si es cierto que la predilección de Josefina Junco, Javier del Río y Pelayo Ortega cuenta con numerosos antecedentes, no menos lo es que ha confluído en un conjunto de experiencias similares que les caracterizan como cronistas vivos de la metamorfosis de dicho espacio. Han plasmado la nueva fisonomía adoptada por Gijón tras los procesos de reforma iniciados en la segunda mitad de 1980, momento en el que la ciudad, al igual que otras villas del litoral cantábrico, comienza a aclimatar su geografía urbana como alternativa a la crisis socio – económica del momento.

Pese a la apreciación de distintas casuísticas para el caso asturiano, podemos afirmar que la mayoría de estos ejemplos de mutación urbanística (Candás, Figueras, Llanes, Ribadesella, etc.)<sup>4</sup> comparten un conglomerado de actuaciones como la transformación del puerto histórico en puerto deportivo o la sustitución del tradicional frente litoral por un nuevo *waterfront*. De todos modos, con esta aportación no se pretenden abordar las modificaciones sobre el puerto local gijonés sino los resultados del proceso de readaptación de El Muro, a través de las obras con las que estos artistas tratan la temática.

---

<sup>3</sup> También se puede citar la obra del fotógrafo portugués António Passaporte, "Loty" (1901 - 1983), que entre 1927 y 1936 tomó fotografías de vistas urbanas, monumentos, paisajes y tipos populares a lo largo de toda España (principalmente para su comercialización como tarjetas postales). El fotógrafo estuvo en Asturias durante el verano de 1928 para inmortalizar sus paisajes locales. GARCÍA MARTÍN, Jose Luis, *Asturias, 1928. Fotografías de Loty*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2007.

<sup>4</sup> MORALES SARO, María de las Cruces, "La remodelación intensiva de los puertos históricos de Asturias: consecuencias urbanísticas y patrimoniales", en *Paisajes remodelados por el agua: entre el arte y la ingeniería*, Editora Regional del Extremadura, Mérida, 2012, pp. 143-157.

*Análisis del fenómeno del waterfront: filosofía e implicaciones urbanas, precedentes y el Gijón del Plan Rañada (1986)*

A partir del Tardofranquismo (1969 – 1974)<sup>5</sup> y de la transición democrática (1975 – 1978), España se vio fuertemente afectada por recesiones y reajustes económicos, por una importante reducción de los mercados externos y por las crisis sectoriales y energéticas de la época. Para intentar combatir esta problemática, algunas localidades costeras del norte del país se vieron obligadas a reinventar sus fuentes de ingresos o, mejor dicho, a sustituirlas por otras distintas de las tradicionales. A la merma y cuestionamiento de los sectores agrícola e industrial<sup>6</sup>, que tan profundamente habían marcado la economía asturiana, se le suman las consecuencias de la construcción invasiva y la especulación inmobiliaria; estos hechos configuraron una realidad propiciatoria para la aparición de entornos locales víctimas del abandono y de la inadecuación entre pasado y presente<sup>7</sup>. Ante la

---

<sup>5</sup> Algunos autores emplean la expresión “pretransición” para denominar esta etapa histórica. PAYNE, Stanley G., “¿Tardofranquismo o pretansición?”, en *Documentos de Trabajo. Cuadernos de la España Contemporánea*, n. 2, Instituto de Estudios de la Democracia, Universidad San Pablo de Sevilla, Sevilla, 2007.

<sup>6</sup> En una ocasión Vincenç Furió escribió: “En un breve artículo periodístico, el escritor Manuel Vicent se preguntaba, con su particular sentido del humor, si Ortega y Gasset sabía distinguir un nabo de una zanahoria; si Zubiri hubiese conseguido salvarse si lo hubieran abandonado en medio de un desierto, o qué noción tenía Unamuno del escarabajo pelotero. El autor criticaba el alcance de la cultura universitaria, y para ello proponía al lector que se imaginase qué tipo de cultura nos ayudaría mejor a sobrevivir tras un hipotético desastre nuclear, la cultura de los intelectuales y sus derivados o la de los agricultores y exploradores”. FURIÓ, Vincenç, *Sociología del Arte*, Ediciones Cátedra, Madrid, 2000, p. 92.

<sup>7</sup> El ejemplo gijonés fue particularmente grave ya que una ciudad que tan estrechamente había ligado la actividad portuaria a la industrial, y viceversa, vio cómo se desvanecía su razón económico-social de ser. Históricamente, esta había arrancado con relativa fuerza en un decenio, el de 1870, que vio nacer el Gijón moderno y burgués: son los tiempos de la demolición de las

urgente demanda de espacios más flexibles con los que enfrentar esta situación, la entrada de España en la Unión Europea (1986) supuso el acicate definitivo para la definición de emplazamientos urbanos más polivalentes: el país comenzó a relacionarse en otros términos con potencias europeas que ofrecían nuevas soluciones urbanísticas, de la misma manera que empezó a beneficiarse del *Fondo Europeo de Desarrollo Regional* (FEDER) para emprender tales proyectos.

Una serie de villas marítimas asturianas iniciaron la década de 1980 con sus puertos pesquero-industriales y sus centros históricos sumamente degradados. Para solventarlo, los especialistas técnicos tuvieron que coordinarse con la Administración Pública en un intento por formular soluciones

---

murallas carlistas, del ensanche del Arenal, de la renovación y ampliación del muelle local, de la aparición de la actividad balnearia y turística y del incremento de su nómina industrial. Debido a la inyección de capital de origen belga y francés, se constituyeron entonces hitos fabriles como la *Fábrica de hierros, alambres y puntas de París de Moreda y Gijón* (1879). No obstante, hasta las décadas de 1880 y 1900 el fenómeno no termina de arrancar debido a la falta de unas infraestructuras portuarias adecuadas. Pese a las reformas aplicadas, la capacidad del puerto local era bastante limitada y la inauguración de El Musel no tiene lugar hasta 1907. ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón: *Gijón. Visión y memoria portuaria*, Lunwerg editores y Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón, 2001; CIORDIA GARCÍA, Eduardo y VÁZQUEZ DE CASTRO ONTAÑÓN, Pablo, "Las actividades económicas", en *Gijón. El cantón milenario*, KRK ediciones, Oviedo, 2003, pp. 236 - 265; LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1994, pp. 17-40. El desmoronamiento del entramado industrial histórico comenzó antes de las nefastas décadas de 1970 y 1980. Aquel comienza a pergeñarse con la puesta en marcha del Plan de Estabilización de 1959, ya que el tamaño y la arcaica configuración de la industria gijonesa impidieron afrontar satisfactoriamente la liberalización económica. ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón, "El desarrollo urbano de Gijón 1937 - 1997", en *De tu historia. Gijón 1937-1997. Sesenta años de ciudad*, Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular, Ayuntamiento de Gijón, 1999, pp. 23-29.

para las zonas afectadas, implicando esta regeneración un proceso paralelo de rehabilitación del tejido urbano que conllevó la descentralización de los servicios e infraestructuras tradicionales, la generación de barrios de nueva centralidad y la concepción del territorio ciudadano como centro de intercambios culturales con mejores niveles de accesibilidad y calidad ambiental<sup>8</sup>. En este contexto y tras las elecciones municipales de 1979 surge el primer intento de ordenación urbana de la Democracia en Gijón: el Plan General Municipal de Ordenación Urbana (PGOU) ideado por Ramón Fernández Rañada, Gerhard Loch, Jose Ramón Menéndez de Luarca y Carlota Navarro Palanca. Sus trabajos fueron adjudicados en diciembre de 1980 mediante concurso público y un avance del mismo se publicó en 1982, tramitándose su aprobación definitiva en 1985 para entrar en vigor a partir de 1986. En atención a las propias palabras del equipo redactor “el planteamiento de Gijón está constituido por un amasijo de modificaciones, correcciones y limitaciones de diversos orígenes y fechas realizados al Plan Valentín Gamazo, elaborado a comienzos de los 40 y cuya traza ordenadora – lo único de dicho plan que alcanzó una mínima virtualidad – permanece aún muy superior al de todas las adiciones y variaciones posteriores que ha recibido”<sup>9</sup>.

Tal y cómo relatan los anteriores, en 1967 se habrían ejecutado algunas variaciones sobre el citado Plan Gamazo. Estas se caracterizaron por parchear la red arterial epidérmicamente y sin mucha efectividad, ya que modificaron el entramado viario con independencia de la ordenación del diseño urbano; en

---

<sup>8</sup> MORALES SARO, María de las Cruces, “El Waterfront de Gijón. Ciudad y arquitectura (1986 – 2006), en *El Waterfront de Gijón (1985 – 2005). Nuevos patrimonios en el Espacio público*, Eikasía ediciones, Oviedo, 2010, pp. 13-59.

<sup>9</sup> FERNÁNDEZ RAÑADA, Ramón, “Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Gijón”, en *Revista Cota Cero*, n. 2, Colegio de Arquitectos de Asturias, Oviedo, 1985, pp. 7-27; FERNÁNDEZ RAÑADA, Ramón, LOCH, Gerhard, MENÉNDEZ LUARCA, Jose Ramón, NAVARRO PALANCA, Carlota, *Avance, Plan General de Ordenación Urbana. Un plan para cambiar Gijón*. Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 1982.

consecuencia, el carácter específico de las calles se vio sustituido por el de meras carreteras internas en consonancia con la filosofía urbanística de los años del Desarrollismo. A continuación, el Plan General de 1971 y sus variaciones mantuvieron en buena medida lo anterior, adaptándose a la red preexistente sin redefinir los espacios interiores. Gijón llegaría a los años 80 con severos problemas urbanísticos, de entre los que destacaban la segregación social y funcional en dirección O – E (dada la situación de las grandes instalaciones portuarias e infraestructurales), la alta concentración de intersticios urbanos (fruto de la agregación de parcelaciones que dejaban zonas intermedias sin ocupar), la presencia de barreras y compartimentos estancos (consecuencia del crecimiento anterior), unas zonas urbanas altamente deterioradas (caso del Casco Antiguo de Cimadevilla), una fuerte congestión urbanística (perceptible en la densidad de vivienda de la zona Centro – Oeste o en la hipertrofia constructiva en altura del ensanche del Arenal) y la existencia de una periferia indefinida. Por ello, los objetivos principales del Plan fueron los de completar las distintas tramas urbanas y mallas infraestructurales, adecuar las comunicaciones entre las unidades situadas en los distintos puntos cardinales de la ciudad y configurar las macrounidades necesarias para definir correctamente la periferia.

Además, mediante la delimitación de tres categorías de suelo (urbano, urbanizable y no urbano), un plan de estas características actuaba conjuntamente por vez primera en todo el territorio municipal.<sup>10</sup> No obstante, y en cuanto a la intención de este capítulo, el objetivo más interesante es aquel que se fundamenta en la revalorización de las principales características del territorio a través del respeto y la potenciación de su base física. Se pretende recuperar así la franja litoral y su idiosincrasia

---

<sup>10</sup> FERNÁNDEZ RAÑADA, Ramón, “Plan General Municipal...”, opus cit., pp. 7-27; LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, *Desarrollo económico y urbano de Gijón...*, opus cit., pp. 67-111.

particular, eliminando las obsoletas e inoperativas instalaciones portuarias e industriales para convertir los cerros urbanos en zonas verdes. También se contemplan una serie de actuaciones como la transformación del puerto histórico en deportivo, la creación del Parque de Santa Catalina o la definición de un nuevo paseo en Poniente ocupando la zona de los antiguos astilleros. Este Plan de Ordenación resultaba válido para todo el municipio pero, precisamente por ello, se confeccionaron 19 planes especiales o PERIs (Plan Especial de Reforma Interior) en atención a las áreas de suelo urbano que presentaban problemas especiales cuya gravedad, dificultad y especificidad los hacían necesarios. Otro rasgo innovador fue el de la contemplación de medidas de protección y conservación del medio ambiente y del paisaje arquitectónico, acompañándose el Plan de un catálogo que presenta el conjunto de edificios protegidos con vistas a frenar la destrucción de los inmuebles de interés patrimonial<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> No sin fisuras, el catálogo permitió proteger el patrimonio arquitectónico gijonés, destruido hasta entonces sin ningún tipo de pudor. Años después, Fernández Rañada se pronunciaba en este sentido: “En 1973 se levantaron 7.000 viviendas y caían más de dos o tres edificios protegibles al mes. No creo que haya ninguna ciudad del Norte en la que se haya destruido tanto. Lo que se hizo en Vigo y La Coruña no es equivalente”. Consúltese: “En ausencia de otras cosas, a Ovidio le creo lo que me diga porque lo hice siempre”, versión *online* disponible en *La Nueva España digital*, 20-III-2009, <http://www.lne.es/gijon/2009/03/29/ausencia-cosas-ovidio-le-creo-diga-hice/740530.html> [último acceso: 28-X-2014; 15:53]. En la misma noticia, Fernández Rañada también se refirió a los problemas locales de densidad habitacional de la siguiente manera: “El Muro era un barrio de cuadrícula, con algunas calles un poco al tresbolillo para luchar contra los vientos. Si llegas a él desde la plaza de San Miguel, vas viendo edificios que están bastante bien y conforme te acercas a la playa se van mezclando con grandes edificios. En la última manzana, la que da al parque de Isabel la Católica, se llegó a densidades típicas de Hong Kong, con 600 viviendas por hectárea. En suelo urbanizable se admite un máximo de 75. Hay zonas que están entre las 150 viviendas por hectárea. En Magnus Blikstad se llega a las 250. No quiero decir qué habría pasado de haber seguido creciendo con ese modelo”. En relación al urbanismo heredado, Rañada hizo popular su caracterización de

Es a partir del *Plan Rañada* (1986) cuando se puede considerar la aplicación de la filosofía del *waterfront* sobre Gijón, trascendiendo el nivel semántico fundamental del término que, en su traducción, no significaría más que “frente de agua” y como tal podría utilizarse para cualquier zona urbana en contacto con el medio acuoso, bien marítimo o fluvial. En efecto, este posee unas implicaciones operativas determinadas, basadas en actuaciones urbanísticas de alcance global que se encaminan hacia la reconversión paisajística del ámbito pesquero-industrial, así como hacia la sustitución de las funciones urbanas tradicionales por usos terciarios, cuaternarios y residenciales del suelo. Además, la idea de *waterfront* se emplea para definir una fórmula territorial característica de la ciudad del futuro y respetuosa, no sin contradicciones, con los principios del desarrollo sostenible. El caso gijonés está precedido por un abanico de experiencias que va desde las pioneras regeneraciones de los puertos de Boston y Baltimore en Estados Unidos, pasando por los *docklands* de Londres hasta llegar a los ejemplos nacionales de Barcelona, Valencia y Bilbao. Pese a sus diferencias, estos comparten el proceso de reconversión que, tras las crisis económicas, apuesta por la sociedad postindustrial del ocio y por la consecución de una marca – ciudad distintiva y una calidad ambiental atractiva para las inversiones de las nuevas tecnologías, la publicidad y el turismo<sup>12</sup>.

---

Gijón como tres ciudades en una: el infierno (La Calzada y El Natahoyo), el purgatorio (la ciudad central) y el cielo (desde el entorno de El Molinón a Somió).

<sup>12</sup> Sin embargo, existen ideas contradictorias en la propia teoría del *waterfront*: “El turismo es la primera industria mundial, la actividad dominante en un mundo autodefinido por dos conceptos tipo antagónicos: globalización y sostenibilidad, que serían, posiblemente, dos de los tipos ideales que, siguiendo la conceptualización de Max Weber, caracterizarían las tendencias de nuestra época. Y mientras la globalización sea esencialmente neoliberal, será antagónica con el objetivo de la sostenibilidad”. “Aunque pueda parecer paradójico, la competencia y especialización de las grandes

En Gijón, el desarrollo de políticas para la integración y descentralización de estos frentes y su conexión con el resto de la ciudad y el exterior dio lugar a un conjunto de medidas interrelacionadas. De entre las mismas, destacan el *Plan de Saneamiento Integral de Gijón* (1991), el convenio para la ejecución de las nuevas playas de Poniente y del Arbeyal (1992) y el *Convenio de Protección de la Costa Este* (1993), que derivaría en la aprobación del *Plan Específico para la Costa Este* (2000), a su vez impulsor de la reforma y ampliación del paseo litoral<sup>13</sup>. También se han confeccionado lotes de *Planes Estratégicos* (1991 – 1999 y 2002 – 2012), abiertos a las iniciativas pública y privada, con la intención de crear un modelo de ciudad más igualitario y tendente a los distritos urbanos. También existen otros planes de medidas como los de *Excelencia Turística* (2000 – 2003) y *Calidad Turística: Destino Gijón* (2003), vinculados a la Sociedad Mixta de Turismo de Gijón y destinados a la creación de infraestructuras y equipamientos para mejorar el sector servicios. Más allá, en el marco de la Unión Europea, el *Plan URBAN* favoreció la implementación de diversas iniciativas sociales, urbanísticas o de

---

ciudades es un fenómeno que está estrechamente relacionado con la globalización. El mundo global exige que cada ciudad se defina, se caracterice y se especialice y, al mismo tiempo, se esquematice y se simplifique para ser objeto de deseo e inversión y más fácilmente transmisible y digerible como tal". MONTANER, Josep Maria y MUXÍ, Zaida, en *Arquitectura y política*. Colección *Ensayos para Mundos Alternativos*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2011, pp. 143-153

<sup>13</sup> Gijón es una ciudad pionera en el empleo de las posibilidades del arte público para la regeneración urbana. *La Senda Escultórica del Litoral Gijonés* (1990 – 2011) es un itinerario nacido de los convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y la Administración del Estado (1993) para mejorar la urbanización del terreno y posteriormente crear una senda peatonal, acompañada de un programa escultórico, siguiendo el modelo de la red diseñada por el POLA (*Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral de Asturias*, 2005). ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad, "Sendas en la orilla: arte y nuevos usos del litoral en las villas portuarias de Asturias", en *Revista Arte y Ciudad*, Madrid, pendiente de publicación.

equipamientos destinadas a la zona Oeste de la ciudad. Igualmente, el PGOU de 1986 fue revisado por los servicios del Ayuntamiento de Gijón en la década siguiente, volviendo a recaer la tarea de supervisión en Ramón Fernández – Rañada que, en estrecha colaboración con Luis Carlos Iglesias García De Vicuña, también trabajó junto a los técnicos municipales Ovidio Blanco y Santiago Caicoya. Esta colaboración derivó en la redacción de un nuevo PGOU de 1998, que sería definitivamente aprobado en 1999. Dentro de las modificaciones puntuales que se le realizaron, los años de 2003 y 2004 son importantes para El Muro pues entonces se elaboró y aprobó una rectificación para la contemplación del *Plan Especial para el Tratamiento de la Fachada Marítima del Muro de San Lorenzo*. En el año de 2005 también se llevaron a cabo otras alteraciones, al adaptarse este PGOU a la nueva legislación urbanística autonómica conocida como *Documento de Adaptación a la Ley de Suelo Asturiana y Modificación del Plan de Ordenación*<sup>14</sup>.

Para acabar, es oportuno matizar la condición de las actuaciones en función de su circunscripción geográfica particular. Aunque estas se inserten en una intervención global, el área occidental (coincidente con el puerto) se adecuaba mucho mejor a las necesidades que esta filosofía operativa cubre. El sector de los astilleros, el puerto y el barrio de Cimadevilla había sufrido un deterioro mucho mayor que el del Muro y su actividad económica había desaparecido como una opción de subsistencia viable. Si lo comparamos con el paseo marítimo advertimos la diferencia, puesto que este último no se ha reconvertido funcionalmente y sigue siendo el área de recreo que poco tuvo que ver con la quiebra portuaria e industrial. Más adelante, se especificarán las

---

<sup>14</sup> ÁLVAREZ ESPINEDO, Roberto y FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, María Fernanda, “La obra pública municipal en Gijón entre 1979 y 2006”, en *La obra pública municipal en Gijón (1782 – 2006)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2006, pp. 303-477; MORALES SARO, María de las Cruces, “Marca Gijón. La imagen de la ciudad”, en *Revista Liño*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2007, pp. 123-135.

actuaciones que la zona oriental sufrió durante las décadas de 1990 y 2000, si bien ahora se adelanta que las primeras se centraron en paseo y tuvieron una voluntad de mejora y recuperación del espacio histórico, mientras que las segundas se focalizaron sobre la fachada marítima y fueron sobre todo de naturaleza cosmética.

### *Análisis histórico del emplazamiento: antecedentes, orígenes y evolución de El Muro de San Lorenzo*

La trayectoria de El Muro es tan antigua como la propia historia de Gijón puesto que ya en época romana las necesidades defensivas forzaron la creación de un murete oriental que puede considerarse una suerte de proto-muro, y que fue mantenido *grosso modo* en el periodo medieval. Durante la Edad Moderna fue creciendo hacia el Este, asentándose con firmeza sobre Campo Valdés para alcanzar el actual arranque de la calle Cabrales, y reforzándose para paliar los estragos ocasionados por la mar. El propio Jovellanos, en su *Plan de Mejoras* para Gijón (1782), era consciente de las necesidades de adecentamiento y, a tal efecto, se actuó sobre el mismo; estas intervenciones dieron lugar a la configuración definitiva del espacio de Campo Valdés y a la renovación de la estructura con materiales de mayor calidad. Con la Primera Guerra Carlista (1833 – 1840), Gijón se convirtió en Plaza Fuerte y se llenó de fortificaciones que seguían un trazado en forma de estrella; este arrancaba de las proximidades de la actual Escalera para continuar por la calle de la Muralla, la plaza de San Miguel, el paseo de Begoña, la plaza de Europa y la calle de Sanz Crespo hasta llegar a la zona de Fomento<sup>15</sup>. Las murallas constreñían la ciudad (la *ciudad histórica*) apiñando un conjunto

---

<sup>15</sup> Ver “Un foso contra el carlismo”, *La Nueva España digital*, 14-III-2010, <http://www.lne.es/gijon/2010/03/14/foso-carlismo/886096.html>, [último acceso: 28 - X - 2014; 16:21].

de edificios, ene el que figuraban las Escuelas Públicas o el Hospital de la Caridad, sobre el frente marítimo oriental y provocando la existencia de un conglomerado de paredones inconexos. Por aquellos años el arenal sólo se explotaba con fines agrícolas y constructivos, hecho que explica el poco interés de las autoridades municipales sobre la zona.

Sin embargo, la situación comienza a cambiar partir del decenio de 1870 debido al proyecto de ensanche del Marqués de Casa Valdés<sup>16</sup>, la demolición de las murallas carlistas y el surgimiento del fenómeno balneario y el turismo de veraneo.<sup>17</sup> Aunque en 1874 Gijón ya contaba con servicio de casetas de baño, no será hasta el periodo comprendido entre las décadas de 1880 y 1890 cuando surjan las construcciones más características de la actividad balnearia gijonesa: "La Favorita" (1885), "La Sultana" (1886), "Las Carolinas" (1887), "Baños de Ola" (1892) y "La

---

<sup>16</sup> Félix Valdés de los Ríos fue un ingeniero de caminos y contratista de obras públicas de origen asturiano que se ennoblecó gracias al dinero y al título de Marqués de Casa Valdés, otorgado por Isabel II. Acostumbrado a los negocios especulativos, supo ver el potencial de una ciudad en expansión como fue el Gijón de mediados del siglo XIX. Entonces eran dos las zonas por las que Gijón podía crecer, siguiendo la línea de costa: hacia el Occidente, por el Natahoyo, donde confluían la industria, la llegada del ferrocarril, el puerto local. Y por el Oriente, a través del Arenal de San Lorenzo. A tal efecto el Marqués solicitó al Ayuntamiento que le fuesen vendidos los arenales o, en su defecto, que estos fuesen sacados a subasta pública, en la que pujaría como primer postor. La propuesta fue acogida favorablemente por el Municipio y los arenales fueron subastados en 1854, pero con una serie de condiciones impuestas a los compradores sobre la escritura de transmisión de la propiedad. Los terrenos se dividieron en tres lotes y el mayor de ellos fue vendido al Marqués. LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, *Desarrollo urbano de Gijón ...*, opus cit., pp. 32 - 33; VILA ÁLVAREZ, Nuria, *Un patio gijonés. La ciudadela de Celestino González Solar (1877 - 1977)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2007, pp. 38-39.

<sup>17</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, *El Muro de San Lorenzo. Abrazo de mar (1907/2007)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2007, pp. 6-27.

Cantábrica" (1894)<sup>18</sup>. Mientras que el balneario de "Las Carolinas" reunía a miembros de la alta sociedad, el de "La Cantábrica", sito detrás de la Iglesia de San Pedro y junto al Club de Regatas, coincidiendo con la actual Escalera 0, congregaba a las personas de recursos menores.<sup>19</sup>

Si bien el Plan de Ensanche del Arenal (1867) contemplaba la prolongación del muro ya existente, la contraposición de intereses públicos y privados terminó retrasando los trámites administrativos que permitieron al Estado ocupar el arenal mediante *Real Orden del 18 de agosto de 1894*. Sería en los albores del siglo XX cuando comenzó a gestarse el más antiguo esquema del actual Muro, sucediéndose para ello varios proyectos hasta que en 1905 Miguel García de la Cruz (arquitecto municipal entre 1904 y 1932) diseña la traza definitiva como una solución

---

<sup>18</sup> Existe un consenso general sobre el desarrollo de la playa de San Lorenzo como actividad económica netamente burguesa a partir de comienzos en los años de 1880. Sin embargo, las fechas para cada construcción balnearia pueden variar ligeramente en función del autor consultado, habiendo sido escogidas para este texto las ofrecidas por Joaquín Aranda. En cuanto a la desaparición de las mismas, las opiniones son más unánimes y ubican el acontecimiento entre 1907 y 1936 con motivo de la construcción de El Muro. ARANDA, Joaquín, *Aquellas plazas, aquellos parques*, Biblioteca gijonesa del siglo XX, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2000, p. 146; DE LA MADRID, Juan Carlos, *Aquellos maravillosos baños. Historia del turismo en Asturias (1840 - 1940)*, Fundación Caja Rural de Asturias, Oviedo, 2011, pp. 57-59.

<sup>19</sup> La explotación económica de la playa estaba encaminada al monopolio social de unos pocos, tal y cómo demostraba la práctica de acceso al arenal. Esta tenía lugar a través de los edificios balnearios que, pese a la gratuidad reflejada en el Reglamento de Baños del Ayuntamiento, exigían el pago de una cantidad determinada así como vestir un traje de baño de confección frente a los cosidos de forma artesanal. Esta situación provocó un creciente malestar social que, sumada a las impresiones que de los edificios se tenían -vertían sus desechos en la playa y eran tildados de antiguos caserones antiestéticos - y a la proliferación de pequeños empresarios que ofrecían servicios de casetas de baño de tela, facilitaron su progresiva demolición. DE LA MADRID, Juan Carlos, *Aquellos maravillosos baños...*, opus cit., pp. 60-61.

intermedia de lo propuesto por sus antecesores<sup>20</sup>. La infraestructura de García de la Cruz se basaba en una vía para paseo separada del arenal con un muro de contención; asimismo, el proyecto contemplaba el mobiliario urbano como mecanismo de cohesión estética y de unificación visual (barandilla, farolas sobre pilastras y bancos de sillería y fundición).<sup>21</sup> Entre 1905 y 1915 se ejecutaron las labores de terraplenado y urbanización en la avenida Rufo Rendueles y también se prolongó el Muro entre la calle Ezcurdia y el puente del Piles. Esta obra implicó una vía para paseo con dos rampas y ocho escaleras de acceso, escaleras que además coincidían con el final de las calles del ensanche que morían en el paseo. La construcción de una escalinata frente a la calle Jovellanos, la edificación de un nuevo puente sobre el río Piles y las diversas reparaciones de la estructura dilataron su conclusión definitiva a abril de 1916. Hasta los años 30, las modificaciones se redujeron a la mejora del amueblamiento (aseos públicos y arbolado) y a las reparaciones y el mantenimiento de la obra.

El relevo de García de la Cruz cayó en manos de José Avelino Díaz y Fernández Omaña (arquitecto municipal entre 1932 y 1958), quien aplicó una solución de continuidad estético-espacial y marcó la pauta de tratamiento mantenida a posteriori. En 1933, en colaboración con Ramón Argüelles, concibió una de las obras señeras de la arquitectura racionalista de la II República, *La Escalera*, que vino a sustituir a la antigua escalera allí sita, insuficiente para un tránsito desahogado entre el Muro y la playa. Hasta los años 50 el espacio se dividió en dos tramos, el que iba de Campo Valdés a los Jardines del Náutico y el que discurría entre la

---

<sup>20</sup> Estas propuestas fueron las de los arquitectos municipales Rodolfo Ibáñez (en 1889), Mariano Medarde (en 1893 y 1897) y Luis Bellido (en 1902). También existió un proyecto del ayudante de Obras Públicas Bonifacio G. Echevarría (en 1904). GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: "El Muro de San Lorenzo: cien años de diseño urbano", en *El Waterfront de Gijón (1985 - 2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*, Eikasía ediciones, Oviedo, 2010, p. 143.

calle Ezcurdia y el puente del Piles. El primero se logró definitivamente en 1936<sup>22</sup>, en el contexto de las demoliciones del *Plan de Reformas Urbanas* (1937) y gracias al derribo del Hospital de la Caridad, la escuela y el cuartel que ocupaban la manzana, solventando así los problemas de tráfico e higiene que padecía la ciudad. El Ayuntamiento adquirió el solar dotándolo de jardines para luego completarlo con el edificio hostelero *El Náutico*, local de moda del ocio gijonés hasta su derribo en 1975, siendo ideado por Pedro Cabello Maíz e inaugurado en abril de 1940<sup>23</sup>. Desde 1951 Díaz y Fernández Omaña, junto a Juan Manuel del Busto, Juan Corominas, Miguel Díaz Negrete y José Antonio Muñiz, se encargó de la urbanización del tramo comprendido entre la calle Eladio Carreño y el Piles. La envergadura de la obra y lo emblemático del espacio forzaron al Ayuntamiento a convocar un concurso de ideas al año siguiente, al que acudieron (además de los arquitectos ya mencionados) Manuel García Rodríguez, Antonio Álvarez Hevia, José Díez Canteli y Mariano Marín. El compromiso al que se llegó comprendía una estructura de paseo al aire libre dotada de zonas de refugio y pabellones a modo de pérgolas de hormigón armado y en clave racionalista. También se ideó un conjunto de zonas verdes, de espacios para la circulación y el estacionamiento en batería del tráfico rodado, así como el pavimento del paseo y su amueblamiento (farolas de fundición y bancos de mampostería y madera)<sup>24</sup>. Por otra parte, y dado que

---

<sup>22</sup> ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón, *Gijón, 1856 - 1936: ciudad, industria y ocio*, Fundación Municipal de Cultura, Universidad Popular y Muséu del Pueblu d'Asturies, Gijón, 1998.

<sup>23</sup> VV.AA., "Efemérides", en *De tu historia. Gijón, 1937 - 1997. Sesenta años de ciudad*, Ayuntamiento de Gijón y Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular, Gijón, p. 329.

<sup>24</sup> Las obras se adjudicaron a los Talleres Gargallo, empresa local activa entre 1919 y 1980, habiendo sido recibidas por el Consistorio en el verano de 1955. De las labores de jardinería se encargó la Casa Múgica, otra empresa gijonesa nacida en 1894 y aún en activo en nuestros días. GRANDA ÁLVAREZ, Francisco Javier, "La obra pública municipal en Gijón entre 1938 y 1978", en

era la superficie más seca de la playa, el área del Piles se convirtió en un punto muy frecuentado ante el hábito creciente de los baños de sol, favoreciendo un hecho ya presente en los años 50: el gentío estival y la consecuente proliferación de merenderos en un paraje aún sin urbanizar completamente. Durante las décadas de 1960 y 1970, se priorizaron las construcciones en la fachada sobre las labores en el paseo; si a ello se le añade el uso intensivo de El Muro como espacio de tránsito hacia otros puntos de ocio urbanos (Parque de Isabel La Católica, estadio de El Molinón, Feria de Muestras, etc.) se explica el notable deterioro sufrido por aquel entonces<sup>25</sup>.

Consecuencia del *Plan Rañada* (1986) fue la firma de un convenio de colaboración en 1989 entre la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) y el Ayuntamiento de Gijón para la ejecución de un nuevo Paseo Marítimo en San Lorenzo. Tras los estudios previos de principios de 1990, los arquitectos Manuel García García y José María Caicoya presentaron un proyecto que ponía de relieve la necesidad de conservar las estructuras de los extremos del paseo: la Escalera y el puente del Piles. En consecuencia, se proponen tres soluciones y se opta finalmente por la segunda, consistente en la remodelación y ampliación del paseo reduciendo “el número de carriles para poder hacer más accesible el paseo. Los espacios destinados a la circulación y el aparcamiento se suprimen para ser incorporados al paseo y conseguir de este modo su ampliación”<sup>26</sup>.

---

*La Obra Pública en Gijón...*, opus cit., pp. 181-299; GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: “El Muro de San Lorenzo...”, opus cit., pp. 139-178.

<sup>25</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, *El Muro de San Lorenzo...*, opus cit., pp. 6-27; GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: “El Muro de San Lorenzo...”, opus cit., pp. 139-178.

<sup>26</sup> La primera opción se fundamentaba en la creación de un bulevar o zona peatonal entre el paseo ya existente y la ciudad; la tercera proponía la peatonalización total de gran parte de la avenida de Rufo Rendueles. Archivo Municipal de Gijón (AMG). Expediente 5159-1. GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: “El Muro de San Lorenzo...”, opus cit., pp. 139-178.

En base a esta solución se redacta otro proyecto en 1990, bajo la dirección del ingeniero jefe del Servicio de Proyectos, Obras y Señales Marítimas de la Demarcación de Costas de Asturias, Ramón Galán Cortés, y la codirección del Jefe de Servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Gijón, Fernando González Landa, quienes solicitan una asistencia técnica para el diseño del mobiliario urbano al equipo de arquitectos liderado por Diego Cabezudo Fernández. Este equipo redacta un proyecto en sucesivas fases, correspondiéndose la primera con el tramo Piles – Escalerona y la segunda con el tramo Escalerona – San Pedro. Las fases contemplaban labores de zonificación, pavimentación, accesos a la playa, elementos de borde, jardinería, iluminación y diseño del mobiliario y equipamiento urbano, y las obras se iniciaron en enero de 1992, finalizándose en agosto de 1993, habiendo participado en ellas empresas asturianas como Cubiertas MZOV S.A., PAYMASA (Pavimentos y Materiales Asturianos S.A.), Fundiciones Infiesta S.A, INDEMESA S.L. o Electricidad Goyastur S.A.<sup>27</sup>. El mobiliario urbano contó, entre otras dotaciones, con pérgolas, parasoles, farolas “estilo Gijón”, fuentes y bancos, elevándose el importe total de la obra a 871 millones de pesetas y quedando oficialmente inaugurada el 5 de agosto de 1993<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> “Algunos detalles del Paseo del Muro”, en *El Comercio*, Gijón, 05-VIII-1993 y “Ramón Galán, director de la obra del Muro”, en *El Comercio*, Gijón, 05-VIII-1993.

<sup>28</sup> “Ramón Galán, director de la obra del Muro”, en *El Comercio*, Gijón, 05-VIII-1993 y “Se inaugura hoy el nuevo paseo del Muro”, en *El Comercio*, Gijón, 05-VIII-1993. En 1991 se habría instalado un pabellón de servicios diseñado por el citado equipo de arquitectos, que ya entonces contaba con Jovino Martínez Sierra y prescindía de Silvino Martínez. En 1993 también se les encarga una intervención para la realización del equipamiento necesario en la zona de baños. El proyecto de *Remodelación del Paseo del Muro* fue redactado por el ingeniero municipal Fernando González Landa y por el ingeniero del MOPU Ramón Galán Cortés, en representación de los dos organismos promotores de la obra. AMG. Expediente 11325-6. La Asistencia Técnica para el diseño de los espacios del paseo y de los elementos de mobiliario urbano del proyecto fue

La siguiente modificación del espacio se rastrea a partir del año 2000, cuando el Consistorio convoca un concurso de ideas para atenuar el impacto visual de la fachada marítima entre la calle Cabrales y la avenida de Castilla. En todo momento quedó claro el carácter no vinculante del mismo, puesto que el esquema a aplicar sobre la fachada podría tener que ver, o no, con una, varias o ninguna de las once propuestas concursantes. El primer premio fue para “Envolvente”, un proyecto dirigido por Celestino García Braña y en el que trabajaron los arquitectos Ángel Alonso Méndez, María Eugenia Pardo González, María Luisa Pierres, Iván Rivas Rico y Miguel Camba Constenla. Su idea se basaba en la creación de un telón o segunda fachada de tres metros de espesor dispuesta a unos metros de la original. Además, cada vivienda contaría con un espacio previo, como una suerte de galería que miraría al arenal. En segundo lugar quedó el proyecto “Reflejos y transparencias” de los arquitectos Jorge Palat Amigo, Silvia Díaz Prendes, Ángel Mayor Villarejo y Ramón Palat Rojas. Este obedecía a una operación global consistente en la disposición de una envoltura de vidrio reflectante que, en función del punto de vista del viandante, reprodujese los efectos del cielo, el mar y la arena. El proyecto también apostaba por la restauración de los edificios que poseyesen un mayor valor ambiental. El tercer premio fue para “Muro de cielo y luz”, del equipo encabezado por Vicente Díaz Faixat junto a los arquitectos Justo López García, Takayuki Myoyshi, Jorge Alonso Rodríguez, José Luis García Sambade y Martín Pena Vázquez. Su trabajo pretendía crear una piel de vidrio zonificada en las partes altas de los edificios para reproducir las texturas del celaje. En las plantas inferiores se idearon una serie de galerías, sujetas a un posible incremento de

---

encargada, por decreto municipal con fecha de 31-07-1990, al estudio CABEZUDO ARQUITECTOS y redactada por los arquitectos del mismo, Diego Cabezudo Fernández, Jovino Martínez Sierra y Jorge Paraja Bango. AMG. Expediente 4559-4 y CABEZUDO ARQUITECTOS, *Memoria del Proyecto de Remodelación del Paseo Marítimo de San Lorenzo*, Gijón, 1990. Esta memoria ha sido facilitada por el propio estudio de arquitectos.

la superficie destinada a uso comercial, junto con la presencia de una zona peatonal protegida. Entre el espacio superior y el inferior concibieron una banda corrida, dispuesta sobre un zócalo continuo, que conservaría el aspecto original de las fachadas antes de la intervención y que llegaron a denominar “línea de memoria”<sup>29</sup>.

Finalmente, el Ayuntamiento optó por contar con parte de los equipos de las dos primeras propuestas, “Envolvente” y “Reflejos y Transparencias”, para la redacción del *Plan Especial para el Tratamiento de la Fachada Marítima del Muro de San Lorenzo* (2003)<sup>30</sup>, cuyo precedente más inmediato era el *Plan de Rehabilitación de Fachadas de Edificios* aprobado por la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Gijón el 6 de febrero de 1996.

El nuevo equipo pasó a estar formado por Celestino García

---

<sup>29</sup> Las bases del concurso aparecen en el BOPA del 13-VII-2000 (*Resolución del Ayuntamiento de Gijón por la que se aprueban las bases que han de regir en el concurso de ideas para el tratamiento de la fachada marítima del Muro de San Lorenzo*) y en el BOE del 27-VII-2000 (*Resolución del Ayuntamiento de Gijón por la que se convoca concurso de ideas para el tratamiento de la fachada marítima del Muro de San Lorenzo*) con el fin de promover una participación de ámbito nacional, objetivo que se consiguió al involucrarse en el proceso a profesionales de Barcelona, Gerona, La Coruña, Madrid o Valencia. Con fecha del 24-I-2001 se concretaron los premios por decisión de la Administración y de los técnicos integrantes del jurado encargado del fallo. De entre estos últimos destaca Fernando Nanclares, arquitecto que dirigió la reforma del puerto local gijonés. La información relativa a los proyectos se ha extraído de distintas fuentes hemerográficas, si bien destaca por la cantidad y calidad el reportaje especial de *La Gaceta de Gijón*, n. 58, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, marzo de 2001, pp. 16-21. *La Gaceta de Gijón* fue una publicación mensual editada por el Ayuntamiento de Gijón entre mayo de 1996 y julio de 2011, con una tirada de 126.000 ejemplares por número y destinada a la ciudadanía local. Al respecto, y sin ser incompatible con la intención informativa de la misma, no se puede obviar el tono propagandístico de cuño socialista que se percibe en su lectura.

<sup>30</sup> PONCELA, Pachi (textos), *El Mar recuperado. Plan Especial para el Tratamiento de la Fachada Marítima del Muro de San Lorenzo*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2004.

Braña, Ángel Alonso Méndez, María Eugenia Pardo González, Pablo Cabello Viéitez, Ramón Palat Rojas, Ángel Mayor Villarejo y Jorge Palat Amigo. También se definieron los objetivos principales y se articularon una serie de futuras actuaciones en torno a tres apartados fundamentales:

[...] proyectos de obras ordinarias, proyectos de rehabilitación y proyectos de construcción. [...] Lo que se pretende es enmendar, en lo posible, las consecuencias de las políticas agresivas que afectaron al Muro durante la década de los años 60.<sup>31</sup>

Igualmente se fijaba que:

[...] el compromiso municipal tras el acuerdo plenario es que la actuación sobre las fachadas del Muro se lleve a cabo en cuatro años. El resto de las actuaciones en la zona, como la construcción de un aparcamiento subterráneo y la remodelación del paseo, tardarán entre seis y ocho años.<sup>32</sup>

Asimismo, a través de este plan se pretendía facilitar el tránsito peatonal, reducir el tráfico de vehículos, crear nuevas zonas arboladas, mejorar los accesos a la playa y disponer de un carril - bici que enlazase con el ya existente en La Providencia para prolongarlo hasta el cerro de Santa Catalina. Las actuaciones se desarrollarían desde la iglesia de San Pedro hasta el Puente del Piles, e inclusive se contemplaba su desarrollo sobre calles del barrio de la Arena y sobre el camín de La Fontica para mejorar la conexión del Muro con las zonas verdes del barrio de Cimadevilla. Por último,

[...] las fachadas de los edificios, catalogados y tratados según su importancia arquitectónica, su valor histórico y sus necesidades

---

<sup>31</sup> *La Gaceta de Gijón*, n. 82, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, marzo de 2003, pp. 22-25. *Boletín Informativo Municipal (BIM)*, n. 196, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, diciembre de 2012.

<sup>32</sup> *La Gaceta de Gijón*, n. 82, ... opus cit.

reales de reforma, ofrecerán una imagen unitaria. Una envoltura de vidrio reflejará el cielo, el mar y el arenal, con la consiguiente potenciación del encanto natural de la zona. El Plan prevé también la solución para canalizar bajo tierra el tráfico si en un futuro la ciudad decide peatonalizar por completo el Muro. No obstante, el documento [...] sólo considera que esta es una parte de la obra sin plazos. Si llegara a ejecutarse, el recorrido del túnel llegaría hasta el Humedal, bajo las calles Jovellanos y Langreo<sup>33</sup>.

Pese a una inicial aprobación del Plan en 2003, no se contempla una aprobación definitiva del mismo hasta la sesión plenaria del 12 de abril de 2004. A su vez, las medidas entonces adoptadas se oficializan en el BOPA del 16 de junio de dicho año:

[...] en sesión de fecha 12 de abril de 2004, se aprobó el Plan Especial para el Tratamiento de la Fachada Marítima del Muro de San Lorenzo” (BOPA del 16/06/2004), mediante el cual se pretendía llevar a cabo la rehabilitación y mejora estética de las fachadas de todos los edificios incluidos en ese espacio urbano [...] Con el fin de facilitar y apoyar el alto costo de la rehabilitación de esta fachada marítima la Junta de Gobierno Local, en reunión celebrada el 22 de junio de 2004, acordó aprobar un “Anexo” a las Bases Generales en el que se hacía una especial referencia a las características, la cuantía y la regulación de las ayudas destinadas a facilitar a los propietarios de los edificios, incluidos en su ámbito, la rehabilitación de los mismos, de acuerdo con las características y condiciones especiales contempladas en dicho Plan<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> *Boletín Informativo Municipal (BIM)*, n. 196, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, diciembre de 2012. Para la propuesta definitiva del Plan véase el BOPA n. 139 del 16-VI-2004.

*El nuevo waterfront en las vistas de Josefina Junco, Javier del Río y Pelayo Ortega*

Como se avanzaba en el primer apartado del capítulo, los artistas han representado en distintas ocasiones el Muro de San Lorenzo coincidiendo con la nueva apariencia que se le confiere tras los años 80 y 90 del pasado siglo. Sin embargo, de entre los ejemplos recogidos no se cuenta con representaciones en detalle del paseo o de su fachada, a excepción de alguna que otra obra de Javier del Río y de Pelayo Ortega. Por otro lado, estas reducen la arquitectura a un esquematismo casi naïf que no permite abordar analíticamente las modificaciones sufridas por el frente edilicio a principios del nuevo milenio. Además, en la práctica el *Plan Especial* (2003) decayó en un tratamiento que dejó sin solventar el principal problema que abordaba, el del impacto visual, aplicándose parcialmente sobre el total de edificios a intervenir y simplificándose respecto al esquema inicial propuesto.

Como premisas compartidas, las lecturas que de las obras se pueden extraer responden en su mayoría a iconografías generales y personales sobre este emblemático espacio. Así, retomando el análisis histórico del paisaje, el prototipo al que Junco, Ortega y del Río recurren hunde sus raíces más remotas en el paseo de Miguel García de la Cruz de principios del siglo XX. Este se concibió como un conjunto relativamente unitario de vial, muro y mobiliario, si bien fue José Avelino Díaz y Fernández Omaña quien mantuvo y, sobre todo, reforzó la idea de diseño total como herramienta de unificación y cohesión.

El siguiente punto de inflexión lo encontramos en las reformas de mediados del siglo XX y en los procesos constructivos de los años 60 y 70, generadores del dispositivo de bloques en altura sobre la primera línea de playa ante la limitación del suelo a ocupar. Es entonces cuando nace el modelo más inmediato en el tiempo a la actual configuración de El Muro y se establece el esquema básico de pequeños rascacielos de viviendas, dispuestos en batería, que aparecen en las pinturas estudiadas. Las reformas

de los años 90, ejecutadas por el grupo de arquitectos de Diego Cabezudo, recuperarían el diseño histórico de la balaustrada y de la línea arbolada de tamarindos que, junto con la supresión de la mayor parte de los pasos subterráneos, facilitó la restauración de la imagen tradicional y del aspecto simbólico del lugar<sup>35</sup>. De todas formas, aunque estos rasgos aparezcan en las pinturas que se justifican a continuación, cada pintor tiene una manera particular de proyectar las nociones enunciadas.

La obra de Josefina Junco demuestra una inclinación continua hacia el tratamiento del paisaje puro y del lenguaje arquitectónico totalmente despojado de la presencia animada. Ninguno de los tres artistas parece interesado en la representación humana, pero Junco es quien lleva más radicalmente esta norma a la práctica. Si bien aquí no se pretenden analizar las creaciones que toman el puerto como objeto de representación, en este caso resulta productivo el análisis comparativo de ambas temáticas dada su evolución: frente a un puerto más aséptico, objetivo y rotundo en su figuración volumétrica, en el Muro se recurre a un mayor lirismo tanto en la plástica como en los títulos empleados (*La ciudad visible*, 1998 y *Nocturno gijonés para Aurelio*, 2009). Respecto a la temática portuaria (*Puerto I*, 2012, *Casas en el puerto*, 2012 y *Barcos en el muelle*, 2012) se adopta un ángulo de visión frontal o, en su defecto, otro ligeramente contrapicado

---

<sup>35</sup> En 1993 también comienza a abordarse el tratamiento de la Avenida José García Bernardo, para lo que el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA) y el Ayuntamiento de Gijón firman un acuerdo el 25 de mayo de 1993 (ratificado en Pleno el 11 de junio). El mismo año, materializándose en un proyecto de 1994, se llega a otro acuerdo de colaboración entre el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón para la rehabilitación del balneario de San Lorenzo, la creación de una zona peatonal de paseo, la continuación con las labores de mobiliario urbano, el alumbrado en las zonas del paseo que aún no disponían de él y la configuración de un carril - bici. GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: "El Muro de San Lorenzo...", opus cit., pp. 139-178.

como si el paisaje se viese desde alguna vivienda de las calles Claudio Alvargonzález o Rodríguez Sampedro.

Por el contrario, para El Muro abundan una serie de composiciones imbricadas, generalmente curvilíneas o en espiral (*Atardecer en la playa de Gijón*, 1991 y *Luz de invierno en la playa*, 1994) y acompañadas de un original y llamativo cromatismo que distorsiona subjetivamente la el paisaje. En algún ejemplo (*Gijón azul*, 1994) este tipo de estilización parece estar casi filtrada en clave pseudo-psicodélica<sup>36</sup>, tanto por los colores como por una particular estilización formal, aunque en ningún momento lo representado deja de ser reconocible al espectador<sup>37</sup>.

En cuanto a Javier del Río, sus *Vistas de Gijón* (2000 – 2004) son las que en mayor medida monopolizan el motivo. Este tipo de representaciones se rastrean con claridad ya en la década de 1990 pero su intensificación en número durante la década siguiente y la transición hacia una concepción casi serial

---

<sup>36</sup> “Los años sesenta experimentaron un incremento sin precedentes del consumismo, cuando los babyboomers de la posguerra enfocaron la vida con un optimismo y un entusiasmo nunca vistos. Los adolescentes llegaban a la mayoría de edad, surgían los movimientos juveniles y con ellos la necesidad de un lenguaje gráfico visual que los identificara. Psicodelia, Op Art y Pop Art situaron las artes visuales sobre el mapa firmemente”. ZEEGEN, Lawrence, Introducción a *Principios de ilustración*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2013. En un ambiente marcado por el antibelicismo y lo contracultural, nace el arte psicodélico gracias a la obra de cartelistas como Rick Griffin. Este tipo de arte reflejaba una serie de imágenes que tienden, entre otras características, a la alucinación junto con el empleo de colores antinaturalistas en composiciones espirales y circulares. GRUNENBERG, Christoph, *Summer of Love: Art of the Psychedelia Era*, Tate Gallery, Liverpool, 2005.

<sup>37</sup> En palabras de Ángel Antonio Rodríguez “Josefina Junco ha evolucionado desde su inicial primitivismo figurativo hacia la austeridad plástica, defendiendo un lenguaje que se nutre de la memoria, la naturaleza, el entorno vivencial y los paisajes soñados”. RODRÍGUEZ, Ángel Antonio, *Cien años de pintura en Asturias. El color del siglo XX*, Ediciones Trea, Gijón, 2002, p. 238.

confirman la mayor importancia que entonces les concede. Comenzarán a recurrir a un escenario urbano que renuncia a la inclusión de aquello que no sea absolutamente necesario para su identificación, como son los edificios o los elementos del mobiliario urbano. La dimensión histórica se visibiliza mediante los signos más característicos de la iconografía, permitiendo su legibilidad pese a la progresiva economía de medios y síntesis del lenguaje. El carácter subjetivado y ensoñado se acentúa especialmente en aquellas imágenes cuyos puntos de vista, más forzados, casi a vista de pájaro, caracterizan un aumento en el manierismo de los ángulos compositivos (*Siempre hay algo abierto*, 2002, *San Lorenzo Sangrante*, 2002 o *El Muro*, 2003)<sup>38</sup>.

Hasta estos años finales, solían coincidir con la visión del viandante quien, gracias a los referentes topográficos, conectaba con su pintura: la iglesia de San Pedro, el Martillo de Capua o la barandilla blanca forman parte de su imaginario habitual (*Iglesia de San Pedro*, 2002, *Mareona en Capua*, 2003 y *Barandilla playa*, 2004). La conocida *Escalera*, levantada por Fernández Omaña y Ramón Argüelles en 1933, aparece integrada en varias ocasiones y con una particular relevancia en la pintura *Banderes* (2000). Aquí se muestra con la fisonomía anterior a las restauraciones del año 2002 y sobre un fondo neutro con los colores de la bandera de la II República, aludiendo alegóricamente a la importancia de la obra como referencia arquitectónica del racionalismo de la época republicana. La escalera monumental de acceso al arenal se representa heroicamente y antes de que fuese rehabilitada integralmente por el arquitecto Miguel Díaz y Negrete, hijo de José Avelino Díaz y Fernández Omaña<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad (dir.), *Javier del Río...*, opus cit., pp. 41-42. Ángel Antonio Rodríguez también se hace eco de este rasgo: "En cualquiera de sus temáticas, sus pinturas llenan el soporte con líneas gruesas y altas perspectivas [...]". RODRÍGUEZ, Ángel Antonio, *Cien años de pintura...*, opus cit., p. 232.

<sup>39</sup> El encargo municipal tuvo lugar en el año 2000 y con la intención de restituir los elementos desaparecidos del proyecto original, como el

No obstante, los pequeños rascacielos de la fachada marítima suelen ser los verdaderos protagonistas (*Dunes*, 2000, *Mareona*, 2002, *San Lorenzo Sangrante*, 2002, *El Muro*, 2003, *Nocturno*, 2003 y *El Muro*, 2004). En el culmen de este desarrollo (*Martillo de Capua*, 2002, *Muro de San Lorenzo*, 2002 y *Sin título*, ca. 2002) la reducción formal llega a unas cotas límites con *Gijón bidimensional* (2003) y *Gijón bidimensional 2* (2004) como cosmovisiones cartográficas de la ciudad, formuladas con un lenguaje infantilista que define el espacio a través de la bidimensionalidad y reforzando el valor de los hitos arquitectónicos, que se emplean casi como grafemas visuales.

Pelayo Ortega traduce un Muro semidesnudo de contenido humano, pues sin desentenderse de este tampoco refleja el bullicio relativo del que se puede disfrutar en el paseo. Sus composiciones suelen contar con una identidad solitaria, en principio anónima y generalmente en continuo trasiego. Esta se traduce tras el anonimato de un paraguas, aunque no es más que un autorretrato simplificado del artista como pintor - peatón, o paseante insomne o *flâneur septentrional*, que vaga a voluntad por sus lugares más queridos<sup>40</sup>. Habitando rincones que se van

---

termómetro y el barómetro, en relación a las posteriores intervenciones. De la misma manera, se eliminaron los añadidos ejecutados sobre el proyecto original, como los mástiles o las banderas colocadas la barandilla curva de la terraza, para entresacar la imagen primigenia de este monumento, representativo de la arquitectura racionalista y del cubismo sintético. *La Escalera. Escalera Monumental de entrada a la playa de San Lorenzo*, Ayuntamiento de Gijón, 2002, pp. 5 - 23.

<sup>40</sup> Juan Manuel Bonet caracteriza así al homólogo de Pelayo Ortega en la plástica para aludir a su naturaleza de paseante con paraguas. BONET, Juan Manuel, *Pelayo Ortega*, Ediciones Trea y Ediciones Hércules Astur, Gijón, 2006, p. 50. Bonet juega con la connotación romántica y nostálgica de un término que adquiere su significado actual en el siglo XIX. Así, la voz *flâneur* describe al artista - poeta de una metrópolis, siempre en relación a la experiencia urbana y con una proyección a modo de personaje indolente curtido en la dinámica callejera. LAROUSSE, Pierre, *Grand Dictionnaire*

desdibujando metafísicamente, sus obras reverberan la acción de los elementos atmosféricos: la humedad ambiental, la brisa marítima o las sombras proyectadas por la incidencia de la luz sobre la figura y el decorado urbano se convierten en texturas con un significado espacio-temporal (*Gijón, lluvia dorada* 1996).

A veces, estas van más allá para convertirse en barridos de recuerdo futurista que fijan estáticamente la estela del dinamismo pretérito, congelando en un instante el discurrir del tiempo (*Gijón*, 1989). En otras, las evocaciones atmosféricas dejan paso a composiciones más en detalle sobre el mobiliario (*S.T.*, 2009) o sobre los salientes en tresbolillos de los edificios de Rufo García Rendueles, Ezcurdia y Cabrales (*Gijón*, 1988), aunque tendiendo hacia la playa para dar protagonismo al arenal y el mar planteando un ejercicio escapismo mundano (*Autorretrato*, 2007 y *Gijón, atardecer*, 2007).

Los puntos de vista pueden ser frontales o inclinarse ligeramente, coincidiendo con el del viandante mediante vistas de tipo panorámico en las que el artista modula la inmensidad del paisaje, pudiendo resultar cálido y asequible (*Paseando el perrín*,

---

*Universal du XIX siècle*, vol. 8, Administration du Grand Dictionnaire Universel, París, 1868 (véanse las voces “*flâneur*” y “*flânerie*”). Walter Benjamin ayudó a su consolidación, si bien con matices vinculados a la ciudad y al capitalismo, a partir del estudio del poeta Charles Baudelaire: “En efecto, esas «pasiones particulares» que habrían de caracterizar la belleza moderna encontrarían su expresión no sólo en el gran arte o en la literatura elevada, sino también en las artes menores, como la ilustración o la caricatura, y en los fenómenos más dispares, como la moda o la vida social, o incluso el trasegar cotidiano en una gran ciudad como aquel viejo París al que Benjamin designaría como «capital del siglo XIX», y en el que Baudelaire estaba pensando cuando hablaba de «ebriedad religiosa de las grandes ciudades», habitadas y transitadas por *multitudes maladvives*, donde el *flâneur* encuentra ocasión de proyectar la subjetividad descompuesta sobre las almas imaginarias de los *passantes* que el azar depara”. JARQUE, Vicente, “Charles Baudelaire” en *Historia de las ideas estéticas y de las teorías artísticas contemporáneas*, Colección *La Balsa de la Medusa*, Valeriano Bozal editor, Madrid, 2004, p. 327.

1989 y *Autorretrato*, 2007) o más bien disperso hacia una infinitud sólo salvada por el enmarque fotográfico de la pintura<sup>41</sup> (*Elogio del Horizonte o el horizonte se elogia a sí mismo*, 1990). Al igual que Javier del Río (*San Pedro*, ca. 2000 y *Jovellanos*, ca. 2000) o Josefina Junco (*Atardecer en la playa de Gijón*, 1991) también se ha centrado en el corazón del espacio<sup>42</sup>, es decir, la zona de Campo

---

<sup>41</sup> D'ANGELO, Paolo: "Lo sublime y lo maravilloso", en *Estética del romanticismo*, Colección *La Balsa de la Medusa*, Visor Ediciones, Madrid, 1999, pp. 167 - 173.

<sup>42</sup> El núcleo matriz de la villa gijonesa discurre entre la iglesia de San Pedro y la capilla de San Lorenzo, complementándose con la consolidación en el subsuelo de las termas romanas de Campo Valdés. Tras los palacios de Valdés y Jove - Hevia (siglos XVI y XVII), se insertan los edificios del Ayuntamiento (Andrés Coello y Lucas María Palacios, 1865), la Pescadería Municipal (García de la Cruz, 1928) y la Iglesia de San Pedro (Hermanos Somolinos, 1954). Siguiendo con una lectura de derecha a izquierda, sobreviven el único ejemplo de Art - Decó de la misma, el hotel Alcomar (Manuel y Juan Manuel del Busto, 1940), y algunos edificios de estilo ecléctico y modernista como el de calle Cabrales 18 (Manuel del Busto, 1902), los de Ezcurdia 16 y 18 (Juan Miguel de La Guardia, 1895 y Luis Bellido, 1902) y el que enlaza entre Ezcurdia y Capua (Mariano Marín Magallón, 1899). De la década de 1950 destacan ejemplos de arquitectura moderna como el Hotel Miami y el de Rufo Rendueles 12 (Celso García y José Antonio Muñiz, 1956 y 1958 respectivamente) y el de la esquina Rufo Rendueles con la calle Caridad (Juan Corominas, 1954). En cuanto a las últimas creaciones, destacan los ejemplos edilicios de la calle Ezcurdia 44 (Diego Cabezudo Fernández, 1988) y Ezcurdia 46 (Natalia Valdés Suárez, José Félix del Campo Casasús y Enrique Cardeli Prendes, 2004). BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, *El Muro de San Lorenzo. Abraza de mar (1907/2007)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2007, pp. 6 - 34. GRANDA ÁLVAREZ, Francisco Javier, *Arquitectura de Gijón*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2011, pp. 37 - 250. Por otra parte, entre los años de 1960 y 1975 el desarrollismo eliminó el modelo de ciudad jardín planteado en la zona así como fomentó un crecimiento descontrolado en el frente. Para unificar el tratamiento de la fachada marítima se crea el citado *Plan Especial* (2003) y en relación al mismo se plantean los siguientes interrogantes: ¿en qué medida es necesaria una actuación ajena a la rehabilitación estructural de los edificios?, ¿es la disparidad histórico-estética un problema a solucionar? o ¿es el

Valdés (*Lluvia en San Pedro*, 1995).<sup>43</sup>

---

concepto de la ciudad genérica y distópica una alternativa urbanística a implementar?

<sup>43</sup> “La herencia estética de Pelayo Ortega recoge las enseñanzas del arte internacional, el recuerdo de las vanguardias y las reflexiones diarias de Gijón. Historias de París que se gestan en el muro de San Lorenzo; conclusiones cosmopolitas sacadas de los muelles, la plazuela, la calle de la Merced o la noche de Cimadevilla, con incorporación de personajes que, a menudo, entroncan con la iconografía infantil”. RODRÍGUEZ, Ángel Antonio, *Cien años de pintura...*, opus cit., p. 223.

Josefina Junco



Fig. 1. *Atardecer en la playa de Gijón* (1991).  
Imagen cedida por Amador Fernández Carnero.



Fig. 2. *Gijón Azul* (1994).  
Imagen cedida por Amador Fernández Carnero.



Fig. 3. *Luz de invierno en la playa* (1994).  
Imagen cedida por Amador Fernández Carnero.



Fig. 4. *La ciudad visible* (1998).  
Imagen cedida por Amador Fernández Carnero.

Javier del Río



Fig. 5. *Banderes* (2000).

© de la fotografía: Fundación María Cristina Masaveu Peterson.  
Autor: Alejandro Braña.



Fig. 6. *Dunes* (2000).

© de la fotografía: Fundación María Cristina Masaveu Peterson.  
Autor: Alejandro Braña.



Fig. 7. *San Lorenzo sangrante* (2002) y *Mareona en Capua* (2003).  
© de la fotografía: Fundación María Cristina Masaveu Peterson.  
Autor: Alejandro Braña.

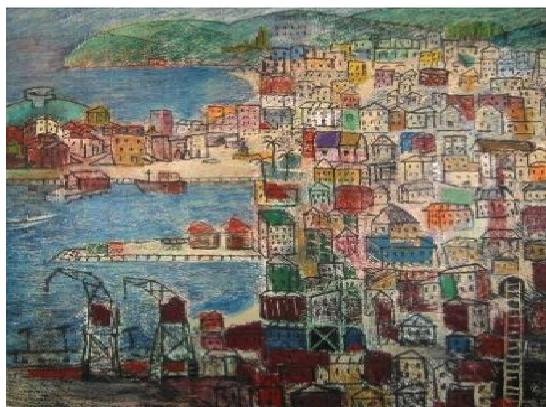


Fig. 8. *Gijón bidimensional* (2003).  
© de la fotografía: Fundación María Cristina Masaveu Peterson.  
Autor: Alejandro Braña.

Pelayo Ortega



Fig. 9. *Gijón* (1989) y *Lluvia en San Pedro* (1995).  
© de la fotografía: Pelayo Ortega Movillo, VEGAP.



Fig. 10. *Gijón, lluvia dorada* (1996).  
© de la fotografía: Pelayo Ortega Movillo, VEGAP.



Fig. 12. *Autorretrato* (2007).  
© de la fotografía: Pelayo Ortega Movillo, VEGAP.

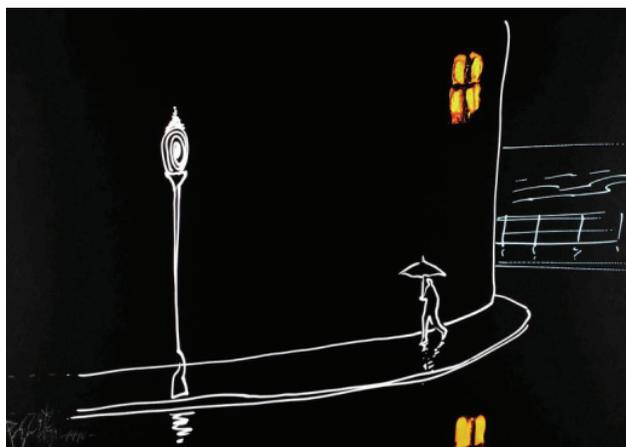


Fig. 11. *S.T.* (2009).  
© de la fotografía: Pelayo Ortega Movillo, VEGAP.

## **Seminario Internacional Puerto, Ciudad y Patrimonio: conclusiones**

Laura Mier Valerón y Jose María Rodríguez-Vigil Reguera

A lo largo de los años que ha durado el proyecto de investigación de I+D+i *Espacios portuarios y villas costeras. Modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano* (MICINN-HAR2011-24464), dirigido por M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez – catedrática de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo – y financiado por el extinto Ministerio de Ciencia e Innovación – actual Ministerio de Economía y Competitividad – los integrantes de su equipo de investigación, constituido tanto por profesorado como por becarios vinculados, han llevado a cabo numerosas actividades que ya fueron aludidas en la presentación que da comienzo a este volumen.

De todas ellas, el *Seminario Internacional Puerto, Ciudad y Patrimonio*, promovido, coordinado y organizado dentro del marco del mencionado proyecto de investigación como una de sus fases, sirvió de colofón a todo el proceso de indagación individual y colectiva precedente; por otra parte, tras las ideas compartidas y debates suscitados por las distintas ponencias presentadas en dicho evento, el equipo del proyecto ha concentrado sus últimos esfuerzos en la redacción de los capítulos que componen el presente libro, cuyos contenidos beben parcial o totalmente de las aportaciones en su momento defendidas.

El seminario, celebrado los días 11, 12 y 13 de junio de 2014 en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Oviedo, tuvo como primera misión dar a conocer los resultados que hasta la fecha habían mandado del grupo de investigadores asociados al proyecto, pero también sirvió para contrastar conocimientos y experiencias con otros investigadores invitados, procedentes de universidades nacionales – Extremadura, País Vasco y La Coruña – y extranjeras – Francia y Portugal – contándose igualmente con el

testimonio de representantes del ámbito de la política local y de la arquitectura regional. En relación al formato de las aportaciones, se optó por articular ponencias de 45 minutos de duración aproximada, reservándose también tiempo para preguntas y mesa redonda. En estrecha relación temática con los contenidos del seminario, se realizó una visita a la ciudad de Avilés que de forma particular sirvió para ilustrar la transformación y regeneración de un enclave con fuerte arraigo industrial, y de manera más amplia para reflexionar, cuestionar y valorar las luces y sombras que todo proyecto de renovación urbana lleva aparejado.

A continuación recogeremos, de forma concisa, algunas conclusiones que resumen los principales temas, cuestiones y discusiones alentados por las distintas intervenciones de los asistentes al seminario.

En primer lugar cabe abordar la cuestión de los puertos, cuyos avatares en las últimas décadas han marcado el devenir histórico de numerosos asentamientos costeros del Arco Atlántico. Si se admite la existencia, en términos generales, de tres fases de actividad portuaria – una primera fase de carácter local y vinculada al autoabastecimiento; una segunda fase asociada a la industrialización y una última fase de marcado carácter turístico y recreativo – se plantea el reto de mantener viva la herencia y memoria de las dos primeras pese a la creciente hegemonía de la tercera. Se puede constatar una serie de tendencias en relación a la gestión y desarrollo de numerosos puertos del ámbito atlántico. Llama la atención el modo en que en repetidas ocasiones, pequeñas localidades costeras han reforzado su tradicional infraestructura portuaria con enormes instalaciones que no siempre parecen corresponderse con una demanda real ni en el plano productivo ni en el lúdico, caso de algunas villas marineras asturianas. En esta misma línea, parece haber tenido lugar una suerte de competición entre las distintas poblaciones que ha derivado en una cierta sobreabundancia; consecuencia directa de dicha situación es la constatable homogenización del borde litoral, que ha tendido a unificar sus peculiaridades y accidentes a través de este tipo de actuaciones.

Uno de los rasgos que caracterizan al ámbito portuario es el elevado peso de su acervo industrial, hecho que queda de manifiesto en los innumerables ejemplos contenidos en el Arco Atlántico; en buena medida, actividad industrial, emplazamiento ribereño y existencia de puerto conforman un triángulo que se manifiesta aún hoy a través del abundante patrimonio industrial dentro de un paisaje fuertemente antropizado. Tras el importante proceso de desmantelamiento y reconversión industrial, y a pesar del creciente reconocimiento que dicho patrimonio ha adquirido a nivel académico y social, su vulnerabilidad sigue siendo hoy evidente, identificable en todo tipo de agresiones. Se ha destacado además la dificultad que entraña proteger y mantener vivo el «espíritu» industrial de aquellos asentamientos o instalaciones que han sido fruto de ulteriores reutilizaciones: sirva como referencia al respecto la Île de Nantes.

Mención aparte merecen los nuevos patrimonios que, bien con gran protagonismo o de una forma más discreta, han ido floreciendo en aquellas poblaciones vinculadas a la actividad portuaria o industrial, tanto marítima como fluvial. Se ha puesto el acento sobre la capacidad del arte público – esencialmente escultura – para estimular la regeneración urbana, bien a través de proyectos integrales – caso de Gijón – o mediante una sucesión de intervenciones más puntuales. Por su parte, la arquitectura y la planificación urbanística han venido insistiendo en dos aspectos: por un lado, en la creación de nuevas zonas de tránsito y esparcimiento llamadas a convertirse en puntos emblemáticos, caso de las actuaciones en los márgenes de las rías de Bilbao y Avilés; por otro lado, en la implantación de una serie de equipamientos – culturales, turístico-hoteleros o comerciales – que reflejan, con distinto grado de aceptación y acierto, los intentos por superar la fase industrial en pos de un nuevo paradigma no exento de incógnitas en cuanto a su sostenibilidad y carácter social.

Cabe concluir haciendo alusión a algunas de las observaciones de tipo metodológico o procedimental que durante el seminario fueron expuestas por los participantes. Una vez más se ha enfatizado la absoluta necesidad de organizar equipos de trabajo

interdisciplinarios a la hora de abordar cualquier aspecto relacionado con la regeneración o gestión del territorio afectado, sin soslayar la importancia de sustituir las actuaciones epidérmicas o mediáticas por programas más exhaustivos, que equilibren la atención prestada a las infraestructuras y equipamientos con una mayor preocupación por el saneamiento medioambiental y el respeto a la información producida por las actividades del pasado, empeño que tiene en el Archivo Histórico-Documental do Porto de Aveiro un notable ejemplo.

\* \* \*

**Relación de ponentes en el Seminario Puerto, Ciudad y Patrimonio, junio de 2014, Universidad de Oviedo  
(En orden de exposición)**

M<sup>a</sup> Cruces Morales Saro  
Universidad de Oviedo  
“La ciudad del borde”.

M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez  
Universidad de Oviedo  
“El arte como recurso: intervenciones escultóricas y propuestas artísticas en la regeneración de las villas costeras asturianas”.

Rosa M<sup>a</sup> García Quirós  
Universidad de Oviedo  
“El diseño del paisaje litoral asturiano”.

Inês Amorim  
Universidade do Porto  
“Os portos – observatórios e produtores das marcas patrimoniais”.

M<sup>a</sup> del Mar Lozano Bartolozzi

Universidad de Extremadura

“Del poblado del embalse Gabriel y Galán a las urbanizaciones contemporáneas de la cuenca del Tajo en Cáceres. Un paisaje patrimonial de los siglos XX y XXI”.

Guy Saupin

Université de Nantes

“Patrimoine industriel et «Quartier de la création» dans le programme urbanistique Île de Nantes”.

Carmen Adams Fernández

Universidad de Oviedo

“Los hoteles del mar. Casonas de indianos, aldeas soñadas y pinceladas de modernidad”.

Laura Mier Valerón

Universidad de Oviedo

“Iconografías de Gijón: del puerto histórico al deportivo y del Muro al waterfront a través de la pintura de Javier del Río”.

Rebeca Menéndez Marino

Universidad de Oviedo

“Arquitectura en el waterfront: nuevos patrimonios en la Ría de Avilés”.

Íñigo Sarriugarte Gómez

Universidad del País Vasco

“Del proyecto Guggenheim a la revitalización de Zorrotzaurre: regeneración del tejido urbano y cultural del Gran Bilbao”.

José Ramón Alonso Pereira

Universidad de La Coruña

“La Coruña: ciudad y waterfront”.

Jose María Rodríguez-Vigil Reguera

Universidad de Oviedo

“Nuevos espacios de consumo y ocio en las ciudades del litoral asturiano: perspectivas en torno al patrimonio comercial reciente”.

Natalia Tielve García

Universidad de Oviedo

“Las arquitecturas del agua: el Patrimonio de la industrialización en el espacio litoral asturiano”.

Román Antonio Álvarez González

Ayuntamiento de Avilés

“El nuevo Avilés: de los noventa a la actualidad”.

Jovino Martínez Sierra

Arquitecto

“Naturaleza y memoria. Adecuación de antigua cetárea para zona de baños. Tapia de Casariego”.

Sergio Baragaño

Arquitecto

“Arquitectura en los límites [Romanticismo Industrial]”.

Diego Cabezudo

Arquitecto

“El Paseo del Muro de San Lorenzo de Gijón”.

José Ramón Fernández Molina

Arquitecto

“Territorios portuarios de Asturias. En busca de su futuro”.



