

---

Universidad de Oviedo

Las transformaciones urbanas de la ciudad de Avilés  
(1980-2010)

---

Rebeca Menéndez Marino

Programa de Doctorado

Las ciudades del Arco Atlántico: Patrimonio cultural y desarrollo urbano



# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
0.1. Hipótesis de investigación y objetivos.....	1
0.2. Acotación cronológica del tema de estudio.....	3
0.3. Delimitación geográfica del área de estudio.....	9
0.4. Estructura y contenidos.....	12
0.5. Metodología y procedimiento.....	13
0.6. Fuentes y bibliografía.....	18
<b>CAPÍTULO 1: ESTADO DE LA CUESTIÓN.....</b>	<b>29</b>
1.1. Aproximación al estudio de la ciudad actual.....	29
1.2. Coordenadas socioeconómicas y culturales de la ciudad actual.....	48
<b>CAPÍTULO 2: LA CIUDAD DE AVILÉS (1956-2006): CINCUENTA AÑOS DE PLANIFICACIÓN URBANA.....</b>	<b>60</b>
2.1. La planificación urbanística como eje del desarrollo urbano.....	60
2.1.1. Introducción al desarrollo urbano en España.....	60
2.1.2. Las transformaciones en el planeamiento urbano.....	85
2.2. Los Planes Generales de Ordenación Urbana en Avilés.....	112
2.2.1. El Plan Galmés: La ciudad al servicio de la industria.....	112
2.2.2. El Plan Mesones: La ciudad del desarrollismo.....	128
2.2.3. El Plan Balbín: Urbanismo de “sutura y remate”.....	147
2.2.4. El Plan Leira: Marketing urbano, la “marca Avilés”.....	169
<b>CAPÍTULO 3: EL PROCESO DE REGENERACIÓN DEL WATERFRONT DE LA RÍA DE AVILÉS.....</b>	<b>183</b>
3.1. Aproximación a la regeneración portuaria.....	184
3.2. La configuración del complejo industrial-portuario de la ría.....	208

3.3. Desmantelamiento parcial del espacio industrial de la ría .....	235
3.4. La regeneración funcional del waterfront de la ría.....	250
3.4.1. El Parque Empresarial del Principado de Asturias.....	252
3.4.2. El proyecto de la Isla de la Innovación.....	279
3.4.3. Proyecto de eliminación de la barrera ferroviaria.....	293
3.4.4. Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha .....	299
3.5. La regeneración medioambiental de la ría.....	306
3.5.1. El cambio en la política medioambiental en Avilés .....	309
3.5.2. La creación del Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello .....	314
3.5.3. El Plan de Saneamiento Integral de la Ría de Avilés .....	317
3.5.4. El Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la ría de Avilés .....	325
3.6. La regeneración estética del waterfront de la ría.....	329
3.6.1. El parque escultórico de la ría de Avilés .....	333
3.6.2. El nuevo parque arquitectónico del entorno de la ría .....	339
<b>CAPÍTULO 4: LA RECUPERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO.....</b>	<b>367</b>
4.1. Del «centro histórico» al «conjunto histórico» .....	367
4.2. Aproximación a la configuración del casco histórico de Avilés.....	377
4.3. Progresión urbanística e instrumentos de protección .....	411
4.3.1. La declaración del Conjunto Histórico-Artístico de Avilés de 1955 .....	411
4.3.2. El espíritu proteccionista y recualificador de los años ochenta .....	414
4.3.3. De la teoría a la práctica: Protección y rehabilitación en los años noventa .....	420
4.3.4. El casco histórico en los albores del siglo XXI.....	432
4.4. Las transformaciones del casco histórico (1980-2010) .....	440
4.4.1. El subconjunto de La Villa .....	441
4.4.2. El subconjunto de Sabugo .....	505
4.4.3. El subconjunto de la plaza del Ayuntamiento.....	518
4.4.4. El subconjunto de San Francisco-Álvarez Acebal .....	524

4.4.5. El subconjunto del Mercado .....	533
4.4.6. Plaza de Santiago López .....	539
4.4.7. El parque de Ferrera .....	560
4.4.8. Plaza del Carbayedo .....	567
<b>CAPÍTULO 5: LA TRANSFORMACIÓN DE LOS BARRIOS.....</b>	<b>574</b>
5.1. La transformación de los poblados siderúrgicos .....	574
5.2. La rehabilitación del poblado de pescadores del Nodo .....	595
5.3. La transformación del eje del Tuluergo: Las Meanas.....	599
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>613</b>
<b>FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>623</b>
<b>APÉNDICE I: PLANOS Y CARTOGRAFÍA (DVD)</b>	
<b>APÉNDICE II: DOCUMENTACIÓN (DVD)</b>	

# INTRODUCCIÓN

## 0.1. HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN Y OBJETIVOS

**HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN:** En las últimas décadas, al calor de la reorganización económica, política y social experimentada a escala global tras la Crisis del Petróleo de los años setenta, y coincidiendo en España con la Transición y con la constitución de las primeras corporaciones municipales democráticas, la forma de entender las ciudades y de actuar sobre ellas cambió radicalmente, dando lugar a las tendencias urbanísticas posmodernas. Éstas, reaccionando frente al urbanismo moderno de los años sesenta y setenta, reestructuraron los planteamientos teórico-conceptuales, la metodología analítica y las líneas de actuación, presentando modelos regeneracionistas y rehabilitadores de marcado contenido social, preocupados por el crecimiento cualitativo y la recuperación de la trama urbana consolidada, y, dentro de ella, de los sectores más castigados y degradados de las ciudades: los cascos históricos y los espacios industriales y/o portuarios obsoletos.

**OBJETIVO GENERAL:** El objetivo general de esta Tesis Doctoral es probar la hipótesis de partida en el caso concreto de la ciudad de Avilés, analizando las transformaciones urbanas operadas entre 1980 y 2010.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Estudiar las transformaciones de la ciudad de Avilés a la luz de la documentación urbanística, prestando especial atención a los cuatro Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados —1956 (*Plan Galmés*), 1970 (*Plan Mesones*), 1986 (*Plan Balbín*) y 2006 (*Plan Leira*) —, y el modelo de ciudad resultante en cada caso.
2. Analizar el proceso de regeneración del *waterfront* de la ría de Avilés, abordando el tema desde tres enfoques complementarios:
  - a) El enfoque funcional: Examinando los cambios operados en la estructura funcional del complejo industrial-portuario tras el desmantelamiento de la cabecera siderúrgica de Ensidesa, y la consecuente articulación del Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA) y del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer.
  - b) El enfoque medioambiental: Tratando las distintas etapas en la recuperación medioambiental del estuario, desde el diagnóstico de la situación en los años ochenta hasta la puesta en marcha de las acciones concretas de saneamiento y ordenación de las márgenes.
  - c) El enfoque estético: Analizando las actuaciones encaminadas a la construcción/reconstrucción del sentido de lugar y de la dimensión pública y relacional de este espacio, a través del arte —Parque Escultórico de la Ría, Ruta del Acero, pasarela cromática de Ramón Rodríguez, etc. — y la arquitectura —Centro Niemeyer, Tinglados del Puerto, Lonja climatizada, etc.—.
3. Estudiar la transformación del casco histórico de Avilés, revisando y caracterizando los distintos instrumentos de protección del patrimonio cultural —desde la *Declaración del Conjunto Histórico-Artístico* (1955) y el *Catálogo de Elementos con Valor de Patrimonio Cultural* (1986) hasta a la declaración de las Áreas de Rehabilitación Integrada, la *Ampliación del Conjunto Histórico de Las Aceñas* (1993), las declaraciones BIC o la aprobación del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006) —, como base del posterior repaso de las acciones concretas de recuperación desarrolladas en el casco histórico.

4. Examinar algunas de las operaciones más destacadas de recualificación de los barrios periféricos, prestando especial atención a la campaña de protección y rehabilitación de los poblados siderúrgicos; la rehabilitación y los nuevos desarrollos urbanos del poblado de pescadores del NODO; y la recuperación del antiguo eje del Tuluergo desde Las Meanas hasta el Quirinal.

## 0.2. ACOTACIÓN CRONOLÓGICA DEL TEMA DE ESTUDIO

Como queda patente en el título de esta Tesis Doctoral, *Las transformaciones urbanas de la ciudad de Avilés (1980-2010)*, el arco cronológico del tema de estudio abarcará las tres primeras décadas de democracia en España tras la dictadura.

Hemos tomado el arranque de los años ochenta como referencia temporal debido a la trascendencia de esta década en la transformación general del país, correspondiéndose con los años de la Transición Democrática —transición política hacia la democracia, transición económica hacia el capitalismo global y transición social hacia la libertad— y de cambio radical en todos los ámbitos de la cultura, desde las artes plásticas o la música hasta la concepción de las ciudades, que es la cuestión que centrará nuestra atención. El cambio de la dinámica moderna a la posmoderna en las ciudades españolas, como cabe suponer, no llegó de manera repentina con el cambio de década o con la entrada en democracia, sino que dimanó del conjunto de transformaciones y reformas que en sentido amplio comenzaron a producirse a mediados de los años setenta<sup>1</sup>. Sumándose al retraso general que había acumulado el país después del letargo obligado que había significado el franquismo, el pensamiento posmoderno llegaba a España con sensible demora<sup>2</sup>.

Uno de los factores esenciales del cambio en la forma de entender las ciudades y de actuar sobre ellas, fue la reorientación política y cultural de urbanistas y arquitectos, responsables últimos de la construcción física del espacio urbano. La entrada de las corrientes políticas izquierdistas, junto con la difusión de *La arquitectura de la ciudad*<sup>3</sup> (1966) de Aldo Rossi y la recuperación de la especificidad disciplinar que éste defendía,

---

<sup>1</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Alianza Universidad, Madrid, 1982.

<sup>2</sup> El origen de la posmodernidad se remonta a finales de los años sesenta en el ámbito de la literatura, extendiéndose con gran rapidez al resto de manifestaciones culturales y artísticas a comienzos de los setenta, en paralelo a la reestructuración global tras el estallido de la Crisis del Petróleo.

<sup>3</sup> ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

reorientó los ideales de muchos de estos profesionales, liberándolos del yugo del proyecto moderno defendido desde las filas de la tecnocracia franquista.

Con la promulgación de la Constitución Española (1978) quedó reconocido el “[...] *derecho a la autonomía de las distintas nacionalidades y regiones* [...]”<sup>4</sup>, comenzando así el proceso de descentralización que culminaría con la creación de las Comunidades Autónomas y la aprobación de los Estatutos de Autonomía —el Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias fue aprobado en 1981—. Esta aprobación auspició la redistribución competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas, pasando a manos de las últimas, entre otras, las competencias de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda<sup>5</sup>. Transferencia competencial que se completaría con el reconocimiento expreso de la soberanía consistorial en la elaboración y la redacción del planeamiento de los términos municipales.

También tuvo lugar en este periodo de reacomodo del planeamiento en España, la mayor transformación del marco jurídico urbanístico experimentada hasta el momento, con la aprobación de la *Reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* (1975) —así como de los tres reglamentos que la desarrollaban *Reglamento de Planeamiento* (23 de junio de 1978), *Reglamento de Disciplina Urbanística* (23 de junio de 1978) y *Reglamento de Gestión Urbanística* (25 de agosto de 1978)—, que se centró en los tres grandes problemas que afectaban a la mayoría de las ciudades españolas: la densificación de la ciudad consolidada, el desarrollo desordenado de las periferias y la fuerte presión de la especulación inmobiliaria<sup>6</sup>.

No obstante, aún hubo que esperar hasta el arranque los años ochenta, tras la composición de las corporaciones municipales democráticas, en abril de 1979, para asistir a la transformación real de las políticas urbanas y contemplar los efectos tangibles de éstas sobre el terreno. Fue entonces cuando desde los ayuntamientos se empezó a cuestionar el marco urbanístico general, dando como resultado la aparición de una nueva generación de Planes Generales de Ordenación.

---

<sup>4</sup> *Constitución Española*, Título Preliminar, Artículo 2º, 1978.

<sup>5</sup> *Constitución Española*, Título VIII, Capítulo 3, Artículo 148 (apdo.1), 1978.

<sup>6</sup> AA.VV., *Diez años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, Instituto del Territorio y Urbanismo, Madrid, 1989. [Catálogo de la exposición *Dieci anni di pianificazione urbanistica in Spagana (1979-1989)*, celebrada en Venecia en la Scuola de San Giovanni Evangelista del 13 al 30 de abril de 1989].

Éstos, frente al pretendido cientifismo y el expansionismo de los anteriores, apostaron por la recualificación, dando lugar a un urbanismo de «sutura y remate», preocupado por la recuperación de la ciudad consolidada y la corrección de los problemas y las debilidades que arrastraba —carencia de equipamientos y de servicios públicos, falta de urbanidad de algunos sectores, degradación física y social, falta de cohesión y compacidad de la trama, zonificación socioeconómica de la población, desarrollo urbano diferencial, etc. —.

Simultáneamente florecieron las reflexiones teóricas, los debates culturales y las reivindicaciones sociales —enraizadas en el bullente asociacionismo ciudadano de los años setenta—, en torno a cuestiones como la planificación, el diseño y los procesos de construcción/destrucción de las ciudades. Reflexiones que fructificarían en las décadas siguientes en proyectos concretos de recuperación de las ciudades, y particularmente de aquellos sectores que, como los cascos históricos, los cinturones obreros periféricos o los antiguos espacios de producción, habían padecido la degradación más intensamente.

La sensibilidad hacia el patrimonio cultural creció también en ese momento, quedando reflejada en el desarrollo de extensas medidas de protección que, reaccionando contra el flagrante desinterés de épocas anteriores, trataron, aunque no siempre con éxito, de frenar la oleada de destrucciones, e impulsar en paralelo campañas de restauración y rehabilitación. Esta actitud se apoyó en la promulgación de la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*, con la que trató de paliarse la dispersión del ordenamiento jurídico en materia patrimonial<sup>7</sup>. Junto a esta ley marco se promulgaron poco después las distintas leyes autonómicas, retrasándose la *Ley del Principado de Asturias 1/2001 del Patrimonio Cultural* hasta el arranque del siglo XXI.

También el planeamiento de las ciudades empezó en este momento a hacerse eco de la conciencia medioambiental que estaba fraguando en España, con bastante retraso en relación con otras partes del mundo, y de la que daba cuenta la eclosión de asociaciones, grupos y partidos ecologistas en todo territorio nacional<sup>8</sup>. Empezó entonces a cuestionarse el modelo de crecimiento basado en el desarrollo ilimitado y el

---

<sup>7</sup> Dispersión ocasionada por la multitud de fórmulas legales con las que, a lo largo de más de medio siglo, parchearon las situaciones no contempladas en el momento de la promulgación de la *Ley del Tesoro Artístico Nacional* (1933), antecesora de la actual.

<sup>8</sup> Entre ellos Amigos de la Tierra España (1979), Greenpeace España (1984), Coordinadora Ecoloxista d' Asturias (1987) o Los Verdes (1989).



despilfarro de los recursos naturales, planteando la necesidad de abrazar otros modelos de desarrollo más sostenibles y respetuosos con el entorno natural.

La transformación de la ciudad de Avilés comenzó en la década de los ochenta, tras la constitución de la primera corporación municipal democrática (abril, 1979-mayo, 1983) después de la dictadura franquista. Los aires de cambio que afectaron a todos los ámbitos de la realidad ciudadana, llegaron también al planeamiento urbanístico, herramienta básica en la construcción de la ciudad, abriéndose entonces la reflexión y el debate en torno a la obsolescencia del llamado *Plan Mesones* de 1970, marcadamente desarrollista<sup>9</sup>, así como en torno a la necesidad de abrir sendas de desarrollo más equilibradas y sensatas. Así nació el *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, el *Plan Balbín*, crucial en la historia urbanística de la ciudad, ya que, además de encarnar el espíritu de cambio general, sentó las bases de la gran transformación que experimentaría la ciudad a lo largo de la década siguiente.

Desde los años ochenta empezaron a sucederse actuaciones que muy poco a poco liberaron a Avilés de la pesada etiqueta de ciudad degradada y gris que había arrastrado durante años. La red de equipamientos públicos comenzó a crecer en el centro, con ejemplos como la construcción de la Casa de Cultura (1981) o la rehabilitación del Palacio de Balsera y la Casa de Pedro Menéndez, que acogieron respectivamente el Conservatorio Municipal de Música (1983) y la Escuela-Museo Municipal de Cerámica (1983). Al mismo tiempo se emprendió la planificación de los equipamientos y las dotaciones de los barrios, proyectos que serían implementados en las dos décadas siguientes, extendiendo hasta la periferia las redes dotacionales de las que hasta entonces había carecido —bibliotecas, centros sociales, parques y jardines públicos, centros de salud, áreas deportivas, etc. —. Comenzaron también en aquel momento las campañas de protección jurídica del patrimonio cultural de la ciudad con la declaración de Bienes de Interés Cultural, siendo el primero gozar de esta categoría el Teatro Palacio Valdés en 1982, al que siguieron ya en las décadas siguientes otros cinco —la Capilla de los Alas (1991), el Palacio de Balsera (1991), el Palacio de Maqua (1991), la plaza de Las Aceñas (1993) y la iglesia vieja de Sabugo (2006) —.

---

<sup>9</sup> El *Plan Mesones* estaba basado en el pronóstico ficticio de que la ciudad llegaría en dos décadas a acoger alrededor de 300.000 habitantes, cuando en realidad nunca llegó a sobrepasar los 86.600 y desde los ochenta este número empezó a decrecer, hasta situarse en 2011 en 83.617 habitantes. Fuente: Padrón Municipal de Avilés 2011, Instituto Nacional de Estadística, <www.ine.es>, [Consultado: 14/06/2012]



**Fig. 1. Casa Municipal de Cultura de Avilés.**

**Fuente: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)**



**Fig. 2. Estado de las aguas de la ría de Avilés antes del saneamiento.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

La declaración de Avilés como «Zona de Atmósfera Contaminada» en 1981, activó todas las alarmas sobre la situación de degradación medioambiental de la ciudad, poniéndose en marcha a partir de ese momento distintas actuaciones encaminadas hacia la recuperación de la calidad ambiental, entre ellas la habilitación del *Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello* (1984) en torno a Ensidesa o el diagnóstico y caracterización de la contaminación del estuario, como paso previo a la elaboración del *Plan de Saneamiento Integral de la Ría* (1992).

Como ya apuntamos, el arco cronológico de estudio se extenderá hasta 2010, con la intención de ajustarnos lo más posible a la actualidad, y con la dificultad añadida que ello supone, al desarrollarse muchas de las actuaciones que trataremos más adelante en paralelo a la propia Tesis Doctoral. La elección de esta fecha simbólica como cierre se apoyó en que este año era en el que estaba programada la inauguración del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, que, según todos los pronósticos, estaba llamado a ser el emblema del Avilés del siglo XXI, marcando el inicio de otra etapa diferente en la historia urbana de la ciudad. Así, el 15 de diciembre de 2010 entró en funcionamiento la gran cúpula con la conferencia inaugural del programa de Naciones Unidas “*Impacto Académico*”, inaugurándose oficialmente el conjunto completo en marzo de 2011.



**Fig. 3. Apertura al público del Centro Niemeyer (26-03-2011).**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

### 0.3. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

El área geográfica que analizaremos en este trabajo comprende el conjunto de la ciudad de Avilés, entendiendo como tal el espacio urbano y algunas partes concretas del periurbano, quedando excluidas las áreas rurales, cuyas particularidades geográficas, morfológicas y funcionales requerirían otro tipo de lecturas e interpretaciones. Dentro del conjunto centraremos la atención en dos de los sectores más emblemáticos de la ciudad, a saber: el entorno del estuario y el casco histórico. El lugar central que ambos ocupan, junto con el largo recorrido histórico, hacen de ellos espacios referenciales de enorme trascendencia cultural y carga simbólica, lo que justifica y permite comprender la concentración de proyectos y de actuaciones enfocadas a la recuperación y/o regeneración de estos lugares en el sentido antropológico del término. De hecho, aunque las actuaciones irradian hasta la periferia, es en la fachada litoral y en el tejido histórico donde mejor se aprecia la transformación de la ciudad en los últimos años.

El área de análisis del entorno de la ría que aquí examinaremos desborda en algunos casos lo que en sentido riguroso entendemos como *waterfront* o fachada litoral, esto es, la línea construida que ciñe la costa marítima o las orillas de ríos o estuarios, ya que, más allá de la lámina de agua y las márgenes que la perfilan, estudiaremos también aquellos lugares que, pese a no ser estrictamente limítrofes a la ría, están directamente relacionados con ésta, como es el caso de la depuradora de Maqua, los terrenos de Ensidesa o el entorno de Valliniello.

En lo que respecta al área de estudio del casco histórico tomaremos como referencia la normalización presentada en el último *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006) (PEPPC), al tratarse de la propuesta más reciente y también la más completa presentada hasta el momento. La delimitación del casco histórico propuesta en el PEPPC surgió de la agregación de las distintas declaraciones hechas en el tiempo<sup>10</sup> ——. Así, refundiendo el conglomerado de espacios centrales de interés histórico, este plan amplió el perímetro del casco histórico, incluyendo en él: el recinto de La Villa, el arrabal de Sabugo, la plaza del Ayuntamiento y las calles del ensanche moderno y los ensanches burgueses.

---

<sup>10</sup> La declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955, la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística, la declaración del Conjunto Histórico de la plaza del Mercado de 1993 y las declaraciones aisladas de los Bienes de Interés Cultural y sus respectivos Entornos de Protección





**Fig. 4. La ría de Avilés antes de la regeneración.**

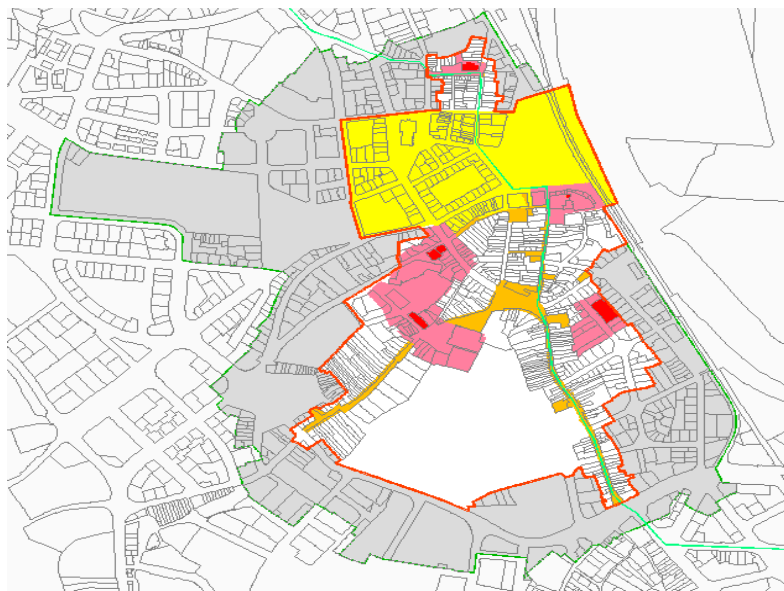
**Fuente: Avance del Plan General (2002)**



**Fig. 5. La ría de Avilés después del saneamiento.**

**Fuente: Avance del Plan General (2002)**

Igualmente repasaremos algunos de los proyectos y de las actuaciones más destacadas desarrolladas en el cinturón periférico, centradas básicamente en acciones de recualificación, equipamiento y dinamización del tejido de los barrios. Prestaremos especial atención a la rehabilitación de los barrios de Llaranes y La Luz, ambos símbolo de la ciudad siderúrgica, así como a la rehabilitación y el desarrollo reciente del poblado de pescadores del Nodo. Otro punto de referencia en la transformación de los barrios a los que atenderemos será el que corresponde al antiguo eje del Tuluergo, desde Las Meanas hasta El Quirinal.



**Fig. 6. Plano del casco histórico y del área de protección perimetral.**  
**Fuente: *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006).**



**Fig. 7. Poblado de Llaranes tras la rehabilitación.**  
**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

#### 0.4. ESTRUCTURA Y CONTENIDOS

Los contenidos de esta investigación se estructurarán en cinco capítulos, cuyos contenidos específicos desgranaremos a continuación, y a los que seguirá a modo de cierre el apartado de conclusiones en el que expondremos ordenadamente los resultados del trabajo y trataremos de explicar la contribución de esta Tesis Doctoral al conocimiento de la historia urbana reciente de la ciudad de Avilés. Como apoyo y complemento al discurso general de la Tesis Doctoral, aportaremos dos apéndices en formato digital (Apéndice I: Planos y cartografía y Apéndice II: Documentación).

Los capítulos que componen el cuerpo central del trabajo tratarán de responder en conjunto a la hipótesis de partida, correspondiéndose cada capítulo con cada uno de los cuatro objetivos específicos antes enumerados, a excepción del *Capítulo 1: Estado de la cuestión*, que presentará la fundamentación teórica del tema, acercándonos al análisis de las ciudades actuales y trazando las coordenadas socioeconómicas y culturales de las que éstas son resultado.

El *Capítulo 2: La ciudad de Avilés (1956-2006)*, tras esbozar someramente el origen y el desarrollo histórico de la ciudad, analizará la evolución reciente de ésta tomando como referencia la documentación urbanística, prestando especial atención a los cuatro *Planes Generales de Ordenación Urbana* aprobados y el modelo de ciudad de ellos resultante: la ciudad industrial del *Plan Galmés* (1956), la ciudad desarrollista del *Plan Mesones* (1970), la ciudad integradora del *Plan Balbín* (1986) y la ciudad estratégica del *Plan Leira* (2006).

El *Capítulo 3: La regeneración del waterfront de la ría*, partiendo del estudio genérico de las distintas estrategias y fórmulas de regeneración de espacios portuarios, y después de examinar las particularidades del espacio industrial y portuario de la ría de Avilés, abordará el proceso de transformación del estuario en las últimas décadas. Dentro de éste examinaremos los cambios funcionales operados en el entrono de la ría tras la crisis del acero y la reestructuración siderúrgica, que liberó grandes extensiones de terreno a escasos metros del casco histórico, y la subsiguiente ocupación de estos terrenos con proyectos como el del Parque Empresarial del Principado de Asturias o el del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer. Nos centraremos a continuación en las labores de recuperación medioambiental, encarnadas en el *Plan de Saneamiento Integral de la Ría* y el *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría*. Como

cierre analizaremos las actuaciones encaminadas a la regeneración estética del entorno de la ría, centrándonos en la política escultórica, desde la colocación de la obra de Benjamín Menéndez *Avilés* hasta la creación de la llamada Ruta del Acero en el Paseo de la Ría, así como en la arquitectura del entorno de la ría, atendiendo tanto al abandono y la destrucción sistemática del patrimonio heredado, y muy especialmente del patrimonio industrial —el poblado de San Juan de Nieva, los Almacenes Balsera, la antigua sede de la Autoridad Portuaria, etc. —; como a las nuevas referencias arquitectónicas del *waterfront* —el Centro Niemeyer, la Lonja Climatizada, los Tinglados del Puerto, el Centro de Arcelor Mittal I+D+I, etc. —.

El *Capítulo 4: La recuperación del casco histórico*, tras repasar someramente los cambios ocurridos en la consideración, la protección y las políticas de actuación en los cascos históricos en los ámbitos internacional, nacional y regional, examinará la naturaleza, el alcance y el efecto de los instrumentos de protección del casco histórico de Avilés, desde la declaración del Conjunto Histórico-Artístico en 1955 hasta la aprobación del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* y el *Catálogo Urbanístico de Avilés* en 2006. A continuación se abordará el estudio en detalle de algunas de las actuaciones de reurbanización y rehabilitación arquitectónica más destacadas acometidas en este espacio.

Finalmente, el *Capítulo 5: La transformación de los barrios*, tratará de condensar algunas de las operaciones de referencia en la recuperación y la recualificación de los barrios, como los poblados siderúrgicos, el antiguo barrio de pescadores del Nodo o el eje de Las Meanas-El Quirinal.

## **0.5. METODOLOGÍA Y PROCEDIMIENTO**

La compleja realidad de las ciudades contemporáneas, poliédricas, multiétnicas y palimpsésticas, obliga a superar los sesgos disciplinares en aras de la comprensión holística y global del fenómeno. Dice la antropóloga Josepa Cucó que “[...] *no hay razón alguna para abrazar el purismo metodológico como una cuestión de principios*”<sup>11</sup>, sino que lo razonable en este tipo de estudios es más bien lo contrario, preconizar la flexibilidad metodológica, trascendiendo los sesgos disciplinares y participando de métodos, técnicas o fuentes procedentes de otros campos del

---

<sup>11</sup> CUCÓ I GINER, Josepa, *Antropología Urbana*, Ariel, Barcelona, 2004.



conocimiento, desde la geografía, la sociología o la antropología hasta la arquitectura, la gestión urbanística, la economía, la filosofía o las ciencias ambientales. Sólo así podrán superarse los discursos monofocales y enriquecer el conocimiento de las ciudades como construcciones complejas, reflejo de la realidad socioeconómica, el panorama cultural, el bagaje histórico y las sociedades que las habitan.

El planteamiento metodológico que sustenta este trabajo pretende coordinar métodos y sobre todo fuentes procedentes de otras disciplinas, entendiendo que el enfoque heurístico-hermenéutico del método histórico debe completarse con la asimilación de teorías y documentación tangenciales a las de la Historia del Arte tradicional. Esta tendencia, que en otras ramas de las ciencias sociales había germinado a finales de los años sesenta, ha prendido con fuerza en los últimos años en el campo de la Historia del Arte, como queda patente en los abundantes grupos de trabajo que desde esta disciplina están abordando el estudio de la ciudad actual aplicando metodologías renovadoras y transversales, que participan de las distintas disciplinas comprometidas en la comprensión global de las ciudades.

En este sentido cabe citar algunos grupos de trabajo que en el ámbito del Arco Atlántico están planteando grandes aportaciones al conocimiento del tema, y muy especialmente al papel del arte público, la arquitectura contemporánea y el diseño, en el desarrollo, la regeneración y la dinamización del tejido físico, económico y social de las ciudades. Ejemplo de lo cual son entre otros el equipo de la profesora María Clara Mendes en Portugal<sup>12</sup>, el del profesor John Butler en el Reino Unido<sup>13</sup> o los del laboratorio CRIHAM —*Centre de Recherche Interdisciplinaire en Histoire, Histoire de l'Art et Musicologie*— en Francia<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> La catedrática de la Universidad Técnica de Lisboa María Clara Mendes es coordinadora del programa de Doctorado en Urbanismo de la Universidad Técnica de Lisboa, directora del proyecto *Dinamicas de localizacao, transformacao do territorio e novas centralidades nas Areas Metropolitanas (2004-2007)* y miembro del Laboratorio de Urbanismo y Planificación Espacial (LUOTP), centro de investigación multidisciplinar —medioambiental, sociológico y económico— puesto en marcha en 2006 con la intención de estimular las relaciones entre la teoría y la práctica en la planificación territorial. Información extraída de la página web de la Universidad Técnica de Lisboa <<http://www.utl.pt>>, [Consultado: 04/08/2011].

<sup>13</sup> El profesor John Butler es el director de la Escuela de Arte de la Universidad de Birmingham en la que está desarrollándose el proyecto *Art in the public sphere*, centrado en el análisis de las relaciones entre el arte, el espacio social, la comunidad y la participación ciudadana y las dinámicas de regeneración. Información extraída de la página web oficial de la Escuela de Arte de la Universidad de Birmingham <<http://www.bcu.ac.uk/biad/art/research>>, [Consultado: 15/07/2010]

<sup>14</sup> El laboratorio CRIHAM nació de la fusión del grupo GERHICO —*Groupe d'Etudes et de Recherches sur l'Histoire du Centre-Ouest atlantique*— de la Universidad de Poitiers, actualmente bajo la dirección

Centrándonos en el ámbito nacional debe destacarse la aportación del *Centro de Investigación de la Ciudad* de la Universidad de Barcelona, que, bajo la dirección de Antoni Remesar, desarrolla proyectos interdisciplinares centrados en el estudio de la ciudad actual, especialmente de aquellos aspectos referidos a la sostenibilidad urbana, el diseño urbano y el arte público, estando considerado en la actualidad como uno de los observatorios de arte público más reconocidos de España. También en la Universidad de Barcelona están en marcha actualmente dos programas de posgrado sobre arte y ciudad, a saber, el Programa de Doctorado *Espacio público y regeneración urbana: arte, teoría, conservación del patrimonio*, entre cuyos objetivos está el de fomentar la interdisciplinariedad en el estudio del fenómeno urbano, y el máster en Diseño Urbano *Ciudad, cultura y sociedad*.<sup>15</sup> Otro proyecto interesante ha sido la creación del *Observatorio Aragonés del Arte Público*, fundado en 2004 por los profesores del departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza Manuel García Guatas y Jesús Pedro Lorente, con la intención de estudiar, junto a otros especialistas — historiadores, arquitectos, artistas, etc. —, el impacto del arte público en la construcción y en la transformación de las ciudades<sup>16</sup>.

En la misma línea el departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo, puso en marcha el Programa de Doctorado *Las ciudades del Arco Atlántico, patrimonio cultural y desarrollo urbano*, Mención de Calidad y Mención de Excelencia 2011 (MEE 2011- 0706), entre cuyas líneas de investigación está el estudio de las estrategias de desarrollo urbano de las ciudades del Arco Atlántico, campo que explora la Tesis Doctoral que aquí se presenta.

El discurso metodológico que sigue esta Tesis, participando de métodos y recursos de procedencia y naturaleza heterogénea, toma como modelo, además de las referencias citadas, el enfoque transversal utilizado en los Proyectos de Investigación “*El waterfront de Gijón 1985-2005. Nuevos patrimonios en el espacio público*”<sup>17</sup>,

---

del profesor de Historia Contemporánea Jérôme Grévy, y el centro CERHILIM —*Centre de Recherche Historique de l'Université de Limoges*— de la Universidad de Limoges, dirigido por Paul D'Hollander y Philippe Depreux. Este equipo integrado por especialistas del ámbito de la Historia, la Historia del Arte y la Musicología, fomenta la investigación multidisciplinar en el campo de las humanidades y las artes.

<sup>15</sup> Información extraída de la página web de la Universidad de Barcelona <[www.ub.edu/escult/index.html](http://www.ub.edu/escult/index.html)>, [Consultado: 23/12/2009].

<sup>16</sup> Información extraída de la página web de la Universidad de Zaragoza <<http://www.unizar.es/oaep>>, [Consultado: 23/12/2009]

<sup>17</sup> Proyecto de Investigación (HUM2007-61140) concedido en 2007 por el Ministerio de Ciencia e Innovación y cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

dirigido por la catedrática María de las Cruces Morales Saro, y “*Espacios portuarios y villas costeras: Modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano*”<sup>18</sup>, dirigido por la catedrática Soledad Álvarez Martínez, y a los cuales está adscrita esta Tesis Doctoral.

A continuación extractaremos sucintamente las tareas desarrolladas en cada etapa del proceso de elaboración de esta Tesis, explicando el cometido de cada fase y desgranando las labores realizadas:

**Fase 1: Documentación:** Basándonos en los fundamentos epistemológicos del método histórico, el primer estadio de la investigación consistió en el rastreo y recopilación de datos e información procedente de fuentes heterogéneas. El objetivo en esta fase era generar un corpus documental amplio y sólido que permitiese acercarse al tema de estudio, elaborar el estado de la cuestión, identificar lagunas en el conocimiento y fundamentar en base a ello la hipótesis de partida y los objetivos generales y específicos de la investigación. Tareas realizadas:

<b>Recopilación de fuentes y documentación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bibliografía (general y específica)</li> <li>• Documentación de archivo.</li> <li>• Material hemerográfico.</li> <li>• Material cartográfico.</li> <li>• Fuentes digitales.</li> </ul>
<b>Sistematización de los datos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ficheros bibliográficos.</li> <li>• Bases de datos.</li> <li>• Tablas cronológicas.</li> </ul>

**Fase 2: Trabajo de campo:** En paralelo a las labores de documentación, y con el cometido de conocer las transformaciones acometidas en la ciudad sobre el terreno, la segunda fase consistió en la exploración y el análisis sectorializado del conjunto de la ciudad [ver Tabla 2], concretándose el trabajo en las siguientes tareas:

<b>Reconocimiento del terreno</b>
<b>Registro de las principales actuaciones</b>
<b>Catalogación de elementos destacados</b>
<b>Documentación fotográfica del espacio.</b>

<sup>18</sup> Proyecto de Investigación (HAR2011-24464) concedido en 2011 por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

SECTOR	ÁREA	SUBSECTORES
SECTOR 1	ENTORNO DE LA RÍA	A. Margen derecha B. Margen izquierda C. PEPA <sup>19</sup>
SECTOR 2	CASCO HISTÓRICO	A. La Villa B. Sabugo C. Las Aceñas-La Cámara D. Ayuntamiento-Ensanche moderno. E. Parque de Ferrera. F. San Francisco-Álvarez Acebal G. Palacio Valdés
SECTOR 3	BARRIOS	A. Las Meanas B. El Quirinal C. Carbayedo Nuevo D. Buenavista E. La Magdalena F. Versalles-La Texera G. Divina Pastora H. Garajes-Entrecarreteras I. Llaranes J. La Luz K. Villalegre L. La Carriona M. El Nodo N. Cristalería-Jardín de Cantos

**Tabla 1: Sectorialización espacial de la ciudad Avilés.**

**Fuente: Elaboración propia.**

**Fase 4: Interpretación de los datos:** Una vez recopilada la documentación y explorado el área geográfica objeto de estudio, se procedió al análisis detallado de los datos obtenidos y a la presentación estructurada y lógica de los mismos en la memoria de la Tesis que aquí se presenta.

**Fase 5: Elaboración de conclusiones:** La última etapa en la realización de este trabajo, estribó en la discusión crítica de los resultados y la extracción de conclusiones con la que probar o ratificar la hipótesis de partida sobre la relación entre la transformación profunda de la ciudad de Avilés, desde la década de los ochenta hasta la actualidad, y muy especialmente de los dos sectores más degradados, el casco histórico y el entorno del estuario, y los cambios experimentados en el orden económico, político, social y cultural nacional e internacional.

---

<sup>19</sup> Parque Empresarial del Principado de Asturias.

## 0.6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

La proximidad cronológica del tema de estudio planteó algunas dificultades añadidas a la elaboración de la Tesis, puesto que, la escasa distancia temporal entre el desarrollo del estudio y el progreso de algunas de las actuaciones en él recogidas, como la construcción del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer o la reforma de la plaza de Santiago López, obligó a actualizar y completar constantemente la información, e incluso, en algunos casos concretos, a replantear posiciones tras comparar los proyectos de partida con los resultados finales. Uno de los problemas que acarrea este solapamiento entre el estudio de las transformaciones de la ciudad y el curso las mismas, es la abundancia de información existente, que exige mayores esfuerzos en la selección de fuentes y datos. En otros casos, paradójicamente, es esa misma actualidad la que dificulta las labores de documentación, complicando o bloqueando el acceso a determinados documentos, especialmente de aquellas actuaciones en fase de tramitación o de ejecución, o de aquellas que por ser más mediáticas o problemáticas pretenden mantenerse alejadas de la polémica.

Además de los autores de cita obligada en estudios urbanos a los que se ha hecho referencia a lo largo de este capítulo, y en los que se ha apoyado la fundamentación teórica de este trabajo, se han manejado otras muchas referencias bibliográficas y fuentes documentales que presentaremos en este apartado.

Como lecturas básicas hemos partido de algunos textos clásicos de la historia general del urbanismo<sup>20</sup>, junto con otros más específicos sobre la ciudad contemporánea y la llamada ciudad posmoderna, destacando en este sentido la producción teórica de la Escuela de Los Ángeles. Ha resultado también muy útil la obra del arquitecto Carlos

---

<sup>20</sup> Entre ellas las obras de Leonardo Benevolo [BENEVOLO, Leonardo, *Diseño de la ciudad*, Gustavo Gili, Méjico, 1978; *La ciudad europea*, Crítica, Barcelona, 1977; *Historia de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1987; y, *Orígenes del urbanismo moderno*, Celeste, Madrid, 1994]; la de Paolo Sica [SICA, Paolo, *Historia del urbanismo: el siglo XX*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981]; la de Benedetto Gravagnuolo [GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del urbanismo en Europa (1750-1960)*, Akal, Madrid, 2000]; la de Cesare de Seta [DE SETA, Cesare, *La ciudad europea del siglo XV al XX: orígenes, desarrollo y crisis de la civilización urbana en la Edad Moderna y Contemporánea*, Istmo, Madrid, 2002]; la de Peter Hall [HALL, Peter, *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996]; la de Carlo Aymonino [AYMONINO, Carlo, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978]; la de Pierre Lavedan [LAVEDAN, Pierre, *Histoire de l'urbanisme: époque contemporaine*, Henri Laurens, París, 1952]; o la de Fernando Chueca Goitia [CHUECA GOITIA, Fernando, *Breve historia del urbanismo*, Alianza, Madrid, 1985].

García Vázquez, *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*<sup>21</sup>, que presenta algunos de los discursos teóricos sobre la ciudad actual —la ciudad global, la ciudad sostenible, la ciudad del espectáculo, la ciudad poshistórica, la ciudad chip, la cibercidad, etc.—, contextualizándolos y estructurándolos en relatos independientes.

El siguiente estadio estrechó el círculo de análisis al caso concreto de España, repasando algunas de las obras emblemáticas de la historia del urbanismo nacional, siendo de cita obligada la producción teórica de los profesores Antonio Bonet Correa<sup>22</sup> y Fernando de Terán<sup>23</sup>, y también la obra de Horacio Capel *Capitalismo y morfología urbana en España*<sup>24</sup>, que nos ayudó a poner en relación directa este sistema económico con la forma y el modelado de las ciudades españolas.

Sobre el estudio concreto de las ciudades asturianas hemos tomado como referencia algunos de los estudios realizados desde finales de los años setenta hasta la actualidad en el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, como los de los profesores Sergio Tomé<sup>25</sup>, Moisés Llordén<sup>26</sup>, Aladino Fernández<sup>27</sup>, Tomás Cortizo<sup>28</sup> y Ramón María Alvargonzález<sup>29</sup>.

---

<sup>21</sup> GARCÍA VAZQUEZ, Carlos, *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*, Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

<sup>22</sup> BONET CORREA, Antonio, *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985; *Las claves del urbanismo*, Ariel, Barcelona, 1989; *La historiografía urbana en España*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, Cáceres, 1987; *El urbanismo en España e Hispanoamérica*, Cátedra, Madrid, 1991. Sobre las aportaciones del profesor Bonet Correa al desarrollo de la historia del urbanismo español consultar: CAPEL SÁEZ, Horacio y TATJER MIR, Mercedes, “El profesor Antonio Bonet Correa y la historia del urbanismo en España”, en *Ciudad y Territorio*, nº94, Ministerio de las Administraciones Públicas, Madrid, octubre-diciembre 1992, pp. 7-13.

<sup>23</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit., e *Historia del urbanismo en España: Siglos XIX y XX*, Cátedra, Madrid, 1999.

<sup>24</sup> CAPEL SÁEZ, Horacio, *Capitalismo y morfología urbana en España*, Libros de la Frontera, Madrid, 1983.

<sup>25</sup> TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, *Oviedo: La formación de la ciudad burguesa (1850-1950)*, COAA, Oviedo, 1988; *Oviedo: Paisajes urbanos en desaparición*, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2001; “Langreo y Mieres durante el período 1890-1936: La consolidación del fenómeno urbano en la cuenca minera asturiana”, en GARCÍA DELGADO, Jose Luis (coord.), *Las ciudades en la modernización de España : los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, 1992, pp. 177-188; “La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo”, en *Ería*, Nº 39-40, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1996, pp.124-130; “Los centros históricos en Asturias”, en *Ería*, Nº43, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1997, pp. 215-226; “Los espacios verdes en las ciudades y las villas de Asturias”, en *Ería*, Nº478-79, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 2009, pp.69-95; “Cien barriadas de posguerra, hoy (Asturias y León)”, *Ería*, Nº52, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 2010, pp.165-188; “Oviedo: Un centro histórico en transformación”, en *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, Nº78, Ministerio de Administraciones Públicas, Madrid,1988, pp.23-36; “Avilés (Asturias): La morfología parcelaria, patrimonio cultural y sostenibilidad”, en *I Congreso de Estudios Asturianos (Oviedo, del 10 al 13 de mayo de 2006)*, Tomo IV, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 2007, pp.167-185.

<sup>26</sup> LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, “Empresas y empresarios de promoción y construcción inmobiliaria en Asturias. El ejemplo de Gijón”, en LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés (coord.), *De*

Determinantes en la orientación de este trabajo han sido también las contribuciones al conocimiento del desarrollo reciente de las ciudades asturianas realizadas desde el Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo. Y es que, planteando otras formas de acercarse al estudio de las ciudades actuales, esta disciplina colocó en el foco del análisis cuestiones tratadas como accesorias o secundarias en otros campos del conocimiento, sacando a la palestra temas tales como los efectos del desarrollo urbano sobre el patrimonio cultural heredado, tanto en el legado urbanístico, esto es, alteración o pérdida de la trama, el parcelario y los trazados históricos, como en el patrimonio arquitectónico; el papel del patrimonio cultural como catalizador de la identidad ciudadana; las políticas de rehabilitación y la creación de nuevos patrimonios en el espacio público, etc. En este sentido debemos destacar los trabajos de la catedrática María de las Cruces Morales Saro, entre cuyas líneas de estudio destacan la arquitectura y el urbanismo de los siglos XIX y XX, así como el patrimonio cultural, tanto del histórico-artístico, como más recientemente la

---

*empresas y empresarios en la España contemporánea*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1995, 135-197; Un ejemplo de privatización de espacios públicos: los terrenos de La Florida, en Gijón (1850-1978), en *Ería*, Nº2, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1981, pp.47-60; “Un mecanismo de producción de suelo urbano "Las parcelaciones particulares": su aplicación al caso concreto de Gijón”, en *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, Nº4, Ministerio de Administraciones Públicas, Madrid, 1978, pp.93-100; *La producción de suelo urbano en Gijón (1860-1975)*, COAA, Oviedo, 1978; *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1994;

<sup>27</sup> FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino, *Langreo, industria, población y desarrollo urbano*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1980; FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino (coord.), *Los nuevos usos del suelo en el litoral asturiano*, KRK, Oviedo, 2008; “El desarrollo local en áreas urbano-industriales: en caso del área central de Asturias”, en *Desarrollo local y juventud*, Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo, 1991, pp. 269-273; “La calidad ambiental como premisa del desarrollo urbano: propuestas y actuaciones en la Cuenca del Nalón (Asturias), en *Ería*, Nº41, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1996, pp.249-258; “Las pautas del crecimiento urbano posindustrial: de la rururbanización a la ciudad difusa, en *Ería*, Nº60, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2003, pp.88-92.

<sup>28</sup> CORTIZO ÁLVAREZ, Tomás, *Asturias: Retazos de una región urbana*, Tría-ka, Oviedo, 2000; “La región urbana de Asturias: un caso de centralidad distraída”, en MANERO MIGUEL, Fernando (coord.), *Espacio natural y dinámicas territoriales : homenaje al Dr. Jesús García Fernández*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2001, págs. 563-574; “La organización del espacio en la zona central asturiana: algunas observaciones”, en DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Rafael (coord.), *Ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana “La ciudad: tamaño y crecimiento”*, Universidad de Málaga, Málaga, 1999, pp.85-100;

<sup>29</sup> ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup>, *Gijón: Industrialización y crecimiento urbano*, Ayalga, Salinas, 1977; *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta del Puerto, Gijón, 1985; “Cambios en las periferias residenciales históricas de baja densidad en Asturias”, DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Rafael (coord.), *Ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana “La ciudad: tamaño y crecimiento”*, Universidad de Málaga, Málaga, 1999, pp.245-255; “Metamorfosis portuarias: el nuevo puerto deportivo de Gijón: notas para una tipología de los espacios de ocio litorales”, en *Ería*, Nº18, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1989, pp.77-84; La producción de espacio urbano periférico en Gijón (1985-1989)”, en *Ería*, Nº23, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1990, pp.223-234; “Las ciudades de Asturias: Planeamiento urbano y transformaciones recientes”, en *Situación: Revista de coyuntura económica*, Nº3, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, 1995, pp.175-180.

creación de otros patrimonios en el espacio público. A esta última cuestión respondió el Proyecto de Investigación (HUM2007-61140) “*El waterfront de Gijón 1985-2005. Nuevos patrimonios en el espacio público*”<sup>30</sup>, que bajo la dirección de María de las Cruces Morales Saro, estudió el conjunto de operaciones que dieron lugar a la transformación drástica de la fachada litoral gijonesa, abarcando desde las operaciones de regeneración urbanística y la creación de hitos arquitectónicos, hasta el equipamiento artístico de la ciudad, la presencia y el papel del patrimonio industrial o las infraestructuras turísticas<sup>31</sup>. En la misma línea debemos citar algunas publicaciones anteriores centradas en el desarrollo urbano y arquitectónico de las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés<sup>32</sup>. En la misma línea debemos destacar los trabajos de la catedrática María Soledad Álvarez Martínez<sup>33</sup>, directora del Proyecto de Investigación (HAR2011-

---

<sup>30</sup> El Proyecto de Investigación (HUM2007-61140) “*El waterfront de Gijón 1985-2005. Nuevos patrimonios en el espacio público*”, bajo la dirección de Morales Saro, agrupó a las profesoras del Departamento de Historia del Arte María Soledad Álvarez Martínez, Rosa María García Quirós y Natalia Tielve García

<sup>31</sup> Los resultados de este Proyecto de Investigación quedaron recogidos en la obra: MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.225-261. (ISBN: 978-84-15203-00-1).

<sup>32</sup> Entre ellas cabe citar: MORALES SARO, María de las Cruces, “El desarrollo urbano de Oviedo y las demoliciones y derribos del patrimonio arquitectónico en el siglo XIX”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº1, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 1980, pp.85-98; MORALES SARO, María de las Cruces y NAVASCUÉS PALACIO, Pedro, *Oviedo: Arquitectura y desarrollo urbano: del coleccionismo al Movimiento Moderno*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981; MORALES SARO, María de las Cruces, “Análisis del desarrollo urbano de Oviedo, a partir de los resultados del “Plan Especial de Reforma Interior de la Zona Monumental””, en BONET CORREA, Antonio (coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: Segundo simposio (1982)*, Vol. I, 1985, pp.163-192; MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “Pórticos, portales, balcones y cornisas: la secuencia modernista de la calle San Francisco de Avilés”, en GIRÓN GARROTE, José (coord.), *Sulcum Sevit: Estudios en homenaje a Eloy Benito Ruano*, (Vol.II), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004, pp.701-734; *Gijón 1890-1920: La arquitectura y su entorno*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 1978; “Museo y ciudad: Implantación museística y procesos urbanos”, en FONTAL MERILLAS, Olaia y CALAF MASACHS, Roser (coord.), *Miradas al patrimonio*, Ediciones Trea, Gijón, 2006, pp.227-252; “Marca Gijón: La imagen de la ciudad”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007, pp.123-135; “Los Calatrava de Oviedo”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº15, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2009, pp.149-164.

<sup>33</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad, *La Escultura en Norte*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2000; *La Escultura en Norte II*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2003; *La Escultura en Norte III*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2005; “Problemáticas de la ciudad industrial: La imagen perdida, las nuevas funciones y la creación de patrimonios”, en PARRADO DEL OLMO, Jesús María y GUTIÉRREZ BAÑOS, Fernando (coord.), *Estudios de Historia del Arte: Homenaje al profesor de la Plaza Santiago*, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, 2009, pp.301-308; “Un nuevo arte público para Gijón: Compromiso público y usurpación retórica”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.61-108; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad y MORALES SARO, María de las Cruces, “La fachada marítima de la ciudad de Gijón (1990-2006): regeneración y creación de un nuevo patrimonio urbano, arquitectónico y artístico”, en *Actas del Colloque Universitaire International et pluridisciplinaire Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques (XVI-XXI)*, celebrado en Saint-Nazaire (Nantes), del 8 al 10 de junio de 2006; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad, « De ruina industrial a ciudad museo.



24464) “Espacios portuarios y villas costeras: Modelos de estrategias urbanísticas y patrimoniales de regeneración y transformación del litoral asturiano” y coordinadora del Programa de Doctorado “Las ciudades del Arco Atlántico. Patrimonio Cultural y desarrollo urbano” entre 2005 y 2009; así como los de las profesoras Rosa María García Quirós<sup>34</sup>, Natalia Tielve García<sup>35</sup> y Carmen Adams Fernández<sup>36</sup>.

Ciñéndonos ya al caso concreto de la ciudad de Avilés debemos destacar la aportación de los hermanos Vidal y Juan Carlos de la Madrid, con cuyos estudios históricos e histórico-artísticos han contribuido notablemente al conocimiento de la historia de la comarca y del abundante y sobresaliente patrimonio cultural que atesora<sup>37</sup>. La publicación a finales de los ochenta de la obra *El patrimonio cultural de Avilés*,

---

Gijón: la escultura como elemento transformador de la ciudad», en *Actas del Colloque La Ville et le Monde XV-XXI siècles*, celebrado en Nantes-La Rochelle del 12 al 16 de junio de 2007.

<sup>34</sup> GARCÍA QUIRÓS, Rosa María, “Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto”, *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007, pp.105-135; “Los inicios del diseño industrial en Asturias: tres ejemplos”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº16, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2010, pp.97-113; “El Muro de San Lorenzo: Cien años de diseño urbano”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.139-178.

<sup>35</sup> TIELVE GARCÍA, Natalia, “La conformación emblemática de la ciudad contemporánea”, en MÍNGUEZ CORNELLES, Victor Manuel, *Del libro de emblemas a la ciudad simbólica : Actas del III Simposio Internacional de Emblemática Hispánica*, Universidad Jaume I, Castellón-Benicàssim, del 30 de septiembre al 2 de octubre de 1999, Vol. I, 2000, pp. 275-302; “La ciudad y el arte: Los nuevos comportamientos artísticos ante el escenario urbano”, en *Abaco: Revista de cultura y ciencias sociales*, Nº23 (Ejemplar dedicado a: Ciudad, región, globalización), 2000, pp. 112-118; “Patrimonio cultural en la sociedad del conocimiento: En torno a sus estrategias de difusión”, en *Actas del Congreso Internacional CULTURTEC 2002*, Editorial Complutense, Madrid, 2003; “Una contribución para la consideración del patrimonio cultural como seña de identidad y bien de consumo” en *Actas del XIV Congreso Nacional de Historia del Arte*, Universidad de Málaga, Málaga, 2005; “Patrimonio industrial en el waterfront de Gijón”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.179-224.

<sup>36</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, La ciudad nueva y la recuperación patrimonial como recursos para el desarrollo local. El caso de Avilés, en GIRÓN GARROTE, José (coord.), *Sulcum Sevit: Estudios en homenaje a Eloy Benito Ruano*, (Vol.II), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004, pp. 867-889; “Modernidad y sostenibilidad en la construcción hotelera. Realidades y proyectos”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.109-138.

<sup>37</sup> Entre ellas cabe citar: DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal, “Noticias sobre la obra de los arquitectos Manuel del Busto y Miguel de la Guardia en Avilés”, en *Liño*, Nº8, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Oviedo, 1989, pp.129-146; *El Palacio del Marqués de Ferrera: Historia y transformación en hotel*, Ediciones Trea, Gijón, 2003 “El palacio del marqués de Camposagrado en Avilés (Asturias) y la muralla de la villa a finales del siglo XVII”, en *Liño*, Nº16, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Oviedo, 2010, pp.67-83; DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal y DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Cuando Avilés construyó un teatro. Arquitectura y sociedad a principios del siglo XX*, Casa Municipal de Cultura, Avilés, 1992; DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés. Una historia de mil años*, Azucel, Avilés, 1997; *Paralelo 38: Avilés y el siglo XX en cien capítulos*, Azucel, Avilés, 2001; *Avilés XX. El siglo que vivimos*, Ediciones Trea, Gijón, 2004; *Prensa y sociedad en una villa del cantábrico: Avilés 1866-1950*, Laría, Oviedo, 2008. Asimismo ambos han colaborado en el proyecto de rehabilitación del palacio del Marqués de Ferrera y el convento de los Padres Franciscanos de Avilés, con la elaboración de las memorias histórico-artísticas, así como en la asesoría histórica para la elaboración de los contenidos del Museo de la Ciudad de Avilés.

coordinada por el profesor Vidal de la Madrid<sup>38</sup> y que contó entre otros con la colaboración de la profesora Pilar García Cuetos, marcó, junto con el artículo de Liño del profesor Fernando Marín Valdés *Avilés, ciudad y concejo*<sup>39</sup>, el punto de referencia de los estudios del patrimonio de la ciudad desde la óptica histórico-artística, consiguiendo no sólo arrojar luz sobre aspectos escasamente tratados hasta el momento, sino también reclamar la atención sobre esta joya de la geografía asturiana, injustamente relegada a la categoría de ciudad secundaria e inexplicablemente al margen de los estudios monográficos que desde el ámbito académico estaban realizándose en otras ciudades de la región.

No obstante la situación de los estudios histórico-artísticos de la ciudad está lejos del estado de desarrollo que a la naturaleza del patrimonio cultural existente en la ciudad corresponde, como demuestra la ausencia de obras de síntesis que aborden de manera conjunta y global el estado general y la situación del mismo.

Algo similar sucede en el ámbito de los estudios urbanos, de los que existen muy pocos ejemplos y todos ellos restringidos al repaso de alguna época concreta o de algún sector determinado de la ciudad. Entre los estudios más destacados dentro de este campo resultan de cita obligada el del historiador Juan Uría Ríu sobre *La urbanización y los monumentos del Avilés medieval en su aspecto socioeconómico*<sup>40</sup>; el de María Sabina Rodríguez Vega sobre *Arquitectura y urbanismo de Avilés durante el siglo XVII*<sup>41</sup>, centrado en el análisis de la ciudad en época moderna; y el monumental trabajo de Guillermo Morales Matos sobre *Industria y crecimiento urbano en Avilés*<sup>42</sup>, que recoge y analiza de manera minuciosa todos los cambios operados en la ciudad desde el asentamiento de las primeras industrias en el siglo XIX hasta finales de los años setenta del siglo siguiente. Otra publicación a reseñar es el artículo de Isabel Aguilera sobre *Planeamiento urbanístico, intereses inmobiliarios y segregación socioespacial en*

---

<sup>38</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *El patrimonio artístico de Avilés*, Casa de la Cultura, Avilés, 1989.

<sup>39</sup> MARÍN VALDÉS, Fernando Arturo, "Avilés, ciudad y concejo", en *Liño*, N°2, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Oviedo, 1981, pp.99-129.

<sup>40</sup> URÍA RÍU, Juan, "La urbanización y los monumentos del Avilés medieval en su aspecto socioeconómico", en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Biblioteca Popular Asturiana, Oviedo, 1979, pp.369-378.

<sup>41</sup> RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, *Arquitectura y urbanismo de Avilés durante el siglo XVII*, Tesina de Licenciatura (inérita), Universidad de Oviedo, Oviedo, 1983.

<sup>42</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento urbano en Avilés*, (Vol.I-II), Silverio Cañada, Gijón, 1982.

*Avilés (1955-1956)*<sup>43</sup>, que estudia de manera concreta el planeamiento de la ciudad en los años cincuenta y las circunstancias en que apareció el primer Plan General de Ordenación Urbana de Avilés (PGOU 1956).

Dentro de los estudios monográficos de determinados sectores de la ciudad debemos mencionar el del poblado siderúrgico de Llaranes de Jorge Bogaerts en *El mundo social de ENSIDESA. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*<sup>44</sup>; el artículo de Carmen Adams Fernández sobre utopía y realidad en la barriada de La Luz en *La Luz: Una villa contemporánea para Avilés*<sup>45</sup>; el de Covadonga Álvarez Quintana sobre la colonia indiana de Villalegre, *Villalegre 1870-1915: Penúltimo paisaje*<sup>46</sup>; o el de Elena Toral Alonso sobre *La Plaza y el Mercado de las Aceñas de Avilés*<sup>47</sup>. Uno de los sectores que despertó mayor interés es el entorno del estuario, cuya transformación espacial, funcional, ambiental y estética dio lugar a la aparición de múltiples estudios y publicaciones desarrolladas desde enfoques bien distintos, desde el geográfico hasta el histórico-artístico o el ecológico-ambiental. A este respecto resulta muy interesante la investigación de los geógrafos Ramón María Alvargonzález y Maximino Roza Candás sobre *La desecación de marismas en la ría de Avilés en los siglos XIX y XX*<sup>48</sup>, donde examinan las profundas alteraciones morfológicas y fisonómicas que experimentó el estuario a lo largo de dos siglos bajo la presión del desarrollo urbano e industrial, y que dio como resultado la paulatina pérdida de los marjales originales y con ellos de todo el ecosistema marismeño asociado. Sobre la configuración y el desarrollo del complejo industrial y portuario de la ría de Avilés trataron algunos de los estudios de la geógrafa Paz Benito del Pozo, destacando entre ellos el capítulo dedicado monográficamente a este particular dentro de la obra *El espacio industrial en Asturias*<sup>49</sup>, así como otros artículos sobre cuestiones más específicas, como el papel de la Real Compañía Asturiana de Minas y la Junta de Obras del Puerto en la cristalización del espacio

---

<sup>43</sup> AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico, intereses inmobiliarios y segregación socio-espacial en Avilés (1955-1956)”, en *Éria*, nº11, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1986, pp.151-169.

<sup>44</sup> BOGAERTS, Jorge, *El mundo social de ENSIDESA. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*, Azucel, Avilés, 2000.

<sup>45</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, “La Luz: un villa contemporánea para Avilés”, en *De Arte: Revista de Historia del Arte*, nº2, 2003, pp.193-202.

<sup>46</sup> ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga, “Villalegre 1870-1915: Penúltimo paisaje”, en *El Bollo*, Avilés, 1986, pp.28-31.

<sup>47</sup> TORAL ALONSO, Elena, “La Plaza y el Mercado de las Aceñas de Avilés”, en *Liño*, Nº6, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1986, pp.69-82.

<sup>48</sup> ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>o</sup> y ROZA CANDÁS, Maximino, *La desecación de marismas en la ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000.

<sup>49</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial en Asturias*, Oikos-Tau, Barcelona, 1991.

portuario de la ría<sup>50</sup>, o, más recientemente, sobre la promoción y la puesta en valor del suelo industrial en Asturias<sup>51</sup>. También desde el ámbito de la ingeniería se ha contribuido al conocimiento del estuario, habiendo que señalar en este sentido la publicación de Antonio Navarro Bidegain y Mónica Ruíz Seisdedos sobre el *Dique de la bocana del puerto de Avilés: Una historia de ingeniería marítima*<sup>52</sup>. Sobre la transformación reciente del estuario existen dos publicaciones técnicas, la primera centrada en la *Gestión ambiental del desmantelamiento de la antigua cabecera de ENSIDESA*<sup>53</sup>, y la segunda en la *Recuperación ambiental de la ría de Avilés*<sup>54</sup>, ambas elaboradas por técnicos de la empresa OHL Medio Ambiente INIMA.

En los últimos año y fruto de las líneas de investigación propuestas en el marco del Programa de Doctorado “Las ciudades del Arco Atlántico. Patrimonio Cultural y desarrollo urbano”, están proliferando los estudios sobre distintos aspectos de la ciudad de Avilés, como el Trabajo de Investigación de Gemma Suárez Menéndez sobre *La arquitectura industrial en Asturias. El caso de ENSIDESA en Avilés*<sup>55</sup>, o el de María Teresa Rodríguez Carro sobre *Los Maribona, capital indiano y patrimonio industrial en la comarca avilesina*<sup>56</sup>, ambos dirigidos por la profesora Natalia Tielve García; o el de Elisa Pérez Pando sobre *Arte público en Avilés*<sup>57</sup>, dirigido por la catedrática María Soledad Álvarez Martínez.

---

<sup>50</sup> BENITO DEL POZO, Paz, “Intereses creados en las zonas portuarias con actividad industrial. El caso de la RCAM y la Junta de Obras del Puerto de Avilés (1915-1936)”, en *Ábaco*, Nº8 (2ª época), Gijón, 1996, pp.64-70.

<sup>51</sup> BENITO DEL POZO, Paz, “Promoción y valorización del suelo industrial en Asturias”, en *Boletín de la A.G.E.*, nº42, 2006, pp.99-119.

<sup>52</sup> NAVARRO BIDEGAIN, Antonio y RUÍZ SEISDEDOS, Mónica, *Dique de la bocana del puerto de Avilés: Una historia de ingeniería marítima*, Azucel, Avilés, 2002.

<sup>53</sup> DEL RÍO, Román y PÉREZ HOLGUERA, Mauro, “Gestión ambiental del desmantelamiento de la antigua cabecera de ENSIDESA (Avilés, Principado de Asturias)”, Comunicación presentada en el *I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente*, Madrid, febrero de 2002.

<sup>54</sup> PÉREZ HOLGUERA, Mauro H., y FERNÁNDEZ VELARDE, Carlos, “Recuperación ambiental de la Ría de Avilés”, Comunicación presentada en el *III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiental*, Zaragoza, octubre de 2006.

<sup>55</sup> SUÁREZ MENÉNDEZ, Gemma, *La arquitectura industrial en Asturias. El caso de ENSIDESA en Avilés*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2009.

<sup>56</sup> RODRÍGUEZ CARRO, María Teresa, *Los Maribona, capital indiano y patrimonio industrial en la comarca avilesina*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2011.

<sup>57</sup> PÉREZ PANDO, Elisa, *Arte público en Avilés*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2011.

Del repaso general del estado del conocimiento que acabamos de perfilar podemos deducir la ausencia de estudios globales o de síntesis que traten las transformaciones urbanas recientes del conjunto de la ciudad, esto es, desde los años ochenta hasta la actualidad, así como la falta de análisis circunstanciados de los documentos de planeamiento. Las carencias detectadas ayudaron a plantear la hipótesis de partida y los objetivos de la investigación que aquí se presenta, cuyo propósito básico no es otro que el de cubrir esta laguna existente en el estudio de la historia urbana reciente de la ciudad de Avilés.

Recogemos a continuación las fuentes y la bibliografía consultada durante la elaboración de este trabajo, si bien cabe matizar que nos ceñiremos aquí a enumerar los archivos y bibliotecas consultados y a presentar las fuentes de manera genérica, ya que a la exposición completa de los títulos, los autores y las fuentes documentales manejadas está dedicado íntegramente el apartado *Fuentes y bibliografía* al final de esta memoria.

<p><b>ARCHIVOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Archivo Histórico Provincial.</li> <li>• Archivo Municipal de Avilés.</li> <li>• Archivo Histórico de ENSIDESA.</li> <li>• Archivo Histórico del Puerto de Avilés.</li> <li>• Archivo de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.</li> <li>• Archivo de Consejería de Cultura del Principado de Asturias.</li> <li>• Archivo del Pueblo de Asturias.</li> <li>• Fototeca del Pueblo de Asturias.</li> <li>• Archivos de los Servicios Técnicos del Ayto. Avilés:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planeamiento y Gestión Urbanística.</li> <li>○ Disciplina Urbanística</li> <li>○ Unidad Técnica de Proyectos y Obras.</li> <li>○ Parques y Jardines.</li> <li>○ Medioambiente</li> </ul> </li> <li>• Archivos particulares de estudios de arquitectura:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura Cuenca Hevia Arquitectos.</li> <li>○ Estudio Arquitectura.</li> </ul> </li> </ul>
------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estudio AIUA.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de José Luis Arana Amurrio.</li> <li>○ Estudio Pérez Eguiagaray Arquitectos.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de Javier de Mesones.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño Cachón.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura López Galilea.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de Carlos Ferrán Alfaro.</li> <li>○ Estudio de Arquitectura de Fernando Barroso Rodilla.</li> </ul>
<b>BIBLIOTECAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Biblioteca de la Universidad de Oviedo</li> <li>• Red de Bibliotecas del Principado de Asturias.</li> <li>• Biblioteca del Real Instituto de Estudios Asturianos.</li> <li>• Biblioteca del Pueblo de Asturias.</li> <li>• Biblioteca del Archivo Municipal de Gijón.</li> </ul>
<b>PUBLICACIONES PERIÓDICAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>La Voz de Asturias.</i></li> <li>• <i>El Comercio.</i></li> <li>• <i>La Nueva España.</i></li> <li>• <i>El Eco de Avilés.</i></li> <li>• <i>El Bollo.</i></li> <li>• <i>Comarca de Avilés.</i></li> <li>• <i>El Revistín.</i></li> </ul>
<b>DOCUMENTACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Documentación legal: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Legislación urbanística.</li> <li>○ Legislación patrimonial.</li> <li>○ Legislación medioambiental.</li> <li>○ Cartas Internacionales.</li> </ul> </li> <li>• Documentación urbanística: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planes Generales de Ordenación Urbana.</li> <li>○ Planes Parciales de Ordenación Urbana.</li> <li>○ Planes Especiales de Reforma Interior.</li> <li>○ Planes Especiales de Protección del Patrimonio.</li> <li>○ Catálogos Urbanísticos.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Proyectos de Urbanización/Reurbanización</li> <li>○ Proyecto Básicos y de Ejecución de obra.</li> <li>○ Proyectos de Rehabilitación.</li> </ul>
<b>CARTOGRAFÍA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartografía histórica.</li> <li>• Cartografía urbanística.</li> <li>• Cartografía patrimonial.</li> </ul>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bibliografía general.</li> <li>• Bibliografía asturiana.</li> <li>• Bibliografía específica sobre la ciudad de Avilés.</li> </ul>

# **CAPÍTULO 1:**

## **ESTADO DE LA CUESTIÓN**

### **1.1. APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LA CIUDAD ACTUAL**

La ciudad actual debe entenderse como el producto de la interacción de múltiples factores, lo que ha dado lugar a teorías como la de la ciudad hojaldre<sup>58</sup>, compuesta a base de capas y subcapas que se superponen, se entremezclan y se complementan. Estos fragmentos autónomos y al mismo tiempo consustanciales, reunidos y combinados dan forma al fenómeno urbano, manifestación poliédrica y sumamente compleja en la que interactúan factores dispares, desde la estructura económica, el sistema político o las ideologías, hasta la aparición de la conciencia ecológica, la eclosión de las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (NTIC), la aceleración de las dinámicas globales, el resurgir de las identidades grupales o la sensibilización artística y patrimonial.

La heterogeneidad de las circunstancias históricas y culturales, y la disparidad de factores y procesos políticos, económicos y sociales comprometidos en la cristalización y el desarrollo de las ciudades, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar enfoques holísticos, que superen los sesgos disciplinares y permitan comprender las distintas facetas que en conjunto componen la poliédrica ciudad actual.

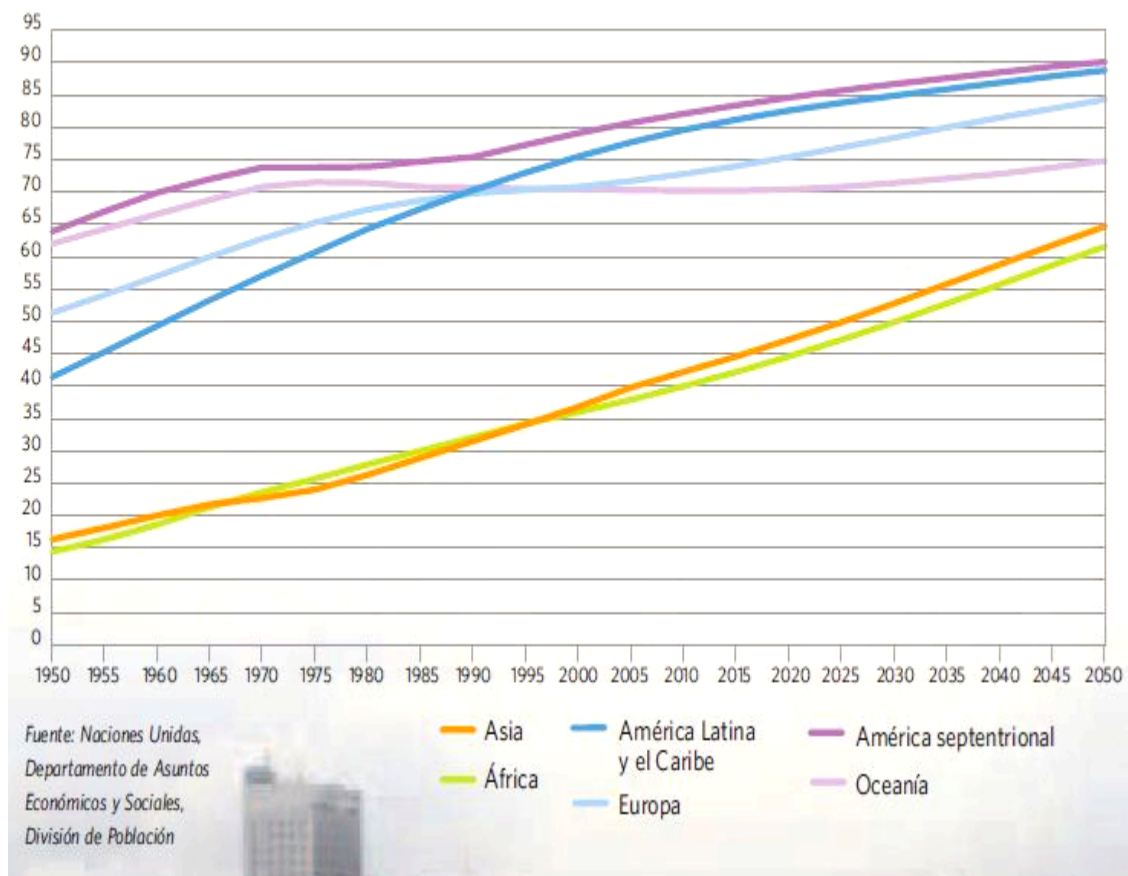
---

<sup>58</sup> GARCÍA VAZQUEZ, Carlos, *Ciudad hojaldre...* Op.cit.



En este sentido, las ciencias sociales y humanas tienen mucho que decir, ya que la ciudad es por encima de todo el medio natural del desarrollo humano, esto es, el *milieu* en el sentido durkheimiano del término<sup>59</sup>. Comenzaba *La Política* de Aristóteles diciendo que “[...] *toda ciudad es una especie de asociación* [...]”<sup>60</sup>, es el medio natural del hombre, del *zōion politikón*, del animal político y sociable cuya naturaleza le predispone a vivir en comunidad.

### POBLACIÓN URBANA POR ESFERA GEOGRÁFICA PRINCIPAL (PORCENTAJE DEL TOTAL DE LA POBLACIÓN)



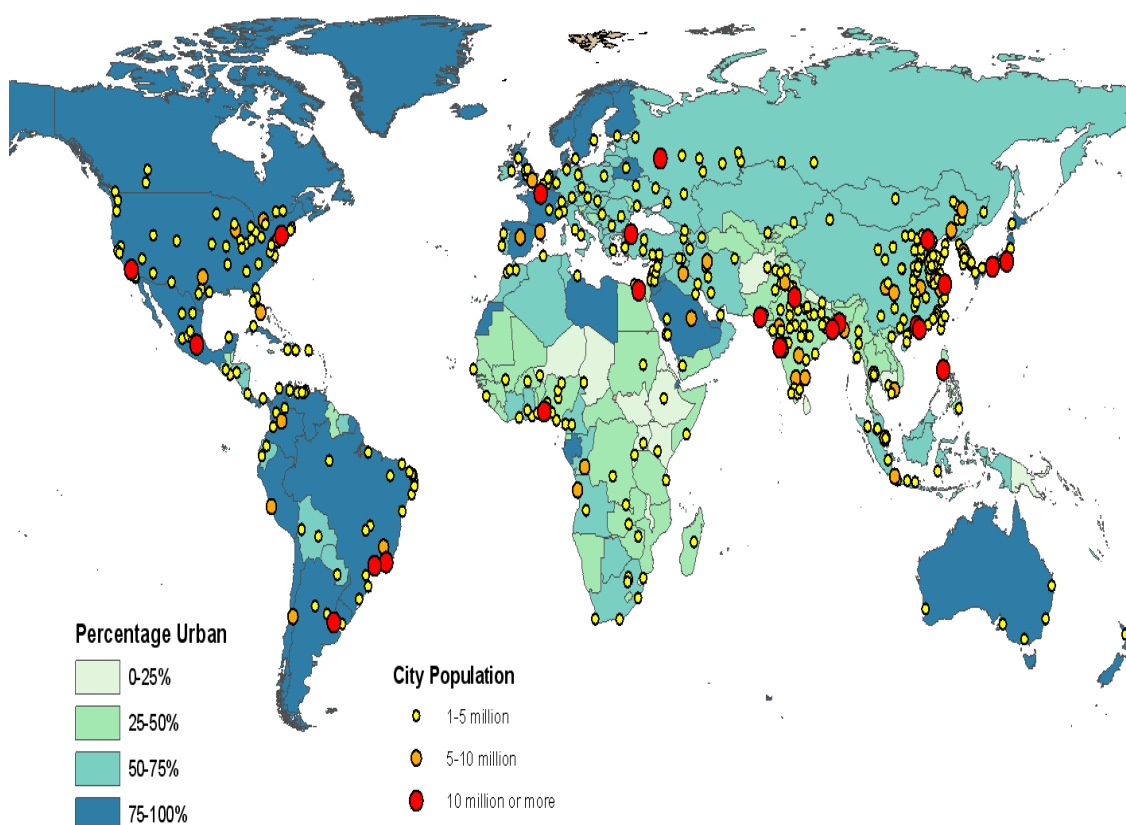
**Gráfica.1. Población urbana mundial por áreas geográficas (1950-2050)**

Fuente: [www.unfa.org](http://www.unfa.org).

<sup>59</sup> Esta idea de la ciudad posmoderna como *milieu* aparece en: JUARISTI, Joseba, “El aire de la ciudad postmoderna: Identidad, espacio público, cultura y miedo”, en *Actas del VII Coloquio de Geografía Urbana: Ciudad y miedo*, Barcelona, 2004, pp.269-288. El término *milieu*, originariamente ligado al ámbito de la biología —designando al líquido que rodea a las células y que les permite funcionar, según la teoría del fisiólogo francés Claude Bernard—, pasaría al campo de la sociología de la mano de Émile Durkheim, que hablaría del *milieu* social como el medio natural del ser humano. [MICHEL, Jacques, “Émile Durkheim et la naissance de la science sociale dans la milieu bernardien”, en MICHEL, Jacques (ed.), *La nécessité de Claude Bernard*, Méridiens-Klincksieck, Paris, 1991, pp.229-256].

<sup>60</sup> Aristóteles, *Política*, I, I, 1252a1.

Hoy día esta reflexión sobre la ciudad como el medio natural del ser humano, cobra especial sentido en el actual contexto de reparto de la población, puesto que, atendiendo a los datos recogidos en el *Estado de la Población Mundial 2011* de la FPNU<sup>61</sup> —Fondo de Población de las Naciones Unidas—, más de la mitad de la población mundial reside en ciudades, y según todos los pronósticos el porcentaje alcanzará entre el 60 % y el 80% —dependiendo del continente— en torno al 2030<sup>62</sup>.



**Fig. 8. Mapa de la distribución de la población urbana y el porcentaje de aglomeración en 2011.**

**Fuente: Departamento de Economía y Asuntos Sociales de Naciones Unidas<sup>63</sup>.**

<sup>61</sup> El Fondo de Población de las Naciones Unidas (FPNU) es el órgano subsidiario de la Asamblea General de Naciones Unidas encargado de las cuestiones de población y desarrollo, en el contexto del Programa de Acción de la Conferencia Internacional de Población y Desarrollo y de los Objetivos del Milenio. <[www.unfpa.org](http://www.unfpa.org)>.

<sup>62</sup> CROSSETTE, Bárbara (et al.), *Estado de la Población Mundial 2011*, FPNU [en línea], 2012, <[www.unfpa.org](http://www.unfpa.org)>, [Consultado: 28/05/2012].

<sup>63</sup> Imagen extraída de la página web del Departamento de Economía y Asuntos Sociales de Naciones Unidas, División de Población, <<http://esa.un.org>>, [Consulta: 28/04/2012].

### ***Aportación de las ciencias sociales al estudio de la ciudad actual***

Las ciencias sociales y humanas en las décadas finales del siglo pasado consiguieron reorientar los fundamentos y los métodos de análisis del fenómeno urbano, adoptando posturas más flexibles y renunciando a las rígidas restricciones disciplinares<sup>64</sup>. Distanciándose de la teoría y la práctica modernas, las ciencias sociales trascendieron entonces el cientifismo que había dirigido los estudios urbanos hasta bien entrado el siglo XX, acercándose de este modo a los planteamientos globales e integradores necesarios para la completa comprensión de la ciudad actual.

Desde que el sociólogo francés Henri Lefebvre enunciara en los años setenta la teoría del espacio de la ciudad como producto de la sociedad que lo habita y del sistema político-económico que la rige, las interpretaciones de la epistemología moderna, aquellas que entendían el espacio como categoría geométrica, o si se prefiere euclidiana, apriorística y neutral, y como tal susceptible de ser racionalizado y explicado desde posicionamientos cientifistas, quedaron fracturadas y en cierto sentido obsoletas en el análisis del contexto urbano reciente.

Los procesos espaciales empezaron a contemplarse entonces como algo abierto y dinámico, dependientes de circunstancias y hechos difícilmente cognoscibles desde la monofocal óptica moderna. Las ciudades y los grupos que las habitan difícilmente podrían entenderse aplicando estrictamente métodos cuantitativos —mediciones, tablas, gráficas, porcentajes, etc. —, sino que requieren enfoques sociales comprometidos con la dimensión humana de la situación cuyo análisis abordan.

A esta reconducción epistemológica de las ciencias sociales, que podríamos sintetizar en tres puntos, a saber: la priorización de la exégesis frente al dato y la tabla, la recuperación del compromiso social y la superación de las barreras disciplinares, dedicaremos este subapartado.

---

<sup>64</sup> Quizás la paternidad del enfoque holístico en el estudio de la ciudad haya que atribuirlo al teórico humanista Lewis Mumford (1895-1990), como dejó reflejado en la monumental obra *The City in History* (1961) [MUMFORD, Lewis, *La ciudad en la historia: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Infinito, Buenos Aires, 1979], en la que explica la dinámica de las ciudades en la historia recurriendo a fuentes tan heterogéneas como la biología, la tecnología, la economía, la sociología o la antropología.

## ***Henri Lefebvre y la fundación del pensamiento urbano contemporáneo***

*“¿Cuántos mapas, en el sentido descriptivo geográfico, serían necesarios para agotar un espacio social, para codificar y descodificar todos sus sentidos y contenidos? No es seguro que se puedan calcular”.*

Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (1974)

Al margen de las aportaciones aisladas de autores como Lewis Mumford, cuyo enfoque transdisciplinar rayano en el humanismo es difícilmente comparable y claramente irreplicable, podemos considerar como legítimo fundador del pensamiento urbano contemporáneo al filósofo y sociólogo francés Henri Lefebvre.

Trascendiendo el enfoque matemático, o si se prefiere geométrico euclidiano, que había dominado los estudios espaciales hasta entonces, Henri Lefebvre estableció otras categorías en la conceptualización del espacio —el espacio físico o matemático, el espacio político, el espacio mental y el espacio social—, comprendiendo que *“El espacio no es un objeto científico al margen de la ideología o de la política; sino que siempre ha sido político y estratégico. Si el espacio tiene apariencia de neutralidad e indiferencia, y parece ser puramente formal y el epítome de la abstracción racional, es precisamente porque ya ha sido ocupado y utilizado [...]. El espacio es político e ideológico”*<sup>65</sup>.

Probablemente entre las grandes aportaciones teóricas de Lefebvre está la reorientación del análisis del espacio contemporáneo hacia lo social, entendiendo el espacio de la ciudad como construcción social o producto de la sociedad y del sistema económico, político e ideológico existente: el capitalismo<sup>66</sup>.

Dentro de la amplia y sólida producción teórica de Lefebvre, cuyo repaso se escaparía al marco que aquí planteamos, debemos destacar tres obras capitales en el desarrollo del pensamiento urbano contemporáneo: *El derecho a la ciudad* (1968), *La Revolución Urbana* (1970) y *La producción del espacio* (1974). Escritas todas ellas en el momento de máxima ebullición cultural e ideológica que siguió al Mayo del 68

---

<sup>65</sup> LEFEBVRE, Henri, “Reflections on the politic of space”, en *Antipode*, N°8, 1976, pp.30-37.

<sup>66</sup> VÁZQUEZ ROMERO, Juan Antonio, “Los aportes de Henri Lefebvre a la Geografía Urbana. Un corpus teórico para entender nuevas espacialidades”, en *Actas del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL)*, Montevideo, del 3 al 7 de abril de 2009.

francés, las obras de Lefebvre iniciaron la transición hacia otras formas de entender e interpretar la ciudad, diferentes de las establecidas hasta entonces, abriendo las puertas a enfoques ideológicos, sociales y filosóficos.

En la obra *El derecho a la ciudad*<sup>67</sup>, en cuyas tesis ahondaría años más tarde en *Espacio y ciudad: El derecho a la ciudad II*<sup>68</sup> (1976), Lefebvre reflexionó sobre el impacto del capitalismo en la producción y el control del espacio de las ciudades, y también sobre la necesidad de recuperar el derecho a la ciudad, arrebatado a la ciudadanía en función de los intereses del sistema económico capitalista y el modelo político neoliberal. Estas teorías, tachadas de idealistas desde algunos sectores, lejos de quedar trasnochadas, cuatro décadas después siguen estando de plena actualidad, como demuestra la reciente publicación de la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad* (2004), que denuncia las mismas flaquezas de las ciudades sobre las que ya teorizaba el siglo pasado el sociólogo francés. Flaquezas enraizadas en modelos de desarrollo injustos y asimétricos, “[...] modelos que generan pobreza y exclusión, contribuyen a la depredación del ambiente y aceleran los procesos migratorios y de urbanización, la segregación social y espacial y la privatización de los bienes comunes y del espacio público”<sup>69</sup>.



**Fig. 9. El movimiento ciudadano neoyorquino *Right to the city*, tomó en 2007 como consigna el lema acuñado por Lefebvre a finales de los años sesenta. Fuente: [www.righttothecity.org](http://www.righttothecity.org)**

<sup>67</sup> LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*, Península, Barcelona 1969.

<sup>68</sup> LEFEBVRE, Henri, *Espacio y ciudad: El derecho a la ciudad II*, Península, Barcelona, 1976.

<sup>69</sup> Fragmento extraído del preámbulo de la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, Foro Mundial Urbano, Barcelona-Quito, octubre de 2004.

Otra obra de cabecera a la que hemos hecho referencia es *La Revolución Urbana*<sup>70</sup>, trabajo pionero en la aplicación de la semiótica, el estructuralismo y el posestructuralismo al estudio del desarrollo de las ciudades, y germen de algunas de las teorías que más tarde enunciaría en *La producción del espacio*. Ambos títulos están considerados como los hitos fundacionales del pensamiento urbano contemporáneo y como dos de las obras maestras del autor en el tema de la ciudad, contándose además entre las más densas y complejas de su producción teórica.

*La producción del espacio*<sup>71</sup> parte de la larga elaboración filosófica que había experimentado el concepto de espacio a lo largo de los siglos, remarcando cómo la razón cartesiana había sido determinante en la abstracción del concepto, relegándolo a la esfera de lo absoluto, como construcción mental ajena a las dimensiones física y social<sup>72</sup>. Frente a este planteamiento reduccionista, Lefebvre trató de articular el análisis del espacio triangulando las dimensiones física, mental y social, esto es, en lo que el autor denominó como triple dialéctica del espacio: el espacio percibido (físico), el espacio concebido (mental), y el espacio de representación (social/relacional). También desarrolla en esta obra la idea que planea sobre toda su producción teórica, la de que todo espacio es un espacio social y que todo espacio social es socialmente producido, de ahí que cada sistema de producción tenga su propia relación con el espacio —la ciudad política, la ciudad comercial, la ciudad industrial y la ciudad postindustrial—.

El pensamiento de Henri Lefebvre resultó determinante en el desarrollo del pensamiento de los años sesenta y setenta, siendo especialmente influyente entre las filas del marxismo humanista. La obra del sociólogo francés sería también el germen de algunas de las corrientes del pensamiento posmoderno, entre ellas de la Escuela de Los Ángeles, precursora y máxima referencia en el estudio del urbanismo posmoderno, y sobre la que nos detendremos más adelante.

La semilla de Henri Lefebvre prendió con fuerza en todas las ciencias sociales, e incluso en la generación de arquitectos y planificadores de esa época, pero sería en los campos de la Geografía y la Sociología Urbana donde mayores frutos cosecharía.

---

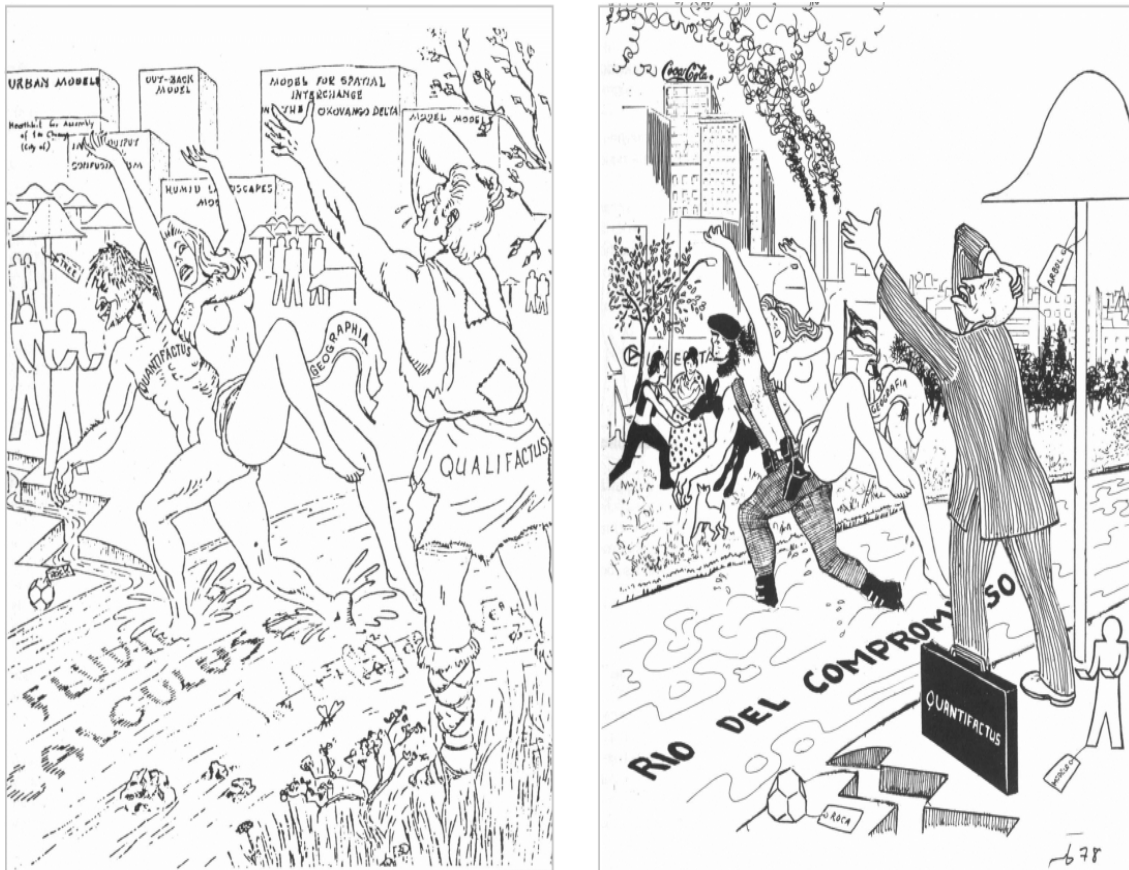
<sup>70</sup> LEFEBVRE, Henri, *La Revolución Urbana*, Alianza, Madrid, 1983.

<sup>71</sup> LEFEBVRE, Henri, *The production of space*, Blackwell, Malden (Massachusetts), 1991.

<sup>72</sup> HIERNAUX-NICOLÁS, Daniel, “Henri Lefebvre: Del espacio absoluto al espacio diferencial”, en *Veredas: Revista de Pensamiento Sociológico*, N°8, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, México D. F., 2004, pp.11-25.

### ***Las aportaciones de la Geografía Radical de William Bunge y David Harvey.***

El influjo del enfoque social de la teoría urbana que planteó Henri Lefebvre, resultó determinante en la gestación de la llamada Geografía Radical, corriente surgida entre finales de los años sesenta y comienzos de los setenta como reacción al neopositivismo que dominaba la disciplina en las décadas centrales del siglo pasado. Frente al formalismo, el cientifismo y la pretendida neutralidad de las corrientes cuantitativas de la Geografía, aquellas que entendían el espacio como algo medible y cuantificable, y como tal susceptible de ser estudiado en base a criterios estrictamente científicos, la Geografía Radical entendió el espacio como construcción social, difícilmente comprensible desde la óptica sesgada de las ciencias exactas<sup>73</sup>.



**Fig. 10. *El rapto de la Geografía* (1967) y *El nuevo rapto de la Geografía: Diez años después* (1978).**

**Fuente: Kirk Mattson<sup>74</sup>**

<sup>73</sup> MATTSON, Kirk, "Una introducción a la Geografía Radical", en *GEO Crítica* (*Cuadernos Críticos de Geografía Humana*), Año III, Nº13, Universidad de Barcelona, enero de 1978.

<sup>74</sup> *Ibidem*.



Así, la Geografía Radical planteó la necesidad de romper el yugo del cientifismo que sojuzgaba la disciplina y de recuperar la dimensión social en el análisis del espacio, retornando al empirismo y apoyándose en otras ciencias sociales como la historia, la sociología, la antropología o la política<sup>75</sup>. Este giro radical predicaba también el deber de recuperar el compromiso de la disciplina con la sociedad, lo cual resulta lógico sobre todo en el contexto de eclosión mundial de las protestas ciudadanas y estudiantiles de los años sesenta y setenta.

Mattson destaca entre los hitos fundacionales de la Geografía Radical la aparición de la revista *Antipode*, que, funcionando al margen de la geografía institucionalizada que representaba la Asociación Norteamericana de Geógrafos, abordó el estudio de cuestiones que hasta entonces habían quedado al margen, tales como los problemas y efectos del desarrollo, la economía política, la ecología y la sostenibilidad, la planificación urbana, etc.<sup>76</sup>. Esta publicación, a la que seguirían otras similares en Europa y Latinoamérica, contribuyó a reconsiderar el papel de la ideología en los estudios geográficos y a afianzar el compromiso con las comunidades estudiadas, más allá de la observación bajo la aséptica lente del microscopio.



**Fig. 11. El geógrafo William Bunge reunido con representantes de la comunidad negra de Fitzgerald.**

**Fuente:** <http://indiemaps.com/blog>

---

<sup>75</sup> En este sentido la Geografía Radical huyó de los discursos finalistas y axiomáticos que habían definido al proyecto moderno, para acercarse al discurso posmoderno de la intertextualidad y la fragmentación del discurso, la renuncia a generar conocimientos absolutos y totalizadores.

<sup>76</sup> MATTSON, Kirk, "Una introducción...Óp.cit.



Dos de los autores más reconocidos en el campo de la Geografía Radical han sido el americano William W. Bunge y el británico David Harvey. El geógrafo William W. Bunge, conocido como *Wild Bill Bunge* en honor a la profunda heterodoxia de la que siempre hizo gala, fue pionero en utilizar el estudio geográfico en beneficio de la comunidad estudiada. El estudio clásico de Bunge, *Fitzgerald. Geography of a Revolution*<sup>77</sup> (1971), centrado en el barrio negro de Fitzgerald (Detroit), analizó el proceso de guetización de la comunidad negra acudiendo a las propias organizaciones comunitarias y a la reconstrucción de la historia del barrio, reconsiderándolo todo bajo el prisma del geógrafo y planteando desde el conocimiento acciones concretas de lucha contra la especulación, la represión, el empobrecimiento y la exclusión social.

Otra figura de referencia en el desarrollo de la Geografía Radical es la del británico David Harvey, considerado en la actualidad como el teórico social más influyente en los estudios sobre la ciudad capitalista<sup>78</sup>. La principal aportación de Harvey al estudio de la ciudad actual consistió en poner en relación las transformaciones en el régimen de acumulación del capital con las transformaciones espaciales de la ciudad contemporánea<sup>79</sup>, asociando el espacio de la ciudad moderna al sistema de producción fordista y el de la ciudad posmoderna al sistema posfordista —o *toyotista*<sup>80</sup>—. Conectando con los intereses de la Escuela de Los Ángeles, Harvey prestó atención al fenómeno de la posmodernidad y a la participación del cambio cultural en la reorganización espacial de las ciudades actuales<sup>81</sup>.

Además de las implicaciones espaciales del capitalismo y la posmodernidad, temas como el neoliberalismo<sup>82</sup>, el desarrollo desigual y la justicia espacial<sup>83</sup> o la globalización han centrado la atención de David Harvey, confluyendo así con los intereses de la Sociología Urbana.

---

<sup>77</sup> BUNGE, William, Fitzgerald. *Geography of a Revolution*, University of Georgia Press, Athens (Georgia), 2011. (1ª edición de 1971)

<sup>78</sup> GIDDENS, Anthony, *Sociología*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.

<sup>79</sup> HARVEY, David, *Espacios del capital: Hacia una geografía crítica*, Akal, Madrid, 2007.

<sup>80</sup> MUTO, Ichiyo, *Toyotismo: Lucha de clases e innovación tecnológica en Japón*, Antídoto, Buenos Aires, 1996.

<sup>81</sup> HARVEY, David, *The condition of posmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*, Blackwell, Cambridge (Massachusetts), 1995.

<sup>82</sup> HARVEY, David, *Breve historia del neoliberalismo*, Akal, Madrid, 2007.

<sup>83</sup> Algunas de las obras de referencia en sobre este asunto son: HARVEY, David, *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo Veintiuno España, Madrid, 1979; *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, John Hopkins University Press, 1985; *Espacios de esperanza*, Akal, Madrid, 2003.

## ***Las aportaciones de la Sociología Urbana: La Escuela de Los Ángeles.***

*“Ignored for so long as aberrant, idiosyncratic or bizarrely exceptional, Los Angeles [...] has become the paradigmatic window through which to see the last half of the twentieth century”.*

Edward Soja, *Postmodern Geographies* (1989)

Si durante buena parte del siglo pasado Chicago había dictado el patrón de estudio de las ciudades industriales occidentales, desde los años ochenta el paradigma será la ciudad de Los Ángeles, arquetipo de ciudad posmoderna, si es que puede hablarse al mismo tiempo de arquetipo y posmodernidad, descentrada, descentralizada, fragmentada bajo los efectos del sistema posfordista y configurada en base a la internacionalización del capital y del trabajo. Los Ángeles, “[...] *la capital de finales del siglo XX* [...]”<sup>84</sup>, como la describieron Ed Soja y Allen Scott parafraseando a Walter Benjamin<sup>85</sup>, es la segunda megalópolis de Estados Unidos —la primera corresponde al área metropolitana de Nueva York— y la undécima del planeta. El área metropolitana de Los Ángeles y toda la región del *Southern California*, conocida como el área de los Cinco Condados —Los Ángeles, Ventura, San Bernardino, Riverside y Orange—, centraron la atención de los estudiosos de la ciudad desde mediados de los años ochenta, que detectaron como las teorías de la Escuela de Chicago<sup>86</sup> difícilmente encajaban en el estudio de las ciudades en la época del capitalismo triunfante<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> SCOTT, Allen y SOJA, Edward, “Los Angeles: Capital of the Late Twentieth Century”, en *Environment and Planning D: Society and Space*, N°4 (3), pp.249-254.

<sup>85</sup> “Paris, capital del siglo XIX”, célebre frase de Walter Benjamin que formaba parte de los apuntes de la obra *El proyecto de los pasajes*, texto histórico-filosófico centrado en el París decimonónico que nunca llegaría a publicarse: BENJAMIN, Walter, “Poesía y capitalismo”, en *Iluminaciones II*, Taurus, Madrid, 1972, pp.171-190.

<sup>86</sup> La Escuela Sociológica de Chicago desarrolló las que serían consideradas como las teorías seminales de la Sociología Urbana y la Antropología Urbana entre 1920 y 1945. Esta escuela centró su interés en el estudio de la ciudad de Chicago, máxima expresión de la sociedad moderna y de la trasposición espacial del sistema de producción fordista. Entre las grandes aportaciones de la Escuela de Chicago, probablemente las de mayor calado hayan sido el denominado enfoque ecológico en el estudio de la ciudad y la caracterización del urbanismo como modo de vida. [WIRTH, Louis, “Urbanism as a way of life”, en *The American Journal of Sociology*, Vol. XLIV, N°1, University of Chicago Press, 1938, pp.1-24.]. GIDDENS, Anthony, *Sociología...* Óp.cit.

<sup>87</sup> RAMÍREZ DOMÍNGUEZ, Juan Antonio, *Arte y arquitectura en la época del capitalismo triunfante*, Visor, Madrid, 1992.



**Fig. 12. Los Ángeles, paradigma de ciudad posmoderna.**

**Fuente: [www.fotos.org](http://www.fotos.org)**

Si la Escuela de Chicago había analizado esta ciudad como máxima expresión de la sociedad moderna y reflejo espacial del sistema fordista, la Escuela de Los Ángeles establecerá otro modelo, el de la ciudad de Los Ángeles como prototipo de la sociedad posmoderna y la trasposición espacial del capitalismo globalizado.

Desde la publicación de la teoría de los anillos concéntricos<sup>88</sup> (1933) de Ernest W. Burgess, a la que siguieron muchas otras similares, los planteamientos ecológicos de la Escuela de Chicago dominaron la producción teórica de la disciplina. Sin embargo, esta percepción moderna de la ciudad, como un todo unificado y coherente en el que el

---

<sup>88</sup> Ernest W. Burgess estudió la estructura espacial de la ciudad de Chicago y determinó la existencia de cinco áreas ecológico-sociales estructuradas en anillos concéntricos: I. Centro comercial y de negocios (CBD), II. Zona de transición, III. Barrios obreros, IV. Zona residencial de las clases medias y altas, V. *Commuter Zone*. [PARK, Robert E., *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1999]. Desde la publicación de la teoría de Burgess en 1933 la comunidad sociológica aceptó este esquema como el modelo ideal, extrapoliándolo al estudio de otras ciudades industriales de todo el planeta. Todo ello pese a las advertencias del autor, que recomendaba no imponer forzosamente este esquema a otro tipo de comunidades más allá de las del Medio Oeste norteamericano. En cualquier caso la teoría ecológica de los anillos concéntricos alcanzó gran difusión en los estudios sociológicos de la ciudad de todo el siglo XX, dando lugar a numerosas variaciones como la teoría de los sectores urbanos de H. Hoyt o la teoría de los núcleos múltiples de C.D. Harris y E. Ullman. CHUECA GOITIA, Fernando, *Breve historia del...Op.cit.*

centro define y condiciona todo el *hinterland* urbano, y, como tal, es susceptible de ser racionalizada y reducida a esquemas ideales, difícilmente encajaba en la comprensión y la explicación de la compleja ciudad posmoderna, al mismo tiempo descentrada y fragmentada, multicultural y heterogénea, globalizada y polarizada, anómica y difusa.

A mediados de los años ochenta algunos teóricos y profesionales de la UCLA y la USC, tomaron consciencia del cambio que estaba teniendo lugar ante sus ojos y que echaba por tierra los planteamientos reduccionistas de la Escuela de Chicago, manifiestamente obsoletos en el estudio de las ciudades actuales y la explicación de los procesos que guían el crecimiento y el desarrollo de las ciudades posmodernas. Así cristalizó la que en poco más de dos décadas llegaría a considerarse como el referente mundial en el estudio del llamado urbanismo posmoderno, la Escuela de Los Ángeles.

La Escuela de Los Ángeles<sup>89</sup>, que congregó a figuras tan heterogéneas como Edward Soja, Michel J. Dear, Allen Scott o Mike Davis, no llegó a agruparse bajo la rúbrica o el liderazgo de ninguno de ellos, como quedó demostrado en el encuentro fundacional en Lake Arrowhead (San Bernardino), donde la mayoría de los debates quedaron inconclusos y ramificados hasta la dispersión. En cualquier caso todos coincidieron en mostrarse escépticos frente a los metarrelatos modernos y las teorías absolutas, siendo paradójicamente la defensa de la fragmentación del discurso posmoderno, en consonancia con la fragmentación de la realidad, y la adopción de posturas marcadamente relativistas, la que los unificó<sup>90</sup>.

---

<sup>89</sup> El primero en referirse a este grupo de intelectuales y estudiosos focalizados en las USC y la UCLA como “Escuela de Los Ángeles” fue Mike Davis en la obra ya clásica *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles* (1990) [DAVIS, Mike, *Ciudad de cuarzo: Arqueología del futuro en Los Ángeles*, Lengua de Trapo, Madrid, 2003]. Aun así, el origen del grupo debemos remontarlo a la reunión celebrada en octubre de 1987 en Lake Arrowhead (San Bernardino), a la que asistieron entre otros Michael J. Dear, Dana Cuff, Mike Davis, Allen Scott, Edward Soja, Michael Storper, Rebecca Morales o Jennifer Wolch. DEAR, Michel J., “Los Angeles School of Urbanism: An intellectual history”, en *LA School of Urbanism* [en línea], University of Southern California, 2002.

<sup>90</sup> En este sentido algunos autores consideran a la Escuela de Los Ángeles deudora de la Escuela de Frankfurt, ya que ambas rehusaron las teorías unificadas y totalizadoras que definieron a la modernidad, funcionando las dos más como alianza filosófica, con centro de operaciones común en la que cada autor desarrollaba autónomamente teorías independientes, que como grupo de estudiosos con doctrinas unitarias. CENZATTI, Marco, “Los Angeles and the LA School: Postmodernism and Urban Studies”, en *Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design*, Los Ángeles, 1993.

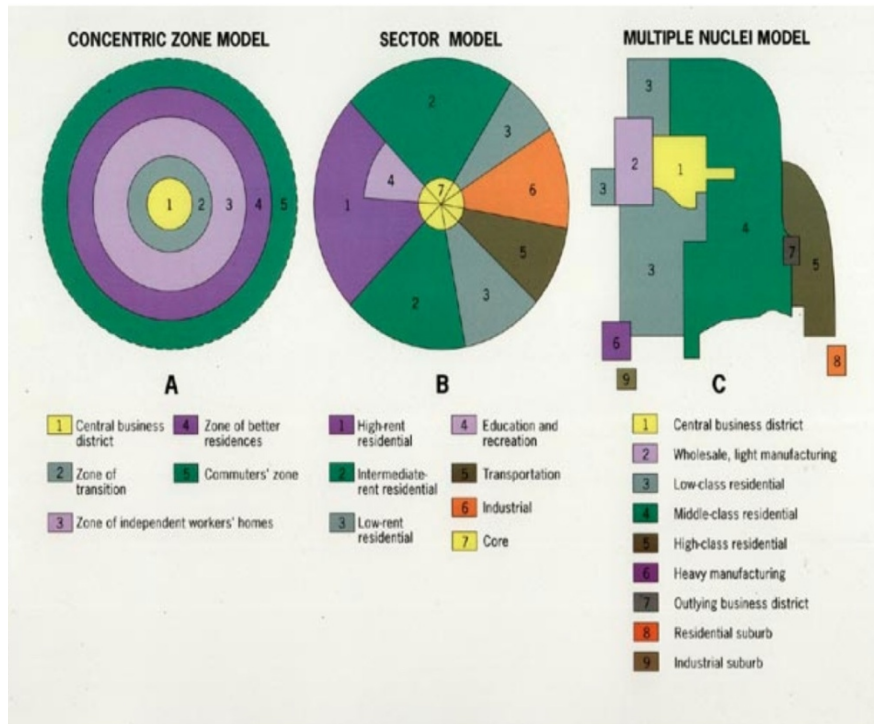


Fig. 13. Algunos esquemas ideales de la Ecología Urbana.

Fuente: <http://lewishistoricalociety.com/>

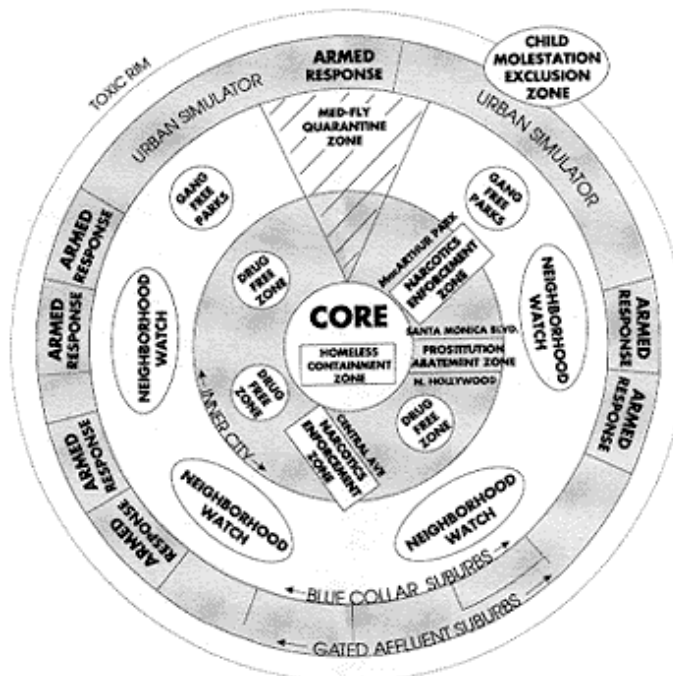


Fig. 14. Esquema de la ciudad posmoderna de Los Ángeles según Mike Davis.

Fuente: Mike Davis<sup>91</sup>.

<sup>91</sup> DAVIS, Mike, *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, Vintage Books, Nueva York, 1999.

El tema estrella de la Escuela de Los Ángeles, en el que todos los autores parecen coincidir, eso sí, abordándolo cada cual desde ópticas bien distintas, es el de la reestructuración de la ciudad actual bajo la influencia del capitalismo tardío, la posmodernidad, la globalización y la sociedad de la información. Algunos autores como Edward Soja hacen hincapié en los efectos espaciales del capitalismo, otros como Michael Storper en el impacto de la alta tecnología en la reestructuración y la intelección del espacio, otros como Margaret Fitz Simmons en las implicaciones medioambientales del crecimiento, y, otros como Michael J. Dear en la exclusión social.

La huella del pensamiento de Henri Lefebvre sobre el espacio como construcción social y subproducto del sistema de producción/acumulación dominante, es incuestionable en los planteamientos de la Escuela de Los Ángeles, como también lo es la influencia de las teorías de Fredric Jameson sobre la posmodernidad como lógica cultural del capitalismo tardío. Sobre estas bases, y apoyándose también en otras teorías sociológicas, como las de Saskia Sassen sobre la ciudad global, las de Manuel Castells sobre la Sociedad de la Información y el Espacio de los Flujos o las de Daniel Bell y Alain Tourain sobre la sociedad postindustrial, se desarrolló el pensamiento de la Escuela de Los Ángeles, entre cuyas máximas aportaciones debemos destacar tres obras publicadas en 1996: *Rethinking Los Angeles* de Michael J. Dear, *City: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century* de Edward Soja y Allen Scott y *Ethnic Los Angeles* de Mehdi Bozorgmehr y Roger Waldinger, consideradas como el germen de los estudios del urbanismo posmoderno<sup>92</sup>.

Aunque las disquisiciones teóricas de esta escuela estaban focalizadas inicialmente en el estudio monográfico del área metropolitana de Los Ángeles, máxima expresión de la megalópolis posmoderna, también abordaron cuestiones generales y de alcance global, como los efectos espaciales del cambio de sistema de producción, la coexistencia y la organización de espacios de poder y espacios de exclusión, la aculturación y la pérdida de identidad urbana, la fortificación de la ciudad y el control orwelliano del espacio público, el diseño urbano y el arte público como factores de inclusión o exclusión asociados a procesos de regeneración y/o gentrificación, la conquista espacial de la cultura del consumo, la *MacDonalización* de la cultura o la

---

<sup>92</sup> DEAR, Michael J. (ed.), *Rethinking Los Angeles* (Metropolis & Region), SAGE, Berkeley, 1996; SCOTT, Allen y SOJA, Edward (eds.), *City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, University of California Press, Berkeley, 1996; BOZORGMEHR, Mehdi y WALDINGER, Roger (eds.), *Ethnic Los Angeles*, SAGE, Nueva York, 1996.



cultura del simulacro y la *disneylandización* de las ciudades, etc., que hasta entonces habían quedado en cierto modo al margen del análisis espacial de las ciudades, más centrado en cuestiones de forma arquitectónica y de proyecto urbanístico.

Sin embargo, estas tendencias y procesos que la Escuela de L.A. comenzó a estudiar ejemplificadas en la metrópolis norteamericana, y que, sin lugar a dudas, experimentaron en ella mayor presencia y aceleración, como epítome del capitalismo desbridado que es, pueden extrapolarse en mayor o menor medida a otras ciudades del planeta de dimensiones, características y recorrido histórico dispares. Esto lógicamente no significa, como ya apuntó Edward Soja, que la experiencia de Los Ángeles sea duplicada en otros lugares<sup>93</sup>, y menos aún en Europa, sino que la mayoría de las tendencias que pueden detectarse en ella, pueden igualmente detectarse en otros puntos del planeta, como efecto de la globalización y, hasta cierto punto, del colonialismo cultural norteamericano, que se deja sentir en todos los ámbitos, incluido el espacial.

#### ***Las aportaciones de la Antropología Urbana: La etnografía “en” y “de” la ciudad***

La última disciplina en incorporarse a los estudios de la ciudad ha sido la Antropología Urbana, cuyo nacimiento suele fijarse entre finales de los años sesenta y comienzos de los setenta, retrasándose en el ámbito español hasta mediados de los ochenta, en el clima cultural e ideológico de la Transición y la eclosión de las teorías posmodernas<sup>94</sup>.

Los primeros acercamientos de la disciplina al estudio de las ciudades podemos remontarlos a la etnografía urbana de la Escuela de Chicago, a la que hemos hecho referencia anteriormente, o a los estudios africanistas del Instituto Rhodes-Livingstone de Lusaka (Zambia), centrado en el estudio de la interacción de la cultura y las estructuras tribales de origen de los obreros del área minera del Copperbelt en el sistema industrial capitalista colonial.

---

<sup>93</sup> SOJA, Edward, *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*, Verso, Londres, 1989, p.221.

<sup>94</sup> Sobre el nacimiento de la Antropología Urbana como disciplina científica Josepa Cucó explica que existen abundantes debates sobre la fecha fundacional en función de las distintas escuelas nacionales, apareciendo más tempranamente en los Estados Unidos y Gran Bretaña, donde las ciencias sociales siempre demostraron especial inclinación hacia los estudios urbanos, mientras que el peso del estructuralismo y la tradición folklórica en el ámbito de la Europa meridional retrasó sensiblemente el desarrollo de esta disciplina. CUCÓ I GINER, Josepa, *Antropología Urbana...* Op.cit.

Estas aproximaciones germinales consistieron esencialmente en trasladar a la ciudad los métodos de investigación que hasta entonces habían aplicado a los estudios de campo de las culturas indígenas o rurales. Podríamos decir que los antropólogos se limitaron a hacer antropología *en* la ciudad y no antropología *de* la ciudad, marcando límites nítidos y estudiando grupos definidos “[...] *culturalmente homogéneos y holísticamente abarcables* [...]”<sup>95</sup>. Este modelo insular, tal y como lo definió Cruces Villalobos<sup>96</sup>, que se había consagrado como uno de los rasgos distintivos los estudios antropológicos, trataba la ciudad como escenario del objeto de análisis —los contactos culturales en el contexto colonial, los procesos de destribalización, la interacción del capitalismo con las estructuras sociales tradicionales, etc. — y no como objeto del análisis en sí misma.

Aún hubo que esperar hasta las décadas finales del siglo pasado —finales de los años sesenta en el eje angloamericano y años setenta y ochenta en otras escuelas nacionales—, para asistir la eclosión de la Antropología Urbana, desarrollada ya como disciplina de estudio etnológico, relacional y situacional de las ciudades y de las sociedades complejas que las habitan<sup>97</sup>.

Como afirmó Paul Rabinow a mediados de los años ochenta, había llegado el momento de observar bajo la lente del antropólogo a las sociedades occidentales, esto es, había llegado el momento de “[...] *“antropologizar” Occidente: mostrar cuán exótica ha sido la conformación de su realidad; hacer énfasis en aquellas áreas que se han considerado más obvias [...] hacerlos parecer tan singulares históricamente como sea posible; mostrar cómo sus pretensiones de verdad están ligadas a prácticas sociales y de allí se han convertido en fuerzas efectivas del mundo social*”<sup>98</sup>.

Como hitos en la corta historia de la Antropología Urbana debemos señalar la creación de la revista especializada *Urban Anthropology* (1977) y la publicación de la obra ya clásica del antropólogo sueco Ulf Hannerz *Exploración de la ciudad. Hacia una*

---

<sup>95</sup> CRUCES VILLALOBOS, Francisco, “Desbordamientos. Cronotopias en la localidad tardomoderna”, en *Política y sociedad*, nº25, Universidad Complutense, Madrid, 1997, pp.45-58.

<sup>96</sup> *Ibidem*, p.46.

<sup>97</sup> El antropólogo Alberto Sobrero acuñó el concepto de “antropología de las sociedades complejas”, al que concedió el mismo significado que otros teóricos, o incluso él mismo en otros textos, aplicaron al concepto de Antropología Urbana. SOBRERO, Alberto M., *Antropologia della città*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.

<sup>98</sup> RABINOW, Paul, “Representations are Social Facts: Modernity and Post-Modernity in Anthropology”, en CLIFORD, James y MARCUS, George (eds.), *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*, University of California Press, Berkeley, 1986, pp.234-361 (p.241).



*antropología urbana*<sup>99</sup> (1980), en la que trató de clarificar las coordenadas conceptuales y metodológicas de la disciplina, y compendiar los distintos enfoques teóricos y temáticos de algunos de los principales representantes de esta rama de la Antropología Social y Cultural.

La aportación de la Antropología Urbana a los estudios de la ciudad ha sido esencialmente de carácter metodológico, introduciendo con éxito el método etnográfico en el estudio de las sociedades complejas. Sin embargo, como explica Josepa Cucó, este método debe ser “[...] *proteico, flexible y moldeable* [...]”<sup>100</sup>, es decir, debe trascender las barreras disciplinares y asumir métodos, fuentes y técnicas de otros campos del conocimiento. Y es que la comprensión holística de las ciudades exige flexibilidad metodológica, o tomando las palabras de Ulf Hannerz, requiere de la triangulación de métodos distintos pero complementarios —método histórico, método etnográfico y método cuantitativo—<sup>101</sup>.

Reflexionando sobre temas tan heterogéneos como la globalización<sup>102</sup>, la identidad ciudadana, las relaciones sociales y los lugares de encuentro<sup>103</sup>, la frontera entre lo rural y lo urbano en el marco de la ciudad difusa, los conflictos urbanos —procesos de gentrificación y elitización espacial, exclusión social y guetización, vandalismo, etc.—, las tribus urbanas y las subculturas<sup>104</sup>, las redes sociales, la

---

<sup>99</sup> HANNERZ, Ulf, *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1986.

<sup>100</sup> CUCÓ I GINER, Josepa, *Antropología...* Op.cit. p.20.

<sup>101</sup> HANNERZ, Ulf, *Exploración de la...* Op.cit.

<sup>102</sup> Sobre el concepto, las dimensiones y las implicaciones culturales, sociales, económicas, políticas y tecnológicas de la globalización los estudios más influyentes han sido los de Néstor García Canclini [GARCÍA CANCLINI, Néstor, *Consumidores y ciudadanos: Conflictos culturales de la globalización*, Grijalbo, Méjico, 1995; “Ciudades multiculturales y contradicciones de la modernidad, en *Imaginario Urbanos*, Eudepa, Buenos Aires, 1997, pp.67-106; “Cultures urbaines de la fin du siècle: la perspective anthropologique”, en *Revue Internationale des Sciences Sociales*, nº153, ERES, 1997, pp.381-392; *La globalización imaginada*, Paidós, Barcelona, 1999; *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*, Gedisa, Barcelona, 2004] y los de Arjun Appadurai [APPADURAI, Arjun, *Globalización*, Duke University, Durham, 2001; *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*, Ediciones Trilce y Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001].

<sup>103</sup> Del estudio del espacio público como medio natural de desarrollo e interacción de las comunidades heterogéneas y complejas que componen la ciudad destacan en el ámbito nacional las publicaciones de Manuel Delgado [DELGADO RUÍZ, Manuel, *El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Anagrama, Barcelona, 1999; *Sociedades movedizas: Pasos hacia una antropología de las calles*, Anagrama, Barcelona, 2007; *El espacio público como ideología*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2011].

<sup>104</sup> Dentro del ámbito nacional destacan las aportaciones de Carles Feixa al estudio de las subculturas y las tribus urbanas (FEIXA, Carles, *De jóvenes, bandas y tribus: Antropología de la juventud*, Ariel, Barcelona, 1998; FEIXA, C.; COSTA, P. y PALLARÉS, J. (eds.), *Movimientos juveniles en la península ibérica. Graffitis, grifotas, okupas*, Ariel, Barcelona, 2002; FEIXA, C.; SAURA, J. y COSTA, C. (eds): *Movimientos juveniles: de la globalización a la antiglobalización*, Ariel, Barcelona, 2002).

participación y el asociacionismo ciudadano, el impacto de las NTIC en la reorganización del espacio urbano, la proliferación de los no-lugares<sup>105</sup>, los procesos de deslocalización y desterritorialización, etc.; la Antropología Urbana arroja luz sobre cuestiones esenciales en la composición, la estructura y la dinámica de las ciudades actuales, muchos de cuyos códigos serían indescifrables prescindiendo del enfoque de esta disciplina.



**Fig. 15. Contrastes y exclusión social en la ciudad de Lima.**

**Fuente: Luis Rodríguez (Primer Premio de Fotografía Urbana de Perú).**

---

<sup>105</sup> Sobre el concepto de no-lugares y los espacios del anonimato en la ciudad de la sobremodernidad la obra de referencia es AUGÉ, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona, 1993.

## 1.2. COORDENADAS SOCIOECONÓMICAS Y CULTURALES DE LA CIUDAD ACTUAL

Entre los múltiples actores confluyentes en la configuración y la transformación de la ciudad actual existen dos especialmente poderosos: la estructura económica y el modelo sociocultural. Y es que, desde el origen mismo del fenómeno urbano, el destino de las ciudades ha estado íntimamente ligado a las particularidades del sistema de producción y a la cosmovisión resultante de las líneas de pensamiento y los rasgos culturales de cada etapa histórica, estableciéndose de este modo relaciones directas entre la economía, la sociedad, la cultura y el espacio urbano. De modo que para comprender el comportamiento espacial de la ciudad actual, resulta esencial conocer la estructura económica que lo auspicia, esto es, el tardocapitalismo, y la lógica cultural que lo respalda, el proyecto posmoderno.

El sistema capitalista es la doctrina económica que ha imperado en Occidente desde finales del siglo XVIII, alcanzando la máxima aceleración a finales del siglo XX, con la subordinación absoluta de los estados a los dictados de los mercados. Siguiendo el esquema que Ernest Mandel planteó en el estudio ya clásico sobre *El capitalismo tardío*, este sistema económico experimentó a lo largo de la historia algunas mutaciones que dieron lugar a lo que el autor entendió como los tres estadios o fases del capitalismo: el capitalismo mercantil, el capitalismo imperialista y el capitalismo tardío<sup>106</sup>. El cambio de fase ha estado determinado en todos los casos por la aparición de algún hito tecnológico que transformó radicalmente la estructura productiva, estableciéndose relación directa entre las distintas fases del capitalismo y las sucesivas revoluciones científico-técnicas. Así, la aparición del capitalismo mercantil se correspondería con la aparición de la máquina de vapor y la Primera Revolución Industrial; el capitalismo imperialista —también industrial o fordista— con el motor eléctrico y la Segunda Revolución Industrial; y el capitalismo tardío con la electrónica, la nanotecnología y la Tercera Revolución Industrial<sup>107</sup>.

---

<sup>106</sup> MANDEL, Ernest, *El capitalismo tardío*, Ediciones Era, Méjico, 1979.

<sup>107</sup> El concepto de Tercera Revolución Industrial lo desarrolla el sociólogo estadounidense Jeremy Rifkin en: RIFKIN, Jeremy, *La Tercera Revolución Industrial: Cómo el poder lateral está transformando la energía, la economía y el mundo*, Paidós, Barcelona, 2011.

El capitalismo fordista encontró fundamentación teórica en el pensamiento económico de John M. Keynes, condensado en la célebre *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero* (1936)<sup>108</sup>. La doctrina keynesiana, operante en buena parte del mundo occidental entre el final de la Segunda Guerra Mundial y los años setenta, estaba fundamentada en la potenciación del papel del Estado como regulador de la economía, controlando y mitigando en la medida de lo posible el impacto de los periodos recesivos dentro de las fluctuaciones cíclicas de la economía. Como brillantemente describió David Harvey, el keynesianismo no era otra cosa que “[...] *el liberalismo embridado* [...]”<sup>109</sup>, sujeto a normas y límites que garantizaban la conciliación del desarrollo económico con el Estado de Bienestar.

La conjugación de las teorías keynesianas con el modelo espacial del sistema de producción fordista<sup>110</sup>, resultó esencial en la configuración espacial de la ciudad moderna o desarrollista. Los pilares del fordismo conocieron gran difusión en distintos ámbitos, entre ellos el espacial, restringiéndose originalmente al ámbito de la arquitectura fabril<sup>111</sup>, y trascendiendo con el tiempo la aplicación al conjunto de la ciudad, concebida como gran cadena de montaje de escala territorial<sup>112</sup>. Materializando en cierto sentido la utopía corbuseriana de la ciudad como la gran máquina de habitar, comenzó a fraguarse lo que el urbanista y sociólogo francés François Ascher llamaría urbanismo *fordo-keyneso-corbuseriano*<sup>113</sup>, condensando en esta alambicada denominación las tres referencias del urbanismo moderno, a saber: el sistema de producción fordista, las teorías económicas keynesianas y los fundamentos urbanísticos recogidos en la *Carta de Atenas*<sup>114</sup>. Este documento, aprobado en el marco del *IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna*, celebrado en Atenas en 1933, sentó

---

<sup>108</sup> KEYNES, John M., *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1980.

<sup>109</sup> HARVEY, David, *Breve historia del...*, Op.cit.

<sup>110</sup> El modelo de producción fordista, que recibió el nombre del magnate de la automoción norteamericana Henry Ford, estaba basado en los principios de producción en cadena y seriación, planificación y organización científica, jerarquización y zonificación de los espacios fabriles, racionalidad y claridad.

<sup>111</sup> La aplicación de los principios del sistema de producción fordista a la arquitectura fabril se debió sobre todo al arquitecto Albert Kahn (Rhaunen, 1869- Detroit, 1942), principal representante del detroitismo, como demuestra la estrecha relación profesional de éste con las grandes firmas del motor norteamericanas —Packard, Ford, Chrysler y General Motor—. SCHUMACHER, Patrik y ROGNER, Christian, “After Ford”, en DASKALAKIS, Georgia, WALDHEIM, Charles y YOUNG, Jason (eds.), *Stalking Detroit*, Actar, Barcelona, 2001.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

<sup>113</sup> ASCHER, François, *Los nuevos principios del urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid, 2004. p.27.

<sup>114</sup> LE CORBUSIER, *Principios del urbanismo (Carta de Atenas)*, Ariel, Barcelona, 1981.

las bases del urbanismo moderno o racionalista, algunas de cuyas aportaciones podríamos condensar en los siguientes puntos:

1. La ciudad debe responder a las necesidades humanas, tanto a las biológicas como a las psicológicas, asegurando la buena salud física y moral o psíquica de los habitantes. Y es que la ciudad no sólo debe “[...] *dar albergue a los hombres* [...]” sino que debe “[...] *albergarlos bien* [...]”<sup>115</sup>.
2. La ciudad humana, aquella concebida a escala humana con el propósito de cubrir las necesidades del hombre, debe priorizar el interés público y la solidaridad social, subyugando los intereses anti-humanos del capital.
3. El urbanismo moderno debe cimentarse sobre los principios de planificación (*planning*) y zonificación (*zoning*) de las funciones de la ciudad —habitar, trabajar, recrearse y circular—, como garantes del orden, la racionalidad, la habitabilidad y el equilibrio social.
4. La construcción en altura consume menos espacio, economía espacial que “[...] *dará solución a la circulación moderna y al esparcimiento mediante la explotación de los espacios libres así creados*”<sup>116</sup>.
5. La densidad edificatoria debe guardar relación directa con la proporción de espacios libres, dotaciones y equipamientos públicos, de cuya programación deben encargarse los urbanistas cuando diseñan las ciudades, materializando con ello los fundamentos del Estado de Bienestar.

---

<sup>115</sup> *Ibidem.*

<sup>116</sup> *Ibidem.*



**Fig. 16.** La ciudad de Chandigarh es, junto con Brasilia, el modelo del urbanismo moderno.

**Fuente:** [www.architectureweek.com](http://www.architectureweek.com)

Con el inicio de la década de los setenta el modelo keynesiano comenzó a resquebrajarse bajo el peso del liberalismo económico más radical. La crisis sistémica que había ido fraguándose desde finales de la década anterior, culminó con el estallido de la Crisis del Petróleo de 1973 y el posterior recrudecimiento con la Segunda Crisis del Petróleo en 1979. Ambas crisis energéticas concurren fatalmente con las crisis financiera y monetaria, sumiendo a la economía mundial en un fuerte periodo de recesión global. Todo ello daría fin al sistema keynesiano y las teorías de la regulación estatal del capitalismo y abriría las puertas a lo que Mandel denominó como capitalismo tardío, la última fase y al mismo tiempo “[...] *la forma más pura de capitalismo de cuantas hayan existido* [...]”<sup>117</sup>.

Todo ello condujo a la desintegración del que hasta entonces había sido el pilar fundamental de la política económica keynesiana: el Estado de Bienestar. El desmantelamiento acelerado de las instituciones sociales más elementales, fruto de políticas económicas basadas en el neoliberalismo radical, encarnado a ambos lados del Atlántico en los gobiernos de Ronald Reagan en EEUU y Margaret Thatcher en Gran Bretaña, acabó con la redes de servicios básicos—tales como la vivienda, la sanidad, la

---

<sup>117</sup> JAMESON, Fredric, *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo tardío*, Paidós, Barcelona, 1991.

educación, los servicios sociales, la protección del empleo, etc. —, hasta ahora en manos del Estado proveedor. Quedaba así abierto el camino al *laissez-faire* neoliberal, ratificando la desprotección social en beneficio de los intereses del capital y fomentando la desregulación absoluta, que se extendió con rapidez del ámbito político al económico y, lo que aquí más nos interesa, al urbanístico<sup>118</sup>.

Al mismo tiempo que el capitalismo fordista daba paso al tardío o multinacional, la modernidad como el proyecto cultural asociado al primero daba paso a la posmodernidad, entendida aquí como la lógica cultural del capitalismo tardío<sup>119</sup>.

Los términos *posmoderno* y *posmodernidad* se han utilizado con tanta ligereza y de manera tan superficial en los últimos tiempos, que se han banalizado hasta quedar desposeídos de toda carga conceptual<sup>120</sup>. En la mayoría de los casos el empleo del término «posmoderno» apostillando a los nombres más peregrinos no es más que la forma pomposa de transmitir la idea de ruptura con lo anterior. Sin embargo, el concepto de «posmodernidad» es mucho más complejo y profundo, entroncando directamente con las corrientes postestructuralistas y con el resurgir del pensamiento marxista en los años sesenta y setenta del siglo pasado.

En algunos casos el término *posmoderno* alude a la categoría estilística que sucedió a la modernidad y que afectó a todas las manifestaciones artísticas. Sin embargo, en sentido amplio la posmodernidad debe comprenderse como el patrón cultural asociado al capitalismo tardío y a la globalización.

La posmodernidad entendida como estilo surgió ligada al ámbito de la literatura y la crítica literaria en los años sesenta<sup>121</sup>, cuando algunos escritores trataron de “[...] *insuflar aire fresco y lúdico en un ambiente cultural que en los años cincuenta se había vuelto insoportablemente solemne, opresivo y cerrado*”<sup>122</sup>. De la literatura el estilo

---

<sup>118</sup> HARVEY, David, *Breve historia del...* Op.cit.

<sup>119</sup> JAMESON, Fredric, *El posmodernismo...* Op.cit.

<sup>120</sup> Así lo manifiesta el gran teórico de la posmodernidad Michael J. Dear cuando confiesa en tono jocoso que él mismo sigue sin tener claro que significan realmente conceptos tales como “helado posmoderno” o “ropa interior posmoderna”. DEAR, Michael, *The Postmodern Urban Condition*, Blackwell, Malden (Massachusetts), 2000.

<sup>121</sup> *Ibidem*, p.31.

<sup>122</sup> BERMAN, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI Editores, Madrid, 1988, p.21.



posmoderno pronto dio el salto a otras manifestaciones artísticas, desde la música y el cine a las artes plásticas o la arquitectura<sup>123</sup>.

En el caso de la arquitectura la muerte de la modernidad coincidió, como apuntó Charles Jencks con irónica exactitud, con la demolición del complejo residencial de Pruitt-Igoe en Saint Louis (Missouri), diseñado en los años cincuenta por Yamasaki según los principios corbuserianos de la máquina de habitar, a las 15 horas y 32 minutos del 15 de julio de 1972<sup>124</sup>.



**Fig. 17. Demolición del Pruitt-Igoe de Yamasaki (15 de julio de 1972).**

**Fuente: [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)**

---

<sup>123</sup> Son numerosos los autores y las obras que, desde enfoques muy distintos han abordado el tema de la posmodernidad desde finales de los ochenta. La extensa producción teórica sobre el concepto, los orígenes, las características o las consecuencias del pensamiento posmoderno, abarcan desde las obras más ligeras y sencillas, como el delirante cómic de Powell [POWELL, Jim, *Postmodernism for Beginner, Writers and Readers*, Nueva York, 1998], hasta las más densas y complejas, como el ya citado ensayo de Jameson o el de Foster [FOSTER, Hal (ed.), *Postmodern Culture*, Pluto Press, Londres, 1985]; desde las obras de síntesis, que recopilan y recomponen ordenadamente la fragmentaria teoría posmoderna, como el ensayo de Connor [CONNOR, Steven, *Cultura Posmoderna: Introducción a las teorías de la contemporaneidad*, Akal, Madrid, 1996] o el de Best y Kelner [BEST, Steven y KELLNER, Douglas, *Postmodern Theory: Critical Interrogations*, Guilford, Nueva York, 1991], hasta las más específicas, centradas en algún aspecto concreto de la cultura posmoderna —literatura, arquitectura, artes plásticas, urbanismo, música, cine, ecologismo, etc.—. En el marco de este trabajo es obligado mencionar la aportación al estudio de la ciudad posmoderna de los autores de la Escuela de Los Angeles, a los que antes prestamos especial atención, y también de autores ajenos a este círculo como la antropóloga y urbanista norteamericana Nan Ellin, autora de la obra de *Postmodern Urbanism* [ELLIN, Nan, *Postmodern Urbanism*, Blackwell, Cambridge (Massachusetts), 1996].

<sup>124</sup> JENCKS, Charles, *The Language of Postmodern Architecture*, Academy Editions, Londres, 1984, p.9.



La arquitectura posmoderna reaccionó contra lo establecido, resquebrajando las bases del lenguaje que había monopolizado la escena arquitectónica durante más de medio siglo: el Movimiento Moderno. Renunciando al formalismo, la estandarización, la seriedad y la austeridad de la arquitectura moderna, la posmodernidad apostó por la diferencia, la singularidad, la ironía y el ornamento. Frente a la asepsia y la ausencia de referencias históricas de la arquitectura moderna, la posmodernidad recuperó tipologías y lenguajes del pasado, pero nunca con afán arqueológico o historicista, sino relejéndolos y reinterpretándolos con altas dosis de causticidad e ironía<sup>125</sup>, a medio camino entre el pastiche y la parodia.

Entendida en sentido amplio, como lógica cultural, el arranque de la posmodernidad coincidiría con la eclosión del capitalismo tardío tras el estallido de la Crisis del Petróleo de 1973. Esta lectura es la que hace Jameson, que, como ya dijimos, explica la posmodernidad como la lógica cultural del capitalismo tardío, en contraposición a la sensibilidad moderna propia del capitalismo industrial<sup>126</sup>. En cualquier caso el denominador común de la sensibilidad posmoderna, bien sea como estilo, como patrón cultural, como categoría temporal o como metodología, es la reacción frente a la modernidad<sup>127</sup> [Tabla 2].

La posmodernidad rehuyó la creencia moderna de que la realidad está basada en estructuras racionales susceptibles de ser descubiertas y desentrañadas únicamente a través de la razón, al margen de los sentidos, las emociones o las construcciones sociales. Frente a la cosmovisión totalizadora y unitaria de la sensibilidad cultural moderna, la posmodernidad abogaba por la fragmentación en toda su extensión. Utilizando el símil lingüístico de Jean-François Lyotard, el mundo ya no podía entenderse como un metarrelato global y coherente, sino como la concatenación de pequeños relatos fragmentarios<sup>128</sup>.

---

<sup>125</sup> Sobre arquitectura posmoderna es de cita obligada la obra escrita del arquitecto e historiador Charles Jencks, especialmente *The Language of Postmodern Architecture* (1977) [JENCKS, Charles, *The Language of...* Op.cit.], con cuya publicación se popularizó el término posmoderno aplicado al campo de la arquitectura. Otras obras de referencia de este autor han sido JENCKS, Charles, *What is Postmodernism?*, Academy Editions, Londres, 1989; y, *Arquitectura tardomoderna y otros ensayos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1982;

<sup>126</sup> JAMESON, Fredric, *El posmodernismo...* Op.cit.

<sup>127</sup> SPRETNAK, Charlene, *The Resurgence of the Real: Body, Nature and Place in the Hypermodern World*, Rutledge, Nueva York, 1999.

<sup>128</sup> LYOTARD, Jean-François, *La condición posmoderna*, Cátedra, Madrid, 1989.

<b>MODERNIDAD</b>	<b>POSMODERNIDAD</b>
<b>OBJETIVIDAD</b>	SUBJETIVIDAD
<b>RACIONALIDAD</b>	EMPIRISMO
<b>CIENTIFISMO</b>	RELATIVISMO
<b>UNIDAD</b>	FRAGMENTACIÓN
<b>HOMOGENEIDAD</b>	HETEROGENEIDAD
<b>JERARQUÍA</b>	IGUALDAD
<b>CONCENTRACIÓN</b>	DISPERSIÓN

**Tabla 2: Modernidad frente Posmodernidad.**

**Fuente: Elaboración propia.**

En consecuencia la realidad ambigua, compleja y heterogénea ya no podía explicarse con discursos unitarios y generalizadores, y tampoco aprenderse de forma absoluta y pretendidamente científica. En este sentido, y entroncando con el tema de este estudio, al modificarse radicalmente la comprensión del mundo bajo el prisma de la posmodernidad, se produjo paralelamente la transformación profunda de la intelección de los conceptos espaciales. En palabras de Manuel Castells “[...] *el espacio es la expresión de la sociedad* [...]”<sup>129</sup>, y como tal, cuando ésta experimenta un cambio cultural del calibre del expuesto, resulta lógica la aparición de nuevas formas y procesos espaciales, moldeando lo que algunos entienden como ciudad o urbanismo posmoderno.

---

<sup>129</sup> CASTELLS, Manuel, *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, Vol.1 (La sociedad red), Alianza, Madrid, 2001, p.488.



**EOTECHNICS**  
(to 1830's and 40's)

Best regular speed on land and sea 10 m.p.h.



**PALEOTECHNICS**

(late 19th, early 20th centuries)

Best regular land speed 65 m.p.h. best regular sea speed 36 m.p.h.



**NEOTECHNICS**

(present era)

Best regular speed in air 200 m.p.h.

**Fig. 18. Influencia de la tecnología en la compresión espacio-temporal.**

**Fuente: *World Economy in Transition*<sup>130</sup>.**

La Tercera Revolución Tecnológica jugó al respecto un papel determinante, ya que, la eclosión de las NTIC favoreció la configuración de nuevas espacialidades. Si bien es cierto que a lo largo de la historia los avances tecnológicos siempre ayudaron a comprimir la percepción espacio-temporal, contribuyendo a hacer que el mundo pareciese espacial y temporalmente más abarcable —tómese como ejemplo la influencia en la reordenación de la concepción espacial que ejerció la expansión del ferrocarril en el siglo XIX—, con el desarrollo de Internet y las telecomunicaciones este impacto se ha acelerado, familiarizándonos con realidades que hasta hace poco nos eran completamente ajenas y asimilando patrones espaciales que nos resultaban lejanos.

<sup>130</sup> En 1939 Eugene Stanley planteó la teoría de la compresión espacial al calor de la tecnología [STALEY, Eugene, *World Economy in Transition*, Council on Foreign Relations, Nueva York, 1939], sobre la que ahondaría años después el geógrafo David Harvey [HARVEY, David, *The condition of postmodernity...Op.cit.*].

Podemos establecer abundantes conexiones entre las características de la ciudad posmoderna y el modelo económico al que está adscrita. La complejidad y las contradicciones del capitalismo tardío tendrán un nítido reflejo en las manifestaciones posmodernas de la arquitectura y el urbanismo, puesto que, parafraseando a Jameson, de todas las artes, la arquitectura, y lógicamente el urbanismo, son los que se encuentran por su esencia más próximos a la economía, al estar directamente relacionados con las concesiones municipales y el mercado inmobiliario<sup>131</sup>. La simultaneidad de auge y decadencia, rasgo esencial del capitalismo tardío, queda reflejada en la expresión espacial de las ciudades actuales, donde es habitual la coexistencia de lugares de crecimiento con otros degradados, como los parques científicos y tecnológicos, emblemas de la *high-tech* y de la industria global, que crecen al lado de los espacios abandonados de la industria pesada; o los lugares de opulencia y ostentación que crecen junto a lugares de miseria y exclusión, reflejando la profunda asimetría en la que está basado este modelo económico.



**Fig. 19. Lujo y miseria en São Paulo (Brasil).**

**Fuente: [www.historiografica.wordpress.com](http://www.historiografica.wordpress.com).**

---

<sup>131</sup> JAMESON, Fredric, *El posmodernismo...* Op.cit., p.18.

Otro rasgo de la ciudad posmoderna es la tendencia a la descentralización y a la dispersión, lo que ha dado lugar a la aparición de conceptos como el de ciudad difusa<sup>132</sup>, aquella que se extiende en el terreno como una mancha de aceite, diluyendo el centro y difuminando los límites entre lo urbano y lo rural. Como explica el profesor Oriol Nel-lo, la disolución de la ciudad compacta tradicional ha pasado por distintas etapas, “[...] *del crecimiento de la ciudad «en mancha de aceite» (por simple agregación o ensanche sin solución de continuidad con el espacio construido preexistente) a la suburbanización (la aparición de periferias metropolitanas más o menos densas, a menudo sin solución de continuidad, como la ciudad central); de la suburbanización a la periurbanización (la integración en las dinámicas metropolitanas de los antiguos núcleos rurales); de la periurbanización a la rururbanización (la difusión de las dinámicas metropolitanas hasta los antiguos espacios rurales más alejados de los núcleos primigenios)*”<sup>133</sup>.

La pérdida de significación del centro urbano está relacionada con otro de los rasgos de la ciudad posmoderna, la proliferación de los *no-lugares*<sup>134</sup>, espacios de anonimato y transitoriedad. Marc Augé define los *no-lugares* en oposición a lo que él califica como lugares antropológicos, caracterizados estos últimos por su naturaleza histórica, relacional e identitaria, ya que “[...] *el dispositivo espacial es el que expresa la identidad del grupo (los orígenes del grupo son a menudo diversos, pero es la identidad del lugar la que lo funde, lo reúne y lo une)* [...]”<sup>135</sup>. Frente a los *locus* antropológicos, los *no-lugares* representan el paradigma espacial de la posmodernidad, pues, siguiendo patrones espaciales estandarizados, generan paisajes homogeneizados, no relacionales, en tanto que no fomentan la interacción de la gente, y no históricos, puesto que no asimilan los lugares de la historia, sino que los fosilizan y hacen de ellos atracciones turísticas, liberados en la mayoría de las ocasiones de cualquier referencia a la comunidad, la historia o el lugar más allá de aquellos exotismos o particularismos locales que puedan resultar económicamente rentables.

---

<sup>132</sup> KAJIMA, Momoyo, *Made in Tokyo*, Kajima Institute Publishing, Tokio, 2001.

<sup>133</sup> NEL-LO, Oriol., “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en *Seminario del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona CCCB*, Barcelona, febrero-abril de 1996.

<sup>134</sup> AUGÉ, Marc, *Los no lugares...* Op.cit.

<sup>135</sup> *Ibidem*, p.51.

Esta pérdida del sentido de lugar, del *locus* histórico y antropológico, ha conducido al desarrollo de la cultura del simulacro<sup>136</sup>. Decía el filósofo Jean Baudrillard que los seres humanos “[...] *precisamos un pasado visible, un “continuum” visible, un mito visible de los orígenes que nos tranquilice acerca de nuestros fines [...]*”<sup>137</sup>, esto es, necesitamos sentirnos arraigados y anclados a la historia, necesitamos identidades a las que asirnos ante la tendencia homogeneizadora de la globalización. Sin embargo, esta identidad no siempre es real, sino que en la mayoría de las ocasiones son identidades simuladas y artificialmente manufacturadas en función de intereses ideológicos, económicos, culturales, etc. Lo que la sociedad actual reclama no es tanto «*ser*» como «*tene*»<sup>138</sup> alguna identidad a la que agarrarse, independientemente de que ésta esté hueca o carezca de fundamento histórico. Esta actitud trasladada al ámbito de la ciudad actual significó la multiplicación de referencias pseudo-históricas y simulacros, que desdibujaron las fronteras entre la realidad y la ficción, marcando lo que algunos denominan como *disneylandización* de las ciudades<sup>139</sup>, la sustitución de la realidad por otra más acorde con las expectativas de espectacularidad deseadas.

Otro rasgo particular del urbanismo de las últimas décadas es la tendencia a la recolonización de espacios urbanos que hasta ese momento habían tenido interés urbanístico secundario: los cascos históricos y los antiguos espacios industriales. Y es que, si durante la época de bonanza del desarrollismo la prioridad había sido la expansión, en la actualidad se ha girado la mirada hacia aquellas zonas que, en el corazón mismo de las ciudades, han ido deteriorándose como consecuencia del abandono o la obsolescencia funcional. La situación céntrica de los primeros y la extensión generosa de los segundos, ha hecho de ellos porciones muy suculentas del pastel urbano, sobre las que se han focalizado la mayoría de las operaciones recientes de transformación de las ciudades.

Sobre esta fundamentación teórica, y apoyándonos especialmente en el último rasgo de la ciudad actual al que hemos hecho referencia, la recualificación de las ciudades, abordaremos a continuación el tema que centra este estudio: *Las transformaciones urbanas de la ciudad de Avilés (1980-2010)*.

---

<sup>136</sup> BAUDRILLARD, Jean, *Cultura y simulacro*, Kairós, Barcelona, 1978.

<sup>137</sup> *Ibidem*, p.21.

<sup>138</sup> FROMM, Erich, *¿Tener o ser?*, Fondo de Cultura Económica, Méjico D.F., 1990.

<sup>139</sup> Concepto extraído de GARCÍA VAZQUÉZ, Carlos, *Ciudad hojaldre...*, Op.cit.

## **CAPÍTULO 2:**

### **LA CIUDAD DE AVILÉS (1956-2006):**

### **CINCUENTA AÑOS DE PLANIFICACIÓN URBANA**

#### **2.1. LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA COMO EJE DEL DESARROLLO URBANO**

##### ***2.1.1. Introducción al desarrollo urbano en España***

En este capítulo analizaremos los diferentes proyectos de ciudad que hubo en Avilés a luz de los cuatro Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados desde mediados del siglo pasado hasta la actualidad: *Plan Galmés* (PGOU 1956), *Plan Mesones* (PGOU 1970), *Plan Balbín* (PGOU 1986) y *Plan Leira* (2006).

Pero antes de adentrarnos en el estudio detallado de la documentación urbanística que modeló la ciudad de Avilés, dedicaremos el primer apartado, a esbozar las líneas maestras del desarrollo de las ciudades españolas desde la posguerra hasta el arranque del siglo XXI; y, el segundo, a repasar los fundamentos de la planificación y las distintas generaciones de Planes Generales, así como los modelos de ciudad a éstos asociados. Todo lo cual ayudará a establecer las coordenadas generales del tercer y último apartado, donde abordaremos en detalle el estudio de los cuatro Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados en Avilés y los modelos de ciudad que resultaron de cada uno de ellos.

### ***El desarrollo urbano de posguerra (1939-1959)***

Con el país arrasado tras la Guerra Civil (17 de julio de 1936-1 de abril de 1939), durante la larga posguerra española<sup>140</sup> la mayoría de los esfuerzos se concentraron en las labores de reconstrucción de las ciudades y los pueblos que habían quedado total o parcialmente destruidos durante la contienda. A tal efecto se creó en 1938, antes de finalizar la guerra, el Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones, encargado de dictar “[...] *las orientaciones fundamentales y las normas eficientes para conseguir la rápida restauración del patrimonio español dañado por la guerra, obedeciendo a un plan y a un criterio unitario* [...]”<sup>141</sup>. Este organismo, dependiente en origen del Ministerio del Interior<sup>142</sup>, pasaría poco después a conformar la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones (DGRDR), organismo dependiente del Ministerio de la Gobernación encargado de programar y dirigir todas las labores de desescombro y reconstrucción<sup>143</sup>, bajo la dirección de José Moreno Torres.

---

<sup>140</sup> En términos generales la posguerra española duró desde el final de la contienda el 1 de abril de 1939, hasta la aprobación del Plan de Estabilización en 1959, que simbolizó al mismo tiempo el abandono del sueño autárquico y la ratificación de la liberalización económica del país y la apertura al exterior del régimen, que se habían gestado lentamente desde mediados de los años cincuenta.

<sup>141</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 15 de junio de 1938, N°601, pp.7868-7870, “Orden dictando las normas de organización y funcionamiento del Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones dependientes de este Departamento”.

<sup>142</sup> LÓPEZ DÍAZ, 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, N°146 (024), Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003.

<sup>143</sup> Sobre las actuaciones de la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones en Asturias ver: ANDRÉS EGUIBURU, Miriam, *La arquitectura de la Victoria. La labor de la Dirección General de Regiones Devastadas en Gijón*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2008; “Los pueblos adoptados en Asturias: El concejo de Nava”, en GARCÍA CUETOS, M<sup>a</sup> Pilar, ALMACHA NÚÑEZ-HERRADOR, M<sup>a</sup> Esther y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión (coord.), *Restaurando la memoria: España e Italia ante la recuperación monumental de posguerra*, Trea, 2010, pp.177-194; “La transformación de una imagen: la reconstrucción de la iglesia de San Pedro de Gijón”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°16, Universidad de Oviedo, 2010, pp.143-151; “La reconstrucción de Cangas de Onís: De capital de la monarquía asturiana a “pueblo adoptado” por el Caudillo”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°17, 2011, pp.115.126; “Historicismos y regionalismos en la reconstrucción de posguerra: El “Neoprerrománico Asturiano”, en *Artigrama: Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza*, N° 25, 2010, págs. 565-580; “La reconstrucción del concejo de Caso: Una adopción de alta montaña”, en GARCÍA CUETOS, M<sup>a</sup> Pilar, ALMACHA NÚÑEZ-HERRADOR, M<sup>a</sup> Esther y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión (coord.), *Historia, restauración y reconstrucción monumental en la posguerra española*, Abada, 2012, pp.330-360.



Otro de los organismos destacados en las labores de reconstrucción de la posguerra fue el Instituto Nacional de Colonización, creado en octubre 1939 con el objetivo de desarrollar “[...] *los amplios planes de colonización que han de llevarse a cabo de acuerdo con las normas programáticas del Movimiento*”<sup>144</sup>, de ahí que al frente del mismo colocasen al falangista Ángel Zorrilla Dorronsoro. Entre las funciones esenciales del Instituto Nacional de Colonización estaba la implementación de la reforma agraria, abordando algunos asuntos pendientes como la reparcelación del campo o la modernización del sector agrícola<sup>145</sup>. Este organismo asumió también la tarea, en colaboración con el Instituto Nacional de la Vivienda, de diseñar y construir los poblados de colonización que habrían de alojar a los trabajadores del campo.

Entre las distintas secciones que componían el INC —formación de colonos, preparación del suelo, explotación agrícola, etc. — probablemente la más curiosa de todas haya sido la sección llamada de «embellecimiento de la vida rural», cuyo bucólico cometido era el de “[...] *llevar al último rincón del campo las comodidades y alegrías de la vida ciudadana [...]*”<sup>146</sup>, y *procurar “[...] el perfeccionamiento de la vida campesina y sus condiciones higiénicas y estéticas mediante inspecciones y proyectos generales para zonas enteras [...]*”<sup>147</sup>, controlando incluso detalles tales como la jardinería y la ornamentación de los poblados<sup>148</sup>.

---

<sup>144</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 27 de octubre de 1939, N°300, pp.6016-6018, “Decreto de 18 de octubre de 1939 organizando el Instituto Nacional de Colonización”.

<sup>145</sup> Todo ello dando al traste con los adelantos y progresos emprendidos desde la aprobación de la *Ley de Reforma Agraria de España de 1932* y los «Decretos Agrarios» de Largo Caballero, que, pese a quedar truncados poco después con la aprobación de la *Ley de Reforma de la Reforma Agraria de 1935*, habían conseguido en muy poco tiempo poner en marcha los mecanismo de redistribución equilibrada de la tierra y la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los jornaleros.

<sup>146</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 27 de octubre de 1939, N°300, pp.6016-6018, “Decreto de 18 de octubre de 1939 organizando el Instituto Nacional de Colonización”.

<sup>147</sup> *Ibidem*, p.6018.

<sup>148</sup> Los poblados de colonización y la labor arquitectónica y urbanística del Instituto Nacional de Colonización ha sido objeto investigación en distintas ocasiones, dando lugar a numerosas publicaciones, entre las que cabe mencionar la Tesis Doctoral de José Luis Oyón *Colonias agrícolas y poblados de colonización: Arquitectura y vivienda rural en España (1850-1965)*, defendida en la Universidad Politécnica de Cataluña en 1985, así como las publicaciones del profesor de la E.T.S.A. de Sevilla Manuel Calzada Pérez: CALZADA PÉREZ, Manuel y PÉREZ ESCOLANO, Víctor, *Pueblos de colonización durante el Franquismo: La arquitectura en la modernización del territorio rural*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Sevilla, 2008; CALZADA PÉREZ, Manuel, *Pueblos de Colonización I. Guadalquivir y Cuenca Mediterráneo sur*, Fundación de Arquitectura Contemporánea, Córdoba, 2007; *Pueblos de Colonización II. Tajo, Guadiana y Levante*, Fundación de Arquitectura Contemporánea, Córdoba, 2007; *Pueblos de Colonización III. Norte, Duero, Ebro*, Fundación de Arquitectura Contemporánea, Córdoba, 2007; “Bases para una cronología del servicio de arquitectura del Instituto Nacional de Colonización”, en *Pueblos de colonización durante el Franquismo: La arquitectura en la modernización del territorio rural*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Sevilla, 2008, pp. 94-112;



**Fig.20. Poblado de Vegaviana (Cáceres), diseño de José Luis Fernández del Amo.**

**Fuente: <http://tectonicablog.com>**

La dirección de la Sección de Arquitectura del Instituto Nacional de Colonización recayó sobre el arquitecto José Tamés Alarcón<sup>149</sup>, a cuyas órdenes trabajaron algunos de los grandes arquitectos de la época, entre ellos Alejandro de la Sota<sup>150</sup>, Daniel Carreras Matas<sup>151</sup> y el José Luis Fernández del Amo<sup>152</sup>.

---

“José Antonio Corrales y el diseño de pueblos de colonización” en *Formas de Arquitectura y Arte*, N° 16, Colegio de Arquitectos de Ciudad Real, 2007, pp.92-107; “Los pueblos de colonización de la década de los sesenta en la provincia de Sevilla”, en *DC PAPERS: Revista de crítica y teoría de la arquitectura*, N°8, Universidad Politécnica de Cataluña, 2002, pp.151-160.

<sup>149</sup> José Tamés Alarcón sistematizó el modelo de poblado de colonización, conciliando la racionalidad arquitectónica con el tradicionalismo pintoresco ensalzado desde las filas falangistas y dictando disposiciones que unificaban los criterios de actuación en materia de ordenación, zonificación, ubicación, dotaciones y características arquitectónicas. Algunos de los escritos de José Tamés Alarcón reflejan a la perfección el proyecto estético-ideológico del Instituto Nacional de Colonización: TAMÉS ALARCÓN, José y BEATO PÉREZ, Francisco, “Ordenación del pueblo de Lachar (Granada) por el Instituto Nacional de Colonización”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, N°21-22, Dirección General de Arquitectura, 1943, p.322; TAMÉS ALARCÓN, José, “Proceso urbanístico de nuestra colonización interior”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, N°83, Dirección General de Arquitectura, 1948, p.413; “Actuaciones del Instituto Nacional de Colonización 1939-1970”, en *Urbanismo: Revista Oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, N°3, COAM, 1988, p.4.

<sup>150</sup> El arquitecto Alejandro de la Sota (1913-1996), figura esencial de la arquitectura española del siglo XX, además de pertenecer al cuerpo de arquitectos del Instituto Nacional de Colonización, trabajó también al servicio de la Dirección General de Correos y de las aerolíneas Iberia y Aviaco. Entre las obras de referencia de Alejandro de la Sota para el INC cabe mencionar el poblado de colonización de Esquivel (1952) en Alcalá del Río (Sevilla), del que trazó el esquema general de urbanización y los planos de todos los edificios —el Ayuntamiento, la iglesia, casas de los agricultores, la escuela, los comercios, el cine, la taberna, etc.—. <<http://www.alejandrodelaSota.org>>. Sobre el poblado de Esquivel consultar: PÉREZ ESCOLANO, Víctor y CALZADA PÉREZ, Manuel, *Pueblo de Esquivel, Sevilla, 1952-1955. Alejandro de la Sota*, Colegio Oficial de Arquitectos de Almería, Almería, 2009.

<sup>151</sup> Encargado del diseño del poblado de Maribáñez (1964) en el municipio de Los Palacios y Villafranca (Sevilla). Sobre este particular consultar: JIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Antonio, *Maribáñez, un enclave palaciego*, Ayuntamiento de Los Palacios y Villafranca, 2007.

El tipo de poblado que acuñó el Instituto Nacional de Colonización estaba a medio camino entre el racionalismo que triunfaba en Europa y Norteamérica y el pintoresquismo tradicionalista de regusto popular que tanto entusiasmaba al régimen. En cierto sentido podríamos definir el estilo del INC como modernidad folclórica o telúrica, que reinterpretaba la arquitectura popular, con el empleo ocasional de materiales o técnicas autóctonas, sin renunciar a la experimentación y la asimilación de las propuestas internacionales, especialmente de los modelos anglosajones y norteamericanos de entreguerras<sup>153</sup>.

Las preocupaciones estéticas del INC fomentaron la colaboración fluida entre arquitectos y artistas plásticos, jugando en este sentido un papel determinante José Luis Fernández del Amo, director del Museo de Arte Contemporáneo e introductor del Movimiento por la Integración de las Artes en España<sup>154</sup>, que comisionó a alrededor de setenta artistas, algunos de ellos ligados al grupo El Paso, para trabajar en los poblados de colonización. La incursión del arte de vanguardia en el ámbito rural dejó algunos ejemplos de gran interés, sobre todo en la decoración de las iglesias —retablos, vidrieras, objetos litúrgicos, rejerías, etc. — y en el mobiliario de los poblados, familiarizando a la población rural con las últimas tendencias del arte<sup>155</sup>.

---

<sup>152</sup> José Luis Fernández del Amo (1914-1995), ligado en origen a la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, ingresó poco después como arquitecto en el Instituto Nacional de Colonización, organismo al que contribuyó con el diseño de numerosos poblados, todos ellos catalogados en el Registro DOCOMOMO Ibérico, destacando entre ellos el de Vegaviana (Cáceres), La Vereda (Sevilla), Cañada de Agra (Albacete) o Miraelrío (Jaén). Sobre la obra de José Luis Fernández del Amo para el Instituto Nacional de Colonización consultar la reciente publicación de CENTELLAS SOLER, Miguel, *Los pueblos de colonización de Fernández del Amo: Arte, arquitectura y urbanismo*, Fundación Caja de Arquitectos (Colección Arquitectis), 2010.

<sup>153</sup> Como indica el profesor de la E.T.S. de Arquitectura de Sevilla Manuel Calzada Pérez, el Instituto Nacional de Colonización bebió de manera indirecta, y en cierto modo inconsciente, de las experiencias urbanísticas norteamericanas de entreguerras, especialmente las desplegadas en el marco del New Deal en el Tennessee Valley. Como muestra de dicha permeabilidad debemos mencionar la adopción de la *manzana Radburn* o la llegada de las ideas de Clarence Perry sobre la *Neighbourhood Unit*, a las que haremos alusión más adelante. CALZADA PÉREZ, Manuel, “Influencias norteamericanas en el urbanismo del Instituto Nacional de Colonización”, en *Actas de Congreso Internacional “La arquitectura norteamericana, motor y espejo de la arquitectura española en el arranque de la modernidad (1940-1965)”*, E.T.S.A., Universidad de Navarra, Pamplona, 16-17 de marzo de 2006, pp.87-96.

<sup>154</sup> Deudor según Calzada Pérez del Movimiento de Arte Cívico norteamericano *Core of the City*. CALZADA PÉREZ, Manuel, “Influencias norteamericanas en...Op.cit.

<sup>155</sup> Sin embargo la “modernidad controlada” del INC no dejó lugar a transgresiones de ningún tipo, de hecho el control de la Iglesia Católica marcó siempre los límites y ejerció el control y la censura de obras y artistas. Sobre este asunto resulta muy esclarecedor el artículo del profesor Pablo Rabasco Pozuelo sobre la censura y la destrucción de las obras de Manolo Millares y Antonio Fernández Alba ligadas al INC. RABASCO POZUELO, Pablo, “Censura, colonización y arte: Antonio Fernández Alba y Manolo Millares”, en *Biblio 3W*, Vol.XIV, Nº826, Universidad de Barcelona, 5 de junio de 2009, s/p.

Junto a las labores de reconstrucción y las de colonización del agro, durante la posguerra comenzó a desarrollarse el régimen de la promoción oficial a través del flamante Instituto Nacional de la Vivienda (INVI)<sup>156</sup>, que, bajo la dirección de Federico Mayo Gayarre, pretendía, tal y como expresaba con la conocida retórica falangista el preámbulo de la ley de creación de este organismo, “[...] *facilitar vivienda higiénica y alegre a las clases humildes [...] exigencia de justicia social que el Estado Nacional Sindicalista ha de satisfacer*”<sup>157</sup>. De este modo quedó inaugurado el régimen de viviendas protegidas de promoción estatal (1939-1954), que debían garantizar las condiciones higiénicas, técnicas y económicas determinadas en los planes generales del INVI y a las cuales podían optar todos los españoles mayores de edad con trabajo<sup>158</sup>.

Si bien el INVI contaba con personalidad jurídica independiente y autónoma, la mayoría de las labores de éste quedaron en manos de la Organización Sindical del Hogar (OSH), también bajo la dirección de Mayo Gayarre, que desde 1941, tras la publicación de la Circular 133 de FET y de las JONS, agrupó a todos los organismos constructores de Falange y tomó las riendas de la construcción oficial en todo el país<sup>159</sup>. La nómina de arquitectos de la OSH contó con figuras de la talla de Pedro Muguruza, José Antonio Coderch, José Luis Íñiguez de Onzoño o Antonio Vázquez de Castro, que en continuidad con la línea racionalista del GATEPAC marcaron el contrapunto al grandilocuente estilo imperial propugnado desde las filas de la Falange<sup>160</sup>.

La intensa actividad constructiva de la Obra Sindical del Hogar dejó en la ciudad de Avilés algunos ejemplos interesantes, como el poblado de pescadores Virgen de las Mareas —NODO— y los grupos de La Carriona, La Pedrisca, José Antonio —Carbayedo Nuevo— y Francisco Franco —Versalles—.

---

<sup>156</sup> El INVI perteneció en origen (1939-1957) al Ministerio de Acción y Organización Sindical), pasando a depender en 1957 del recién creado Ministerio de la Vivienda.

<sup>157</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 20 de abril de 1939, N°110, pp.2190-2198, “Ley de 19 de abril de 1939 estableciendo un régimen de protección a la vivienda de renta reducida y creando el Instituto Nacional de la Vivienda encargado de su aplicación”.

<sup>158</sup> La trampa de este tipo de promociones radicaba en la cláusula que exigía a los beneficiarios tener trabajo, puesto que la urgencia de alojamiento que pretendían cubrir estas leyes afectaba básicamente a los inmigrantes del campo que llegaban a las ciudades en busca de empleo y que ante esta traba seguían sin tener un techo bajo el que cobijarse. DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Historia del urbanismo...* Op.cit.

<sup>159</sup> LÓPEZ DÍAZ, Jesús, “Vivienda social y...” Op.cit.

<sup>160</sup> *Ibidem*, s/p.



**Fig.21. Poblado de pescadores Virgen de las Mareas (El Nodo)**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

En este momento surgió también el primer *Plan de Vivienda (1944-1954)*, con el que modelaron la figura de las llamadas «viviendas bonificables», destinadas a las clases medias y medias-altas, cuyos ingresos les permitían acceder a estas construcciones mejor situadas, de mayores dimensiones y de mejor calidad que las «viviendas de renta reducida», a las que optaban en el mejor de los casos el grueso de los españoles<sup>161</sup>. De este modo, se cargó a los presupuestos generales del Estado la financiación de las «viviendas bonificables», generando con ello “[...] *sustanciosas ganancias entre constructores y promotores, y alimentando el escandaloso negocio de la construcción, basado, en gran medida, sobre las subvenciones públicas*”<sup>162</sup>. En cualquier caso la suma de todas las «viviendas bonificables» y las «viviendas de renta reducida» construidas en el marco del *Plan de Vivienda (1944-1954)*, siguió sin cubrir la enorme demanda de alojamiento que estaba ocasionando el éxodo rural, debido entre otras causas al retraso manifiesto del sector de construcción español y la absoluta falta de implicación de la iniciativa privada.

---

<sup>161</sup> TAMAMES GÓMEZ, Ramón, *Estructura económica de España*, Alianza Editorial, Madrid, 1985.

<sup>162</sup> COTORRUELO SENDAGORTA, Agustín, *La política económica de la vivienda en España*, CSIC, Barcelona, 1960. Cita extraída de DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Historia del urbanismo en España III: Siglos XIX y XX*, Cátedra, Madrid, 1995, p.232.

Con la intención de paliar el acuciante problema del alojamiento obrero nació poco después el *I Plan Nacional de la Vivienda (1956-1960)*, que buscaba reorientar la política de vivienda apelando abiertamente a la colaboración del sector privado<sup>163</sup>. De las estimaciones del plan, que pretendía construir 110.000 viviendas anuales<sup>164</sup>, esto es, 550.000 en total a lo largo del quinquenio, sólo llegaron a construirse alrededor del 77%<sup>165</sup>, lo que dio lugar a la elaboración del *II Plan Nacional de Vivienda (1961-1976)*, sobre el que trataremos más adelante. En paralelo al desarrollo del *I Plan Nacional de Vivienda*, y con la intención de coordinar la estrategia estatal en esta materia, reforzando y complementando la labor del INVI, se creó en 1957 el Ministerio de Vivienda<sup>166</sup>, con el arquitecto falangista José Luis Arrese al frente, quién manifestó poco después de la creación del mismo que éste había de ser “[...] *el encargado de llevar a la práctica uno de los pilares básicos de la revolución social*”<sup>167</sup>. Aquella intención tantas veces proclamada y tan pocas satisfecha de garantizar el acceso de las clases trabajadoras a casas dignas, como recogía el preámbulo de la ley de urgencia social, donde decía con la retórica habitual que “[...] *de todas las necesidades que el hombre siente en el agobio de su quehacer diario, ninguna podrá considerar ni más urgente ni más social como esta de lograr un techo donde guarecer el futuro de su propia familia*”<sup>168</sup>, dio lugar a los llamados *Planes de Urgencia Social*, puestos en marcha desde el Ministerio de la Vivienda. El primero en aprobarse fue el *Plan de Urgencia Social de Madrid (1957)*, al que siguieron poco después los de Barcelona (1957), Asturias (1958) y Bilbao (1958). El cometido común de todos ellos, además de la absorción del déficit de alojamiento mediante la intensificación de la construcción, consistió en captar la colaboración del sector privado, reorganizar el sector de la construcción y poner cotas al crecimiento incontrolado limitando la inmigración y “[...] *asfixiando en un cinturón verde la creación de suburbios infrahumanos [...]*”<sup>169</sup>, aspecto éste último que nunca llegó a dar el salto de las palabras a los hechos.

---

<sup>163</sup> *Viviendas de renta limitada y I Plan Nacional de Vivienda*, INVI, Madrid, 1955.

<sup>164</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Historia del urbanismo...* Op.cit, p.233.

<sup>165</sup> SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M<sup>a</sup> Teresa, *La política de vivienda en España: Análisis de sus efectos redistributivos*, Universidad de Granada, 2002.

<sup>166</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 26 de febrero de 1957, N<sup>o</sup>57, pp.1231-1233, “Decreto-ley de 25 de febrero de 1957 sobre reorganización de la Administración Central del Estado”.

<sup>167</sup> Fragmento del *Discurso de la III Asamblea Nacional de Delegados Provinciales del Ministerio de la Vivienda (1958)*, en: ARRESE Y MAGRA, José Luis, *Política de vivienda: Textos y discursos*, Gráficas Exprés, Madrid, 1959.

<sup>168</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 14 de noviembre de 1957, N<sup>o</sup>286, pp.1085-1088, “Ley de 13 de noviembre de 1957 sobre Plan de Urgencia Social de Madrid”.

<sup>169</sup> *Ibidem*, p.1085.

<b>DENOMINACIÓN DEL PLAN</b>	<b>PERIODO</b>
<b>Programa de Casas Baratas y Viviendas Económicas</b>	1911-1935
<b>Programa de Viviendas Protegidas</b>	1939-1954
<b>I Plan de Vivienda</b>	1944-1954
<b>Programa de Viviendas de Renta Limitada</b>	1954-1955
<b>I Plan Nacional de Vivienda</b>	1956-1960
<b>II Plan Nacional de Vivienda</b>	1961-1976
<b>Programa de Viviendas Sociales y de Protección Oficial</b>	1977-1980
<b>Plan Trienal de Vivienda</b>	1981-1983
<b>Plan Cuatrienal de Vivienda</b>	1984-1987
<b>Programas Anuales de Vivienda</b>	1988-1991
<b>Plan Nacional de Vivienda</b>	1992-1995
<b>Plan de Vivienda y Suelo</b>	1996-1999
<b>Plan de Vivienda</b>	1998-2001
<b>Plan de Vivienda</b>	2002-2005
<b>Plan Estatal</b>	2005-2008
<b>Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación</b>	2009-2012

**Tabla 3: Cuadro resumen de los planes nacionales en materia de vivienda.**

**Fuente: Instituto de Estudios Fiscales.**



El origen del *Plan de Urgencia Social de Asturias* (1958)<sup>170</sup> debe buscarse en el drástico y repentino crecimiento demográfico que experimentó la región a raíz de la industrialización, que afectó muy especialmente al área central, sobre todo a las ciudades de Gijón y Avilés, con la instalación de la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. y todo el entramado de industrias satélite que giraban alrededor de ésta, y a las cuencas mineras del Caudal y el Nalón, tras proclamarse la extracción del carbón de hulla como sector estratégico de interés nacional durante la autarquía. Así, y aunque el *Plan de Urgencia Social* afectase a todo el territorio regional, determinaron que las ciudades y los pueblos que con mayor emergencia debían atenderse habían de ser Oviedo, Gijón, Avilés, Lena, Langreo, San Martín del Rey Aurelio, Laviana, Siero, Castrillón, Corvera, Carreño, Gozón, Cangas del Narcea, Tineo, Degaña, Ibias y Riosa. Mediante este plan el Ministerio de la Vivienda se comprometió a construir en la región en el quinquenio 1959-1964, las cerca de 50.000 viviendas que estimaban necesarias para absorber la demanda<sup>171</sup>.



**Fig.22. Polígono de «Las 1.500» en Pumarín (Gijón).**

**Fuente: <http://patrimonioarquitectonicodeasturias.blogspot.com>**

<sup>170</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 30 de octubre de 1958, N°260, pp.1827-1828, “Decreto de 10 de octubre de 1958 por el que se establece el Plan de Urgencia Social de Asturias”

<sup>171</sup> *Ibidem*, p.1828.



Algunos de los ejemplos más emblemáticos que podemos citar dependientes del *Plan de Urgencia Social* son los barrios de La Luz y La Magdalena (Avilés), el de «Las 1.500» y Contrueces (Gijón), el de Ventanielles (Oviedo) o el de Riaño (Langreo), todos ellos concebidos según el esquema de «polígono» que tanta difusión habría de alcanzar en los años siguientes. La expansión de los llamados «polígonos», consistentes en hileras de bloques independientes, de factura homogénea y desarrollo vertical, transformó de forma sustancial la morfología de las periferias, que anexionaron en bloque amplios sectores rompiendo con la tradicional manzana cerrada y la construcción continua, y eliminando la calle como elemento central y eje vertebral del desarrollo urbano.



**Fig.23. Barriada de La Luz (Avilés)**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

Sin embargo, ni la creación del Ministerio de la Vivienda, ni la puesta en marcha de los distintos *Planes Nacionales de Vivienda* con las correspondientes figuras de promoción amparadas en ellos —«casas baratas», «viviendas bonificables», «viviendas protegidas», «viviendas de renta limitada», etc. —, ni tampoco la aprobación de los *Planes de Urgencia Social*, consiguieron frenar esta carencia endémica de alojamiento obrero. Situación de la que era testigo la proliferación de núcleos de hábitat marginal en

las periferias de las ciudades, asentamientos chabolistas contruidos con materiales de desecho y carentes de las condiciones de salubridad y urbanidad mínimas, condenando a la marginalidad y a la exclusión a las personas a las que la necesidad condenaba a habitar estos guetos.



**Fig.24. Asentamiento chabolista junto a La Luz (Avilés)**

**Fuente: Fundación Benéfica San Martín**

### ***La etapa del desarrollismo y el inicio de la transición (1959-1979)***

Entre 1951 y 1956 el agotamiento del modelo autárquico era ya palmario, lo mismo que la necesidad del país de salir del ostracismo y reubicarse dentro de la escena mundial. Ante esta situación desde el arranque de la década comenzó a gestarse la reorientación política y económica del régimen, que culminaría con la aprobación del *Plan de Estabilización* (1959), ratificando la liberalización económica del país y la apertura al exterior, con la incorporación paulatina de España a los organismos internacionales —FAO (1951), UNESCO (1953), ONU (1955), FMI (1958), etc. —. Trance en el que resultó determinante el apoyo de los Estados Unidos, que encontró en el régimen de Franco el aliado perfecto en su particular cruzada contra el comunismo.

Con el propósito de proyectar cierta imagen de seriedad y de obtener el ansiado reconocimiento internacional, el jefe del Estado emprendió la remodelación del gobierno —la primera remodelación se acometió en 1951 y la segunda en 1957—, en la que los falangistas irían perdiendo terreno ante el ascenso a pasos agigantados del nacionalcatolicismo de los tecnócratas del *Opus Dei*.

El gobierno tecnocrático cambió radicalmente la política del régimen en materia económica, abriendo el camino a hacia la liberalización mediante la aprobación del llamado *Plan Nacional de Estabilización Económica*<sup>172</sup> de 1959, que simbolizó al mismo tiempo el fin del sueño autárquico, la culminación del proceso industrializador y el arranque del desarrollismo. El *Plan de Estabilización* estaba encaminado a la consecución de la estabilidad económica, financiera y monetaria del país, mediante la adopción de medidas liberalizadoras como la restricción del proteccionismo, el reequilibrio de la balanza de pagos, el fortalecimiento de la moneda, la reducción del déficit público y la liberalización de los mercados.

A este programa liberalizador se añadió poco después la puesta en marcha de los *Planes de Desarrollo Económico y Social* —I Plan (1964-1967), II Plan (1968-1971) y III Plan (1971-1975)—, centrados éstos ya en la mejora y el desarrollo del sector industrial a través de dos grandes líneas de actuación, a saber, las acciones estructurales enfocadas a solucionar las deficiencias orgánicas de las empresas y la creación de los Polos de Promoción y Desarrollo Industrial, llamados a reducir los desequilibrios económicos regionales con la producción de focos industriales en las áreas sin industrializar —Polos de Promoción— y el estímulo del tejido industrial en las áreas industrializadas —Polos de Desarrollo—. En el marco del primer plan (1964-1967) se crearon cinco Polos de Desarrollo: La Coruña, Vigo, Valladolid, Sevilla y Zaragoza; y otros tantos en el marco del segundo (1968-1971): Córdoba, Granada, Logroño, Villagarcía de Arosa y Oviedo.

---

<sup>172</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 22 de julio de 1959, Nº174, pp.10005-10007, “Decreto-ley 10/1959 de 21 de julio de ordenación económica”.

El Polo de Desarrollo de Oviedo, cuya designación quedó establecida en el Decreto 240/1969<sup>173</sup>, comprendía los términos municipales de Oviedo, Gijón, Avilés, Carreño, Castrillón, Corvera, Gozón, Langreo, Llanera, Mieres, Morcín, Noreña, Ribera de Arriba, San Martín del Rey Aurelio y Siero<sup>174</sup>. El gran complejo hullero-metalúrgico del «ocho central asturiano» tuvo gran capacidad de atracción y concentró en la franja central el grueso de la población de la región. A lo largo de los años 60 y fruto en gran medida del establecimiento del polo de desarrollo, que dio impulsó a la minería en las cuencas, los astilleros en Gijón y la siderurgia en Avilés, que había sido punta de lanza de industrialización asturiana, atrajo a la inmigración, con el consecuente impacto en el desarrollo de las ciudades asturianas.



Fig.25. Área del Polo de Desarrollo de Oviedo

Fuente: Felipe Fernández García<sup>175</sup>

<sup>173</sup> FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe, “El Polo de Desarrollo de Oviedo”, en *Ería: Revista cuatrimestral de Geografía*, N°7, Universidad de Oviedo, 1984, pp.135-147.

<sup>174</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 31 de marzo de 1969, N°77, pp.4653-4654, “Orden por la que se fija la delimitación de los Polos de Desarrollo Industrial de Córdoba, Oviedo y Logroño”.

<sup>175</sup> FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe, “El Polo de...Op.cit., p.137.

El desarrollo industrial atrajo a la región a miles de emigrantes del campo, en el marco de éxodo pendular campo-ciudad que dominó esta etapa pese a los esfuerzos del Instituto Nacional de Colonización, alterando drásticamente la estructura demográfica, la composición social y la morfología de las principales ciudades asturianas. Estos cambios afectaron de manera muy especial a la comarca de Avilés, donde la industrialización había sido especialmente aguda y rápida, con el complejo siderometalúrgico de la ría —ENSIDESA, ENDASA, SIASA, RCAM, etc. — como punta de lanza de la siderurgia nacional. La afluencia migratoria atraída, hizo que en poco más de diez años el índice de población de la ciudad doblase el número, pasando de 21.270 habitantes en 1950 a 48.503 en 1960, y llegando a cuadruplicarse en el lapso de dos décadas, alcanzando los 81.710 habitantes en 1970<sup>176</sup>.



**Fig.26. Empresa Nacional Siderúrgica S.A.**

**Fuente: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)**

---

<sup>176</sup> *Instituto Nacional de Estadística*, Cifras de Población y Censos Demográficos, Series históricas de población: Avilés (1950, 1960 y 1970).



La absorción de la masa migratoria junto con el crecimiento natural de la población característico de las épocas de bonanza, que en España llegó a mediados de los sesenta cuando el *baby boom* alcanzó el clímax —alcanzando la cifra récord de 697.697 nacimientos en 1964<sup>177</sup>—, indició de manera radical y directa en la fisonomía de las ciudades españolas. Los sectores tradicionales de las ciudades, esto es, los cascos históricos y los ensanches decimonónicos, experimentaron los efectos de esta fuerte presión demográfica. Así, la trama comenzó a densificarse con el relleno de huecos y el macizado de los patios interiores; los solares sufrieron reagrupaciones con la consiguiente pérdida de la morfología parcelaria tradicional; la densidad edificatoria creció, al igual que la altura de las construcciones, desatendiendo deliberadamente las ordenanzas existentes con la complicidad de los entes municipales, corruptamente plegados a los intereses de las promotoras, los constructores y el mercado inmobiliario; las demoliciones y las sustituciones hicieron presa en el patrimonio arquitectónico de las ciudades históricas al mismo tiempo que proliferaban las discordantes edificaciones desarrollistas, muchas de las cuales permanecen hoy día como estandartes del «milagro español» y de los despropósitos que éste indujo.



**Fig.27. En La Cámara las construcciones burguesas comparten escena con las desarrollistas.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

<sup>177</sup> MENACHO MONTES, Teresa, CABRÉ PLA, Anna M<sup>a</sup> y DOMINGO I VALLS, Domingo, “Demografía y crecimiento de la población española durante el siglo XX”, en *Mediterráneo Económico*, Núm.1, Caja Rural Intermediterránea, 2002, pp.121-138.

Al mismo tiempo que esto sucedía en los cascos históricos, los cinturones periféricos de las ciudades crecían hasta la hipertrofia, dando cobijo al grueso de las familias recién llegadas del campo o de otras regiones. Comenzó entonces a fraguarse la férrea zonificación socioeconómica que dibujaría el esquema de desarrollo de las ciudades españolas de la segunda mitad del siglo pasado, que relegaba a las clases obreras a los barrios satélites del extrarradio, mientras que el centro se consolidaba como núcleo del hábitat burgués junto con algunas áreas concretas de la periferia — ciudades jardín, colonias burguesas, urbanizaciones, etc. —. El carácter repentino del desarrollo económico y demográfico, hizo que las ciudades creciesen de manera atropellada y espontánea, careciendo en la mayoría de los casos de la planificación y la racionalidad necesarias, y dando como resultado la multiplicación de polígonos desgajados del centro en las áreas suburbanas. Lejos ya de los postulados modernos de respeto a la distancia entre bloques, control de la densidad de ocupación, cálculo proporcional de las dotaciones etc., los polígonos de la periferia constituyeron auténticas colmenas obreras, donde el hacinamiento, la exclusión y la falta de equipamientos y dotaciones resultaron ser la tónica general, lo mismo que la escasa calidad material y estética de las construcciones.

El negocio de la construcción creció de manera sostenida hasta mediados de los setenta, gracias a la demanda de alojamiento obrero en las ciudades, que daría lugar a la aprobación del *II Plan Nacional de Vivienda* (1961-1976), y también al *boom* turístico, que impulsó la edificación sobre todo en las áreas litorales<sup>178</sup>. Sin embargo, a mediados de los años setenta la situación cambió drásticamente tras el estallido de la Crisis del Petróleo (1973) y el cambio de ciclo que ello originó, coincidiendo además en España con la muerte del general Franco y el inicio de la Transición Democrática.

---

<sup>178</sup> En este sentido resultó determinante la promulgación de la *Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional* de 1963, que facilitó la transformación de suelo rústico en urbanizable, y fomentó la creación de complejos turísticos y hoteleros en los lugares que elegían las promotoras inmobiliarias, al margen de las ataduras y las limitaciones de los instrumentos de planificación y de la legislación existente en materia de urbanismo [DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Historia del urbanismo...* Op.cit.], y dando con ello lugar al desarrollo del turismo de masas en España [GALIANA MARTÍN, Luis y BARRADO TIMÓN, Diego, “Los Centros de Interés Turístico Nacional y el desarrollo del turismo de masas en España”, en *Investigaciones Geográficas*, N°39, Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante, 2006, pp.73-93].

### ***El desarrollo urbano en democracia (1980-2010)***

La muerte del general Franco abrió la etapa de la Transición Democrática (1975-1978), periodo de grandes cambios que daría fin al régimen dictatorial y sentaría las bases del Estado Democrático. En este sentido resultó determinante la aprobación en referéndum popular de la *Ley para la Reforma Política* (1977)<sup>179</sup>, la última Ley Fundamental franquista, que simbolizó el derribo controlado del aparato institucional existente y la construcción de los cimientos del régimen democrático que ratificaría la aprobación de la Constitución de 1978. La Carta Magna además de declarar España como “[...] *Estado social y democrático de Derecho, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político*”<sup>180</sup>, fundamentaba la “[...] *indisoluble unidad de la Nación Española [...]*” al mismo tiempo que reconocía y garantizaba “[...] *el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas*”<sup>181</sup>. Quedó así conformado el llamado Estado de las Autonomías, esquema moderno y teóricamente equilibrado que representaba la disolución del modelo centralista anterior, con la cesión de competencias a las recién creadas Comunidades Autónomas.

Dicha redistribución competencial dejó en manos de éstas últimas, entre otras materias, las competencias de urbanismo y ordenación del territorio<sup>182</sup>, dejando en poder de los entes consistoriales la elaboración y la redacción del planeamiento de los términos municipales. Desde entonces el urbanismo y todo lo relacionado con la construcción y la defensa de la ciudad, pasaron a ocupar la primera línea de combate dentro la política local, gracias sobre todo al impulso de las luchas sociales libradas en este terreno desde finales de los años sesenta. En este sentido cabe subrayar el papel de las asociaciones vecinales y otras agrupaciones similares, que, actuando a «escala micro» dentro de los barrios, consiguieron repercutir a «escala macro» en el conjunto de las ciudades<sup>183</sup>.<sup>184</sup>

---

<sup>179</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 5 de enero de 1977, Núm.4, pp.171-172, “Ley 1/1977, de 4 de enero de 1977, para la Reforma Política”.

<sup>180</sup> *Constitución Española*, Título Preliminar, Artículo 1 (apdo.1), 1978.

<sup>181</sup> *Constitución Española*, Título Preliminar, Artículo 2, 1978

<sup>182</sup> *Constitución Española*, Título VIII, Capítulo 3, Artículo 148 (apdo.1), 1978.

<sup>183</sup> Sobre este particular consultar: BORJA SEBASTIÁ, Jordi, *Estado y ciudad: Descentralización política y participación*, P.P.U., Barcelona, 1988; *Por unos municipios democráticos: diez años de reflexión crítica y movimiento ciudadano* Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1986;





Fig. 28. Protesta vecinal en el barrio obrero de Badía del Vallés (Barcelona) durante los ochenta.

Fuente: [www.badiafonia.net](http://www.badiafonia.net)<sup>185</sup>

En el caso particular de Avilés debemos destacar la figura del librero Raúl Trabanco, auténtica institución de la cultura local —lo mismo que la librería Santa Teresa que regentaba en la calle Rivero, cuyo tablón de noticias «El Recorte» llegó a ser punto de encuentro y debate de los paseantes—, que lideró la lucha en defensa del Teatro Palacio Valdés, joya de la arquitectura contemporánea de la ciudad con la firma del arquitecto Manuel del Busto, y que, tras años de tira y afloja con las instituciones, consiguió la declaración de Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento el 28 de diciembre de 1982.

---

*Descentralización y participación ciudadana*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1987; BORJA SEBASTIÁ, Jordi y MUXÍ MARTÍNEZ, Zaida, *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcelona, 2003. Muy interesante y esclarecedora del papel de las AA.VV en la transformación de las ciudades españolas desde la última década de la dictadura hasta la actualidad, resultó la muestra fotográfica *40 años de acción vecinal* celebrada en Barcelona (Plaza del Rey) y Madrid (Museo de la Ciudad) en el año 2009, que fructificó en la web [www.memoriavecinal.org](http://www.memoriavecinal.org), sobre la historia y las acciones más destacadas de la FAVB —*Federació d'Associació de Veïns de Barcelona*— y la FRAVM —*Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid*—, dos agrupaciones históricas en la lucha ciudadana.

<sup>184</sup> Con la restitución de las corporaciones municipales democráticas tras las elecciones de abril de 1979, el asociacionismo ciudadano, que tanta palanca y oposición había ejercido durante los últimos años del régimen en las ciudades españolas, empezó a colaborar oficialmente con las instituciones, llegando incluso a entretenerse en ellas con la incorporación de muchos de los líderes de las protestas a los ayuntamientos, mayoritariamente en manos de la izquierda socialista o comunista tras las urnas.

<sup>185</sup> El proyecto del artista Pau Faus (Barcelona, 1974) *Badía Fonia: Cartografía Sonora de Badía del Vallés* trata de explorar la cotidianidad urbana del municipio barcelonés de Badía del Vallés. Pau Faus ha pertenecido al grupo interdisciplinar de exploración urbana “Observatorio Nómada-Stalker” y es autor de los libros *La Ciudad Jubilada* [FAUS, Pau, *Ciudad Jubilada: Breve diccionario sobre los huertos informales en los ríos de Barcelona*, Barcelona, 2012] y co-autor de *Co-Habitaciones. Patrimonio, taxidermia y autoconstrucción en Valparaíso* [ASTUDILLO, Claudio y FAUS, Pau, *Co-Habitaciones. Patrimonio, taxidermia y autoconstrucción en Valparaíso*, CA XALANT-CRAC, Barcelona-Valparaíso, 2010].



**Fig. 29. Estado del Teatro Palacio Valdés antes de la rehabilitación.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias**

Junto a la sensibilización social en materia urbana, y en relación directa con ésta, creció también entonces la conciencia medioambiental, comprendiendo que era ya tiempo de poner bridas al desarrollismo desbocado, con todos los costes medioambientales que ello había arrastrado.

Esta conciencia ciudadana que eclosionó en los años ochenta, en sintonía con el cambio cultural que estaba experimentado el conjunto de la sociedad española, reorientó drásticamente el rumbo del desarrollo urbano, que abandonó la tendencia centrífuga de épocas anteriores, dando paso a lo que podríamos definir como urbanismo centrípeta, que, frente al expansionismo y la fiebre desarrollista hegemónicos hasta el momento, dirigió la mirada hacia la ciudad existente, aquella que había soportado los estragos de la especulación inmobiliaria y el progreso mal entendido. La fiebre constructora cedió el testigo en época de crisis a las labores de «reconstrucción» de la ciudad, esto es, la recuperación de la trama consolidada y recualificación de los barrios de la periferia, la mayoría de los cuales carecían de equipamientos y dotaciones, cuando no directamente de la mínima urbanidad exigible, dando como resultado coronas suburbanas caóticas, sobredimensionadas y desgajadas del conjunto de la ciudad.

Así, fraguó un modo de «hacer ciudad» completamente distinto del anterior, mucho más meditado, comprometido y equilibrado, centrado en paliar los daños y corregir los efectos de los desmanes urbanísticos cometidos en épocas anteriores. De ahí que muchos autores lo definan como «urbanismo de sutura y remate»<sup>186</sup>, ya que las líneas maestras que lo guiaban eran en primer lugar «sutar» los barrios, interconectándolos y reequipándolos con dotaciones y espacios públicos de calidad que paliasen los déficits existentes y garantizaran el equilibrio y la igualdad de oportunidades entre los ciudadanos; y, en segundo lugar «rematar» la ciudad otorgándole compacidad y coherencia. Las actuaciones de regeneración y recualificación ciudadana emprendidas en los ochenta consistieron generalmente en acciones puntuales de pequeña o mediana escala circunscritas a los barrios o a la rehabilitación del patrimonio histórico-artístico de los cascos históricos, siendo mucho menos habituales las macro-operaciones a gran escala del estilo de las emprendidas al hilo de La Expo de Sevilla o de los Juegos Olímpicos de Barcelona '92.

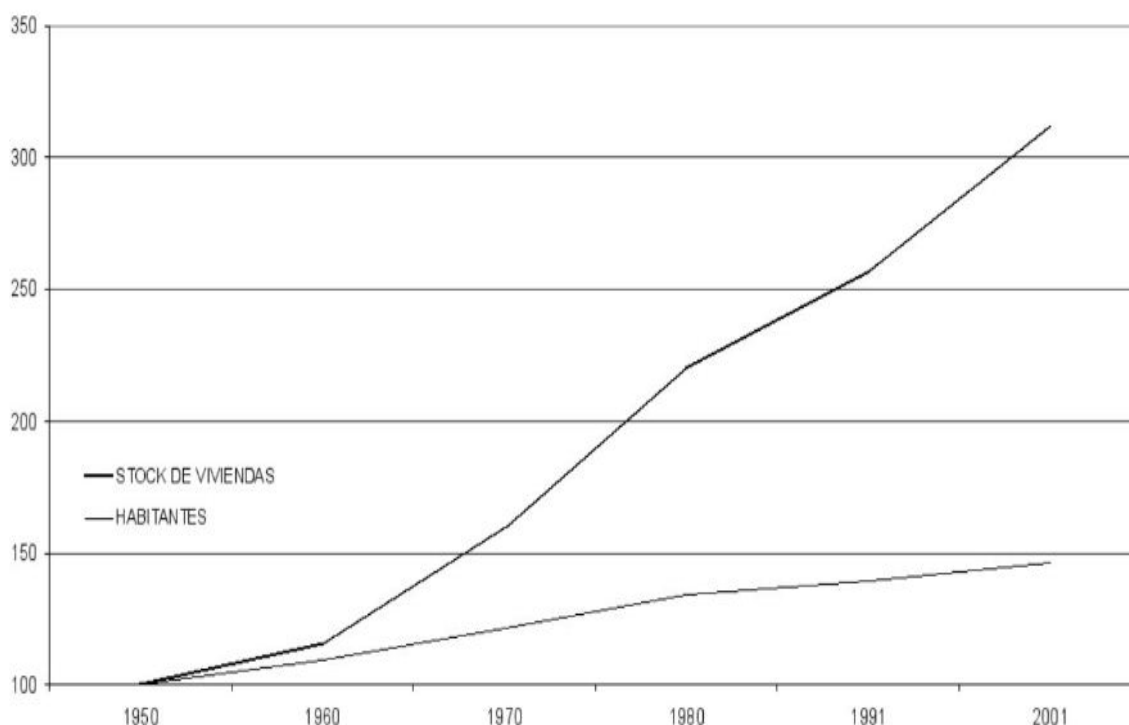


**Fig.30. Rehabilitación de la Casa de Pedro Menéndez como en los años ochenta.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

<sup>186</sup> BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida, *Urbanismo del siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004.

Pero esta tendencia cambió drásticamente a lo largo de la década siguiente, cuando el urbanismo abandona la senda del reequilibrio y de la recualificación de las ciudades marcada en los ochenta, y regresa al modelo expansionista fomentado desde las filas del neoliberalismo político y económico. No obstante, la gran diferencia existente entre el desarrollismo español de los años sesenta y setenta y esta suerte de «neodesarrollismo», radicó en que al contrario que sucedía en la época del despegue económico e industrial del país, en los años noventa la demanda real de vivienda estaba lejos de justificar la inflación desproporcionada del *stock* inmobiliario. Ya que, si bien es cierto que la buena situación financiera, unido al crecimiento de la renta familiar gracias a la incorporación de la mujer al mercado laboral, aumentaron la capacidad de endeudamiento de las familias y como consecuencia la demanda inmobiliaria, también lo es el hecho de que buena parte de esta demanda era de carácter especulativo.



**Gráfico 2. Evolución del stock de viviendas y de la población entre 1950 y 2001.**

**Fuente: Raquel Rodríguez Alonso<sup>187</sup>**

<sup>187</sup> RODRÍGUEZ ALONSO, Raquel, “Infrautilización del parque de viviendas en España: aparición de viviendas vacías y secundarias”, en *Boletín CF+S* [en línea], N°29/30: Notas para entender el Mercado Inmobiliario, Universidad Politécnica de Madrid, junio de 2004, <<http://habitat.aq.upm.es>>, [Consultado:09/08/2012].

Entre 1997 y 2007, «la década prodigiosa del urbanismo español» como la calificó Eugenio Burriel<sup>188</sup>, la burbuja inmobiliaria<sup>189</sup> creció sin cesar, alcanzando límites alarmantes y dando lugar a la aparición de áreas residenciales y «ciudades fantasmas», como las tristemente célebres de Valdeluz (Guadalajara), La Serena (Murcia), Ojo del Salado (Granada), Seseña (Toledo) o Costa Miño (La Coruña).<sup>190</sup>



**Fig.31. La «ciudad fantasma» de Valdeluz (Guadalajara)**

**Fuente: *The New York Times* (Fotografía de Lourdes Segade).**

---

188 BURRIEL DE ORUETA, Eugenio, “La «década prodigiosa» del urbanismo español (1997-2007)”, en, *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica (Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008)*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008, <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/383.htm>>, [Consultado: 11/11/2011].

189 Sobre la gestación y el desarrollo de la burbuja inmobiliaria española consultar: NAREDO PÉREZ, José Manuel, *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente: (1985-1995)*, Siglo XXI, Madrid, 1996.

190 Del fenómeno de las «ciudades fantasma», delirante consecuencia de la burbuja inmobiliaria española, se ha hecho eco la prensa nacional e internacional en numerosas ocasiones, encontrando en ellas el ejemplo ideal del colapso del mercado inmobiliario [“Las cicatrices de la crisis española: las ciudades fantasma”, en *La Vanguardia*, 30 de mayo de 2011; “Las ciudades fantasma de la burbuja fascinan a la prensa extranjera”, en *El Mundo*, 27 de mayo de 2011; JUNQUERA, Natalia, “Seseña: Capital del fisco inmobiliario”, en *El País*, 7 de abril de 2008; ABRIL, Guillermo, “Aquí vivo solo”, en *El País*, 16 de enero de 2011; ESTÉVEZ, Xerardo, “La ciudad de las persianas bajadas”, en *El País*, 26 de mayo de 2000], y también la internacional [DALEY, Suzanne y MINDER, Raphael, “Newly Built Ghost Towns Haunt Banks in Spain”, en *The New York Times*, 17 de diciembre de 2010; CHAKRABORTTY, Aditya, “Nightmare for residents trapped in Spanish ghost towns”, en *The Guardian*, 28 de marzo de 2011; “Spain ghost towns develop from real estate crash”, en *The Huffington Post*, 16 de febrero de 2012; GOVAN, Fiona, “The ghost towns of Spain: Images that are desolate symbols of collapsed property market”, en *The Telegraph*, 16 de febrero de 2012]



Este acicate artificial y especulador del mercado inmobiliario acarreó grandes costes sociales, económicos, ambientales y culturales. Las dramáticas consecuencias del pinchazo de la burbuja inmobiliaria sobre la economía y el desempleo resultan lamentablemente familiares en la actualidad, como también las delirantes secuelas que la política del “todo urbanizable”<sup>191</sup> dejó sobre el patrimonio cultural y natural del país, dramáticamente diezmado. Baste recordar al hilo de lo dicho la destrucción del antiguo barrio de pescadores del Cabanyal (Valencia)<sup>192</sup>, declarado Bien de Interés Cultural (1993)<sup>193</sup>, actuación amparada paradójicamente en el mal llamado *Plan Especial de Protección y Reforma Interior*<sup>194</sup>; o la construcción del hotel Azata del Sol en la playa del Algarrobico (Almería), en pleno Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar, vulnerando la *Ley de Costas* y el *Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Cabo de Gata (PORN)*<sup>195</sup> y profanando uno de los escasos rincones de costa virgen que aún quedaban en España.

---

<sup>191</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio, “La ciudad del todo urbanizable: Estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, N°8, Valladolid, 2004, pp.135-155.

<sup>192</sup> La amenaza del antiguo barrio de pescadores dio lugar a la creación de la *Plataforma Ciudadana «Salvem El Cabanyal»*, contraria al desarrollo del PEPRI en los términos actuales y especialmente al Proyecto de Prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez. Sobre la historia del barrio, los planes urbanísticos que lo amenazan y la lucha ciudadana en defensa del Cabanyal consultar: <<http://www.cabanyal.com>>; HERRERO GARCÍA, Luis Francisco, “Cabanyal, un conjunto histórico protegido... y amenazado”, en *IT. Revista de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos*, Vol.75, Universidad Politécnica de Valencia, 2006, pp.86-95; HERRERO GARCÍA, Luis Francisco y SOLDEVILLA LIAÑO, Maota, “Iniciativas Ciudadanas. Experiencias: La plataforma Salvem el Cabanyal: doce años de lucha ciudadana”, en e-rph (Revista Electrónica del Patrimonio Histórico), N°6, s/p, junio de 2010; SANCHÍS PALLARÉS, Antonio, *Historia del Cabanyal: Poble Nou de la Mar (1238-1897)*, J.Boronat, Valencia, 1997; SANCHÍS PALLARÉS, Antonio, *Historia del Cabanyal: Siglo XX y el incierto futuro*, J.Boronat, Valencia, 1998.

<sup>193</sup> *Diario Oficial de la Generalitat Valenciana*, N°2.020, 10 de mayo de 1993, pp.4939-4950, “Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano por el que se declara Bien de Interés Cultural el conjunto histórico de Valencia”.

<sup>194</sup> El *Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la ciudad de Valencia* planea la prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez, partiendo en dos el conjunto histórico y demoliendo algunas construcciones emblemáticas del barrio mariner, como las antiguas barracas o la arquitectura de raigambre ecléctica, cuyos valores, a juicio de los redactores del documento “[...] no son lo suficientemente trascendentes como para prevalecer, de un modo absoluto, sobre actuaciones urbanísticas que producen una mejora de la relación del barrio del Cabanyal con su entorno territorial o urbano”. *Diario Oficial de la Generalitat Valenciana*, N°6239, de 31 de marzo, pp.13165-13169, “LEY 2/2010, de 31 de marzo, de la Generalitat, de Medidas de Protección y Revitalización del Conjunto Histórico de la Ciudad de Valencia”.

<sup>195</sup> Emblema de la destrucción del litoral español, la actuación en el espacio protegido del Cabo de Gata suscitó las críticas de particulares y asociaciones, entre ellas: Greenpeace España, la Asociación «Salvemos Mojácar», la Coordinadora para la defensa del Litoral Almeriense, la Red Almeriense en Defensa del Territorio, la Coordinadora Ciudadana en Defensa del Territorio o la Asociación de Amigos del Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar. Finalmente, y tras casi diez años de lucha, el hotel fue declarado ilegal en sentencia firme del Tribunal Supremo en marzo de 2012.



**Fig. 32. Oposición ciudadana al derribo del Cabanyal (Valencia)**

**Fuente: <http://evamanez.blogspot.com>**



**Fig. 33. Hotel de la playa del Algarrobico, en el Parque Natural del Cabo de Gata (Almería).**

**Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)**

El desarrollo inmobiliario trajo consigo el aumento de la superficie ocupada en todo el país, transformando grandes extensiones de suelo rústico en suelo urbanizable, e incrementándose la superficie edificable, según cifras del Observatorio de la Sostenibilidad en España, entre el año 1987 y el 2000 en 80.128 Ha<sup>196</sup>.

Las complejas circunstancias económicas y financieras actuales, junto con el pinchazo de la burbuja inmobiliaria, han precipitado el ocaso de la cultura del «macroproyecto urbanístico» que dominó la escena nacional desde los años noventa, y muy especialmente desde la aprobación de la *Ley 6/1998, de 13 de abril, de Régimen del Suelo y Valoraciones*, —endurecida posteriormente con la aprobación del *Real/Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes*— máximo exponente de lo que podríamos definir como «urbanismo ultraliberal». Aquellas operaciones mil millonarias que ocupaban en bloque y de manera repentina grandes extensiones de terreno, aquel urbanismo que, alejado de la función social esencial, operaba en beneficio de pocos consumiendo los recursos de muchos —los económicos, los naturales, los espaciales, los culturales, etc.—, manifestaron todas las flaquezas que en época de bonanza se habían ignorado, mostrando hasta que punto eran económicamente cuestionables, dimensionalmente disparatadas, ambientalmente insostenibles y socialmente injustas.

### **2.1.2. Las transformaciones en el planeamiento urbano.**

La necesidad de organizar coherentemente y planificar la ocupación del entorno que nos rodea, es consustancial al hombre desde el origen de los asentamientos humanos<sup>197</sup>. Afirmaba Aristóteles en el Libro IV de *La Política*, dedicado a teorizar

---

<sup>196</sup> *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), Universidad de Alcalá, 2006.

<sup>197</sup> Sometidos en origen los condicionantes tróficos y a las circunstancias ecosistémicas, a la ardua tarea de guarecerse de los grandes depredadores y al mismo tiempo asegurarse el abastecimiento, el ser humano empezó a agruparse en comunidades y a organizarse socialmente, aumentando poco a poco el control sobre el medio físico y el dominio y la capacidad de transformación del territorio circundante. El tránsito del nomadismo paleolítico al sedentarismo neolítico, con el desarrollo de la agricultura y la ganadería, el empleo de la cerámica y el telar o la utilización de la piedra pulimentada, posibilitó la gestación de sociedades humanas más complejas, más amplias, más jerarquizadas y más tecnificadas, o en palabras del antropólogo Lewis H. Morgan, significó el paso del estadio de «barbarie» al de «civilización» [MORGAN, Lewis Henry, *La sociedad primitiva*, Endymión, Madrid, 1987]. Así, poco a poco iría tomando forma lo que el arqueólogo australiano Gordon Childe denominó «revolución urbana» [CHILDE, Vere Gordon, *Los orígenes de la civilización*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1975], o lo que es lo mismo, la cristalización prácticamente simultánea de las primeras ciudades o «protociudades» en distintos puntos de Oriente Próximo, Oriente Medio y las cuencas del Nilo y el Indo, desde la ciudad neolítica de Catal Huyuk (Turquía) hasta las célebres ciudades-estado mesopotámicas y egipcias, o las ciudades indostánicas como Mohenjo-Daro. En todas ellas subyacía cierto orden y coherencia, tanto en la



sobre la ciudad perfecta, que “*La ciudad no es más que una asociación de seres iguales, que aspiran en común a conseguir una existencia dichosa y fácil [...] Cada pueblo, al buscar la felicidad y la virtud por diversos caminos, organiza también a su modo la vida y el Estado sobre bases asimismo diferentes*”<sup>198</sup>. Esta concepción aristotélica de la ciudad, más cercana a la utopía que a la realidad<sup>199</sup>, comparte algunos aspectos con nuestro actual concepto de «planificación urbana», en tanto que la meta teórica de la planificación es la consecución de la armonía: la armonía en el desarrollo futuro de la ciudad, la armonía en el acceso y el reparto de los recursos disponibles, la armonía respecto al medio, etc., basándose para ello en la reflexión y el conocimiento profundo de las necesidades humanas, desde las físicas más elementales hasta las sociales, las relacionales o las recreacionales.

Hasta qué punto esta definición ideal del planeamiento encaja o no en la realidad de la práctica urbanística resulta bastante discutible. Durante siglos la organización de las ciudades buscó esencialmente perpetuar el orden establecido, garantizando el control social y el afianzamiento de las jerarquías mediante de la organización del espacio, con independencia en la mayoría de los casos de la justicia social, del bienestar general y de “[...] *la existencia dichosa y fácil [...]*” de los ciudadanos, desde la Roma Imperial hasta el París del barón Haussmann o, mucho más cercanas en el tiempo, las ciudades sudafricanas del Apartheid<sup>200</sup>. La ciudad como herramienta de control de la sociedad alcanzó el cénit tras la Revolución Industrial, cuando éstas pasaron a actuar como centros de desarrollo del capitalismo y de la doctrina del consumo, y al mismo tiempo como focos de la cultura obrera y de las rebeliones contra el sistema, llegando a desarrollarse algunos sistemas de control familiares al *Panóptico* de Bentham<sup>201</sup>.

---

elección del emplazamiento como en la disposición de las construcciones, como demuestra la supremacía del templo y el palacio con respecto al resto del caserío. Orden basado entonces en cuestiones de carácter simbólico-religioso y/o cosmológico, y muy alejado en consecuencia de nuestro actual concepto de «orden», de raigambre cartesiana y trasfondo racional-geométrico.

<sup>198</sup> Aristóteles, *Política*, Libro IV, Capítulo VII, Espasa-Calpe, Madrid, 2007 [Traducción original de Patricio de Azcárate Corral (1800-1886)].

<sup>199</sup> MUMFORD, Lewis, “Utopia, the city and the Machine”, en *DAEDALUS: Journal of the American Academy of Arts and Sciences Cambridge*, N°94, Cambridge (Massachusetts), 1965, pp. 271-292.

<sup>200</sup> Sobre la estructuración de las ciudades sudafricanas del Apartheid y la segregación racial en *White y Non-White Areas*, así como la transición a partir de los años setenta a la llamada ciudad «post-apartheid» ver: SWILLING, Mark et al. (eds.), *Apartheid City in Transition*, Oxford University Press, Oxford, 1991.

<sup>201</sup> El *Panóptico* del filósofo británico Jeremy Bentham, modelo de centro penitenciario en el que nada escapaba a la mirada del carcelero [BENTHAM, Jeremy, *Panóptico*, Circulo de Bellas Artes, Madrid, 2011], sería aplicado a cárceles —entre ellas la Cárcel Modelo de Madrid— y centros de internamiento de enfermos mentales, e incluso, con el tiempo, como explica Michael Foucault a las fábricas, a los

En cualquier caso entre las utopías teóricas y las distopías paranoides está el punto intermedio en que debemos encuadrar la práctica urbana, que no es tan inocente y desinteresada como la teoría pretende, pero tampoco tan deshumanizada y represora como los más apocalípticos suponen. La felicidad arcádica no es la meta real de la planificación o la organización de las ciudades, como tampoco el control *orwelliano* de la población, sino que más bien sería, recuperando la definición de John Dakin “[...] *el proceso a través del cual se combate la entropía creciente, en un mundo en que no es posible discernir objetivos centrales simples, ni se pueden identificar claramente fines sociales puros*”.<sup>202</sup>

La acción planificadora, fruto en algunos casos de la reflexión en torno a las necesidades de la comunidad y sometida en no pocos a los intereses particulares, se concretó en la redacción de documentos técnicos y jurídicos encargados de calificar y clasificar el suelo, organizar el futuro desarrollo de las ciudades y gestionar/coordinar la implementación de las distintas herramientas de planificación.

La planificación urbana, entendida ya como disciplina proyectual<sup>203</sup>, está ligada directamente a muchos otros campos del conocimiento, como la geografía, la arquitectura, la demografía, la sociología, la antropología, la ecología, la economía, el derecho, la historia, la historia del arte, etc., todas ellas directamente implicadas en la construcción y en la completa intelección del territorio. Como resultado de esta reflexión transdisciplinar surgen los llamados «planes», que, en función de la escala territorial, pueden ser Planes Generales —escala macro—; Planes Parciales, Planes Especiales o Programas de Actuación Urbanística —escala media—; y, Estudios de Detalles, Proyectos de Urbanización y Catálogos Urbanísticos —escala micro—.

---

espacios militares o a los centros de educación [FOUCAULT, Michael, *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*, Siglo XXI, Madrid, 1991].

<sup>202</sup> DAKIN, John Arthur, *A bibliography for regional development*, Ontario Department of Economics and Development (Regional Development Division), Toronto, 1965.

<sup>203</sup> El término «planeamiento» aplicado al ámbito del urbanismo se remonta en España a la aprobación de la Ley del Suelo de 1956 —*Ley, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*—, designando genéricamente desde entonces al aparato técnico-jurídico de planificación en el sistema nacional. SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés, *Introducción al urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*, Alianza Editorial, Madrid, 1999. p.171.

Dentro del cuerpo de documentos técnicos y jurídicos que dan forma al planeamiento urbanístico, destacan los *Planes Generales de Ordenación Urbana* (PGOU)<sup>204</sup>, dado que son los que determinan la ordenación global de todo el término municipal y los que en última instancia definen el modelo de ciudad deseado. Los Planes Generales establecen tanto la clasificación del suelo del municipio —urbano, urbanizable o no urbanizable—, como el régimen de usos e intensidades asociados a cada tipología. También planifican las infraestructuras y los equipamientos estimados necesarios, en función del modelo urbano ambicionado, y concretan la distribución espacial de las redes de comunicaciones —carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos—; las redes de espacios públicos —esquema viario, estacionamientos, áreas de protección y servidumbre, sistema general de espacios verdes, etc.—; los equipamientos —escolar, sanitario, religioso, deportivo, cultural, institucional, comercial, recreativo, etc.—; y los servicios técnicos —depuradoras y depósitos de agua, centrales de energía, estaciones de almacenamiento y tratamiento de residuos, cementerios, etc.—<sup>205</sup>.

Interpretando la ciudad desde la óptica organicista<sup>206</sup>, los Planes Generales actuarían de manera análoga al esqueleto en los seres vertebrados, proporcionando el armazón sobre el cual se fundamentarían el resto de elementos implicados en la configuración espacial y el diseño de las ciudades. En cualquier caso la presencia de Planes Generales no siempre significa la existencia de estructuras urbanas coherentes<sup>207</sup>.

---

<sup>204</sup> Utilizaremos aquí la denominación genérica por tratarse desde su origen — *Ley, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* — de la fórmula más extendida. No obstante, es preciso matizar que, dado que las competencias en materia urbanística fueron cedidas durante la Transición a las Comunidades Autónomas es posible y muy habitual encontrar otras denominaciones, tales como *Plan General de Ordenación del Término Municipal* (PGOTM), *Plan de Ordenación Municipal* (POM), *Plan General Municipal* (PGM), *Plan de Ordenación Urbana Municipal* (POUM), etc.

<sup>205</sup> Clasificación extraída de: ESTEBAN I NOGUERA, Juli, *Elementos de ordenación urbana*, Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, Barcelona, 1987.

<sup>206</sup> La asimilación tanto de la arquitectura como de la ciudad al mundo natural tiene una honda tradición en Occidente, desde la teoría arquitectónica de referencias antropomórficas de Vitrubio hasta la actualidad. Gran número de interpretaciones organicistas de la ciudad han proliferado desde la Antigüedad, desde la equiparación del comportamiento urbano al animal, hasta las interpretaciones más recientes y originales, que asimilan los problemas de la ciudad contemporánea con las enfermedades humanas, de las cuales son buen ejemplo las obras de: VIDLER, Anthony, “The Building in Pain: The Body and Architecture in post-modern cultura”, en *AA Files*, 19, Londres, 1990, y COLOMINA, Beatriz, “The medical body in modern architecture”, en *Any Body*, Cynthia Davidson (ed.), MIT Press, Cambridge, 1997, pp. 228-238.

<sup>207</sup> Sobre este aspecto resulta muy interesante la interpretación del filósofo posestructuralista francés Gilles Deleuze y del psicoanalista Felix Guattari, que entienden el carácter informe de algunas ciudades actuales como algo asimilable al fenómeno natural de los «cuerpos sin órganos», esto es, animales

La gran cantidad de datos procedentes de distintas disciplinas que recogen estos documentos, hace de ellos fuentes de análisis obligado a la hora de conocer y comprender la transformación de las ciudades. Sin embargo, el análisis de estos textos resulta sumamente complejo debido esencialmente a tres cuestiones: la primera, como ya apuntamos, la abundante información que contienen; la segunda, la dispersión de las áreas del conocimiento a las que recurre; y, la tercera, el carácter críptico y hermético con el que están concebidos determinados fragmentos de estos textos. De modo que resulta necesario aplicar métodos de análisis concienzudos y transdisciplinares que consigan abarcar todos los datos y llegar hasta la médula del texto. Los circunloquios y las ambigüedades tan abundantes en estos textos generalmente enmascaran los aspectos menos amables o más polémicos, difíciles de explicitar. Y es que, lejos de ser asépticos estos documentos están atados a múltiples factores, desde el marco legal al contexto socioeconómico, desde el posicionamiento ideológico e intelectual de quienes los encargan, a los de quienes los elaboran, sin obviar los intereses económicos, políticos o electorales, etc.<sup>208</sup>. Todos estos condicionantes deben tenerse bien presentes a la hora de abordar el estudio de dichos textos, ya que, son los que determinan en realidad las directrices del documento y en consecuencia del desarrollo urbano.

De manera análoga a la mayéutica socrática el texto debe ser explorado, haciendo aflorar los datos latentes mediante el planteamiento de cuestiones sobre los datos presentes. Tres cuestiones básicas que arrojan bastante luz sobre la orientación del documento son: en primer lugar, cómo se contempla la «ciudad del pasado», entendida en ocasiones como baza del progreso y en ocasiones lastre al mismo, lo cual se traducirá en el grado de ética patrimonial del plan; en segundo lugar, en qué términos se refiere a la «ciudad del presente», para lo cual debemos prestar atención al léxico y el tipo de adjetivación utilizados, trascendiendo el carácter meramente textual del lenguaje; y, por último, cómo se plantea la «ciudad del futura», o lo que es lo mismo, a qué tipo de ciudad se aspira, cuáles son los objetivos y los medios planteados para conseguirlos, cuál es el coste físico y simbólico que se está dispuesto a pagar para su consecución o qué ciudades toma como ejemplo.

---

carentes de estructura como los corales o las esponjas. Estos organismos, que se expanden sin una lógica estructural y sin un límite neto, comparten, según los autores, la indefinición, la movilidad, la permeabilidad y el carácter flexible de las ciudades actuales. DELEUZE, Gilles y GUTTARI, Felix, *Mil Mesetas: Capitalismo y esquizofrenia*, Pre-textos, Valencia, 2002.

<sup>208</sup> LEGUINA, Joaquín, “Que veinte años no es nada”. En BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida (eds.), *Urbanismo del siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004.

También se debe tener presente el contexto social, económico y cultural en el que ha sido gestado, pues, como analizaremos a continuación, en épocas de bonanza el planeamiento tiende a la expansión, esto es, al desarrollo centrífugo, mientras que en épocas de crisis o recesión éste gira la mirada hacia las áreas ya consolidadas, tratando de completarlas, mejorarlas y reequilibrarlas, o lo que es lo mismo, practicando lo que podemos entender como desarrollo centrípeto. Y es que, dentro de la línea contextualista que orienta y fundamenta este trabajo, los Planes Generales pueden considerarse como el reflejo de la realidad y la coyuntura que los engendró, pudiendo establecerse relaciones lógicas y coherentes entre la estructura económica, el modelo cultural, el patrón urbano y el planeamiento urbano, tal y como queda recogido en la siguiente tabla [Tabla 4]<sup>209</sup>:

MODELO ECONÓMICO	MODELO CULTURAL	PATRÓN URBANO	PLAN GENERAL
<b>Capitalismo industrial</b>	Moderno	Funcionalista Desarrollista	1ª Generación ('40-'60) 2ª Generación ('60-'70)
<b>Capitalismo tardío</b>	Posmoderno	Correctivo Estratégico	3ª Generación ('80-'90) 4ª Generación ('90-'10)

**Tabla 4: Clasificación y contextualización de las distintas generaciones de Planes Generales**

**Fuente: Elaboración propia.**

### ***La primera generación de Planes Generales: Urbanismo funcionalista***

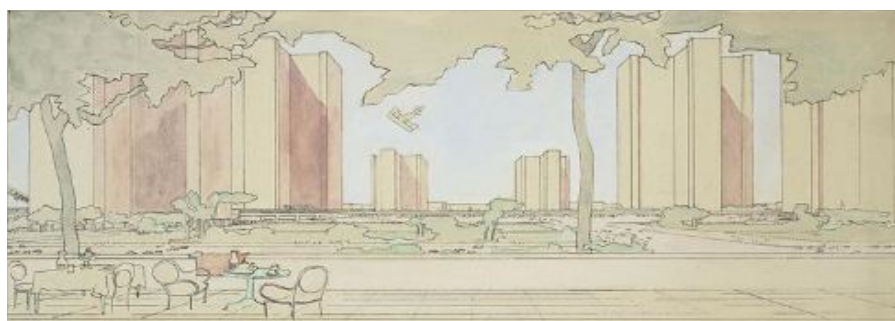
La primera generación de Planes Generales pueden incardinarse en lo que Sánchez de Madariaga denomina como «racionalidad científico-técnica del urbanismo»<sup>210</sup>, o lo que es lo mismo, en la corriente epistemológica que entiende la

<sup>209</sup> La clasificación planteada en la Tabla 4 toma como referencia la que formuló en los años ochenta el urbanista italiano Bernardo Secchi [SECCHI, Bernardo, “Le condizioni sono cambiate”, en *Casabella: Architettura come modificazione*, n°498/9, Electra Periodici, Milán, 1984], en la que establecía tres generaciones de Planes en función del modelo cultural que los había amparado: La primera generación la componían los planes que habían surgido al calor del Movimiento Moderno; la segunda, los planes gestados en la *Tendenza* italiana; y, la tercera, a la que pertenecía la propuesta de Secchi, el Plan de Milán de 1980, eran, a juicio del autor, los que actuaban puntualmente sobre la ciudad existente con el fin de mejorar el bienestar de los ciudadanos. Partiendo de esta propuesta, en la Tabla 4, hemos conectado cada generación con el contexto económico y cultural, y hemos introducido otra categoría, los planes de cuarta generación, aglutinando en ella aquellos planes surgidos desde finales de los noventa, cuyos rasgos y características permiten distinguirlos claramente de los de la generación anterior.

<sup>210</sup> Bajo el epígrafe *Genealogía del urbanismo actual* Sánchez de Madariaga plantea tres aproximaciones epistemológicas al estudio genealógico del urbanismo: la primera aproximación es la “estético-formal”, la que contempla “[...] la ciudad como forma física susceptible de composición formal y de apreciación estética”; la segunda la “científico-técnica”; y, por último, la tercera, que es la que “considera el

construcción del espacio como susceptible de aplicación de metodologías urbanísticas fundadas sobre principios y técnicas de base científica. Esta corriente surgió al calor de la industrialización y la cristalización de la llamada «ciudad industrial», cuya transformación a efectos organizativos, dimensionales y demográficos, así como todos los problemas asociados de insalubridad, hacinamiento, guetización, delincuencia, etc., puso de manifiesto la necesidad de replantear la ciudad tal y como existía hasta el momento, y adaptarla a los requerimientos del capitalismo industrial, elaborando otro discurso urbanístico cimentado en principios científicos de supuesta validez universal, siendo ésta la corriente dominante a lo largo de buena parte del siglo pasado.

Uno de los hitos referenciales de esta corriente científico-técnica fueron las ideas funcionalistas planteadas desde las filas del Movimiento Moderno, las cuales, gestadas en torno a los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM)<sup>211</sup>, alcanzaron su máximo apogeo en las décadas centrales del siglo XX. No obstante, algunos años antes de la publicación de la *Carta de Atenas* (1931), Le Corbusier ya había presentado el proyecto *Villa Contemporánea: Ciudad de tres millones de habitantes* (1922), germen y compendio de los principios funcionalistas aplicados al urbanismo. Una de las características esenciales del modelo funcionalista era la importancia que otorgaba al concepto de «planificación», cuya rígida concepción se inspiraba en la gestión científica empresarial y el modelo de producción fordista<sup>212</sup>, y que no tardaría en concretarse en la aparición de instrumentos técnicos y legales, entre los cuales, como hemos dicho, adquirieron especial trascendencia los Planes Generales.



**Fig. 34. *Ville Contemporaine*, Le Corbusier, 1922**

**Fuente: [www.fundationlecorbusier.fr](http://www.fundationlecorbusier.fr)**

---

urbanismo como medio de reforma social”. SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés, *Introducción al urbanismo...* Op.cit.

<sup>211</sup> De especial trascendencia para el urbanismo fue el *IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna*, dedicado íntegramente a reflexionar sobre *La ciudad funcional*. Del IV CIAM surgió la *Carta de Atenas*, auténtico manifiesto del Movimiento Moderno en el que se condensaron los principios que deberían regir a la arquitectura y a la ciudad en la era mecánica.

<sup>212</sup> SCHUMACHER, Patrik y ROGNER, Christian, “After Ford...”, Op.cit.

Otro de los rasgos que definían al urbanismo funcionalista era el predominio absoluto de la lógica funcional, entendiendo que la ciudad debía «funcionar» como un mecanismo perfecto, como «la gran máquina»<sup>213</sup> de habitar que era<sup>214</sup>. Para alcanzar este funcionamiento mecánico, el urbanismo racionalista, basándose en el análisis científico de las necesidades humanas en el contexto urbano, estableció unos principios generales de actuación. Así, tras estudiar las distintas funciones que habían de coexistir en la ciudad —residencia, trabajo, ocio y circulación—, se asignó a cada función una zona concreta dentro de ésta (*zoning*), y a cada zona unos patrones urbanísticos determinados dependiendo de la función que acogiese (*planning*). Esta utópica “[...] pretensión científica de validez universal, [...] (que) busca la realización de modelos espaciales universales válidos en todo lugar y momento, independientemente de circunstancias específicas”<sup>215</sup>, es probablemente la que más críticas le ha granjeado al urbanismo funcionalista. Y es que, esta kantiana aspiración de la modernidad partió de bases erróneas, en tanto que planteó el estudio de la naturaleza y la conducta humanas como objetos susceptibles de ser reducidos a patrones rígidos y constantes. Este enfoque reduccionista de lo que el ser humano es y lo que el ser humano necesita, muy alejado de la compleja y heterogénea naturaleza humana, fundamentó la formulación de normas espaciales igualmente rígidas y homogéneas.

También le costó las críticas el urbanismo funcionalista la postura que adoptó con respecto al pasado, y en particular hacia las ciudades preexistentes y el patrimonio cultural que éstas atesoraban. El urbanismo moderno, contagiado de la actitud, inherente por otro lado al espíritu de la vanguardia, de rechazo a los principios establecidos, a la tradición y al pasado, que entendía como obstáculos al progreso y a la libertad creadora, entendió la ciudad del pasado como freno a las aspiraciones funcionalistas, lo que justificó la destrucción de buena parte del patrimonio cultural que éstas custodiaban. En algunos casos aislados, bajo la destrucción patrimonial subyacían realmente ideas

---

<sup>213</sup> Sobre la obra urbanística de Le Corbusier consultar el estudio monográfico del catedrático de la Universidad Politécnica de Cataluña Xavier Monteys: MONTEYS REIG, Xavier, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.

<sup>214</sup> Esta concepción maquinista de la ciudad planea sobre toda la producción teórica de Le Corbusier, como dejó claro ya en el prefacio de *La Ciudad del Futuro* (1924), que abrió con aquella célebre y polémica metáfora mecanicista de decía que “Una ciudad es una herramienta”. LE CORBUSIER, *La Ciudad del Futuro*, Infinito, Buenos Aires, 2001.

<sup>215</sup> Esta tendencia cientifista que experimentó a mediados del siglo pasado el urbanismo, afectó igualmente al resto de las ciencias sociales, que, siguiendo los patrones metodológicos de las ciencias experimentales, supusieron erróneamente que los comportamientos humanos podían ser estudiados reduciéndolos a constantes similares a las existentes en el mundo natural. POSTMAN, Neil, *Tecnópolis: La rendición de la cultura a la tecnología*, Galaxia Gutemberg, Barcelona, 1994.

revolucionarias de renovación radical de la ciudad, tómense como ejemplo algunos proyectos de Le Corbusier como el *Plan Voisin*<sup>216</sup> (1925), que de haberse materializado habría destruido completamente el centro histórico de París, despejando cuarenta hectáreas en pleno corazón de la ciudad, propuesta descabellada desde la óptica patrimonial al mismo tiempo que profundamente idealista. Sin embargo, en la mayoría los casos tras la destrucción patrimonial se ocultaban intereses particulares, generalmente de corte económico, que eran satisfechos gracias a la fatal combinación de tres factores: la falta legislación específica de protección patrimonial; la propagación del falaz argumento de que la destrucción era la condición *sine qua non* para el progreso<sup>217</sup>; y, el mutismo social generalizado ante las destrucciones, debido a la falta de identificación de la sociedad con el legado patrimonial heredado.

Llegados a este punto cabría preguntarse cómo y en qué medida calaron las teorías funcionalistas en el urbanismo español de posguerra. En la España de los años cuarenta, como hemos explicado al comienzo del capítulo, los esfuerzos estaban centrados en las labores de reconstrucción del país tras la contienda bélica. En este contexto de urgencia y miseria en la construcción/reconstrucción de las ciudades se priorizó la rapidez en la ejecución y la economía en los medios sobre la planificación y la ordenación del crecimiento. Pero a pesar de la limitada consideración de la que gozó la disciplina en aquel momento, algunos intelectuales del mundo de la arquitectura, entre ellos Pedro Bidagor, Gabriel Alomar, César Cort, Víctor D'Ors, Germán Valentín Gamazo, Pedro Muguruza, etc., resultaron esenciales en el desarrollo teórico, la profesionalización y la institucionalización del planeamiento en España<sup>218</sup>, dejando además multitud de ejemplos de dichas teorías materializados en todo el país a través de la participación directa de éstos en la redacción o reforma de la mayoría de los Planes Generales de primera generación —desde el referencial Plan General de Madrid (1946) de Bidagor, hasta el Plan General de Salamanca (1939) de D'Ors y Valentín-Gamazo, el Plan General de Valladolid (1946) de Cort o el Plan General de Gijón (1947) también de Valentín-Gamazo—.

---

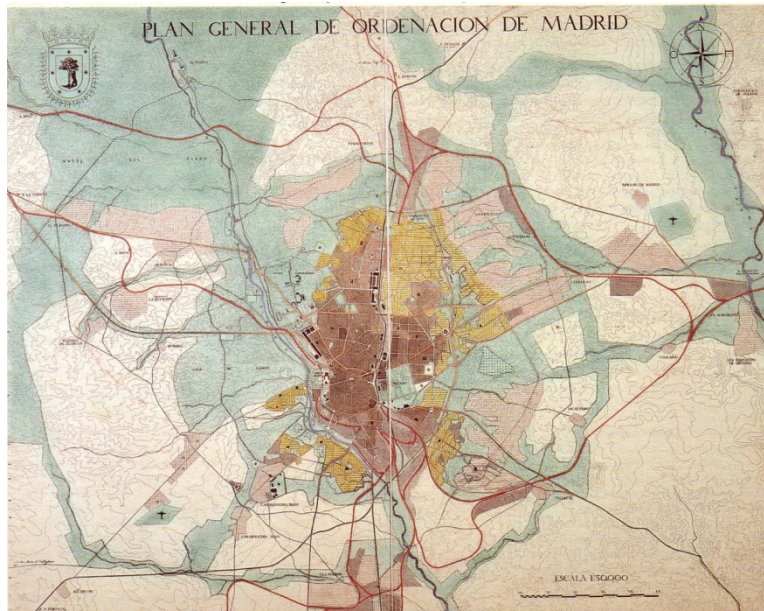
<sup>216</sup> El curioso análisis de Le Corbusier sobre el casco histórico de París, así como el polémico *Plan Voisin*, llamado así en honor a la lujosa firma automovilística que patrocinó el proyecto, *Avions Voisin*, quedaron recogidos en la obra: LE CORBUSIER, *La Ciudad del...* Op.cit.

y las consideraciones de Le Corbusier sobre el centro histórico de París aparecen recogidas en la

<sup>217</sup> CHOAY, François, *Alegoría del Patrimonio*, Gustavo Gili, Barcelona, 2007.

<sup>218</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit.





**Fig.35. Plan General de Ordenación de Madrid (1946)**

**Fuente: Ayuntamiento de Madrid.**

Estos arquitectos, que estaban al tanto de cuanto estaba realizándose en Europa y en Norteamérica<sup>219</sup>, consiguieron introducir poco a poco en el endogámico panorama de la autarquía, algunas de las corrientes y de las ideas que entonces estaban triunfando en el conjunto de los países occidentales, desde el organicismo y el funcionalismo, hasta las reediciones de la «Ciudad Jardín» de Ebenezer Howard o la *Neighbourhood Unit* de Clarence Perry<sup>220</sup>.

Uno de los responsables de la modernización de la teoría urbanística española fue el arquitecto e ingeniero César Cort<sup>221</sup>, al cual debemos, entre otras aportaciones, la asimilación de las teorías organicistas de raigambre norteamericana. Cort, partiendo de la formulación de las *Neighbourhood Units* antes mencionadas, concibió la ciudad como un organismo en el cual, cada «célula urbana», entendida como conjunto de edificios

<sup>219</sup> CALZADA PÉREZ, Manuel, “Influencias norteamericanas en ...Op.cit.

<sup>220</sup> El concepto de *Neighbourhood Unit* surgió a comienzos del siglo pasado de las reflexiones del sociólogo y planificador norteamericano Clarence Perry, encontrándose entre los ejemplos más tempranos de planificación diagramática de desarrollo residencial en áreas metropolitanas. Las *Neighbourhood Units* se concibieron como sectores nítidamente delimitados, mediante arterias de comunicación perimetral en torno a las cuales cristalizaba el área comercial, en los que el corazón del barrio quedaba libre de injerencias y quedaba reservado para las residencias, las escuelas, los espacios libres y los edificios de la comunidad [PERRY, Clarence, “The Neighborhood Unit”, en *Neighborhood and Community Planning*, Vol. 7, *Regional Survey of New York and Its Environs*, Nueva York, 1929, pp. 20-89 y MUMFORD, Lewis, “The Neighbourhood and the Neighbourhood Unit”, en *Town Planning Review*, Vol.24, Núm.4, Liverpool University Press, 1954, pp.256-270.

<sup>221</sup> Sobre la trayectoria profesional y las aportaciones del arquitecto e ingeniero César Cort, precursor de la profesionalización del urbanismo en España y primer catedrático de Urbanología de la Escuela de Arquitectura de Madrid, trata la Tesis Doctoral de la arquitecta María Cristina García González, *César Cort y la cultura urbanística de su tiempo*, dirigida por José María Ezquiaga Domínguez y defendida en la E.T.S. de Arquitectura de Madrid en 2011.

públicos agrupados alrededor de la plaza, respondía a un determinado propósito dentro del organismo, cuyo correcto funcionamiento estaba supeditado al funcionamiento independiente de cada una de las «células urbanas». Otra de las aportaciones de Cort es la introducción de la manzana americana<sup>222</sup> o «manzana Radburn»<sup>223</sup>, manzanas abiertas libres de circulación rodada y con formulaciones en fondo de saco que tendrían gran acogida en las décadas centrales del siglo pasado. Sobre éstas y otras cuestiones, como la necesidad de que el urbanismo operara a escala comarcal, reflexionó César Cort en la obra clásica *Campos urbanizados y ciudades rurizadas*<sup>224</sup>, la cual ejercería gran influencia sobre el pensamiento del arquitecto Pedro Bidagor.

Pedro Bidagor<sup>225</sup>, enardecido defensor del pensamiento falangista e ideólogo de la llamada «Ciudad del Movimiento»<sup>226</sup>, jugó también un papel esencial en la consolidación del funcionalismo organicista y la zonificación racionalista dentro del planeamiento español<sup>227</sup>, fundiendo al mismo tiempo la descomposición funcional característica del racionalismo, con la teoría biológico-organicista, en la que órgano (zona) debe funcionar correctamente para garantizar el correcto desarrollo del cuerpo (ciudad)<sup>228</sup>.

---

<sup>222</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit.

<sup>223</sup> La «manzana Radburn», que tomó el nombre de la localidad estadounidense que acogió el proyecto (Radburn, Bergen County, Nueva Jersey) de Clarence Stein y Henry Wright *Radburn: The Town for the Motor Age* (1929), está basada en la segregación circulatoria entre el tráfico rodado en fondo de saco y el tránsito peatonal, dando prioridad a éstos últimos, auténticos protagonistas de la ciudad, ya que, como aseguró el propio Stein, en el proyecto de Radburn trataron de hacer “[...] *todo lo posible para seguir la recomendación de Aristóteles de que una ciudad debe ser construida para garantizar la seguridad y la felicidad de los habitantes*”. [Fuente: <http://www.radburn.org>]

<sup>224</sup> CORT BOTÍ, César, *Campos urbanizados y ciudades rurizadas*, Federación de Urbanismo y de Vivienda de la Hispanidad, Madrid, 1941.

<sup>225</sup> Pedro Bidagor, responsable junto con César Cort y Gabriel Alomar de la formalización del planeamiento en España, ostentó entre otros los cargos de Jefe de la Sección de Urbanismo (1939-1949), Jefe de la Jefatura Nacional de Urbanismo (1949-1957) y Director General de Urbanismo (1957-1969)

<sup>226</sup> Sobre la «Ciudad del Movimiento» y el desarrollo del organicismo funcionalista en la inmediata posguerra consultar: BOX VARELA, Zira, “El cuerpo de la nación: Arquitectura, urbanismo y capitalidad en el primer franquismo”, en *Documentos de Trabajo del Seminario de Investigación del Departamento de Ciencia Política y de la Administración II* [en línea], Universidad Complutense, Madrid, 2010, sp., <<http://www.ucm.es>>, [Consultado: 29/08/2011].

<sup>227</sup> Lllaman poderosamente la atención en el caso de Bidagor y de otros compañeros de generación las contradicciones y las dualidades que existen en el discurso, en el que mezclan las teorías modernas funcionalistas, racionalistas y organicistas, que entonces triunfaban en todo el mundo, con el tono bucólico de exaltación rural, el discurso casticista y la exaltación nacional, en sintonía con el ideario falangista del régimen franquista.

<sup>228</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit.

Sin embargo, a juicio de Fernando de Terán, la contribución más trascendente a la teoría urbanística española de los años cuarenta, llegó de mano del arquitecto Gabriel Alomar, con la *Teoría General de la Ciudad* (1947)<sup>229</sup>, en la que planteó un modelo de ciudad orgánico-biológica concebida a escala humana, sobre la que ahondaremos más adelante debido a las relación puntual de este esquema con el *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés* de 1956, modelo que él mismo trató de poner en práctica en el llamado *Plan Alomar —Plan de Ordenación Urbanística de Palma de Mallorca* (1943)—.

### ***La segunda generación de Planes Generales: Urbanismo desarrollista***

A la segunda generación de Planes Generales pertenecerían en sentido amplio los elaborados durante los años sesenta y setenta, cuyas coordenadas económicas y culturales, como aparece recogido en la Tabla 4, serían las mismas que las de la generación anterior, esto es, el capitalismo industrial y el modelo cultural moderno, correspondiéndose además en el caso de España con el despegue del país tras la liberalización económica que supuso la aprobación del *Plan Nacional de Estabilización Económica* (1959), punto de partida del mal llamado «milagro económico español» y de la pujanza desarrollista.

En aquellas décadas la máxima aspiración era la liberalización y la expansión de la economía nacional, pretensión que no tardó en extenderse al ámbito del urbanismo y, como es lógico, al de la planificación urbanística, guía y herramienta básica en la construcción espacial de las ciudades. Así, aquellas aspiraciones al desarrollo equilibrado que habían mantenido desde la Dirección General de Urbanismo, con Pedro Bidagor al frente, y que habían dado forma al *Plan Nacional de Urbanismo* —abortado ante la sacudida general al sistema que significó la aprobación del *I Plan de Desarrollo Económico y Social* (1964-1967)<sup>230</sup>—, quedaron relegadas al ámbito de lo teórico en beneficio del desarrollo acelerado. La política urbana, que desde los años cuarenta había tratado sin éxito de crear corpus jurídicos sobre los que cimentar la construcción de ciudades equilibradas, descentralizadas, con centros descongestionados y con afluencias migratorias controladas y asumibles, quedó desamparada, como explica Fernando de

---

<sup>229</sup> ALOMAR ESTEVE, Gabriel, *Teoría general de la ciudad. Ideas fundamentales para una urbanismo humanista*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1947.

<sup>230</sup> BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Manuel, *La ordenación del territorio en España: Evolución del concepto y de su práctica en el siglo XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006.

Terán, ante “[...] *la irrupción de la política de desarrollo económico, y la forma agresiva en que fue implementada, [...] que supuso que el desarrollo urbano del país se realizase durante los años sesenta y primeros setenta, en fuerte contradicción con las directrices de la política urbana [...]*”<sup>231</sup>. Contradicción tanto más curiosa cuanto que estos años se corresponden con el momento de consolidación del planeamiento como disciplina, gracias a las labores de sistematización y homogeneización emprendidas desde la Dirección General de Urbanismo.<sup>232</sup> De este modo, a pesar de que el planeamiento era más sólido y metódico que en épocas anteriores, éste, o bien quedaban sin aplicación fáctica, o bien se plegaba directamente a los intereses particulares de promotores, constructores, inmobiliarias, etc.

Así, las formulaciones de base racionalista, organicista o funcionalista, que en España raramente habían trascendido a la práctica en el ámbito urbanístico, quedaron reducidas a lo estrictamente epidérmico, con guiños descontextualizados y degenerados al Estilo Internacional en la composición de los polígonos de bloques apilados que infestaban la periferia de las ciudades españolas. Esta dinámica de corrupción de los fundamentos del racionalismo quedó perfectamente condensada en las palabras que el arquitecto italiano Vittorio Gregotti escribía en las páginas de *Casabella*, donde afirmaba que “[...] *detrás de los principios del funcionalismo se infiltró el economicismo más torvo [...]*”<sup>233</sup>.

El desarrollo urbano de los años sesenta y setenta quedó a merced de la economía, completamente al margen del interés general de la ciudadanía, y ello quedó reflejado en los documentos encargados de la planificación de las ciudades.

Una de las constantes del planeamiento español del periodo desarrollista era la disposición de grandes áreas de terreno en torno al núcleo de la ciudad destinadas a los polígonos de extensión, rellenando los huecos perimetrales de las ciudades de modo que éstas pudiesen ceñirse con anillos circulatorios de circunvalación.

La fiebre desarrollista afectó con mayor o menor intensidad a todos los sectores de la ciudad, desde los cascos históricos hasta los cinturones periféricos y los anillos intersticiales existentes entre ambos. Fue entonces cuando comenzó la colmatación y la

---

<sup>231</sup> DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit.

<sup>232</sup> *Ibidem*.

<sup>233</sup> Cita extraída de: BOHIGAS I GUARDIOLA, Oriol, “Muerte y resurrección del planeamiento urbano”, en *El País* [Archivo Digital], 4 de noviembre de 1986.

densificación de los centros históricos de las ciudades españolas, ocupando los terrenos libres y las parcelas que esponjaban las manzanas, demoliendo el caserío tradicional e incrementando la altura y la densidad de ocupación de los edificios recién construidos, la mayoría de los cuales superaban con holgura los límites de la legalidad y también los de la lógica. Y todo ello incumpliendo las normas municipales con la complicidad de las corporaciones municipales, que solían obtener suculentos beneficios con la simple maniobra de mirar hacia otro lado.

El desarrollo irrestricto de los años sesenta y setenta acarrió la destrucción de buena parte de nuestro legado histórico, cultural, arquitectónico y urbanístico, quedando como hitos de la negligencia y/o la codicia abundantes testimonios construidos en nuestras ciudades. Pero las periferias también padecieron las consecuencias de esta dinámica, canalizándose hacia ellas el hábitat obrero, fortaleciendo con ello la zonificación socio-económica radiocéntrica, y creciendo hasta la hipertrofia de manera descontrolada, al margen de las directrices de los Planes Generales y carentes de Planes Parciales que organizaran coherente y equilibradamente el crecimiento.



**Fig. 36. Contrastes urbanos (Fernando Robles), Avilés, 1989.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

Sobre la calidad de los asentamientos humanos primaron entonces el crecimiento económico y el desarrollo industrial, a pesar de los altos costes que ambos acarrearían sobre la ciudad y la ciudadanía, entre ellos la merma de la calidad medioambiental, el sacrificio espacial y la tiranía del tráfico sobre los peatones, con la construcción de grandes arterias rodadas fragmentando la trama y canalizando el tráfico hacia el centro de las ciudades.



**Fig. 37. La ciudad de los coches, Avilés.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

### ***La tercera generación de Planes Generales: Urbanismo “a la defensiva”<sup>234</sup>***

La tercera generación de Planes Generales, bajo planteamientos diametralmente opuestos a los de la anterior generación, está adscrita a lo que algunos autores denominan como «visión culturalista» de la ciudad<sup>235</sup>, aquella en la que la ciudad es entendida como hecho cultural, correspondiéndose ésta con la aproximación epistemológica «estético-formal» de la que habla Sánchez de Madariaga<sup>236</sup>. El origen más remoto de esta tendencia puede remontarse hasta el Renacimiento, pues, es entonces cuando el espacio urbano empieza a intelectualizarse y a concebirse como susceptible de finalidad estética y de teorización culta. No obstante, no sería hasta

---

<sup>234</sup> GIGOSOS, Pablo y SARAVIA, Manuel, “Relectura del planeamiento español de los años 80: Generación de planes, generaciones de urbanistas”, en *Ciudades*, N°1 (*La ideología urbana, 25 años después*), Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1993, pp.37-52.

<sup>235</sup> GARCÍA VAZQUEZ, Carlos, *Ciudad hojaldre...* Op.cit.

<sup>236</sup> SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés, *Introducción al urbanismo...* Op.cit.

mediados del siglo XIX, cuando la corriente culturalista se consolidase al calor del pensamiento estético de los socialistas ingleses, entre ellos August Pugin, John Ruskin o William Morris, que manifestaron el rechazo más profundo hacia el modelo urbano que estaba imponiendo la industria, donde los aspectos funcionales eclipsaban a los estéticos. Heredero de los planteamientos de la tríada británica fue el arquitecto austriaco Camillo Sitte, “[...] *uno de los primeros autores, y con seguridad el más influyente, en reivindicar la necesidad de una aproximación artística a la construcción de la ciudad en el contexto de la Revolución Industrial*”<sup>237</sup>.

Reaccionando al materialismo y el pretendido cientifismo propugnados desde los foros racionalistas, el culturalismo propone la recuperación de la dimensión espiritual del ser humano y de su hábitat. Mostrando así el rechazo hacia la concepción uniformadora y reductible que el racionalismo tenía del ser humano, como ente anónimo con patrones de comportamiento y necesidades susceptibles de racionalización, la corriente culturalista defiende la complejidad, la heterogeneidad y las particularidades de la naturaleza humana. Así, en conexión con esta idea, las corrientes culturalistas ofrecen otras formas de entender el hecho urbano, abogando por el espacio «humanizado», adaptado a las necesidades de los ciudadanos, y potenciando la dimensión estético-artística en la construcción y la consolidación de las identidades humanas y urbanas.

Mientras que la racionalidad científico-técnica del urbanismo se erigió como dominante en los periodos de bonanza tecnológica y económica, la culturalista alcanzó el cénit en los periodos de crisis, ante la puesta en cuestión de los modelos de desarrollo capitalistas. De hecho, entre los últimos rebotes de esta tendencia, y quizás el más impetuoso hasta el momento, cabe destacar el enraizado en la Crisis del Petróleo de 1973<sup>238</sup>, que, como ya mencionamos, lejos de estar circunscrita al ámbito energético, desembocó en la fractura y disolución del modelo keynesiano y significó la entrada en la escena económica mundial del capitalismo avanzado o multinacional y del proyecto cultural posmoderno a éste asociado.

No cabía duda, como dijo Bernardo Secchi, de que las condiciones habían cambiando<sup>239</sup>. El ciclo de desarrollo acelerado experimentado en las décadas centrales

---

<sup>237</sup> *Ibidem*, p.23.

<sup>238</sup> GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos, *Ciudad hojaldré...* Op.cit.

<sup>239</sup> SECCHI, Bernardo, “Le condizioni sono...” Op.cit.

del siglo pasado había tocado a su fin, dando paso a otro panorama bien distinto desde finales de los años setenta y a lo largo de toda la década de los ochenta. El desmantelamiento de la industria y la terciarización de la economía, unidos al descenso demográfico y al fin del ciclo alcista, no tardaron en destapar las carencias y los problemas de aquellas ciudades cuyo crecimiento había estado rendido a las necesidades de la industria. Asimismo tampoco tardó en constatarse la ineficacia de los instrumentos de planificación anteriores, demasiado rígidos y subordinados en exceso a los aspectos tecnocráticos, y la necesidad acuciante de reconsiderar las herramientas de planificación existentes tal y como estaban concebidos hasta el momento.

Es entonces cuando surgen los Planes Estratégicos en el contexto urbanístico. El concepto de «Plan Estratégico», ligado en origen al ámbito militar y al empresarial, designa un tipo de planificación estratégica, concreta y temporal, que, aún dependiendo de los Planes Generales, encargados de marcar las directrices generales, presentan características muy distintas. Frente a la orientación generalista de los Planes Generales, los Planes Estratégicos son más concisos y específicos, estableciendo metas concretas y cuantificables y líneas de acción precisas para conseguirlas a corto/medio plazo. Además el Plan Estratégico es más flexible, en tanto que es susceptible de replanteamiento y adaptación en función de las circunstancias, y fragmentario, en tanto que aborda la planificación de áreas concretas y limitadas, esto es, ayuda a desarrollar la ciudad «a fragmentos»<sup>240</sup>.

Además del desarrollo del Plan Estratégico como herramienta de planificación, comenzó entonces a reconsiderarse la aptitud y la naturaleza de los Planes Generales, en el contexto internacional de revisión de las teorías urbanísticas y arquitectónicas del Movimiento Moderno, sobre todo de aquella modernidad mal entendida y corrompida, “[...] *deletreada con descomunales bloques de concreto para acoger minúsculas viviendas, grandes arterias para un tráfico que tan sólo se concebía como vehicular, e inhóspitas ciudades satélite y de dormitorio*”<sup>241</sup>. Esta reflexión la encabezaron algunas figuras tan emblemáticas como los italianos Aldo Rossi, Vittorio Gregotti, Carlo

---

<sup>240</sup> Este carácter fragmentario no es otra cosa que el nítido reflejo de la cultura posmoderna, donde, trasladando las teorías del filósofo Jean-François Lyotard al ámbito espacial, al igual que la historia ya no puede ser comprendida como metarrelato coherente y global, sino como concatenación de pequeños relatos fragmentarios, la ciudad no puede entenderse como estructura cerrada y coherente, sino como realidad compleja, mutable e igualmente fragmentaria. [LYOTARD, Jean-François, *La condición posmoderna...*Op.cit.]

<sup>241</sup> KRAUTHAUSEN, Ciro, “Joseph Paul Kleihues, arquitecto”, en *El País* [Archivo Digital], 6 de septiembre de 2004.



Aymonino o Saverio Muratori, el inglés Colin Rowe, el luxemburgués Rob Krier o los alemanes Oswald Mathias Ungers o Joseph Paul Kleihues, citando algunos de los más célebres. Uno de los focos de debate sobre la ciudad más destacados en Europa fue el gestado en torno al IBA berlinés<sup>242</sup> —*Internationale Bauausstellung Berlín*<sup>243</sup>—, que, junto con el círculo de la *Tendenza* y la escuela de la «reconstrucción crítica», ayudaron a recuperar la esencia de la llamada «ciudad europea»<sup>244</sup>, reinstaurando la manzana clásica como unidad territorial básica, limitando la altura de los edificios y rescatando el concepto del patio en el interior de las manzanas.



**Fig.38 . Plano de la IBA 87, Berlín**

**Fuente: Urban Networks.**

<sup>242</sup> CENICACELAYA, Javier, “Bilbao y la urgencia de un urbanismo sostenible”, en BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida (eds.), *Urbanismo del siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004.

<sup>243</sup> La IBA, siglas alemanas de la Muestra Internacional de Construcción, siguiendo la tradición experimental berlinesa, planteó, en 1978, la necesidad de organizar una exposición internacional de arquitectura en la que reflexionar sobre la ciudad y la arquitectura social en las postrimerías del siglo XX. La celebración de la exposición se retrasó finalmente hasta 1987, de ahí que en muchas ocasiones se hable de la IBA 87, y se bifurcó en dos líneas: la IBA Alt —IBA Antigua—, bajo la dirección de Hardt-Waltherr Hämer, centrada en reflexionar sobre los métodos de regeneración y/o rehabilitación urbana bajo el lema *Behutsame Stadterneuerung* —Renovación Cautelosa—; y la IBA Neu —IBA Nueva—, dirigida por Joseph Paul Kleihues, centrada en reflexionar sobre las teorías emergentes de construcción de la ciudad bajo el lema *Kritische Rekonstruktion* —Reconstrucción Crítica—. Información extraída de: “Berlín, el laboratorio de lo urbano y lo arquitectónico del siglo XX. La experiencia de la IBA 87”, en *Urban Networks* [en línea], <<http://urban-networks.blogspot.com>>, [Consultado: 27/03/2012]. Junto con el enriquecimiento del discurso arquitectónico y urbanístico europeo, la IBA 87 actuó de facto en el céntrico Sector Oeste de Berlín, en el que, con Kleihues a la cabeza, se congregaron figuras de la escena arquitectónica de la talla del portugués Álvaro Siza, el austriaco Hans Hollin o el propio Aldo Rossi.

<sup>244</sup> ROSSI, Aldo, *La arquitectura de...* Op.cit.

No cabe duda, regresando ya al contexto nacional, de que desde los últimos años setenta y a lo largo de los ochenta, el ambiente político, social y cultural español, era extraordinariamente permeable al cambio en todos los ámbitos, y entre ellos el que ahora nos ocupa, esto es, la concepción y la construcción de las ciudades. La actitud modernizadora y progresista inherente a la Transición Democrática, enriqueció la disciplina encumbrándola a la categoría de “[...] *hito de la historia del planeamiento español reciente* [...]”<sup>245</sup>. Con la restitución de las corporaciones municipales democráticas (1978) después de la larga dictadura franquista, todo lo referente a la gestión y la construcción de las ciudades cambió radicalmente, pasando todos estos asuntos, hasta hacía poco despachados discretamente en las oficinas técnicas, a la línea de fuego de la política municipal.

En cambio, el contexto económico nacional, que estaba padeciendo los efectos del recrudescimiento de la Crisis del Petróleo de 1979, no parecía acompañar al clima de progreso político y social de la Transición. La recesión de la economía y la congelación del crecimiento, que en el caso de España persistieron hasta mediados de los ochenta, con la entrada en la Comunidad Económica Europea (1986), condicionaron el rumbo del país en los años ochenta.

En cualquier caso, y contra lo que cabría esperar, esta situación de recesión lejos de frenar la modernización de las ciudades españolas, ofreció la oportunidad de explorar vías de desarrollo alternativas y “[...] *extraer las potencialidades* [...]”<sup>246</sup> latentes. La necesidad agudizó el ingenio de aquella generación de planificadores, que llegaron cargados de talento y de ideas frescas para combatir la falta de recursos económicos, de modo que la situación de crisis se transformó, haciendo de la necesidad virtud, en campo abonado a la creatividad y a la imaginación, a la lógica y la reflexión.

Esta labor de creación, que los más críticos tacharon de heterodoxa, estimuló la concepción de propuestas inéditas y trasgresoras, en algunos casos, como apuntó Damián Quero, “[...] *de apariencia radical... ¡y sin embargo tan propias de cada ciudad que sólo al trazarlas y figurarlas se ponía de manifiesto que eran algo*

---

<sup>245</sup> GIGOSOS PÉREZ, Pablo y SARAVIA MADRIGAL, Manuel, “Relectura del planeamiento...Op.cit.

<sup>246</sup> MARCELLONI, Maurizio, “Mirando hacia España”, en AA.VV., *Diez años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, IUAV-MOPU, Madrid, 1990, p.11.

*inmanente a la ciudad* [...]»<sup>247</sup>. Esta paradójica dualidad de recesión económica y renacimiento urbano, contrastó con lo que estaba sucediendo en la mayoría de las ciudades europeas, donde el influjo de la desregulación y el desmantelamiento del Estado de Bienestar estaban causando estragos. En España la desregulación había sido la tónica general hasta el momento, de modo que los aires de cambio trajeron consigo la necesidad de regular el urbanismo y de recuperar la presencia del Estado en la elaboración y en la defensa del cumplimiento de las normas. En cualquier caso, esta situación excepcional, que algunos autores entendieron como anómala<sup>248</sup> o como el fruto del florecimiento cultural de la Transición, desde otra óptica también podría considerarse como otra de las consecuencias del estatus de *late-comer* que arrastraba España, que se incorporó a la posmodernidad con retraso respecto a Europa y que en la década siguiente también sucumbiría y acabaría incorporándose a la tendencia desreguladora general<sup>249</sup>.

La constitución de las primeras corporaciones municipales democráticas puso de manifiesto la necesidad impostergable de frenar y corregir en la medida de lo posible los desmanes urbanísticos de la etapa desarrollista, de ahí que algunos autores lo definan como «urbanismo remedial»<sup>250</sup>, lo cual obligaba a reconsiderar los instrumentos técnicos encargados de la ordenación y la planificación del territorio<sup>251</sup>. Así, germinó la tercera generación de Planes Generales, que, como hijos de la democracia, reflejaron el progresismo, el pluralismo y la tolerancia inherentes a la misma. En este contexto el

---

<sup>247</sup> QUERO CASTANYS, Damián, “Un proyecto político ilustrado: El papel de los Ayuntamientos”, en AA.VV., *Diez años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, IUAV-MOPU, Madrid, 1990, p.149.

<sup>248</sup> MARCELLONI, Maurizio, “Mirando hacia España...Op.cit. p.13.

<sup>249</sup> Buena muestra de ello han sido las distintas leyes del suelo aprobadas en la década de los noventa, entre ellas, la *Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones*, probablemente la más radical en lo que a desregulación atañe.

<sup>250</sup> SAINZ GUTIERREZ, Victoriano, *El proyecto urbano en España. Génesis y desarrollo del urbanismo de los arquitectos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006.

<sup>251</sup> Cabe puntualizar que aunque el cambio de generación se produjo a finales de los años setenta, la transformación de la disciplina urbanística se remonta a finales de los sesenta, habiendo que destacar en este sentido la labor entre otros del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona de la ETSAB, bajo la dirección de Manuel Solá-Morales, o el Grupo R, al que pertenecían entre otros José A. Coderch y Oriol Bohigas. Sobre este particular resulta esclarecedora la reflexión que sobre la planificación urbanística hizo Fernando de Terán en 1969: “*Flota en el ambiente, junto con la conciencia de que el planeamiento solo por sí mismo no resuelve los problemas, una inquietud profunda sobre la necesidad de revisar la propia metodología de los planes al uso, cuyo enfoque aparece como ingenuamente convencional por su planteamiento fundamentalmente morfológico, por la debilidad de los medios de realización de sus propuestas y por su inoperancia frente a los efectos económicos inmediatos que desata. Así, cada vez aparece más claramente dibujada la aspiración hacia un nuevo tipo de plan, que mas que un retrato anticipado de la situación urbana futura, rígidamente previsto, sea un programa de actuación*”. DE TERÁN TROYANO, Fernando, “Cambio de etapa”, en *Ciudad y Territorio*, Núm.4, 1969, p.4, cita extraída de SAINZ GUTIERREZ, Victoriano, *El proyecto urbano...Op.cit. pp.102-103*.

planeamiento de «la era Bidagor» entró en crisis. El rechazo hacia lo Planes Generales de la etapa anterior, aquellos documentos cuantitativos, omnicomprendivos y finalistas, a los que Quero Castanys tildó de “[...] *instrumentos miserables que pretendían propiciar el crecimiento acelerado de las ciudades* [...]”<sup>252</sup>, se fundamentó no sólo en lo estrictamente formal, esto es, como modelo de desarrollo, sino que también suscitó el rechazo ideológico, como instrumentos obsoletos y rancios ligados a la etapa franquista.

Los Planes Generales de los ochenta fomentaron la participación ciudadana, e incluso podríamos afirmar que brotaron del asociacionismo ciudadano de los setenta, aquel que con tanto ardor había defendido los derechos ciudadanos. Haciéndose eco de las reivindicaciones vecinales de la década anterior —la defensa del patrimonio cultural, la resolución del déficit de espacios libres y de equipamientos, el reequilibrio espacial centro-periferia, la mejora del transporte público, la descentralización de la administración, etc. —, los Planes Generales nacidos en democracia trataron de subsanar la situación de las ciudades «desarrollistas». A diferencia de lo que sucede hoy día, los años ochenta lejos de rehuir la polémica y eludir discretamente el debate, sacaban los Planes Generales a la palestra, exponiéndolos sin ambages a la opinión pública y estimulando el debate. El fomento de la participación de la ciudadanía en la construcción de la ciudad y de los documentos de planificación, rasgo diferencial del planeamiento español de la época<sup>253</sup>, se concretó mediante la puesta en marcha de diferentes acciones de difusión y marketing de los Planes Generales, como exposiciones públicas, publicación de folletos, organización de congresos y seminarios, e incluso la creación de eslóganes.

Los Planes Generales de los ochenta propusieron un «urbanismo defensivo», que, reaccionando a las agresiones de la etapa anterior contra el patrimonio cultural, el equilibrio espacial y los derechos ciudadanos, construyeron el planeamiento desde el blindaje y la defensa de la ciudad y el patrimonio heredado<sup>254</sup>. Plantearon además lo que

---

<sup>252</sup> QUERO CASTANYS, Damián, “Un proyecto político... Op.cit. p.149.

<sup>253</sup> LEIRA SÁNCHEZ, Eduardo, “Mas que planes. Antecedentes y papel de los planes municipales en España en los primeros años ochenta”, en AA.VV., *Diez años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, IUAV-MOPU, Madrid, 1990, p.153-162.

<sup>254</sup> Los Planes Generales de los ochenta, haciendo gala de la raíz culturalista de la que brotaron, entendieron el legado patrimonial, no sólo como la materialización de la memoria histórica, sino también como catalizador de la identidad de la ciudadanía, y como tal, de la identificación de ésta con el espacio circundante. De hecho, era habitual encontrar asociados a los Planes Generales documentos específicos de protección y defensa del patrimonio histórico-artístico, tales como Catálogos Urbanísticos, Planes Especiales de Reforma Interior, Planes de Protección del Patrimonio, etc.

Solá-Morales definió como un «urbanismo urbano»<sup>255</sup>, un urbanismo focalizado en los aspectos relacionados con el diseño a escala urbana, esto es, en la escala intermedia, en la consideración de la ciudad por partes sobre las que se ofrecen soluciones formales específicas, huyendo de las consideraciones globales, “[...] *que se diluyen en solicitudes que lindan con los terrenos de la política o la economía [...]*”<sup>256</sup>, tangenciales en muchas ocasiones a la disciplina arquitectónica *sensu stricto*. En síntesis, los Planes Generales de la tercera generación buscaron «rematar» la ciudad, recualificando las periferias y rehabilitando los centros, y «suturarla», en la medida en que trataron de interrelacionar las distintas partes y conferirle compacidad y cohesión.

En resumen, y a tenor de lo expuesto, podríamos concluir que esta tercera generación de Planes Generales concuerda con los fundamentos de la sostenibilidad en el contexto de la ciudad, fomentando la participación de la ciudadanía, protegiendo la memoria histórica y el *genius loci*, fomentando la cohesión de la ciudad como espacio y como hábitat social y restringiendo el crecimiento centrífugo en beneficio del centrípeto, esto es, de la recualificación de la ciudad existente frente a la expansión irracional de épocas anteriores<sup>257</sup>.

#### ***La cuarta generación de Planes Generales: Marketing urbano***

La «etapa dorada» del planeamiento español acabó con la década de los ochenta, como afirmó Eduardo Leira en el marco de la célebre exposición *10 de años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, celebrada en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia (IUAV) en 1989. Aquel “[...] *periodo cerrado e irrepetible [...]*”<sup>258</sup> dio paso a otro más realista, menos entusiasta y menos trascendente, a juicio del arquitecto más acorde con el “[...] *acotado campo de maniobra que tienen de por sí los Planes urbanísticos municipales [...]*”<sup>259</sup>.

---

<sup>255</sup> SOLÁ-MORALES I RUBIÓ, Manuel y PARCERISA I BUNDÓ, Josep, “El urbanismo urbano: Forma urbana y planeamiento en siete capitales españolas”, en *Estudios territoriales*, MOPU, Núm. 24, 1987, pp. 33-51.

<sup>256</sup> LÓPEZ DE LUCIO, Ramón, “El ensimismamiento en el «urbanismo urbano» como respuesta a las limitaciones del urbanismo territorial”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Núm. 1, 1993, pp.61-66.

<sup>257</sup> CENICACELAYA, Javier, “Bilbao y la urgencia...Op.cit.

<sup>258</sup> LEIRA SÁNCHEZ, Eduardo, “Mas que planes...Op.cit., p.153.

<sup>259</sup> *Ibidem*, p.153.

Con la luz que arroja el paso del tiempo, estamos hoy en disposición de afirmar que aquel cambio generacional en la planificación española guardó relación directa con las transformaciones profundas que estaban teniendo lugar en el contexto económico global. La entrada en escena de la llamada «Nueva Economía»<sup>260</sup> modificó radicalmente el panorama económico, político y social mundial, adentrándonos en lo que Jameson definió como «capitalismo multinacional»<sup>261</sup>. La «Nueva Economía» es la economía del conocimiento y la información<sup>262</sup>, esto es, es la economía digital, aquella basada en las ramas industriales gestadas en la Tercera Revolución Tecnológica<sup>263</sup>.

Mientras que la industria tradicional ocupaba grandes áreas de terreno, la economía digital es en muchos aspectos inmaterial e intangible, carente de puntos de fricción y de espacios de producción tal y como solían concebirse en el pasado reciente. Las NTIC son el soporte físico de «Nueva Economía», lo mismo que tiempo atrás lo fueron los generadores o las turbinas, los microchips son ahora los encargados organizar a escala planetaria el capitalismo, transmitiendo en décimas de segundo grandes cantidades de datos en forma de complejos códigos binarios mediante estímulos eléctricos a miles de kilómetros de distancia. La interconexión absoluta y la inmediatez de los procesos de comunicación han fomentado la expansión del capitalismo, que opera ahora a escala global.

---

<sup>260</sup> El concepto de «Nueva Economía», acuñado por el economista Brian Arthur a finales de los años noventa y popularizado por Kevin Kelly, editor de la revista *Wired*, designa a la fase más reciente del capitalismo tardío. Se trata de una economía sustentada en el conocimiento y la información, de alcance global y naturaleza inmaterial, puesto que se organiza en torno a las redes virtuales de Internet. Es, en definitiva, la economía de la “Era de la Información”. CASTELLS, Manuel, “La ciudad de la Nueva Economía”, en *La Factoría* [en línea], Junio-Septiembre 2000, N°12, s/p., [Consultado: 03/02/09], <www.revistalafactoria.eu>.

<sup>261</sup> JAMESON, Fredric, *El posmodernismo o... Op.cit.*

<sup>262</sup> Ya desde finales de los años setenta, algunos teóricos, especialmente desde el campo de la sociología, comenzaron a desarrollar el concepto de «sociedad postindustrial» en relación con la reorganización de los sistemas de producción y la estructura económica que supuso la irrupción del capitalismo tardío [TOURAINÉ, Alain, *La sociedad postindustrial*, Ariel, Barcelona, 1973 y BELL, Daniel, *El advenimiento de la sociedad postindustrial: Un intento de prognosis social*, Alianza, Madrid, 1976]. En cualquier caso es difícil comprender el capitalismo multinacional como algo ajeno a la industria o como el inicio de la era postindustrial, puesto que, remitiéndonos a las teorías del geógrafo estadounidense Allen J. Scott sobre la dinámica de desindustrialización-reindustrialización simultánea, el peso de la industria lejos de menguar ha crecido, puesto que, en paralelo a la desindustrialización de las industrias tradicionales ha tenido lugar una reindustrialización encarnada en las nuevas ramas industriales surgidas al calor de la Tercera Revolución Tecnológica, como la electrónica, la nanotecnología, la telemática, etc. [SCOTT, Allen J., *Metropolis: From the división of labour to urban form*, University of California Press, Berkeley, 1998]

<sup>263</sup> Concepto acuñado por el sociólogo norteamericano Jeremy Rifkin [RIFKIN, Jeremy, *El fin del trabajo: Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo, el nacimiento de una nueva era*, Paidós, Barcelona, 1997 y RIFKIN, Jeremy, *La era del acceso: La revolución de la nueva economía*, Paidós, Barcelona, 2000].

Otros rasgos diferenciales de la «Nueva Economía» son la flexibilidad y la mutabilidad, es decir, la naturaleza cambiante, errática y caprichosa de la economía y de los mercados financieros. La condicionalidad macroeconómica afectó también, como no podía ser de otro modo, a la cultura territorial de la Sociedad de la Información<sup>264</sup> o Sociedad del Conocimiento<sup>265</sup>. Las ciudades de la «Era del Silicio» son las que sustentan el desarrollo económico, pues, decía Manuel Castells<sup>266</sup> que no existe “[...] ningún caso de un medio de innovación tecnológica o empresarial que se hubiera desarrollado de forma nueva, en pleno desierto, en relación con un proyecto voluntarista de gobierno: simplemente no existen. Existen algunos parques tecnológicos con éxito, pero no medios de innovación realmente generadores de riqueza”.

En este contexto la planificación urbanística debería sustentar el desarrollo económico, elaborando estrategias que adapten la ciudad a las exigencias y los retos del siglo XXI. Así, en contraposición a lo ocurrido en la planificación de los años ochenta, que miraba hacia atrás, hacia los problemas heredados, planteándose como corrección o reacción a las decisiones adoptadas en el pasado, la planificación actual mira hacia adelante, con estrategias enfocadas hacia el futuro de las ciudades y el posicionamiento de las mismas en el contexto macroeconómico. En este sentido podríamos decir que la planificación hoy día está más cercana a la estrategia empresarial y al marketing que a la planificación en el sentido territorial tradicional del término, de ahí que sea tendencia generalizada hablar de «marketing urbano».

Actualmente el planeamiento está concebido desde ópticas economicistas, importándose desde finales de los años ochenta la filosofía estratégica del ámbito empresarial a la planificación y la gestión del territorio<sup>267</sup>. Según la teoría que elaboró el sociólogo español Miguel Martínez López, la ciudad actual sería el paradigma de empresa postindustrial, en el que la «alta dirección» serían los entes municipales y las asociaciones empresariales, «los accionistas» la ciudadanía, «la clientela» los potenciales inversores o visitantes, «los productores» los bienes y servicios ofertados y

---

<sup>264</sup> CASTELLS, Manuel, *La era de...* Op.cit.

<sup>265</sup> DRUCKER, Peter F., *The age of discontinuity: Guidelines to our changing society*, Harper & Row, New York, 1969.

<sup>266</sup> Conferencia pronunciada en el Salón de Ciento del Ayuntamiento de Barcelona, el 21 de febrero de 2000, en el acto de clausura del Máster *La ciudad: políticas proyectos y gestión* de la Universidad de Barcelona, <<http://www.cddc.vt.edu>>, [Consultado: 17/09/2009].

<sup>267</sup> MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel A., “La traslación de estrategias empresariales al territorio: problemas de la Planificación Estratégica en el urbanismo”, en *Política y Sociedad*, Núm.31, Universidad Complutense, Madrid, 1999, pp.93-116.

«la competencia» las ciudades cercanas que compiten para atraer a los mismos clientes<sup>268</sup>. Así, las actuaciones de la alta dirección incidirían directamente “[...] *en el posicionamiento de la ciudad en los mercados y, por tanto en la ampliación y fidelización de la clientela*”<sup>269</sup>. En este punto es en el que entra en juego la planificación urbanística, que funcionaría como el marketing de la empresa, acuñando, publicitando y difundiendo la imagen de ciudad que desea «venderse», correspondase ésta o no con la realidad.

La competencia territorial es feroz en el contexto de la globalización, de ahí que los Planes Generales busquen, más que ordenar racional y equilibradamente el territorio, posicionar a la ciudad en el contexto internacional, o bien potenciando los rasgos diferenciales como herramienta de proyección global, bien construyendo otras referencias y patrimonios de atracción, desde la construcción de arquitecturas espectaculares de los grandes «*starchitects*», hasta la organización de grandes eventos culturales, deportivos, etc. El marketing urbano busca, en resumen, crear marcas de ciudad que consigan atraer capitales, aunque ello suponga el endeudamiento en proyectos faraónicos o la escasa o nula repercusión en el conjunto de la ciudadanía.

La calidad estética y el diseño urbano es esencial en la configuración de la marca de ciudad, de modo que en los últimos años han cobrado especial protagonismo las operaciones de regeneración urbana, tanto de recolonización de espacios obsoletos o abandonados, como de rehabilitación de los sectores históricos y la recualificación estética de los barrios, todo ello con la intención de transformarlos en centros de dinamización económica y atracción turística.

Buscando la atracción las ciudades tendieron hacia la terciarización de las economías locales, potenciando especialmente los sectores del ocio y el turismo, lo que condujo a la creación de grandes equipamientos turísticos —equipamientos museísticos, auditorios, teatros, etc. — y a la redacción e implementación de Planes de Dinamización Turística. Como elemento de atracción diferencial las ciudades entendieron la baza que representaba el patrimonio histórico-artístico heredado, así, en el caso concreto de Asturias, Gijón comenzó a explotar el perfil romano, Oviedo el prerrománico y Avilés el moderno. En cualquier caso esta defensa patrimonial de corte instrumental, esto es,

---

<sup>268</sup> *Ibidem*, pp.93-116.

<sup>269</sup> VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio, *Política económica local*, Pirámide, Madrid, 1993. Cita extraída de MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel A., “La traslación de...Op.cit. p.102.



como mecanismo de atracción turística y de rentabilización económica, tiende a proteger el patrimonio únicamente cuando éste es susceptible de generar beneficios económicos, ignorando, cuando no eliminando directamente, todos aquellos bienes patrimoniales que obstaculicen el «correcto desarrollo» de la economía o de los intereses empresariales particulares. Junto al patrimonio heredado, los nuevos patrimonios buscan igualmente fortalecer la marca y la imagen de las ciudades, así, la atracción de arquitectos mediáticos, la colocación de grandiosas esculturas en el espacio público o la puesta en marcha de descomunales proyectos urbanísticos están hoy en día entre los temas estrella de los Planes Generales.

La terciarización de las economías locales buscó también la captación de proyectos empresariales afines a la Nueva Economía, con especial protagonismo de las empresas punto-com o las ramas relacionadas con el I+D+I, lo que en términos espaciales significó la proliferación de parque tecnológicos, parques científicos, semilleros de empresas, etc. en las ciudades.

Otro aspecto en el que se centran los Planes Generales de cuarta generación son las actuaciones infraestructurales que mejoren las condiciones de accesibilidad al centro de las ciudades, lo cual se ha concretado en la multiplicación de proyectos de eliminación de barrenas ferroviarias, la habilitación de rondas exteriores, la construcción de estaciones intermodales, el fomento del transporte público y la reconquista de los espacios centrales que dejan las infraestructuras eliminadas.



**Fig. 39. Edificio Calatrava en el barrio de Buenavista (Oviedo).**

**Fuente: [www.flickrriver.com](http://www.flickrriver.com)**

La aproximación *top-down* de la planificación urbanística actual, en muchos aspectos despótica en el sentido ilustrado del término, construye la ciudad desde arriba hacia abajo, al contrario de lo que sucedía en los años ochenta, donde la máxima era el *bottom-up*, o lo que es lo mismo, la construcción de la ciudad desde abajo hacia arriba.

Hoy en día la elaboración de los Planes Generales es ajena a la participación de la ciudadanía, la cual queda restringida a las quejas o las reclamaciones puntuales, presentadas en tiempo y forma dentro de los plazos rígidamente establecidos en la legislación urbanística. A la burocratización de la participación debemos sumar la poderosa influencia que ejercen las élites económicas sobre los planificadores y los gobernantes, y las disposiciones elitistas de los técnicos que rechazan la discusión abierta de las propuestas que presentan<sup>270</sup>.

Llegados a este punto cabría plantearse algunas cuestiones como ¿qué es lo que realmente necesitan las ciudades, lo que demanda la ciudadanía o lo que demanda la economía?, ¿a qué intereses atienden los planificadores, a los de la población que habita las ciudades o a los de los mercados?, ¿cuáles son las metas reales de los Planes Generales del siglo XXI, la democracia urbana, el equilibrio y la justicia interterritorial, o el crecimiento económico diferencial de la ciudad y el posicionamiento en el contexto de competencia globalizada?. Sobre estas cuestiones sólo el tiempo arrojará luz, aunque la tendencia general a la deshumanización y la tiranía de los mercados difícilmente dejará de afectar a la concepción y la construcción de las ciudades del siglo XXI, lo que está estimulando la recuperación de consignas que parecían haber quedado superadas como el lema lefebvriano del derecho a la ciudad.



**Fig.40. Reclaim your city.**

**Fuente: <http://thisishamilton.wordpress.com>.**

<sup>270</sup> MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel A., “Urbanismo, participación ciudadana y planificación estratégica de las ciudades”, en <[www.miguelangelmartinez.net](http://www.miguelangelmartinez.net)>, [Consultado: 17/09/2011].

## 2.2. LOS PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN URBANA EN AVILÉS.

Dentro del panorama general que acabamos de esbozar debemos incardinar las cuatro generaciones de Planes Generales que, desde mediados del siglo pasado, ayudaron a modelar la ciudad de Avilés. Al estudio detallado de los cuatro Planes Generales aprobados en Avilés, a saber: PGOU 1956, PGOU 1970, PGOU 1986 Y PGOU 2006, estará dedicado el apartado que ahora nos ocupa, en el que analizaremos el contexto histórico en que surgieron, los propósitos explícitos e implícitos de los documentos y las repercusiones directas de éstos sobre la trama de la ciudad.

PGOU	AUTOR	MODELO URBANO
PGOU 1956	DAMIÁN GALMÉS Y ENRIQUE LANTERO	FUNCIONALISTA
PGOU 1970	JAVIER DE MESONES	DESARROLLISTA
PGOU 1986	ENRIQUE DE BALBÍN BEHRMANN	CORRECTIVO
PGOU 2006	EDUARDO LEIRA	ESTRATÉGICO

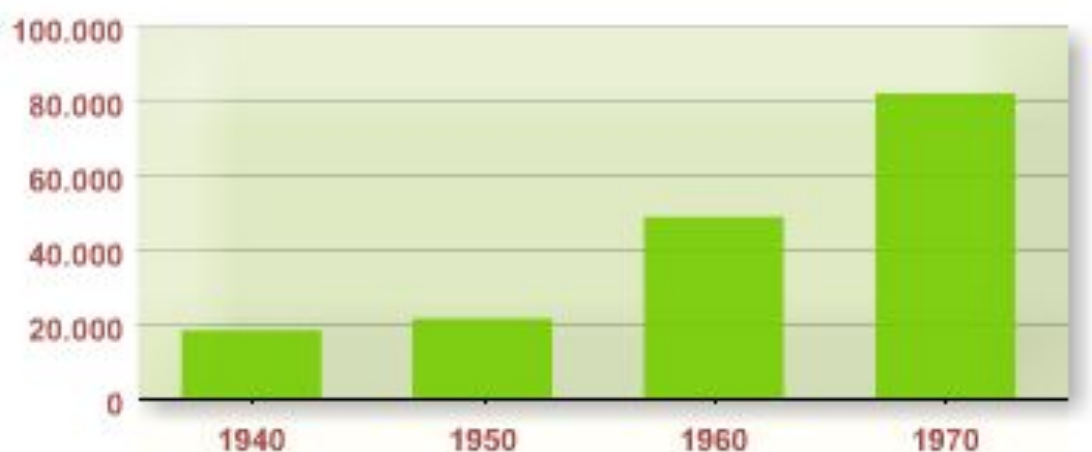
Tabla 5: Planes Generales de Ordenación Urbana de Avilés (1956-2006)

Fuente: Elaboración propia.

### 2.2.1. El Plan Galmés: La ciudad al servicio de la industria

La modificación radical de la fisonomía y la morfología de la ciudad de Avilés, correlato de la drástica y fugaz transformación de la estructura socioeconómica, llegó de la mano de la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. (ENSIDESA), que, sumándose al resto de proyectos industriales radicados en el entorno de la ría, algunos más antiguos y arraigados como la Real Compañía Asturiana de Minas en la dársena de San Juan de Nieva o los astilleros, y otros directamente dependientes del impulso estatal del Instituto Nacional de Industria (INI) durante la autarquía, como la Empresa Nacional de Aluminio S.A.(ENDASA), la Siderúrgica Asturiana S.A. (SIASA) o la Cristalería Española S.A. (CESA), consolidaron el gran complejo industrial-portuario de la ría de Avilés.

El poder de atracción que ejerció ENSIDESA estimuló el mayor crecimiento demográfico de la historia de la ciudad, debido al intenso flujo migratorio llegado en dos oleadas: la primera, la de los obreros que trabajaron en la construcción de la faraónica factoría, y, la segunda, la de los obreros siderúrgicos que trabajarían dentro de ésta<sup>271</sup>. La población de Avilés pasaría de los 18.037 habitantes en 1940 a los 48.503 en 1960, llegando a alcanzar en 1970 la cifra de 81.710 habitantes, esto es, cuadruplicando en poco más de tres décadas la población de la ciudad<sup>272</sup>.



**Gráfico 3: Población de Hecho: Avilés (1940-1970).**

**Fuente: INE**

Este crecimiento de extraordinaria celeridad no tardó en poner de manifiesto la necesidad urgente de elaborar un proyecto de ciudad que permitiese adaptarse de la mejor manera posible a los cambios que ésta estaba experimentando, y al mismo tiempo adaptarse a las exigencias y los requerimientos de la industria que estaba espoleando el desarrollo demográfico y la transformación morfológica de la ciudad. Y, 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*

<sup>271</sup> MORALES MATOS, Guillermo, “Industrialización y crecimiento urbano en Avilés”, en *Ería*, nº1, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1980. pp. 151-178.

<sup>272</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].

*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 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”*<sup>273</sup>. [Apéndice II: Documentación]

Quedó así sembrada la semilla que germinaría cinco años más tarde en la aprobación del *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1956*, el primero de este tipo que hubo en la ciudad, y que, al igual que sucedió con toda la primera generación de Planes Generales en el territorio español, nació al calor de la promulgación de la *Ley, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* (BOE de 14 de Mayo de 1956)<sup>274</sup>.

La Jefatura Nacional de Urbanismo encomendó la redacción del *Plan General de Ordenación de Avilés* al arquitecto madrileño Damián Galmés de Fuentes, en colaboración con el también arquitecto Enrique Lantero Belaunde y con los entonces estudiantes Joaquín Cores y Pedro Casariego<sup>275</sup>. Esta Jefatura se comprometió a orientar e inspeccionar el trabajo del equipo de Damián Galmés, que comprendería: la elaboración del Plano General de la Comarca de Avilés, el Plano General de Comunicaciones y Accesos, el Plano General de Zonificación, el Plano General Viario, las Ordenanzas Municipales articuladas, los Planos de Perfiles Longitudinales y Transversales, los estudios de ordenación de los nuevos ensanches y las reformas de los elementos más destacados del núcleo actual y la Memoria General<sup>276</sup>.

El Plan General de Ordenación Urbana de Avilés y el Plan Comarcal de Villalegre, así como las Ordenanzas Municipales asociadas y los demás documentos

---

<sup>273</sup> 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>274</sup> La *Ley, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* vino motivada por la necesidad de configurar un corpus urbanístico unitario de alcance nacional, ya que, como explicaba Rodríguez Moro “[...] *el urbanismo en España se rige por una serie de disposiciones que no forman un conjunto orgánico [...]*” y “[...] *se abandona a la más amplia autonomía de la libertad, con los gravísimos inconvenientes que una tal situación ofrece [...]*”. Por ello, y tomando como referencia leyes similares promulgadas en otros países europeos —Francia, 1943; Bélgica, 1946; Suecia e Inglaterra, 1947—, se promulgó esta ley con la teórica intención de conjugar la “*indeclinable función social*” del urbanismo con el derecho a la propiedad. RODRÍGUEZ MORO, Nemesio, “Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana”, en *Revista de Administración Pública*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (ed.), nº20, 1956, pp. 183-190.

<sup>275</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Exp. Sesión Ordinaria del Pleno celebrada el 13 de julio de 1951”.

<sup>276</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Exp. Propuesta de Bases para la redacción del Plan General de Ordenación de Avilés”.

complementarios, quedaron aprobados en firme<sup>277</sup> en sesión del Pleno del Ayuntamiento el 30 de noviembre de 1956<sup>278</sup>.

El *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1956* ha de ser situado dentro de la primera generación de Planes Generales, ya que, además de desarrollarse dentro de las coordenadas cronológicas establecidas y encontrarse subordinado a la lógica económica del capitalismo industrial, entroncaría con la corriente epistemológica científico-técnica a la que antes hacíamos referencia. No obstante, como sucedió con la mayoría de documentos de esta tipo en la etapa que ahora nos ocupa, el *Plan Galmés* se mostró en muchos aspectos más cercano a los Planes de Ensanche que habían guiado el crecimiento de las ciudades durante el siglo anterior, que a los Planes Generales de Ordenación entendidos como documentos complejos y multifocales encargados de articular el proyecto de ciudad como conjunto. De hecho, el expediente del *Plan Galmés* parece estar ceñido estrictamente a la programación de obras públicas, y muy especialmente al diseño y la articulación de la red arterial de carreteras principales y secundarias, y al trazado y la urbanización de calles, no encontrándose prácticamente referencias al modelo de ciudad deseado o a las metas futuras que con dichos planteamientos pretendían alcanzar.

Como ejemplo de lo dicho recogeremos a continuación algunos fragmentos del *Plan General de Ordenación de Avilés de 1956*, correspondientes al *Plan Parcial del Sector Sur-Oeste*, espacio de 120 hectáreas limitado por la Ronda Perimetral Oeste del Plan General, y hacia el que pretendía canalizarse el crecimiento inmediato de la ciudad. Toda la programación de este sector giraba en torno al “[...] *eje principal de 45 metros*

---

<sup>277</sup> El Plan General de Ordenación Urbana de Avilés se aprobó inicialmente el 22 de agosto de 1956, como quedó recogido en el acta de la sesión extraordinaria del Pleno del Ayuntamiento celebrada ese mismo día en la Sala Capitular del Palacio Municipal. En ella el entonces alcalde Francisco Orejas Sierra hizo constar que el Plan General “[...] *habiendo llegado [...] al grado de madurez suficiente para que pueda ser aprobado por la Excelentísima Corporación, máxime teniendo en cuenta que se trata de un Plan General, con cierta flexibilidad que permitirá en su día al aplicarlo en la práctica subsanar los posibles defectos o errores que puedan presentarse al redactar los proyectos parciales de las zonas que sucesivamente se vayan urbanizando. [...] En cuanto al Plan Comarcal, también incluido en este estudio, creo merece también la aprobación Municipal en todo lo que afecta al Municipio de Avilés, debiendo someterse en todo lo que corresponde a otros municipios a la consideración de los mismos, [...], por unanimidad se acuerda: aprobar inicialmente el Plan General de Ordenación, las Ordenanzas Municipales y el Plan Comarcal en lo que afecta al municipio de Avilés y someterlo a información pública como ordena la Ley del Suelo de 1956 durante el plazo de un mes*”. A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Exp. Sesión extraordinaria del Pleno del Ayuntamiento celebrada el 22 de agosto de 1956”.

<sup>278</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 22 de diciembre de 1956, N°290, pp.3-4, “Administración Municipal, Ayuntamiento de Avilés, Anuncios”.

*de anchura [...]*<sup>279</sup>, el función del cual debían articularse el resto de ejes paralelos y perpendiculares, que acogerían la circulación rodada, quedando así determinado el parcelario de la zona. En la intersección de las calles se dispondrían cinco plazoletas “[...] *cuya función queda perfectamente delimitada y que corresponden a las diversas actividades de la ciudad [...]*”<sup>280</sup>, desde la comercial, la espiritual y la recreativa, a la representativa, que ocuparía el final de la gran avenida, donde estaba proyectada la construcción de los edificios en altura que albergarían a la administración. Comprobamos así como toda la programación del área quedó supeditada al esquema circulatorio, concediendo mayor protagonismo al tráfico rodado que a la circulación peatonal, y quedando los espacios relacionales limitados a los bordes de las intersecciones de los ejes circulatorios.

Finalmente el *Plan Parcial del Sector Suroeste* nunca llegó a realizarse en los términos en los estaba programado, canalizándose la ocupación hacia la periferia en el caso de las clases trabajadoras y habilitándose el entorno del antiguo Parque del Marqués de Estella —actual Parque de Las Meanas— para las clases burguesas<sup>281</sup>. 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)<sup>282</sup>, 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. Así, tal y como explica Isabel Aguilera, los solares próximos al centro quedaron congelados, a la espera de mayor rentabilidad, mientras que la acción constructora se desplazó en bloque hacia los poblados satélite de la periferia<sup>283</sup>.

---

<sup>279</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.-Plan Parcial del Sector Sur-Oeste”, folio 1a.

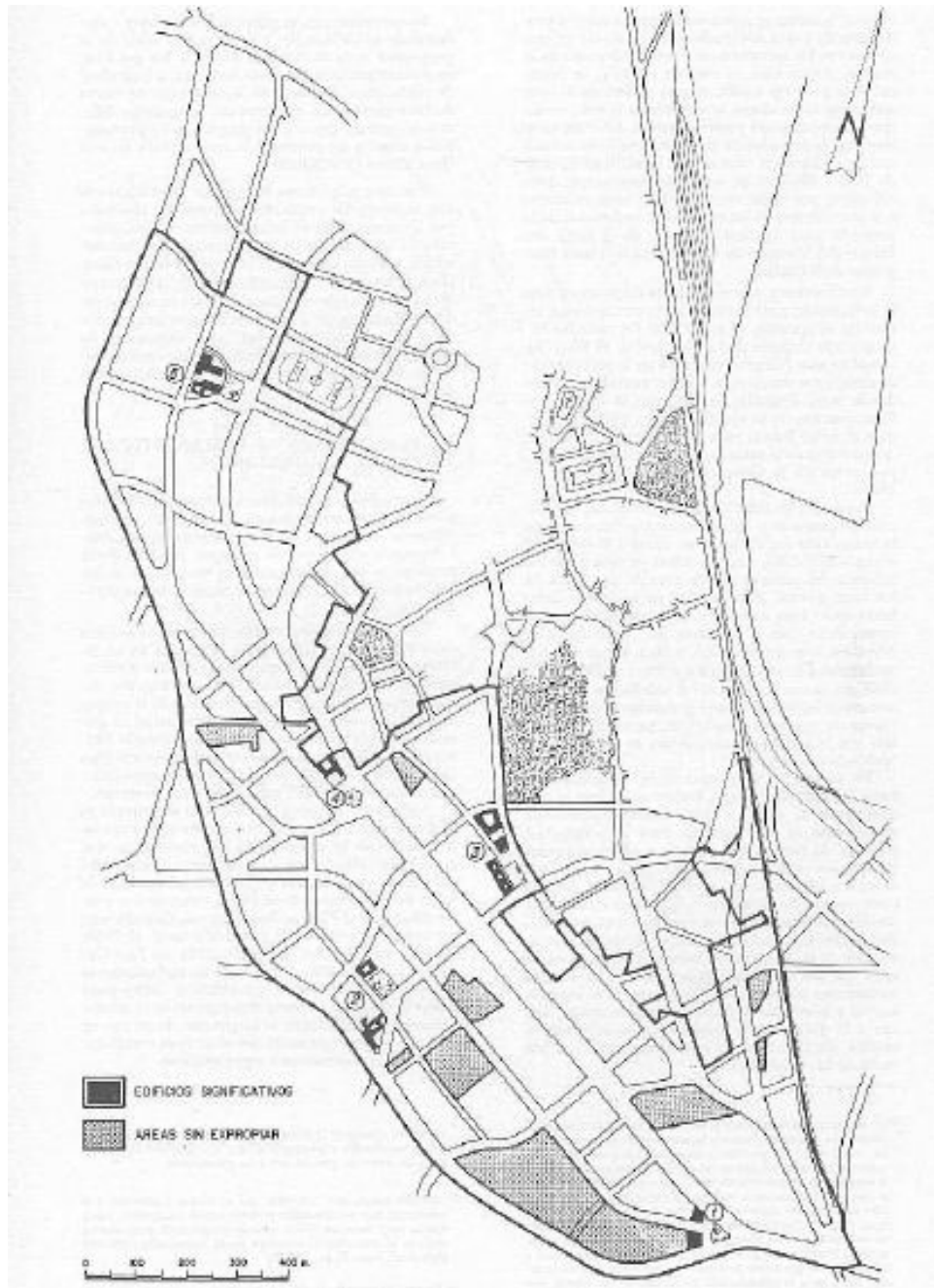
<sup>280</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Plan Parcial del Sector Sur-Oeste”, folio 2a.

<sup>281</sup> AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico...Op.cit.p.160.

<sup>282</sup> *Ibidem*, p.160.

<sup>283</sup> *Ibidem*, p.160.





**Fig. 41. Plano del Plan Parcial del Sector Sur-Oeste (PGOU 1956)**

**Fuente: Isabel Aguilera Aguilera<sup>284</sup>**

Dentro de las competencias del *Plan Galmés* estaba también como ya mencionamos la elaboración de las Ordenanzas Municipales —zonificación, alturas, patios, fachadas, etc.—, las cuales reflejan a la perfección los criterios que guiaron la elaboración del documento. El *Plano de Zonificación* del *Plan Galmés* estableció la existencia de cinco zonas distintas con arreglo a la función y al tipo de edificaciones que albergarían.

<sup>284</sup> *Ibidem*, p.159.



La primera la integraban el casco antiguo (1ª sub-zona) y el ensanche (2ª sub-zona), determinándose dentro del primero 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>285</sup>, y, comprendiendo el segundo el ensanche decimonónico y “[...] las nuevas zonas que con este mismo carácter se desarrollen [...]”<sup>286</sup>, estableciéndose esta segunda sub-zona como espacio destinado a la edificación cerrada intensiva alta y media; la segunda correspondería a los llamados Bloques Impuestos, edificaciones en altura rodeadas de jardines, y que ocuparían los terrenos del entorno de La Magdalena; la tercera correspondería al área de edificación baja, que estaría situada al norte, entre la Avenida de Lugo y la calle José Manuel Pedregal; la cuarta correspondería a la llamada Ciudad Jardín, que estaría situada al norte de la ciudad, junto al Poblado de Pescadores; y, la quinta zona correspondería al área industrial y de tolerancia, que ocuparía a grandes rasgos ambas márgenes del estuario.

La altura máxima que podrían alcanzar los edificios dependería de la distinción de la calle, que podría ser “*calles nuevas*” o “*calles existentes*”. Distinción que haría “[...] por trozos de calles, para lo cual se considerarán los lados de la calle por separado y por sectores comprendidos entre cada dos bocacalles. Se entenderá por existente la calle que tiene edificaciones en la mitad o más de su longitud [...]”<sup>287</sup>. 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 categoría se cruzasen, se seguiría la ordenanza correspondiente a la categoría que permitiese mayores alturas en la construcción<sup>288</sup>.

La tolerancia de la construcción en altura, junto con la ausencia de entornos de protección alrededor del casco histórico, fruto en gran medida de la falta de percepción de conjunto, fomentó la proliferación de bloques y edificaciones discordantes en pleno corazón de la ciudad durante los años cincuenta y sesenta, y sobre todo en los setenta.

---

<sup>285</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.-Ordenanzas Municipales”, folio 2a.

<sup>286</sup> *Ibidem*, folio 2a.

<sup>287</sup> *Ibidem*, folio 5a.

<sup>288</sup> *Ibidem*, folio 6a.

El peso que adquirió la planificación de las comunicaciones y los accesos en la organización de la ciudad, determinaría, y lastraría, el desarrollo futuro de ésta, ya que, la cesión de terreno al tráfico rodado acabaría desposeyendo a los peatones, cuyo espacio quedaría relegado a las estrechas aceras que bordeaban las arterias del tráfico rodado, que llegaría incluso a colonizar las plazas más emblemáticas de la ciudad, espacios socialización tradicionales y arraigados como las de El Parche, Camposagrado o Álvarez-Acebal.



**Fig. 42. PGOU 1956: Plano de Zonificación.**

**Fuente: A.M.A.**

Antes de que fuese aprobado el *Plan Galmés* se sometió a la consideración de la Comisión de Obras Públicas, que, entre otras apreciaciones de carácter técnico, entendió que el documento quebrantaba “[...] *los intereses particulares de los propietarios [...], cuya suma constituye el patrimonio local de la villa en el día de hoy y que es precisamente lo que el ayuntamiento debe defender por razón misma de su existencia*”<sup>289</sup>, recomendando a continuación “*sopesar hasta el infinito*” cualquier actuación que pudiese ir en contra de dichos intereses, con independencia de que éstos coincidiesen o no con el interés general del conjunto de la ciudadanía.

En cualquier caso el *Plan Galmés* no logró adaptar la ciudad a la gran mutación que estaba experimentando, centrándose, como explica la geógrafa Isabel Aguilera, en el fomento del negocio inmobiliario y la puesta en marcha de actuaciones urbanísticas puntuales encaminadas a contener o eludir los conflictos sociales que podrían haber derivado de un urbanismo extremadamente deficitario, y asegurando así la perpetuación del orden establecido<sup>290</sup>. Según la opinión de Isabel Aguilera, buena muestra de los intereses económicos e inmobiliarios subyacentes en el documento es el hecho de que el radio de actuación se polarizase en dos grandes áreas, el centro histórico, tradicionalmente asociado al hábitat burgués, y el cinturón periférico, hacia el que se canalizó el hábitat obrero, quedando el cinturón intermedio sin ocupar, a pesar de tratarse el área natural de expansión, manteniéndose estos terrenos en barbecho a la espera de reportar mayores beneficios a los particulares que los poseían.

Las dos grandes lacras que arrastraba la ciudad a mediados del siglo pasado, y que como quedó reflejado más arriba empujaron al consistorio a solicitar la elaboración del primer *Plan General de Ordenación de Avilés*, a saber, la escasez de terrenos urbanizables y la insuficiencia de alojamiento obrero, después de aprobado el documento permanecieron irresolutos y hasta cierto punto resultaron agudizados, máxime en el contexto de protección pública de los intereses particulares sobre los del conjunto de la ciudadanía al que acabamos de hacer referencia.

---

<sup>289</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “PGOU 1956.- Exp. sobre Informe de la Comisión de Obras Públicas con relación al anteproyecto del Plano Viario de Urbanización y Ensanche de Avilés (20 de mayo de 1955)”, folio 1a.

<sup>290</sup> AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planteamiento urbanístico...Op.cit.

Así, los resultados del *Plan Galmés* quedaron bastante alejados de los fundamentos racionalistas, contradiciendo el principio esencial de planificación a largo plazo y dejando que la ciudad creciese de manera espontánea e improvisada<sup>291</sup>. Sometida a las leyes de la economía de mercado, y pese a la emergencia de albergar al contingente migratorio que estaba llegando a la ciudad, la oferta de alojamiento no cubrió la alta demanda, presionando con ello el ascenso de los precios y acarreado altísimos costes sociales.

La demanda de alojamiento no satisfecha condujo a la aparición de núcleos chabolistas en los márgenes de la ciudad, en torno a las barriadas obreras emergentes y a las principales arterias de comunicación. En Avilés, según los datos los recogidos en el *Programa de Erradicación del Chabolismo* de 1989, llegaron a contabilizarse hasta nueve asentamientos de chabolas: Villalegre-La Luz, Reblinco, Divina Pastora, *Supercash*, Panavisa, Fuente Santos, Los Canapés, Heros y Avenida de Gijón. La población de estos asentamientos, que en origen la integraron los inmigrantes que iban llegando a la ciudad y no tenían lugar de residencia, con el tiempo pasó a acoger a la población de etnia gitana, llegando a alojar a más de ciento veinte familias<sup>292</sup>.



**Fig.43. Asentamiento chabolista en Villalegre (Avilés)**

**Fuente: Fundación Benéfica San Martín**

---

<sup>291</sup> *Ibidem*, p.151.

<sup>292</sup> AGULLÓ TOMÁS, Esteban [et al.], *Erradicación del chabolismo e integración social de los gitanos en Avilés. Investigación, evaluación y desarrollo*, Servicio de Publicaciones, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004.

Segregados de la ciudad, contruidos sin las condiciones de salubridad e higiene necesarias y carentes de las infraestructuras y las dotaciones urbanísticas imprescindibles —redes de abastecimiento de aguas, redes de saneamiento y alcantarillado, redes eléctricas, equipamientos (asistencial, sanitario, educativo, cultural, etc.), etc.—, estos asentamientos informales constituyeron zonas de exclusión social y marginalidad dentro de la ciudad, confluyendo en ellos la discriminación económica, esto es, la segregación de la pobreza según los patrones de zonificación socio-económica que guiaron todo el crecimiento de la ciudad en esta época, y la discriminación étnica de la población gitana que los habitaba.

Por otro lado, la falta de interés de los promotores privados por satisfacer las demandas de alojamiento obrero, canalizó la promoción hacia el sector público, quedando generalmente en manos del Estado o de las propias empresas contratantes la construcción y abastecimiento de las viviendas de los trabajadores.

Buena parte de las barriadas de promoción pública levantadas en Avilés durante el periodo desarrollista, 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.<sup>293</sup> 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.

La promoción empresarial resultó determinante en el caso de Avilés como auxilio a la acción estatal, incapaz de cubrir en solitario la alta demanda de alojamiento obrero. De este modo, Ensidesa, motor del despegue industrial y principal factor de atracción migratoria, se erigió asimismo como el principal promotor de asentamientos obreros tras el Estado.

---

<sup>293</sup> LÓPEZ DÍAZ, Jesús, “Vivienda social y...Op.cit.



En este sentido, el proyecto más importante, y sin lugar a dudas el más emblemático, fue la construcción poblado de Llaranes al pie de la factoría. Este poblado, quintaesencia del paternalismo industrial, construido con gran celeridad entre 1953 y 1957, además de ser el primer barrio construido *ex novo* para alojar a los trabajadores de Ensidesa, llegó a enarbolarse como estandarte de la modernidad y el poderío de la empresa y por extensión del régimen que la auspiciaba.<sup>294</sup>

Amalio Hidalgo, en aquel tiempo Subdirector de Obras Civiles y Transportes de Ensidesa, encomendó la redacción del proyecto a dos jóvenes arquitectos recién salidos de la Escuela de Arquitectura de Madrid: Francisco Goicoechea Agustí y Juan Manuel Cárdenas Rodríguez<sup>295</sup>, encargados de dar forma a este poblado, que logró captar la admiración general gracias a la calidad de su diseño arquitectónico, la meditada integración de lo estético y lo funcional y la cuidada concepción urbanística.



**Fig.44. Plano del poblado de Llaranes.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>294</sup> BOGAERTS, Jorge, *El mundo social de ENSIDESA. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*, Azucel, Avilés, 2000.

<sup>295</sup> Archivo Histórico de Ensidesa, *Obras Civiles (Ensidesa)*, Caja 378, Exp. N° 138/1952, Año 1952, "Proyecto del Poblado Obrero de Llaranes".



**Fig. 45. Poblado de La Rocica**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

También dependientes de la acción promotora de Ensidesa fueron los poblados de Garajes y El Cruce, cuyo trazado, similar en lo esencial al de Llaranes, corrió igualmente a cargo de Goicoechea y Cárdenas; o el de La Rocica, situado entre Villalegre y La Espina, creado para albergar a los técnicos e ingenieros de la empresa, y cuya autoría compartieron los arquitectos antes mencionados, encargados del diseño de Las Estrellas,<sup>296</sup> con Tomás Menéndez Abascal, autor de Los Bloques<sup>297</sup>.

A pesar del papel preeminente de Ensidesa, otras empresas públicas emprendieron la promoción de poblados obreros en las inmediaciones de las factorías. Tal es el caso del poblado de San Balandrán de la Empresa Nacional de Aluminio; los barrios de Jardín de Cantos y Cristalería Española de la empresa homónima; o el desarrollo de la colonia obrera de San Juan de Nieva tras la apertura de la planta electrolítica de Asturiana de Zinc.

---

<sup>296</sup> Archivo E.A. Arbesú Fanjul, Año 1957, “Proyecto de bloques de viviendas para ayudantes de Ensidesa en La Rocica (Avilés)”.

<sup>297</sup> Archivo E.A. Arbesú Fanjul, Año 1952, “Proyecto de 24 viviendas para la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. Emplazamiento en La Rocica-Villalegre”.

Sólo en casos excepcionales la construcción de barriadas obreras quedó en manos de la promoción privada. Si bien, dado que este tipo de promociones estaban dirigidas a sectores de la población con capacidad económica limitada, los promotores entendieron que la estrategia más adecuada para conseguir la máxima rentabilidad, no era tanto inflar artificialmente los precios de los inmuebles, como reducir al máximo los costes de construcción. De ahí la escasa calidad arquitectónica, la pobreza de los materiales, la falta de sensibilidad estética y la pésima concepción urbanística que caracterizó a este tipo de polígonos.

Quizás el ejemplo más representativo de este tipo de promoción en Avilés sea el barrio de La Luz, construido entre 1957 y 1962, con la intención, al igual que el de Llaranes, de alojar a los trabajadores de Ensidesa. Resulta obvio que la concepción de ambos poblados se abordó desde ópticas diametralmente opuestas, como atestigua el desigual resultado conseguido.

Y es que, el barrio de La Luz, que pretendía postularse como centro del *Nuevo Avilés*, como ciudad autónoma dentro de la ciudad, y cuyo proyecto original parecía entroncar con los más altos principios corbuserianos, los de la *Ville Contemporaine*, no respetó ninguno de los postulados racionalistas enunciados en el plan inicial cuando éste pasó del papel al ladrillo.<sup>298</sup> No obstante, el promotor de la operación, Domingo López Alonso, en quien Ensidesa delegó la urbanización de los terrenos y la edificación de los bloques, logró con ella pingües beneficios, eso sí, con el dudoso mérito de ser considerada desde entonces como ejemplo de mala praxis urbanística.

De todos modos, lo ocurrido en el barrio de La Luz más que la excepción representó la tónica general. Uno de tantos ejemplos del proceso de corrupción de las teorías funcionalistas en el marco de capitalismo industrial, donde se adoptaban únicamente aquellas ideas que encajaban con la lógica de mercado y los intereses del capital, desechando aquellas otras de carácter ético y corte social, las que realmente daban razón de ser al Movimiento Moderno.

---

<sup>298</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, “La Luz: una villa contemporánea para Avilés”, en *De Arte: Revista de Historia del Arte*, N°2, 2003. pp.193-202.





**Fig. 46 . Poblado de La Luz.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

Así proliferaron los bloques en altura, sin respetar los sistemas de proporciones que establecían según la altura y los metros cuadrados construidos, la separación que debían tener respecto a los bloques contiguos, el área de espacios libres, los equipamientos, etc. Y así nacieron los polígonos desarrollistas masificados y sin planificar, contruidos sin más pautas que la de la especulación, dando lugar a ciudades hipertrofiadas y cargadas de disfunciones fruto de un crecimiento irrestricto, espontáneo y entrópico.

Por otro lado, la distribución de la población dentro del espacio urbano siguió patrones de reparto desequilibrados, según lo que Isabel Aguilera denominó ley de desarrollo desigual<sup>299</sup>. Esta zonificación social, que bien podría entenderse como la transposición en el plano humano de la zonificación funcional, respondió a la aplicación de dos tipos de fórmulas de segregación socio-espacial.

---

<sup>299</sup> AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planteamiento urbanístico... Op.cit.

La primera sería la relegación del conjunto de los asentamientos proletarios al extrarradio de la ciudad, consiguiéndose de ese modo la distinción social entre el centro y la periferia, quedando el primero reservado a la élite burguesa tradicional y a los altos cargos de la industria, y canalizándose hacia la periferia los asentamientos obreros y los espacios de hábitat marginal<sup>300</sup>. La segunda fórmula de segregación socio-espacial se aplicó dentro de los propios poblados obreros, donde el reparto espacial de la población se efectuó en base a la cualificación y los ingresos de las distintas categorías profesionales de los trabajadores. Así, los cuadros técnicos superiores gozaban de viviendas de mayores dimensiones, mejor situadas y con más comodidades, disminuyendo las prerrogativas a medida que descendía el rango profesional a cuadros técnicos medios, maestros industriales, obreros cualificados y obreros sin cualificación<sup>301</sup>.

Paralelamente se produjo la revalorización de los terrenos del cinturón intermedio que separaba ambas realidades sociales. Espacios que, como El Carbayedo, Las Meanas o El Quirinal, en lugar de ser urbanizados y atender a la enorme demanda de alojamiento, permanecieron a la espera aguardando el momento económico más propicio para actuar sobre ellos en beneficio particular<sup>302</sup>.

A tenor de lo dicho, y a modo de síntesis, no cabe duda de que si bien podemos decir que Avilés se desarrollaba al calor de la industria, en ningún caso funcionaba como una máquina para ser habitada por personas, como demostraba el carácter espontáneo de su crecimiento y la estricta zonificación socio-espacial. El proyecto urbano supuso la absoluta subordinación de la ciudad a los intereses de la gran siderurgia, abonando el terreno para la explosión desarrollista de la década siguiente y que tendría el máximo exponente en la aprobación del *Plan Mesones* en 1970. A

---

<sup>300</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...* Op.cit.

<sup>301</sup> *Ibidem*, p.

<sup>302</sup> De no conocer el relato y el desenlace de esta historia, podríamos poner en relación el esquema radiocéntrico desplegado en Avilés con el modelo de planificación desarrollado por Gabriel Alomar en la obra *Teoría de la Ciudad* [ALOMAR ESTEVE, Gabriel, *Teoría general de...* Op.cit.]. Este modelo estaba basado en el desarrollo de anillos concéntricos zonificados, contemplando la existencia de cinco áreas, a saber: la «parte edificada de la ciudad», correspondiente al núcleo antiguo y el área colmatada de los ensanches; la «primera fase de crecimiento», correspondiente al área aún sin urbanizar de los ensanches; la «segunda fase de crecimiento», como la zona a urbanizar en etapas decenales; los «núcleos satélite», hacia los que dirigir el crecimiento inmediato y la «zona permanentemente agrícola» separando como barrera natural el centro de la ciudad de los poblados satélites [DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en...* Op.cit.]. No obstante, hemos comprobado como la articulación del anillo intermedio en Avilés, respondió más a criterios económicos y especuladores que a los estrictamente funcionales.

### 2.2.2. *El Plan Mesones: La ciudad del desarrollismo*

De las nefastas consecuencias de la falta de programación y el irreal pronóstico de crecimiento que habían caracterizado al *Plan Galmés*, concluyeron la necesidad urgente de elaborar otro documento urbanístico que cubriese las lagunas y enmendase las secuelas del anterior. Así, poco más de diez años después de la aprobación del plan general decano de la ciudad, comenzaron ya los estudios y los tanteos que darían forma al segundo plan general.

El primero de los proyectos de revisión del *Plan Galmés* corrió a cargo del arquitecto José González Ortega, aprobado inicialmente en marzo de 1968. Sin embargo, y pese al apoyo inicial del consistorio, el documento generó bastante polémica, como quedó patente en las numerosas alegaciones que recibió durante el periodo de información pública, que forzaron la reconsideración global del expediente. En suma, y tras los dos periodos de exposición pública, el *Plan Ortega* recibió 90 alegaciones, algunas de ellas de carácter general y otras más particulares, algunas sobre aspectos de fondo y otras sobre cuestiones de forma. Una de las alegaciones de mayor peso la planteó el Ministerio de Obras Públicas, entendiendo que documento debería hacer coincidir la red arterial básica preexistente con el esquema futuro presentado en el plano básico del Plan General, atendiendo a razones económicas y logísticas<sup>303</sup>, en lugar de plantear otro completamente diferente cuya implementación acarrearía grandes costes y entraría en conflicto con muchas de las zonas ya edificadas de Avilés. También recibió fuertes críticas la falta de determinación del Plan Ortega, que en algunos apartados ahondaba en detalles impropios de un plan general, pero sin alcanzar el grado de detalle que requeriría un plan parcial, de tal modo que, quedándose a medio camino entre ambos, generaba fricciones entre los dos rangos de planeamiento y, como consecuencia, dificultades a la hora de interpretarlo.

Ante esta situación, y teniendo en cuenta que el expediente ya había sido reconsiderado en dos ocasiones, el ayuntamiento acordó encargar a la empresa UIASA —Urbanismo, Ingeniería y Arquitectura S.A.— el estudio y la modificación del *Plan Ortega*. La dirección de los trabajos corrió a cargo del arquitecto y urbanista Javier de

---

<sup>303</sup> A.M.A., Ingeniería, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Exp. del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1970”.

Mesones Cabello<sup>304</sup> y el ingeniero de caminos Rodrigo Baeza Seco, a la sazón Consejeros Delegados del estudio.

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 —Ministerio de la Vivienda—<sup>305</sup>, comenzó a trabajar en algunos de los proyectos urbanísticos más destacados que entonces estaban desarrollándose en Asturias. Cabe mencionar entre ellos la participación, junto a Joaquín Cores, en la elaboración *Plan de la Comarca Central de Asturias*<sup>306</sup>, o la colaboración en la redacción de los PGO de Mieres, Langreo, Gijón o Villaviciosa. Poco después Mesones ganaría el concurso del PGO de Oviedo (1967), así como de algunos de los Planes Parciales de la capital, entre ellos el *Plan Parcial de Ordenación del Polígono del Cristo de las Cadenas-Monte Cerrao* (1971), en el que ya se planteaba la futura construcción del Campus del Cristo<sup>307</sup>. Todo ello concedió al arquitecto reconocimiento profesional, y también le otorgó los beneficios de aparecer con cierta regularidad en los medios de comunicación

---

<sup>304</sup>Algunos documentos del Plan General de Ordenación de 1970 están firmados bajo el nombre Saiz Cabello, que, tras no pocas indagaciones, supimos que se trataba del propio Mesones antes de rectificar los apellidos, que por cuestiones burocráticas se habían arrastrado cambiados de generación en generación.

<sup>305</sup> El joven Mesones contaba ya entonces con el apoyo nada menos que de Pedro Bidagor, quien, según recuerda el propio arquitecto, le encomendó la tarea de demostrar en Asturias que los planteamientos que ellos defendían eran los acertados: "*Tú has discutido conmigo hasta convencerme de que tenías razón, ahora te mando a Asturias para que convenzas a todos de que tú y yo tenemos razón*". Cita textual que, haciendo gala de una extraordinaria memoria, nos facilitó el señor de Mesones, a quien quiero agradecer su colaboración y amabilidad, así como también la generosidad de proporcionarme kilos y kilos de documentación de enorme interés y utilidad. También quiero dar las gracias al profesor Jonás Figueroa, que, desde Chile, me puso en contacto con el señor de Mesones, y a cuya antología urbanística debe mucho el apartado que ahora nos ocupa.

<sup>306</sup> La redacción del *Plan de la Comarca Central de Asturias* dependió directamente de la aprobación del *Plan de Urgencia Social de Asturias* (1958), que pretendía, entre otras cosas, paliar el déficit de viviendas acuciante en la región, y que, según todos los pronósticos iba a recrudecerse en los años siguientes con la afluencia migratoria que atraería la industria. Concibiendo el ocho central asturiano como gran metrópoli descentralizada, el Plan Comarcal Central de Asturias pretendía compatibilizar los intereses económicos tradicionales de la región con los de la industria, la minería y el turismo que entonces comenzaban a desarrollarse, regulando los crecimientos urbanos y definiendo las infraestructuras necesarias para fomentar el desarrollo económico y social de Asturias. FIGUEROA SALAS, Jonás, *La medida y la memoria: Antología urbanística de Javier de Mesones (1950-2000)*, Fundación Metrópoli, Madrid, 2000.

<sup>307</sup> MORALES MATOS, Guillermo y FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe, "La inserción de la Universidad de Oviedo en la trama urbana de las ciudades asturianas", en *Boletín A.G.E.*, N°48, *Asociación de Geógrafos Españoles*, 2008, pp.91-127.

regionales, encontrándose muy posiblemente esta proyección inercial detrás de la decisión del consistorio avilesino, que decía contar con «el mejor equipo de España»<sup>308</sup>.

En el lapso de tiempo transcurrido entre el reformado del *Plan Ortega* y la modificación de UIASA, el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Oficina Regional de Proyectos de Oviedo, presentó el *Proyecto de Accesos y Red Arterial de Avilés*, que trataría de solucionar los problemas de descoordinación arterial aludidos anteriormente y que pretendía también enlazar con la construcción de la autopista. Esta propuesta arterial del MOPU, junto con las alegaciones particulares al *Plan Ortega*, marcaron las que según el equipo redactor serían las líneas maestras de la propuesta de UIASA, a saber: la reconsideración del Plan General desde enfoques más generalistas; la superación de las interferencias de la red viaria prevista en el Plan Ortega en relación con las zonas ya construidas de Avilés y, en síntesis, según los autores, la eliminación de la situación de «anarquía»<sup>309</sup> y la incertidumbre que generó el documento anterior.<sup>310</sup>

Con la aprobación inicial del *Plan Mesones*, el 28 de marzo de 1968<sup>311</sup>, el *Plan Ortega* quedó anulado. No obstante, a pesar de la urgencia que corría la aprobación en firme del documento y contra los plazos temporales que había fijado los autores, ésta se dilató cerca de dos años, hasta comienzos de 1970<sup>312</sup>. Las causas de la demora hay que buscarlas en parte en los recelos que el plan despertó en la opinión pública tras la exposición pública, achacándole, entre otras cuestiones, falta de concreción en las determinaciones del Plan General.

---

<sup>308</sup> Esta afirmación tan rotunda la hizo el entonces alcalde Don Fernando Suárez del Villar en el pleno de la alcaldía celebrado el 14 de junio de 1968, y del que se hizo eco *La Voz de Avilés* del día siguiente. “Posiblemente el plan técnicamente deje mucho que desear, por esta razón el desarrollo de los Planes Parciales se encarga al mejor equipo de España aunque cueste mucho dinero”. Estas afirmaciones granjearon las críticas de los opositores al *Plan Ortega* y al *Plan Mesones*, tanto de los que los criticaban arguyendo defectos técnicos o ambigüedad en los planteamientos, como de los que entendían que el fichaje de UIASA respondía más a criterios publicitarios de autobombo municipal que al amoldamiento de los criterios del equipo a la realidad y las necesidades de la ciudad. A.M.A., *Ingeniería*, Caja 30.1, Exp. N° 788/1978, Año 1978, “Plan Especial de Ordenación del Polígono de La Villa (Manzana N°5)” folios 2 y 3.

<sup>309</sup> En la rueda de prensa celebrada en las oficinas de Ingeniería del ayuntamiento de Avilés el 23 de septiembre de 1969, para presentar ante los medios el Plan General de 1969, el arquitecto responsable Javier de Mesones hizo alusión a “[...] la anterior anarquía de Avilés con base en un plan que no era ni general ni parcial [...]”. Fuente: *La Voz de Avilés*, 24 de septiembre de 1969, Año 61, Núm. 20.297.

<sup>310</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>311</sup> BOPA, n°197, 29 DE AGOSTO DE 1969.

<sup>312</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”.



Los autores reaccionaron a las críticas tachándolas de «recelos injustificados», ya que entendía que era “[...] *prematureo alabar, criticar o recelar con solo un Plan General a la vista, pues resulta imposible trasladar a una realidad fiable lo dibujado en un plano a escala 1/50.000*”, siendo preciso a su juicio “[...] *esperar a la redacción de los planes parciales para hacer unas alegaciones fundadas [...]*”.<sup>313</sup> Paradójicamente, tratando de subsanar el exceso de concreción que habían achacado al *Plan Ortega*, el *Plan Mesones* acusó justo lo contrario, escudando esta falta de determinación en la naturaleza generalista que debían mostrar este tipo de documentos, y remitiendo constantemente a los futuros Planes Parciales como los encargados de desglosar detalladamente lo que el PGO sólo esbozaba, en referencia a alineaciones, equipamientos, densidades, etc.<sup>314</sup>



Fig. 47. Plano de la red arterial de Avilés, MOPU.

Fuente: A.M.A.

<sup>313</sup> *La Voz de Avilés*, 25 de septiembre de 1969, Año 61, Núm. 26.198, “Plan General de Ordenación: Inversiones previstas: 4.700 millones”.

<sup>314</sup> La remisión a los Planes Parciales y a la labor de concreción que éstos desempeñarían, resultó tan recurrente que el PGO quedó prácticamente hueco, ciñéndose a esbozar las líneas generales sobre las que habrían de construirse los Planes Parciales. De hecho, al hablar del *Plan Mesones* hablamos no sólo del PGO de 1970, sino también de la sucesión de Planes Parciales encargados de desglosarlo y de desarrollarlo. Éstos, como analizaremos más adelante, corrieron igualmente a cargo de UIASA, de ahí que los dos rangos de planeamiento hayan sido concebidos de manera conjunta e indisoluble, lo que explica la dificultad a la hora de interpretar aisladamente el documento matriz.

Como apuntábamos más arriba, el PGO de 1970 asumió las recomendaciones del MOPU, y, apoyándose sobre el diámetro de la línea costera, estableció dos grandes arterias circulatorias: la Ronda Interior<sup>315</sup> y la autovía del Cantábrico. La Ronda Interior actuaría como anillo distribuidor interno<sup>316</sup>, ciñendo todo el centro de la ciudad desde el nodo arterial del Marqués de Suances hasta la avenida de Lugo a la altura del poblado de pescadores del NODO. Mientras que la segunda, que determinaría en parte el límite del planeamiento<sup>317</sup>, actuaría como ronda exterior, comunicándose ambas a través de las conexiones radiales que comunicarían con los distintos barrios de la ciudad<sup>318</sup>.



**Fig. 48. Plano de Comunicaciones, PGO 1970.**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>315</sup> El trazado de la Ronda Interior, realizado bajo la dirección del ingeniero de caminos de la Oficina Regional de Proyectos F. García Mata, data de 1973 y dependió del *Proyecto de Accesos y Red Arterial de Avilés* del MOPU.

<sup>316</sup> Ver *Planos de la Ronda Interior* del Apéndice II: Planos y cartografía.

<sup>317</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>318</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.





**Fig. 49. La plaza del Ayuntamiento al servicio del tráfico rodado.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**

Sobre este esquema circulatorio semi-radiocéntrico el *Plan Mesones* organizó la malla básica de delimitación de los futuros polígonos a desarrollar a mediante los Planes Parciales, que en líneas generales quedarían acotados por las arterias de comunicación anulares y radiales a las que acabamos de referirnos. Y es ahí precisamente, en la subordinación de la trama urbana a la red circulatoria, donde podemos detectar cómo y en qué medida la ciudad desarrollista era la ciudad de los coches, concebida en función de las necesidades del tráfico rodado y dejando al margen las de los peatones, cuyo «hábitat» quedó alarmantemente reducido ante la supremacía del automóvil, que llegó incluso a apoderarse de aquellos espacios públicos tradicionalmente peatonales, como plazas, atrios o bulevares.

En cuanto a la zonificación y el reparto de densidades, el *Plan Mesones* respetó en líneas generales el esquema propuesto en el *Plan Ortega*, efectuando sobre éste algunas modificaciones puntuales con el propósito, según los autores, de clarificar la documentación y las normas urbanísticas anteriores<sup>319</sup>. Al igual que sucedió con los límites de los polígonos, la zonificación y las densidades quedaron supeditadas al

---

<sup>319</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.

esquema anular aludido, concentrándose la edificación intensiva dentro del primer anillo, y disminuyendo ésta en el segundo a medida que iba alejándose del centro<sup>320</sup>. De este modo el *Plan Mesones* reorientó el foco de la construcción desde la periferia hacia el centro de ciudad, que durante la década anterior, dada la celeridad con que hubo que acometer la expansión de la ciudad, había quedado temporalmente protegido de la especulación inmobiliaria y los derribos indiscriminados que serían desde entonces la tónica general.

Dentro del Plan Mesones se establecieron 18 zonas [Tabla 6], sin embargo, y de ahí las críticas de falta de precisión, las normas urbanísticas concretas que habrían de regir cada sector quedaban sujetas a la redacción de los distintos Planes Parciales<sup>321</sup>.

Nº	ZONA	Nº	ZONA
1	Conjunto histórico-artístico	10	Gran industria
2	Casco antiguo	11	Industria general
3	Edificación intensiva	12	Tolerancia industrial
4	Edificación abierta A	13	Transporte
5	Edificación abierta B	14	Verde urbana
6	Edificación abierta C	15	Deportiva
7	Edificación baja densidad	16	Rústica forestal
8	Edificios de interés público	17	Aprovechamientos pecuarios
9	Especial	18	Rústica

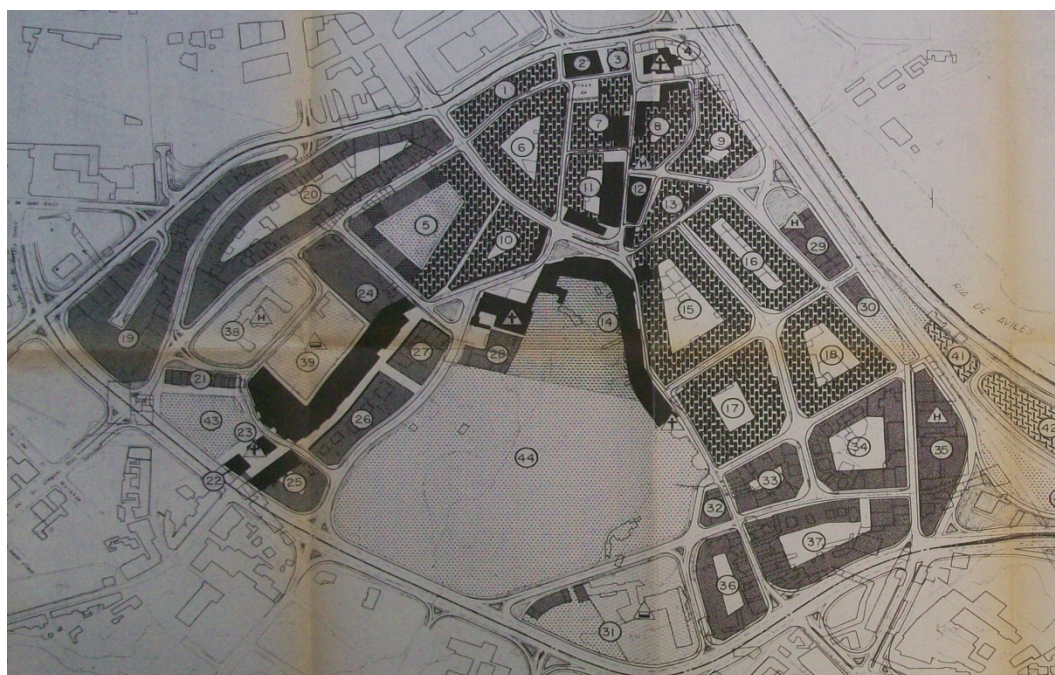
**Tabla 6. Zonificación del *Plan Mesones***

**Fuente: Elaboración a partir de datos del PGOU 1970**

<sup>320</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>321</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.

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>322</sup>. Las condiciones estéticas y de uso de los edificios que gozasen de dicha categoría las determinaba la Dirección General de Bellas Artes. Sin embargo, las de los edificios colindantes quedaban remitidas a los Plan Parcial correspondiente, dando con ello lugar a contrastes arquitectónicos esperpénticos, ante la falta de definición de perímetros de protección ambiental en torno a los monumentos y/o conjuntos. Y es que, analizando los planos de zonificación correspondientes a los polígonos de La Villa y Sabugo, comprobamos como únicamente pertenecían a esta categoría determinadas construcciones emblemáticas y algunos tramos de calle muy concretos, a saber: 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 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.



**Fig. 50. Destacadas en negro las zonas con categoría de conjunto histórico-artístico  
(Plan Parcial de Ordenación del Polígono de La Villa)**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>322</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.





**Fig.51. Plano de Zonificación (PGOY 1970)<sup>323</sup>**

**Fuente: A.M.A.**

El casco antiguo —coloreado en amarillo— abarcaba los polígonos de La Villa y Sabugo, los cuales, como acabamos de referir, no estaban considerados como conjunto histórico-artístico, de modo que ambos estaban supeditados a los criterios y baremos que estableciesen los Planes Parciales correspondientes. Aún así, dada la singularidad estética de esta zona, el Plan Mesones alertó de la necesidad de cuidar “[...] *la calidad de las construcciones, prohibiéndose soluciones arquitectónicas que desentonen del ambiente, lo cual no indica que se deban seguir estilos ajenos a nuestra época*”<sup>324</sup>. Huelga decir cómo y en qué medida la falta de concreción en cuanto a lo que era o no discordante, repercutió lamentablemente en algunas de las actuaciones desarrolladas en aquella época en el casco histórico de la ciudad.

<sup>323</sup> Hemos coloreado en amarillo la zona correspondiente al casco antiguo (Zona 2), en naranja la edificación intensiva (Zona 3), en lila la de edificación abierta A (Zona 4), en granate la edificación abierta B (Zona 5), en verde las áreas verdes urbanas (Zona 14) y en rosa la deportiva (Zona 15). El Plano de Zonificación completo con el código original aparece recogido en el Apéndice II.

<sup>324</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Sección 5ª, Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés (Memoria)”, folio 62.

Inmediatamente a continuación del casco antiguo estaba programada la zona de edificación intensiva —coloreada en naranja—, con manzanas residenciales cerradas de edificación alta y con patios interiores, estructuradas en torno a calles corredor. De este modo la zona de mayor densidad edificatoria comenzó a desarrollarse en pleno centro de la ciudad, extendiendo los tentáculos hasta sectores histórico-artísticos de interés incuestionable, gozasen o no entonces de la protección de la Dirección General de Bellas Artes, como sucedió con el borde de Galiana limítrofe con el parque de Ferrera, que *Plan Mesones* contempló como zona de edificación intensiva, a pesar de la calidad arquitectónica y la singularidad estética de los chalés allí situados.



Fig. 52. Delimitación del borde de Galiana calificado como “Edificación intensiva” en el PGO 1970.

Fuente: Google Maps

La edificación abierta —coloreada en lila— 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. Los tres tipos de edificación abierta establecida se diferenciaban básicamente en el volumen permitido, de  $5 \text{ m}^3/\text{m}^2$  en las de tipo A,  $3 \text{ m}^3/\text{m}^2$  en las de tipo B y  $1 \text{ m}^3/\text{m}^2$  en las de tipo C. En todos ellos, según recogía el documento, la distancia mínima entre bloques debería ser “[...] *la necesaria para el correcto asoleo de la viviendas, con un*



*mínimo equivalente a la altura de las edificaciones situadas más al sur [...]*<sup>325</sup>, y la composición arquitectónica sería libre dentro de lo establecido en las ordenanzas de los futuros Planes Parciales<sup>326</sup>.

La edificación de baja densidad se concentraría básicamente en los polígonos N°8 y N°9, correspondientes a los sectores de Las Arobias y San Cristóbal respectivamente. La edificación de baja densidad, generalmente de tipo chalet, podría ser sencilla, doble, cuádruple o séxtuple, pero en todos los casos debería estar rodeada de terreno. En ellas deberían utilizarse preferentemente materiales tradicionales cuyo tratamiento y colorido armonizasen en el conjunto y deberían también respetar el arbolado existente, debiendo ser las talas autorizadas por el órgano urbanístico encargado del desarrollo de los correspondientes Planes Parciales.

La zona verde urbana comprendía “[...] *la delimitación territorial de los sectores que, por la belleza del paisaje o, simplemente, por las condiciones del ambiente natural es preciso conservar o defender y, asimismo, aquellas áreas que, por razones del funcionamiento urbano, deben quedar libres y verdes*”<sup>327</sup>. En ellas únicamente estarían permitidas las construcciones dedicadas a la práctica de deportes o las de carácter público, como bares, quioscos, etc.

La zona rústica-forestal englobaba los “[...] *sectores que por su situación, belleza o relación con los núcleos, debían conservarse o repoblarse [...]*”<sup>328</sup>. Sin embargo, según el *Plan Mesones*, se toleraría en ellas la construcción de edificios que contasen con el permiso expreso del ayuntamiento y en parcelas mínimas de 5.000 m<sup>2</sup>, así como “[...] *la construcción de edificios singulares, recreativos, exposiciones, restaurantes, hoteles, casas de reposo o sanatorios*”<sup>329</sup>. Bajo estos supuestos tan amplios y elásticos, y siempre que contasen con la aprobación del consistorio, se abrió la puerta a la edificación del espacio rústico-forestal, con la merma que ello suponía en el patrimonio natural municipal.

---

<sup>325</sup> *Ibidem*, folio 66.

<sup>326</sup> *Ibidem*, folio 67.

<sup>327</sup> *Ibidem*, folio 80.

<sup>328</sup> *Ibidem*, folio 83.

<sup>329</sup> *Ibidem*, folio 83.

A diferencia de la anterior, en la zona rural, que comprendía los terrenos de cultivo, existentes o proyectados, exteriores al perímetro urbano, sólo estaban permitidas las edificaciones directamente relacionadas con la explotación agropecuaria, de altura máxima de 6 metros, exceptuando silos, graneros, palomares y construcciones similares<sup>330</sup>.

Las zonas industriales, clasificadas en tres apartados —Gran Industria, Industria General y Tolerancia Industrial—, y la zona de transportes, ocuparían la totalidad de las dos márgenes de la ría, reforzando así el complejo industrial-portuario de la ría, que, como analizaremos en detalle en capítulos posteriores, había quedado consolidado a mediados del siglo pasado con la llegada de SIASA, ENDASA, CESA y ENSIDESA.

La red de abastecimiento de aguas del *Plan Mesones* tomó como fuentes de alimentación básicas los embalses del Narcea y de Escañorio, los cuales alimentarían conjuntamente al depósito regulador de cabecera situado en La Lleda. Junto a esta alimentación seguirían funcionando los depósitos de Valparaíso, Molleda y Fervencia. Este cinturón abastecería a toda la ciudad, contando además con ramales secundarios que llegarían a la zona portuaria de la margen izquierda y al sector de Maqua y el caserío diseminado en la margen derecha, quedando excluidos de esta red ENSIDESA y ENDASA, que contaban con sistemas propios de abastecimiento.

La red de saneamiento, que trataron de ajustar en la medida de lo posible a la disposición de la malla arterial, estaría integrada por un emisario general de recogida, ubicado a lo largo de la margen izquierda de la ría, que recibiría los distintos colectores secundarios. La red de saneamiento programada afectaría en esencia a los polígonos de futura construcción, mientras que el casco histórico y los crecimientos al sureste de éste que entonces estaban en curso, seguirían funcionando con las redes preexistentes. En cualquier caso cabe preguntarse hasta qué punto estas redes podrían considerarse de saneamiento, puesto que la ausencia de depuradoras, encargadas de tratar la aguas residuales antes de depositarlas en el estuario, limitaba el papel de éstas a recoger las aguas negras de los distintos sectores de la ciudad y canalizarlas hasta la ría, donde eran evacuados directamente “[...] *aquellos caudales cuyo grado de dilución garantizase la inocuidad de los vertidos dentro de los límites de la legislación vigente*”<sup>331</sup>.

---

<sup>330</sup> *Ibidem*, folio 86.

<sup>331</sup> *Ibidem*, folio 11.





**Fig. 53. Plano General de Zonificación (PGO 1970)**

**Fuente: A.M.A.**



El *Plan Mesones* eludió explicitar las normas urbanísticas, remitiendo constantemente a los Planes Parciales o Planes Especiales correspondientes o incluso a la propia Ley del Suelo de 1956. De todas maneras, y pese a la falta de concreción del *Plan Mesones*, los Planes Parciales fueron delatando poco a poco el modelo urbano desarrollista que respaldaba el documento raíz. De hecho, las intenciones de crecer y de hacerlo con la mayor celeridad posible, quedaron reflejadas en las declaraciones que los autores realizaron en la rueda prensa concedida poco antes de la aprobación del PGO, donde afirmaron que “*El cambio más espectacular que sin duda, va a observar el avilesino ante esta realización del Plan General y de los Planes Parciales, no es en la característica física de la ciudad y sus contornos, sino en que dentro de unos años, comprobará la facilidad y sencillez, cuando venga a solicitar condiciones de edificación, con que le serán expuestas y él mismo comprenderá cómo, dónde, cuándo y de qué modo podrá llevar a efecto una obra y todo con rapidez y claridad*”<sup>332</sup>.

Según el estudio económico-financiero el desarrollo del Plan General ascendería al orden de los 4.700 millones de pesetas, a financiar entre el ayuntamiento, los particulares, directamente o mediante contribuciones especiales, y la administración del Estado —Ministerio de la Vivienda, Ministerio de Obras Públicas, Diputación Provincial y Direcciones Generales—<sup>333</sup>.

El desarrollo escalonado del *Plan Mesones* se ejecutaría mediante los distintos 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>334</sup>, a condición de designar como directores conjuntos de los trabajos a Javier de Mesones y Rodrigo Baeza, los cuales trabajarían bajo la dirección de los servicios técnicos municipales.

---

<sup>332</sup> *El Comercio*, 24 de septiembre de 1969, N° Concertado 311/1, “Rueda de prensa en torno al Plan General de Ordenación Urbana de Avilés”.

<sup>333</sup> A.M.A., Sección 5ª, Legajo 25.2, Caja 1867, *Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés*, Estudio Económico-Financiero, folios 28 a 40, 1969.

<sup>334</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, lo que el ayuntamiento 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.

El *Plan Mesones* fraccionó el territorio en 14 polígonos [Tabla 7], que, junto con los tres que ya existían en aquel momento en la margen derecha de la ría, el de Maqua, el de ENSIDESA y el del Parque de Lobos, sumaban en total 17. El desarrollo de cada polígono estaba sujeto a la aprobación del correspondiente Plan Parcial, elaborándose éstos en función de la prioridad de ocupación de cada área concreta, la cual en líneas generales estaba determinada por la numeración ordinal de los polígonos.

PLAN PARCIAL	POLÍGONO
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

**Tabla 7. Conjunto de Planes Parciales.**

**Fuente: Elaboración propia**



Fig.54 . División del término municipal en polígonos.

Fuente: PGOU 1970.

	<b>POLÍGONO</b>	<b>CASCO ANTIGUO</b>	<b>INTENSIVA</b>	<b>ABIERTA TIPO A</b>	<b>ABIERTA TIPO B</b>	<b>ABIERTA TIPO C</b>	<b>BAJA DENSIDAD</b>	<b>TOTAL HABITANTES</b>
<b>1</b>	Ha	5,5	20	3				
	Habitantes	2.475	11.000	1.800				<b>15.275</b>
<b>2</b>	Ha	16,5	16,65					
	Habitantes	7.425	9.180					<b>16.583</b>
<b>3</b>	Ha		6,25		18,95			
	Habitantes		3.438		8.528			<b>11.966</b>
<b>4</b>	Ha				29,40			
	Habitantes				13.230			<b>13.230</b>
<b>5</b>	Ha		2,60		60,60			
	Habitantes		1.430		27.070			<b>28.700</b>
<b>6</b>	Ha		15,75		34,5			
	Habitantes		8.663		15.525			<b>24.188</b>
<b>7</b>	Ha				28,2			
	Habitantes				12.690			<b>12.690</b>
<b>8</b>	Ha		1,85				9,50	
	Habitantes		1.018				1.525	<b>2.543</b>
<b>9</b>	Ha				144,4		22,9	
	Habitantes				64.980		3.435	<b>68.415</b>



<b>10</b>	Ha				68			
	Habitantes				28.800			<b>28.800</b>
<b>11</b>	Ha				56,4			
	Habitantes				25.380			<b>25.380</b>
<b>12</b>	Ha				5,5	24,5		
	Habitantes				2.475	3.675		<b>6.150</b>
<b>13</b>	Ha				12	90,45		
	Habitantes				5.400	13.568		<b>18.968</b>
<b>14</b>	Ha					135,7		
	Habitantes					20.335		<b>20.335</b>
<b>15</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>16</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>17</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>Ha.</b>	22,0	63,10	3,0	457,95	250,65	32,40	<b>829,1</b>
	<b>Hab.</b>	9.900	34.705	1.800	206.078	37.598	4.860	<b>294.941</b>

**Tabla 8. Índice de ocupación estimada de los polígonos según el *Plan Mesones*.**

**Fuente: PGOU 1970.**

Los datos expuestos en la Tabla 8, que recoge la superficie parcial, la zonificación y el número de habitantes estimado por polígono, ponen de manifiesto la exagerada desproporción del Plan General. La prognosis social del *Plan Mesones*, basada, según recogía el documento, en los estudios demográficos del *Plan Ortega* y en los del *Plan General de la Comarca Central de Asturias*, “[...] *rectificados por la experiencia de los últimos diez años* [...]”<sup>335</sup>, estimaba, bajo la suposición errónea de

<sup>335</sup>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.

mantenerse del ritmo de crecimiento seguido hasta entonces, que 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<sup>336</sup>. Basándose en dicha prognosis poblacional 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<sup>337</sup>. Partiendo de estos datos el *Plan Mesones* concibió una ciudad para 300.000 habitantes, basada en el supuesto hipotético y altamente improbable de que el crecimiento de la ciudad en el futuro siguiese el mismo ritmo que había seguido en las décadas anteriores, esto es, prácticamente doblándose la tasa de población cada diez años. Según el proyecto de UIASA, la concentración de la población tendría lugar en los sectores periféricos, detectándose cuatro grandes focos de crecimiento: al norte el compuesto por los polígonos N°9 y N°6, correspondientes al área de San Cristóbal y El Quirinal; al sureste en los polígonos N°10 y N°11, correspondientes a Villalegre, La Luz y Llaranes; el N°13 La Carriona y N°14 San Pedro Navarro.

De haberse cumplido los pronósticos probablemente estaríamos hablando del *Plan Mesones* en otros términos, pero 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. 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 salto 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<sup>338</sup>. 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) —<sup>339</sup>.

---

<sup>336</sup> *Ibidem*, p.3.

<sup>337</sup> *Ibidem*, p.4.

<sup>338</sup> *Instituto Nacional de Estadística*, Cifras de Población y Censos Demográficos, Series históricas de población: Avilés (1950, 1960 y 1970).

<sup>339</sup> *Instituto Nacional de Estadística*, Cifras de Población y Censos Demográficos Cifras de población. Padrón, Avilés (1980, 1990, 2000 y 2010).



Pese a las altas pretensiones del *Plan Mesones*, diseñado para responder a las hipotéticas exigencias de desarrollo de la ciudad hasta el umbral del siglo presente, 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. El planeamiento de «la era Bidagor» había entrado en crisis. 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 todo ello la elaboración otro Plan General que respondiese a las necesidades que la nueva situación sociodemográfica y económica estaba generando.

### **2.2.3. El Plan Balbín: Urbanismo de “sutura y remate”**

El documento encargado de sustituir al *Plan Mesones*, llegó a mediados de los años ochenta con la aprobación del *Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Avilés (1986)*<sup>340</sup>. El equipo redactor lo integraron esencialmente arquitectos y arquitectos técnicos<sup>341</sup> bajo la coordinación de Juan Enrique de Balbín Behrmann. 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*<sup>342</sup>, análisis especializados y autónomos que desde diferentes enfoques abordaban el estudio de la realidad socio-económica de la ciudad.

---

<sup>340</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>341</sup> El equipo redactor lo integraron los arquitectos Juan Enrique de Balbín Behrmann, Belén Fernández Amado y la entonces estudiante de arquitectura M<sup>a</sup> Encarnación Menéndez Navarro, y los delineantes Armando García Fernández, Paloma Cachero, Carmen Velasco Velasco e Isabel Menéndez Romero. Tal y como recoge el Avance del Plan General de Ordenación Urbana, el equipo contó en la fase inicial con la colaboración puntual del arquitecto Ramón Fernández Rañada. Como antecedente del Plan Balbín cabe citar los *Estudios previos a la adaptación del Plan General Municipal*, que firmaron conjuntamente los ingenieros de caminos Luis Aranda Iriarte y Marcos Vega, los arquitectos Juan Enrique de Balbín Behrmann y Ramón Fernández Rañada; así como la *Delimitación del suelo urbano consolidado en Avilés*, que había elaborado el arquitecto Fernando Elosegui Diego. *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.5.

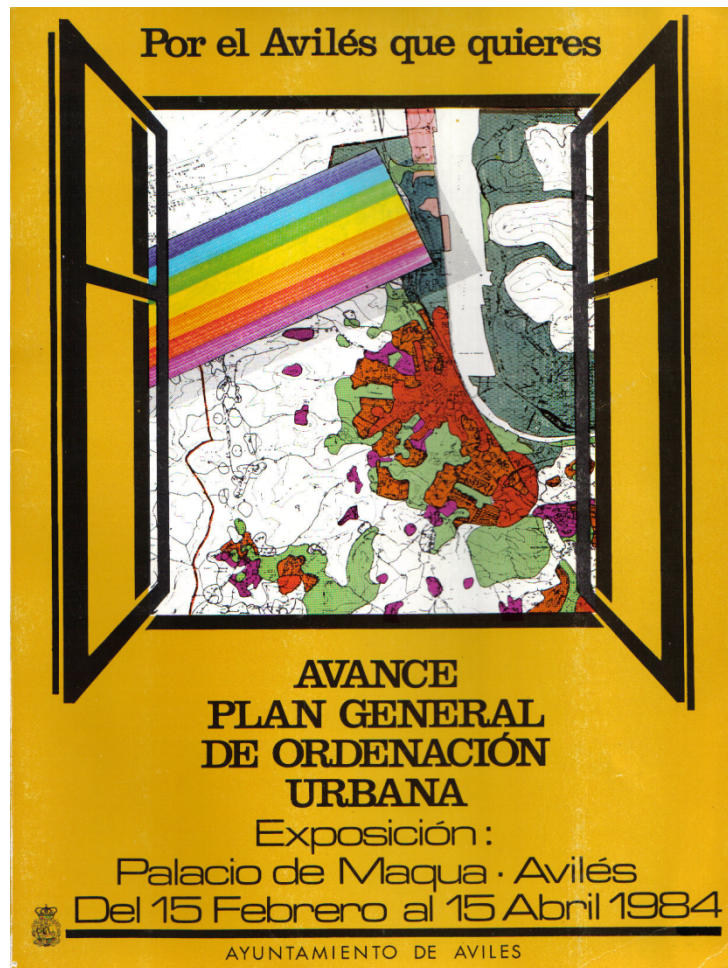
<sup>342</sup> Entre ellos cabe destacar el *Estudio socioeconómico de Avilés y su área de influencia* del economista Luis Antonio Priede Díaz; *Industria y comercio en Avilés y Población y empleo en Avilés* del geógrafo Guillermo Morales Matos; *Medio Físico en Avilés* de los biólogos Graciano Fernández Cepedal, Enrique Francés Arriola y José Martínez Arpirez; *Transporte e Infraestructuras* de los ingenieros Jesús Azpeitia Calvín y Alberto Álvarez-Rea; y, *Equipamiento en Avilés* de la arquitecta Belén Fernández Amado.

El *Plan Balbín*, producto de la agitación cultural que caracterizó a los años ochenta, participó de las coordinadas conceptuales y teóricas posmodernas, alma y seña de la tercera generación de Planes Generales, aquellos que, gestados ya en democracia, se habían nutrido del talante abierto, fresco y plural del momento. Tras el largo letargo franquista, el restablecimiento democrático de las corporaciones municipales transformó drásticamente todos los aspectos de la gestión consistorial, incluyendo el que ahora nos ocupa: la gestión urbanística y la planificación urbana. Todos estos temas, hasta entonces despachados con discreción en las oficinas técnicas y en las mesas de los tecnócratas, pasaron a ocupar el puesto de honor dentro de los debates políticos y ciudadanos, conscientes de la obligación de detener el desarrollismo desenfrenado y de paliar en lo posible los excesos y las tropelías cometidos al amparo de éste.

El *Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Avilés de 1986* fue elaborado durante el mandato de la segunda corporación democrática del Ayuntamiento de Avilés (1983-1987) tras la dictadura, de ahí que ambos compartiesen el mismo espíritu integrador, renovador, participativo y combativo. Como la inmensa mayoría de los Planes Generales de los ochenta, el *Plan Balbín* en ciertos aspectos brotó del asociacionismo ciudadano de la década anterior, haciéndose eco de muchas de las demandas populares, como la recuperación del equilibrio entre centro y periferia, la regeneración medioambiental o la defensa del patrimonio cultural de la ciudad. De hecho, como ya habíamos apuntado en otro apartado, el fomento de la participación ciudadana se enarboló como rasgo diferencial del planeamiento español de la época, multiplicándose las acciones de difusión y «marketing» de los Planes Generales.

El equipo redactor del Plan General de Avilés de 1986 puso especial empeño en alentar la participación y la implicación de la ciudadanía en la construcción del proyecto urbano de futuro, utilizando todas las herramientas de difusión que estaban al alcance de los medios de la corporación municipal. Con ese propósito se editaron y se repartieron entre la ciudadanía cientos de copias del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, que exponía de manera clara y comprensible los puntos principales del Plan General, desnudando el proyecto a los ojos de la ciudadanía.

Para acercar aún más a la ciudadanía el documento del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana* se organizó, entre el 15 de febrero y el 15 de abril de 1984, una exposición pública en el Palacio de Maqua, situado en la céntrica calle de La Cámara. Bajo el lema «*Por el Avilés que quieres*», el Plan General apelaba directamente a la ciudadanía, a la que tuteaba, recordándole la responsabilidad que tenía en la elección y la construcción conjunta de la ciudad que anhelaba.



**Fig. 55.** Portada del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*.

**Fuente:** Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística (Ayuntamiento de Avilés).

La portada del documento arroja bastante luz sobre el modelo de ciudad que perseguía el *Plan Balbín*, así como sobre el espíritu trasgresor y esperanzador que lo acompañaba. La ilustración gráfica de la portada, como metáfora del renacer de la ciudad, nos empuja a asomarnos a la realidad presentándonos el plano del término municipal desde una ventana abierta al futuro. El arcoíris que emergía del lado

izquierdo, símbolo de esperanza, marcaba el contrapunto respecto a la etapa gris y sombría que acababa de cerrarse. El amplio espectro de colores del arcoíris representaba la pluralidad del documento, que, pensado por y para todos, trató de conciliar opiniones y sobre todo de dar voz a aquellos a los que hasta entonces poco les permitían decir sobre cómo debía hacerse la ciudad: a la propia ciudadanía.

Pese al clima de progreso y libertad que estaba experimentando la sociedad española en los años ochenta, el contexto económico general, tras el recrudecimiento de la Crisis del Petróleo (1979), resultaba bastante desolador. Sin embargo, la situación de recesión, en lugar de obstaculizar la regeneración de la ciudad, estimuló la búsqueda de cauces de desarrollo alternativos, combatiendo la falta de recursos económicos con talento, imaginación y sentido común.

Tomando el contexto socioeconómico local como marco de actuación, el *Plan Balbín* trabajó desde el presente, analizando la situación y presentándose como la herramienta que desde el campo concreto del planeamiento trataría de acompañar en la transformación global de la ciudad.

Uno de los problemas que detectaron los Estudios Sectoriales del Plan General, era la pérdida de importancia relativa que había experimentado la ciudad de Avilés dentro del conjunto de ciudades asturianas, quedando relegada a la categoría de ciudad secundaria perteneciente al área de influencia de la capital. Decía el *Avance del Plan General de Ordenación* que “*Pasados los furores explosivos de otras épocas, es evidente que el desarrollo y el bienestar relativo de cada uno de los distintos puntos del territorio, deben ser alcanzados a través de una consolidación estable de sus propias ventajas relativas, buscando en ellas la creación de equilibrios menos vulnerables que los anteriores*”<sup>343</sup>.

Entre las metas del plan se fijó la de reequilibrar el peso de Avilés dentro del panorama regional, recuperando la función nuclear dentro del triángulo central Oviedo-Gijón-Avilés, para lo cual era necesario rematar o acabar de hacer la ciudad, que había quedado congelada “[...] *a la mitad de un salto de crecimiento* [...]”, esto es, que no había llegado a consolidarse, quedando a medio camino entre la villa y la ciudad<sup>344</sup>. Utilizando las palabras recogidas en el documento, podríamos decir que Avilés había

---

<sup>343</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.10.

<sup>344</sup> *Ibidem*, p.9.

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>345</sup>, o en otras palabras, completar equilibradamente la transición de Villa a Ciudad.

Para ello el documento comenzó identificando las cualidades diferenciales de las que gozaba Avilés, esto es, las condiciones potenciales susceptibles de utilizarse como elementos de atracción y/o de retención de la población y de la actividad económica. Un lugar destacado lo ocupaban las comunicaciones, contando la comarca con uno de los principales puertos asturianos junto con el de El Musel (Gijón), el aeropuerto de Santiago del Monte (Castrillón), la red de carreteras nacionales y comarcales, la autopista de la «Y» y las redes de ferrocarril de RENFE y FEVE; “[...] *lo cual, teóricamente, ofrecía las condiciones óptimas para mantener de modo permanente el intercambio comercial, y, por tanto, también las industrias transformadoras*”<sup>346</sup>. Sin embargo, las condiciones en las que se hallaban dichas comunicaciones mermaban el enorme potencial de éstas, con el aeropuerto difícilmente accesible; el puerto de calado limitado, escasas instalaciones y acceso complicado; el ferrocarril de vías única, con la consiguiente limitación de prestaciones; y la red de carreteras en muy malas condiciones. El panorama general de las comunicaciones que presentó el documento era bastante deficiente en aquel momento, pero poseía grandes posibilidades de mejora con poco coste, de ahí que entre los objetivos prioritarios del *Plan Balbín* se contemplase la mejora de la accesibilidad en todas las direcciones y también las interconexión entre los diferentes modos de transporte. No obstante, a diferencia del esquema de comunicaciones del *Plan Mesones*, las redes de transporte no se concibieron como la guía y el patrón del asentamiento urbano e industrial, sino principalmente como “[...] *factor desencadenante del deseable progreso y desarrollo en todos los aspectos, y en particular a la economía general de la zona*”<sup>347</sup>.

---

<sup>345</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>346</sup> *Ibidem*, p.10.

<sup>347</sup> *Ibidem*, p.10.

Otra de las cualidades diferenciales de Avilés era la concentración urbana y la presencia de industrias de cabecera, lo que, en teoría, debería actuar como factor de atracción humana e industrial. En cambio, esta concentración preexistente no generó los resultados esperados, debido al estrangulamiento de las comunicaciones al que acabamos de hacer alusión, y también, en cierto sentido, a las consecuencias nefastas de contaminación y congestión que había acarreado la llegada de las grandes industrias. Así, el *Plan Balbín* marcó como meta la corrección de los índices de contaminación, que habían alcanzado cotas alarmantes en la ciudad, y la recuperación de las cualidades urbanas en términos de utilización humana<sup>348</sup>.

La última baza con la que contaba Avilés era la potencialidad de los recursos turísticos comarcales insuficientemente explotados, desde el patrimonio natural de la comarca 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>349</sup>. Esta situación empujó al equipo redactor a centrarse en el estímulo del perfil turístico y cultural de la ciudad y la comarca, fructificando entre otras medidas en la elaboración del *Catálogo de elementos arquitectónicos con valor de patrimonio cultural en Avilés*, el primero de este tipo aprobado en la ciudad, y sobre el que volveremos más adelante.

Con todo ello el *Plan Balbín* se propuso completar el salto de Villa a Ciudad que había quedado interrumpido, o lo que es lo mismo, “[...] *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>350</sup> Para completar el salto el *Plan Balbín* rechazó rotundamente las pautas de desarrollo expansionista de épocas anteriores, apostando en cambio por el desarrollo interior y el crecimiento cualitativo. Frente al modelo centrífugo del *Plan Mesones*, centrado en la expansión inmobiliaria y el progreso cuantitativo, característicos del desarrollo desbocado típico de las épocas de bonanza económica, el *Plan Balbín* respaldó el modelo centrípeto y recualificador culturalista, retornando a la mesura y la sensatez que obligaba el crítico contexto económico de los años ochenta en España.

---

<sup>348</sup> *Ibidem*, p.10.

<sup>349</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>350</sup> *Ibidem*, p.11.



Los ejes fundamentales de la propuesta giraron en torno a la dotación de equipamientos públicos en el centro y en la periferia, así como a la compactación del tejido urbano, o lo que es lo mismo, a la sutura y el remate de la ciudad. Y es que el *Plan Balbín*, en sintonía con el resto de Planes Generales de tercera generación, buscó «rematar» la ciudad, recualificando las periferias y rehabilitando los centros, y «suturarla», reequilibrando e interconectando las distintas partes de la ciudad con el fin de otorgarle compacidad y cohesión a la trama. En resumen debían “[...] *terminar de hacer la ciudad, incluso la central, en sus aspectos de continuidad y diseño urbano*”<sup>351</sup>, pero todo ello plegándose a la estructura urbana preexistente y “[...] *sin plantear cambios dramáticos de dirección*”<sup>352</sup>.

Esta estructura urbana a la que hacía referencia el *Avance del Plan General de Ordenación Urbana* era “[...] *radio-céntrica en nebulosa, [...] cortada por la mitad por la presencia de la ría que, como elemento lineal supone una interferencia de tipo continuo que divide en dos partes el concejo; adoptando el asentamiento industrial la disposición lineal con eje en la ría, frente al radio-céntrico que caracteriza a las zonas urbanas de uso residencial o múltiple*”<sup>353</sup>. Partiendo de esta definición establece una interpretación organicista de la ciudad, asimilando la estructura urbana en nebulosa al carácter «federalista» de la naturaleza, argumentando que “*Los organismos vivos se caracterizan por ser un conjunto de partes distintas claramente identificables, funcionando de un modo coordinado*”<sup>354</sup>. Esta defensa de la ciudad polinucleada, frente a los tradicionales esquemas mononucleares o centrípetos, donde existía un núcleo urbano preeminente que ejercía una influencia magnética sobre el resto de áreas, fomentando el movimiento unidireccional «periferia → centro», entendía la ciudad como un conglomerado de núcleos diferentes, que debían ser potenciados de manera independiente para conseguir el equilibrio espacial y la compacidad urbana, al mismo tiempo que fomentaba la identificación de los ciudadanos con los barrios y facilitaba la participación y la integración social.

---

<sup>351</sup> *Ibidem*, p.45.

<sup>352</sup> *Ibidem*, p.46

<sup>353</sup> *Ibidem*, p.45.

<sup>354</sup> *Ibidem*, p.45.

Basándose en este modelo el *Plan Balbín* trató de potenciar los diferentes polos de la ciudad, a través de la dotación de equipamientos y el estímulo de actividades que generasen flujos pendulares entre los barrios y entre el centro y la periferia, con el propósito último alcanzar el reequilibrio territorial.

Según aparece recogido en el *Plano de Estructura Urbana* las zonas industriales estarían concentradas a lo largo de la ría y del río Tamón, disposición heredada que el *Plan Balbín* pretendía mantener y reforzar. Si bien es cierto que la propuesta aún estaba lejos de plantear la incorporación de este espacio a la ciudad, reforzando las fronteras entre el puerto y la ciudad, detectamos ya cierto cambio de actitud en la forma de acercarse al espacio, no ya como área a sacrificar en beneficio de la industria y del desarrollo económico, sino como “[...] *uno de los principales recursos del medio natural [...], los cursos de agua y los ecosistemas [...] que los acompañan*”<sup>355</sup>.

En cuanto a las zonas residenciales la propuesta identificaba en aquel momento tres polos de peso decreciente: el Centro, Villalegre y Miranda-La Carriona. La propuesta del *Plan Balbín*, como ya dijimos, buscaba reequilibrar el peso de cada sector dentro del conjunto, y para ello, en lugar de apostar por el modelo de la centralidad única, potenció el funcionamiento autónomo, que no autárquico, de los barrios, ya que, como pone de manifiesto el documento “[...] *una estructura urbana plurinucleada como la que nos ocupa no se produce cuando cada unidad funciona por su cuenta, sino cuando desde todas las unidades hay algo que buscar en las restantes*”<sup>356</sup>. Dentro del esquema polinuclear la propuesta del *Plan Balbín* prestó especial atención al estímulo del polo de Villalegre y al refuerzo de la relación de éste con la zona centro, planteando la creación entre ambos, a modo de «espacio rótula», de un área comercial y de equipamientos que compensase los déficits notables de ambos conjuntos. Como marco idóneo del equipamiento bisagra el *Plan Balbín* presentó el edificio de La Curtidora, joya del patrimonio industrial avilesino que, en el momento de redacción del Plan General de 1986, estaba abandonada y al borde de la ruina. Aunque esta propuesta no prosperó, el *Plan Balbín* consiguió colocar el foco de atención sobre La Curtidora y sobre la obligación de recuperarla, lo que le granjearía la inclusión en el *Catálogo de elementos arquitectónico con valor de patrimonio cultural de Avilés* —dentro de la categoría de «Arquitectura Industrial Culta C-1,2» —, y, poco después, la rehabilitación

---

<sup>355</sup> *Ibidem*, p.31.

<sup>356</sup> *Ibidem*, p.46.

del edificio como Centro de Empresas “La Curtidora” a manos de los arquitectos Fernando Nanclares, Nieves Ruíz, Jesús Menéndez y Juan González Moriyón<sup>357</sup>.

En el polo de Miranda-La Carriona la estrategia fue diametralmente opuesta a la desarrollada en Villalegre, reforzando allí en carácter aislado y diferencial de la zona, como núcleo disperso en el medio rural o natural circundante. Frente a la tendencia general a la construcción de chalets adosados o urbanizaciones en aquellos espacios a caballo entre lo urbano y lo rural<sup>358</sup>, que, a juicio de los redactores, conducía simultáneamente a la “[...] imposibilidad de formación de espacios colectivos, y por tanto, al aislamiento, al tiempo que compartimenta todo el espacio, perdiéndose la relación y la referencia con el espacio natural extensivo, que se cambia por mininaturalaleza encerrada entre las vallas”<sup>359</sup>. La base de la propuesta en este punto era respetar la esencia natural de la zona de Miranda y armonizarla con los asentamientos presentes y futuros, recurriendo para ello al modelo de los núcleos rurales tradicionales asturianos.

La estrategia a seguir en la zona centro pretendía consolidar el área como foco comercial y de atracción turística, centrándose las actuaciones en tres puntos que, junto con el tradicional eje de La Cámara, estaban llamados a ser los núcleos del comercio y el turismo comarcal, a saber: la prolongación de la avenida de San Agustín, la construcción de la estación de autobuses al norte y el polígono del Muelle, que sumaría a las funciones arraigadas la función terciaria<sup>360</sup>.

---

<sup>357</sup> La rehabilitación de La Curtidora la trata Teresa Rodríguez Carro en el Trabajo de Investigación: RODRÍGUEZ CARRO, María Teresa, *Los Maribona, capital indiano y patrimonio industrial en la comarca avilesina*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2011.

<sup>358</sup> Este modelo de ocupación de raíz anglosajona, prosperó enormemente en Norteamérica, donde las grandes extensiones de terreno permitían la ocupación esponjada y el desarrollo de las llamadas «*spread cities*» o ciudades extendidas.

<sup>359</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.47.

<sup>360</sup> *Ibidem*, p.52.

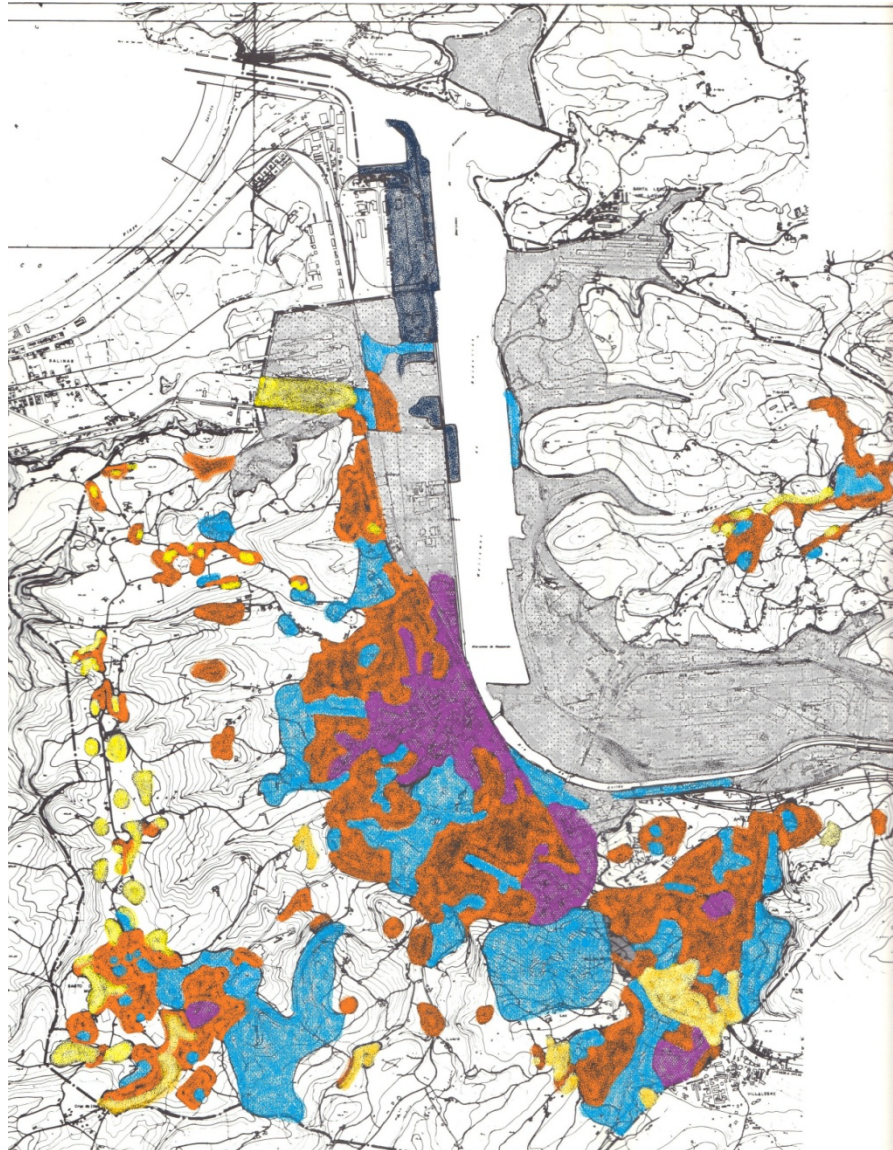


Fig. 56. Plano de Estructura Urbana (PGOU 1986)<sup>361</sup>.

Fuente: A.M.A.

En otros polos de la ciudad como El Nodo, Jardín de Cantos, La Maruca o Bustiello, los altos índices de contaminación atmosférica desaconsejaban atraer flujos de población, ciñéndose en ellos la propuesta a plantear actuaciones puntuales de consolidación, ordenación y equipamiento. En el caso particular del polígono de Navarro, situado justo al borde de ENSIDESA, el documento aconsejó el desalojo de las zonas más cercanas a la factoría y la habilitación en torno a ésta del llamado Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello.

<sup>361</sup> Hemos coloreado en naranja las zonas residenciales de densidad alta, en amarillo las residenciales de densidad media y baja, en azul claro las zonas de equipamiento social, en morado las de actividades centrales, en azul oscuro la zona portuaria y en gris las zonas industriales. El Plano de Estructura Urbana completo con el código original aparece recogido en el Apéndice I.

Entre los grandes problemas que detectó el *Plan Balbín* estaban, como ya dijimos, las deficiencias dotacionales que la ciudad arrastraba desde hacía décadas, no tanto en cuanto a número como en lo que respecta a calidad y distribución territorial equilibrada de éstos. En el caso de los equipamientos escolares se detectaron lapsos en algunas zonas como la del El Pozón y 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 desatendidas la práctica totalidad de las áreas periféricas en el ámbito ambulatorio.

Los espacios libres no corrían mejor suerte, echándose en falta “[...] *la presencia de espacios a gran escala accesibles por el público, con carácter de parque municipal o comarcal, debido a la carencia de terrenos comunales y a la compartimentación, en mano privada, de toda la zona rural*”<sup>362</sup>. Y allí donde había espacios libres, básicamente en el centro de la ciudad, éstos estaban en pésimas condiciones, resultando poco “[...] *atractivos desde el punto de vista urbano y recreativo*”<sup>363</sup>.

Otra de las grandes propuestas del *Plan Balbín* se centró en la remodelación de las barridas, descritas en el documento como “[...] *conjuntos de bloques de viviendas construidos de una sola vez por una entidad pública o privada distinta de los propios usuarios (Estado, empresa para trabajadores, constructor para venta), utilizando módulos o sistemas repetitivos, y sobre una extensión de terreno considerable con su propio sistema de urbanización*”<sup>364</sup>. Y dentro de las barridas prestaron especial atención al poblado de Pescadores, conocido popularmente como «El Nudo», y a los poblados siderúrgicos de Llaranes, Garajes y La Rocica. La particularidad que presentaban estos poblados respecto a otros residía en el régimen de propiedad, que estaba en manos de las entidades que se habían ocupado de la construcción, esto es, la

---

<sup>362</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.32.

<sup>363</sup> *Ibidem*, p.32.

<sup>364</sup> *Ibidem*, p.106.

Cofradía «Virgen de las Mareas» en el caso del poblado de Pescadores, y ENSIDESA en los poblados siderúrgicos. Situación que con el tiempo generó algunos desequilibrios en la dotación y el mantenimiento de los barrios y que requirió la participación municipal. 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<sup>365</sup>.



**Fig. 57. Poblado de Pescadores «El Nudo».**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias**

Junto con el «remate» de los barrios, la otra gran meta del *Plan Balbín* era la de «suturar» la ciudad, lo cual iba más allá de la actuación zonal concreta y requería acciones globales e integradoras que garantizaran la cohesión, la coherencia y la compacidad inherentes al proyecto de ciudad democrático, simétrico y sostenible que el documento perseguía.

La función esencial de la ciudad, tal y como la entendía el equipo redactor, era la de fomentar y proteger las relaciones entre ciudadanos, en tanto en cuanto la característica más sobresaliente de las ciudades era la de lugar de interacción social. Las

---

<sup>365</sup> Sobre este punto regresaremos en el *Capítulo 5: La transformación de los barrios*.



ciudades debían ser «lugares antropológicos», en el sentido del término que defendió Marc Augé en la teoría de los no-lugares<sup>366</sup>, esto es, debían ser ante todo lugares identitarios, históricos y relacionales.

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*”<sup>367</sup>. 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 —de circulación, pavimentación, superficie, etc.— que facilitasen la interacción humana. Pero también formales, pues “[...] *la imagen*<sup>368</sup> *general debe acompañar y facilitar la sensación de utilización colectiva*”<sup>369</sup>. Así, como apreciamos en el plano siguiente se propuso la habilitación de 68 espacios centrales, algunos de ellos nueva creación y otros pendientes de reestructuración, distinguiendo entre ellos cinco tipologías: «plazas», «corredores» —tramos de calle—, «salones urbanos» —a medio camino entre la plaza y el corredor—, «de foco central» —en torno a edificaciones significativas— y «parques urbanos»<sup>370</sup>. Dentro de la amplia malla de espacios centrales propuesta se establecieron tres categorías en función del tipo de actuación a realizar: la primera englobaría los de nueva creación o pendientes de reestructuración profunda —23 en total—; la segunda los que únicamente requerían ser reordenados —31 en total—; y, la tercera los que no precisaban ninguna intervención —14 en total—. La recualificación de los barrios dio de este modo otro paso adelante, pues, si bien es cierto que el centro acaparó muchas de las actuaciones, más de la mitad tendrían lugar en los sectores periféricos.

---

<sup>366</sup> AUGÉ, Marc, *Los no-lugares...*, Op.cit.

<sup>367</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.65.

<sup>368</sup> Esta valoración de la imagen en la construcción del espacio urbano nos remite directamente a las teorías clásicas del urbanista norteamericano Kevin Lynch, quien siguiendo la senda marcada por Edmund Russel, padre de la escuela fenomenológica, aplicó esos principios al discurso urbano, valorando el papel de la percepción humana en la comprensión del entorno y entiendo su consideración como base para la consecución de un buen diseño urbano. LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

<sup>369</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.65.

<sup>370</sup> *Ibidem*, p.66.

TIPOLOGÍA	CENTRO	PERIFERIA
PLAZAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Cámara-Avda. Alemania (8)</li> <li>• José Cueto (9)</li> <li>• Las Meanas (10)</li> <li>• Carbayedo (13)</li> <li>• Plaza Álvarez-Acebal (14)</li> <li>• Interior de manzana (15)</li> <li>• Plaza de España (33)</li> <li>• Parque de El Muelle (55)</li> <li>• Plaza de Carlos Lobo (57)</li> <li>• Plaza de Camposagrado (66)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polígono del Muelle (5)</li> <li>• Barrio de Pescadores (6)</li> <li>• Divina Pastora (17)</li> <li>• Pista de la Exposición (19)</li> <li>• Llaranes (21)</li> <li>• La Estación (Villalegre) (22)</li> <li>• Cristalería-Avda. Lugo (24)</li> <li>• Campo Conde-San Cristóbal (25)</li> <li>• Plaza de la Guitarra (27)</li> <li>• Llano Ponte-Gutiérrez Herrero (37)</li> <li>• Plaza de Llaranes (41)</li> <li>• Plaza en Llaranes Viejo (42)</li> <li>• Enlace en Llaranes Viejo (43)</li> <li>• La Luz (44)</li> <li>• La Luz II (45).</li> <li>• Plaza de la Huerta-Villalegre (46)</li> <li>• Plaza de Legazpi-La Luz (48)</li> <li>• Plaza en La Carriona (50)</li> <li>• Plaza del Pozo La Granda (La Carriona) (53)</li> <li>• Plaza Santa Ana-Miranda (64)</li> </ul>
CORREDORES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polígono de El Muelle (4)</li> <li>• Larrañaga-El Muelle (29)</li> <li>• La Cámara (31)</li> <li>• Llano Ponte-Gutiérrez Herrero (37)</li> <li>• La Fruta (58)</li> <li>• La Ferrería (59)</li> <li>• Galiana (primer tramo) (61)</li> </ul>	
SALONES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antigua Ronda (26)</li> <li>• Pedro Menéndez (30)</li> <li>• Calle El Sol (32)</li> <li>• Galiana (segundo tramo) (36)</li> <li>• Los Caños de San Francisco (60)</li> <li>• Llano Ponte-Juan Ochoa (67)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jardín de Cantos (2)</li> <li>• La Hispanidad-Villalegre (47)</li> <li>• Parque de la Reconquista (63)</li> <li>• Plaza de Alvarado (65)</li> </ul>

DE FOCO CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nueva estación en El Carbayo (7)</li> <li>• Plaza de la Merced (28)</li> <li>• Plaza de Santiago López (34)</li> <li>• Mercado (56)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fabrica en ruinas (1)</li> <li>• Avda. San Agustín (11)</li> <li>• La Curtidora (18)</li> <li>• REPASA (23)</li> <li>• Plaza del Vaticano (35)</li> <li>• Plaza de la Magdalena (38)</li> <li>• Plaza en Francisco Franco (39)</li> <li>• Alto del Vidriero (40)</li> <li>• Plaza en Miranda (49)</li> <li>• Miranda zona central (51)</li> <li>• Zona Central Nondivisa (52)</li> <li>• Plaza de San Pedro Navarro (54)</li> </ul>
PARQUES URBANOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Palacio de Maqua (12)</li> <li>• Parque de Ferrera (62)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbolado en Mayfer (3)</li> <li>• Avda. Cervantes-Magdalena (16)</li> <li>• El Pozón (20)</li> <li>• REPASA (23)</li> <li>• Parque de la Magdalena (68)</li> </ul>

**Tabla. 9. Tipologías y reparto territorial de los espacios centrales**

*Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan Balbín*

Junto a las actuaciones sectoriales el *Plan Balbín* trató de detectar los aquellos problemas estructurales que, heredados de épocas anteriores, entorpecían del desarrollo natural de la ciudad, destacando entre ellos la deficiente dotación infraestructural, la monoespecialización económica de la ciudad y la degradación del patrimonio cultural, histórico-artístico y natural, del concejo.

Pese a que la presencia del puerto, la red de ferrocarril y la cercanía del aeropuerto encerraban gran potencial, la situación de las infraestructuras, que habían ido desarrollándose de manera espontánea al son de las demandas particulares de las industrias radicadas en el estuario, era a todas luces mejorable. La falta de planificación racional de la red infraestructural desembocó en la maraña de carreteras y ferrocarriles que aún hoy arrastra la ciudad y sobre cuya reordenación continúa debatiéndose en la actualidad. Las propuestas de actuación en este sentido abarcaron tres grandes bloques, a saber: la reorganización de la trama viaria, la reestructuración la ferroviaria y el trazado de nuevos esquemas circulatorios.

La propuesta de reorganización de la red de carreteras giró en torno a dos grandes ejes: en primer lugar, desviar la Nacional-632, alejando el tráfico pesado del centro de la ciudad, con todo lo que éste acarrea —contaminación atmosférica y acústica, congestión, impacto estético, pérdida de urbanidad, etc.—; y, en segundo lugar, canalizar hacia la margen derecha de la ría la red de carreteras que daban servicio a las industrias y al puerto.

La reestructuración del sistema ferroviario pivotó en torno a tres grandes propuestas: en primer lugar, la superposición de los tendidos generales de RENFE y FEVE en el tramo más estrangulado, aquel que transcurría entre la ciudad y la ría, así como en los de las estaciones, facilitando de ese modo el intercambio; en segundo lugar, la conexión entre ambas redes en la zona portuario-industrial, desembrollando de ese modo el amasijo de raíles; y, por último, paliar o abolir el efecto barrera que los tendidos del ferrocarril tenían en algunas zonas de la ciudad<sup>371</sup>.

Por último, en relación con la circulación urbana interna fueron planteados unos esquemas dirigidos a la consecución de tres objetivos: descongestionar el centro urbano reduciendo el tráfico, para lo cual había que disuadir del uso de vehículos privados a través de la articulación de un sistema de transporte público eficiente y de calidad; fomentar los espacios peatonales y la interacción callejera, al éstos los rasgos que caracterizan el hecho urbano; y, crear espacios de aparcamiento sin menoscabar el espacio peatonal.

Otro de los problemas detectados era la monoespecialización económica de la comarca de Avilés en el sector secundario, mientras que el primario y el terciario apenas estaban presentes. Según los datos manejados en el *Plan Balbín*, la actividad industrial en la subcomarca “[...] generaba en 1978 el 66,36% del empleo, frente al 31% del terciario y el 4,36% de primario [...] ; dentro del producto interior bruto, al secundario correspondía el 72%, 27% al terciario y 1,43% al primario [...]”<sup>372</sup>. No obstante, la especialización no se detenía en el predominio del sector secundario, sino que, dentro de éste, la mayoría pertenecían al subsector siderometalúrgico —ENSIDESA, ENDASA,

---

<sup>371</sup> Con respecto a la última de estas propuestas, resulta curioso el hecho de que aunque se reconoce la existencia de una barrera ferroviaria, el principal problema que le achacan es la separación que ésta produce entre las dos márgenes del espacio productivo de la ría, considerándose de importancia relativamente inferior la severa segregación del área portuario-industrial con respecto al resto del conjunto urbano.

<sup>372</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.16.

AZSA—, con escasos ejemplos de empresas de tamaño medio o de las dedicadas a la transformación. No es de extrañar que al estallar la crisis del sector, con especial impacto en las industrias de cabecera, la economía avilesina, apuntalada en el sector siderometalúrgico, cayese en picado. Situación que puso de manifiesto la obligación de diversificar la economía local y comarcal, a fin de erradicar la dependencia única del sector siderometalúrgico y mitigar así el impacto en las posibles futuras crisis.

Sobre este particular el Plan General de Ordenación de 1986 presentó algunas propuestas encaminadas a “[...] *desarrollar los aspectos turísticos y recreativos de la comarca* [...]”<sup>373</sup>, o lo que es lo mismo, a consolidar y a 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, como huella del pasado y seña de identidad, así como del enorme potencial económico que encerraba como elemento de atracción turística. Entre las medidas orientadas a dinamizar el sector terciario destacó el proyecto de habilitar una red de infraestructuras de acogida —hoteles, restaurantes, comercios, etc.—, que permitiese afrontar adecuadamente la recepción de turistas, en paralelo a la recuperación y la proyección de los recursos turísticos comarcales. Las grandes bazas con las que contaba la ciudad en este aspecto eran el abundante y heterogéneo patrimonio histórico-artístico, y la riqueza natural del concejo, que, pese a la profunda degradación en que se hallaba, albergaba gran potencial paisajístico y medioambiental.

El *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986* fue el primero que mostró preocupación ante 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 la protección patrimonial. El *Plan Balbín* denunció claramente y sin ambages la destrucción sistemática que estaba sufriendo el patrimonio cultural de la ciudad, subordinado a los intereses económicos y a las maniobras especulativas. Destrucción alentada “[...] *porque sistemáticamente se ha permitido aumentar los aprovechamientos a través de la sustitución. Este efecto es el que debe cortarse de raíz, pues lo principal en la defensa de las zonas de valor cultural de las ciudades es la*

---

<sup>373</sup> *Ibidem*, p.11.

*conservación de la tipología, que lleva, indirectamente, a no aumentar los aprovechamientos existentes*<sup>374</sup>.

En el *Avance del Plan General* el equipo de Enrique Balbín 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>375</sup>. 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*, 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>376</sup>.



**Fig. 58. Edificio en ruinas en al esquina La Ferrería con la calle El Sol**

**Fuente: Archivo Gráfico de *La Voz de Asturias***

---

<sup>374</sup> *Ibidem*, p.80.

<sup>375</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>376</sup> *Ibidem*, p.79.



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.*”<sup>377</sup>. 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*”<sup>378</sup>. No sorprende, dada la cronología, que el estilo propuesto como base fuese el posmoderno, aquel que recuperaba desde la ironía los lenguajes históricos, en contraposición a los pastiches pseudo-históricos tan aplaudidos desde las filas del más rancio academicismo que nutría en aquella época los organismos estatales encargados de la tutela de las zonas declaradas de interés cultural.

El compromiso del *Plan Balbín* con la protección de la herencia cultural fructificaría en la aprobación del *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural de Avilés*, que abarcaba no sólo el núcleo histórico, del que debía ocuparse el Plan Especial, sino que extendía la tutela también hasta los sectores periféricos. El catálogo arquitectónico asociado al *Plan General de Ordenación Urbana de 1986*, además de haber sido 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 el momento<sup>379</sup>. Haciendo gala de una alta sensibilidad patrimonial el *Plan Balbín* se rebeló contra problemas que, como el fachadismo, la «*disneylandización*»<sup>380</sup> de ciudad, los falsos históricos o la especulación asociada al *star-system* de la arquitectura, aún hoy siguen proyectando su alargada sombra sobre el patrimonio cultural de nuestras ciudades.

---

<sup>377</sup> *Ibidem*, p.79.

<sup>378</sup> *Ibidem*, p.79.

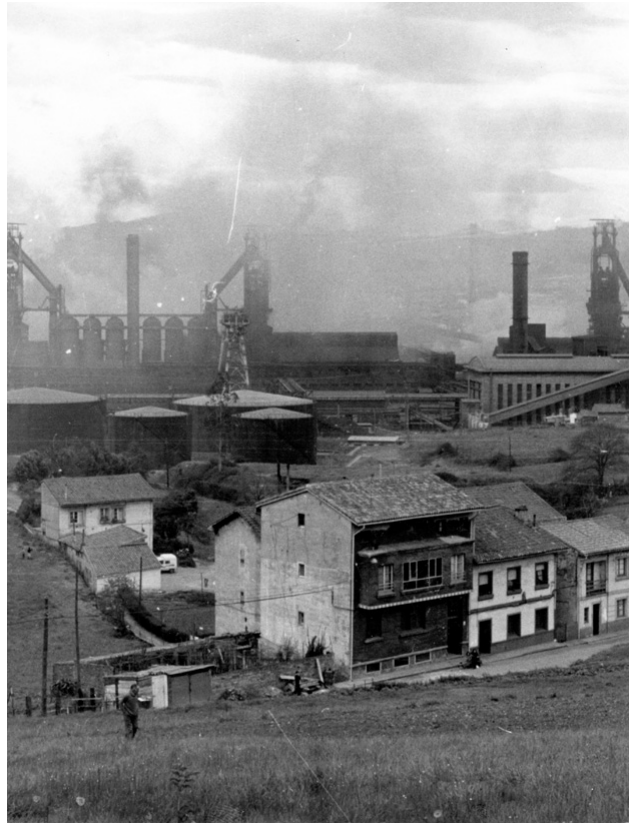
<sup>379</sup> Ver *Capítulo 4: La recuperación del casco histórico*.

<sup>380</sup> BAUDRILLARD, Jean, *Cultura y simulacro...* Op.cit.

Otra de las preocupaciones del documento era la protección de los recursos naturales y del medioambiente, pues, además del potencial como reclamo turístico al que ya hemos hecho referencia, había que añadir el impacto de éste en la calidad de vida de los ciudadanos.

El desarrollo descontrolado de la ciudad en las décadas centrales del siglo XX, acarreó serias consecuencias, entre otras, la profunda degradación medioambiental de la ciudad en general, pero con mayor impacto en el entorno de la ría, la cual, además de ser el elemento natural más sobresaliente de la comarca, se había convertido con el paso de los años en el principal núcleo industrial-portuario de la comarca, y, junto con Gijón, el más destacado de la región. La intensa contaminación atmosférica que soportaba Avilés llegó a costarle en 1981 la declaración como *Zona de Atmósfera Contaminada*, sumándose a ello la degradación del estuario, que recibía directamente las aguas negras urbanas y los efluentes industriales. La solución a estos problemas sería compleja, lenta y muy costosa, ya que, no podían corregirse de la noche al día las malas prácticas que durante décadas habían sustentado el desarrollo irrestricto de una industria consentida.

Para paliar los inconvenientes de la contaminación atmosférica fue propuesta la creación de una serie de «zonas excluyentes», en las que quedó prohibida edificar a causa de la alta concentración de contaminación, la existencia de riesgos geológicos, el conflicto con los usos forestales, el propósito de habilitar cinturones de protección ambiental o la protección del paisaje. Las zonas excluyentes por contaminación atmosférica fueron denominadas como «Reserva 1» y alcanzaron una extensión total de en torno a las 641 Ha (25,35% del Concejo), diseminadas en cuatro focos: Valliniello, Cantos-La Maruca y San Cristóbal, La Carriona y Entrecarreteras-Llaranes Viejo.



**Fig. 59. Valliniello con ENSIDESA al fondo.**

**Fuente: Archivo Gráfico de *La Voz de Asturias***

No menos preocupante resultó la contaminación de las aguas, tanto las de la ría como las aguas continentales superficiales y subterráneas, y, como es lógico de los ecosistemas asociados. Así, el *Plan Balbín* planteó como meta el saneamiento de todos los cauces de agua que desembocaban en la ría, incluyendo la recuperación global del estuario. 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<sup>381</sup>.

---

<sup>381</sup> Ver *Capítulo 3: La regeneración del waterfront de la ría*.



**Fig. 60. Estado de la ría en los años ochenta.**

**Fuente: Archivo Gráfico de *La Voz de Asturias***

Además de la limpieza de las aguas de la ría 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>382</sup>, renunciando así a los planes de desecación y urbanización previstos para este espacio en los Planes Generales anteriores. En lo referente a los vertidos sólidos, y con el fin de eliminar los focos incontrolados de acumulación de residuos, se propuso la centralización temporal en el vertedero creado a tal efecto en El Estrellín, a explotar conjuntamente entre ayuntamiento de Avilés y ENSIDESA. Las razones esgrimidas para situar el vertedero en este lugar fueron, por un lado, la preexistencia de una explotación productiva de cantera en las inmediaciones y, por otro, la degradación ya existente en la zona, argumentando que, puesto que “[...] *las características naturales de la zona están ya muy degradadas por la proximidad de ENDASA, y dado que los vertidos son ineludibles, es preferible hacerlos en esta área de menos valor y que ofrece menores problemas secundarios que cualquier otra, [...] (siendo) preciso aceptar discriminadamente algunas destrucciones inducidas por el proceso productivo [...]*”<sup>383</sup>.

---

<sup>382</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 1984, p.23.

<sup>383</sup> *Ibidem*, p.85.

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 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<sup>384</sup>.

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

Dos décadas después del *Plan Balbín*, en el año 2006, se aprobó el cuarto y último *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés*, elaborado bajo la dirección del arquitecto Eduardo Leira, autor entre otros del *Plan Parcial del Bilbao Metropolitano*<sup>385</sup>. Con la redacción del *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés (2006)*<sup>386</sup>, se trató de articular desde el planeamiento el mecanismo capaz de articular la transformación global de la ciudad, proporcionando el armazón físico capaz de facilitar la adhesión de Avilés a la «Nueva Economía»<sup>387</sup>.

---

<sup>384</sup> El trabajo de Enrique de Balbín llama la atención también en el aspecto técnico, pues, estableció códigos alfanuméricos asociados a cada parcela que recogían los datos del polígono, la clasificación del suelo, la manzana, la unidad homogénea y la calificación del suelo. Esta labor de codificación extremadamente detallada y rigurosa, resultó muy difícil de igualar. Hasta el punto de que el documento que sucedió al Plan Balbín en 2006, tomó prácticamente en bloque el planeamiento y los códigos establecidos en el documento anterior, mediante la figura de las «Áreas de Planeamiento Remitido».

<sup>385</sup> La relación de Eduardo Leira con el *Plan Parcial del Bilbao Metropolitano* es 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>386</sup> Formaron parte del equipo redactor los arquitectos Luis Calvo, Javier Fombella, Luis Mapelli; los urbanistas José Carlos Albert y Miguel Ángel González; los ingenieros Javier Bustinduy y Belén Medina y los economistas Luis Esteban y Gloria Blanco.

<sup>387</sup> El concepto «Nueva Economía», acuñado a finales de los años 90 por el economista Brian Arthur y popularizado por Kevin Kelly, editor de la revista *Wired*, designa a la actual etapa económica, la última

Mientras que en el *Plan Balbín* el punto de partida era la situación presente que atravesaba la ciudad, con el propósito de actuar sobre ella para construir una ciudad físicamente coherente y compacta, y socialmente equilibrada y justa; el *Plan Leira*, partiendo de otras bases completamente diferentes, estableció como punto de partida el potencial futuro de Avilés, esto es, construyó el proyecto de ciudad sobre las bases de que lo Avilés podría llegar a ser. En la presentación del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana* del año 2001, Eduardo Leira, marcando las distancias con el Plan General anterior, dijo que “*Avilés requiere ante todo que el Plan no se detenga en los problemas acumulados del pasado, sino que aborde en el futuro las oportunidades y bazas que el municipio le ofrece, tratando de aprovecharlas al máximo*”<sup>388</sup>. Desde esta nueva perspectiva, decía, los problemas patentes en la ciudad “[...] *cobran otro carácter, se relativizan en función de lo que, como base del proyecto de ciudad para el «nuevo futuro», constituyen sus claves: las oportunidades*”<sup>389</sup>.

Este futuro potencial, tal y como lo presentó el *Plan Leira*, consistía en hacer de Avilés una ciudad atractiva capaz de competir con Gijón y con Oviedo dentro del panorama regional, nacional e internacional. Y para ello debía apoyarse en las bazas con las que contaba la ciudad, recursos excepcionales que había que revalorizar y que el documento situó en “[...] *la ría, el puerto y los terrenos liberados de la antigua ENSIDESA, cuya transformación ha comenzado ya. En esos terrenos, los más próximos a la ciudad, debe desarrollarse la extensión del área central, integrando la ría y*

---

dentro del capitalismo tardío o avanzado, según la periodización que estableció Ernest Mandel y a la que ya hemos hecho alusión. Se trata de una economía sustentada en el conocimiento y la información, de alcance global y naturaleza inmaterial, puesto que se organiza en torno a las redes virtuales de Internet. Es, en definitiva, la economía de la «Era de la Información» [CASTELLS, Manuel, “La ciudad de la...Op.cit.] Pese a que algunos teóricos defiende esta etapa económica como el inicio de la era postindustrial BELL, Daniel, *El advenimiento de...Op.cit.*], y aunque hasta cierto punto el cambio de ciclo representa el final de la industria tal y como la habíamos conocido hasta el momento, debería entenderse, como explica el geógrafo Allen J. Scott, como un proceso dicotómico, que simultanea procesos de desindustrialización con otros de reindustrialización [SCOTT, Allen J., *Metropolis: From the...Op.cit.*]. De hecho, en la «Nueva Economía» la industria es determinante, ahora bien, la naturaleza de ésta dista bastante de la que tenía, puesto que ahora la competición se juega en el tablero mundial del mercado global, para lo cual ha de potenciarse la calidad del producto y la diversificación de la producción, frente al carácter cuantitativo y monolítico de la industria de viejo cuño. Pero junto a la reforma de las industrias tradicionales, que poco a poco comenzaron a incorporar a la producción los adelantos tecnológicos y las últimas estrategias empresariales, en paralelo han ido gestándose y desarrollándose otras ramas industriales al calor de la llamada Tercera Revolución Industrial, entre ellas las telecomunicaciones, la electrónica, la nanotecnología o la informática. Lograr la integración en la «Nueva Economía» exige además fortalecer el sector terciario, y prestando especial atención dentro de éste a la cultura y el turismo, al tratarse de dos de las industrias más potentes y boyantes de los últimos años.

<sup>388</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 2001, p.5.

<sup>389</sup> *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés* 2006, p.27

*potenciando el casco histórico con efecto difusor de cualificación. En consecuencia se diseña un Proyecto de ciudad, de ciudad en su conjunto*<sup>390</sup>.

Para alcanzar la regeneración global de la ciudad, el Plan General de 2006 se fijó dos grandes objetivos estratégicos, a saber: reforzar el papel central, comarcal y metropolitano de Avilés, y fortalecer los rasgos diferenciales de la ciudad, aquellos susceptibles de competir con las otras dos ciudades del ocho central asturiano. El refuerzo de la centralidad de Avilés se planteó dentro de dos escalas territoriales diferentes: la comarcal, afianzando el rol central de la ciudad dentro de la Comarca de Avilés, y la regional, consolidándose, junto con Gijón y Oviedo, como polo de referencia del área central.



**Fig. 61. Terrenos del «Área de Nueva Centralidad».**

**Fuente: Máster Plan de la Isla de la Innovación.**

---

<sup>390</sup> *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés, Presentación, s/p.*



La Comarca de Avilés, con una extensión de más de 153 Km<sup>2</sup> y una población que supera ya los 123.000 habitantes, está integrada por cuatro municipios: Avilés, Castrillón, Corvera e Illas. El municipio de Avilés, con una extensión de 26,8 Km<sup>2</sup>, es el que alberga el mayor número de habitantes, con un total de más de 83.500, cifra muy elevada sobre todo si se compara con el resto de municipios de la Comarca, sumando entre los tres menos de la mitad de habitantes que Avilés<sup>391</sup>. Desde las décadas finales del siglo pasado, y debido en gran parte a la decadencia económica y ambiental, en municipio de Avilés experimentó una desaceleración demográfica, en paralelo el trasvase centrífugo de los flujos poblacionales hacia Castrillón y Corvera. Con la recuperación paulatina de la ciudad la desaceleración demográfica fue mitigándose, permitiendo poco a poco a Avilés restablecerse como cabecera comarcal, proponiéndose el presente documento afianzar este liderazgo y reforzar el efecto imán de la ciudad sobre los municipios limítrofes, creando un área de influencia comarcal.

Pero también pretende el documento afianzar la posición central de Avilés dentro del área metropolitana central de Asturias, a la cual el *Plan Leira* denomina como «Ciudad Astur»<sup>392</sup>. Y aquí es donde entra en juego el segundo objetivo estratégico, puesto que el fortalecimiento del nodo avilesino está sujeto al fomento de los rasgos diferenciales de la ciudad, aquellos que la hacen atrayente y particular. Había que “[...] *ofrecer «algo» distinto, exclusivo [...]*”<sup>393 394</sup>, y, ese «algo» especial, tal y

---

<sup>391</sup> Castrillón: 22.855; Corvera: 15.787 e Illas: 1.018. Datos de habitantes y extensiones extraídos de la web oficial de la Comarca de Avilés, <www.avilescomarca.info>, [Consultado:10/10/09].

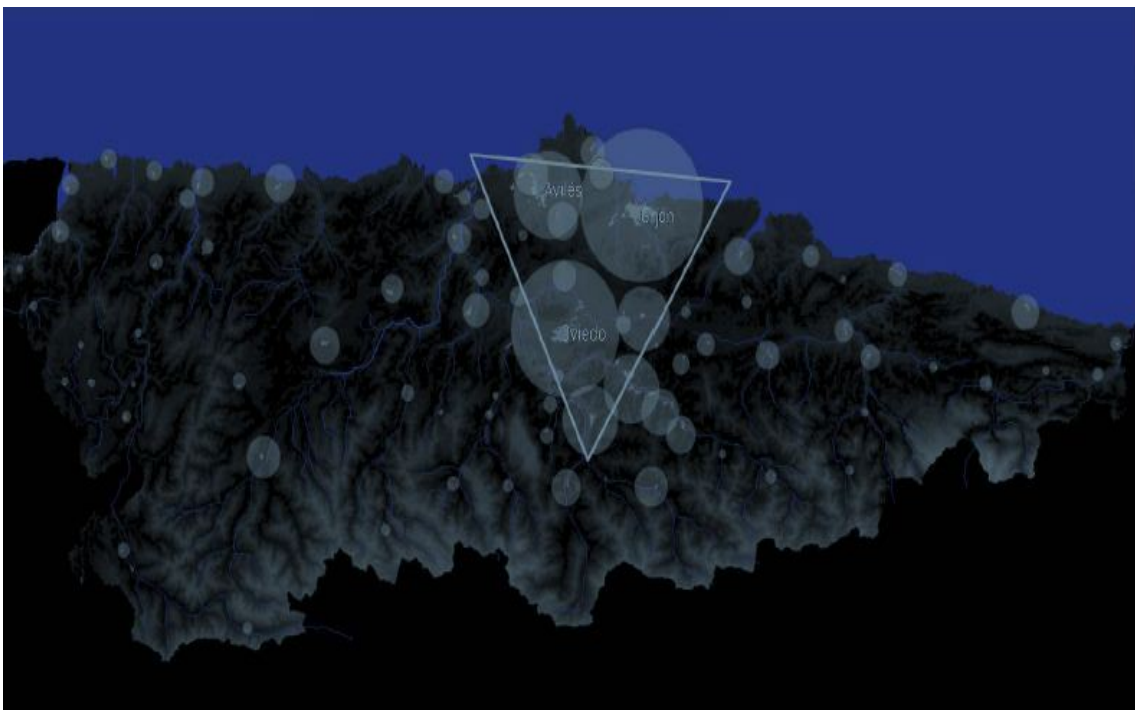
<sup>392</sup> Por área metropolitana entendemos una región urbana en la que una ciudad central ejerce su influencia sobre una serie de ciudades satélites. En el caso concreto de la conurbación central asturiana, en lugar de existir un único punto de atracción, se trata de una red policéntrica estructurada en torno a tres nodos: Gijón, Oviedo y Avilés. El concepto de «Ciudad Astur», que acuñó el profesor Fermín Rodríguez Gutiérrez, alude a lo que según algunos teóricos correspondería al área metropolitana de Asturias, aquella heredera del antiguo sistema industrial de ciudades, y que hoy se ha reestructurado como una aglomeración integrada, de tamaño considerable en relación al resto de metrópolis españolas y de carácter policéntrico, en torno a la cual se estructuran los subsistemas urbano y rural. Metrópoli joven, como afirman los teóricos, “[...] *pero consolidada, dinámica y en transformación, que se sitúa en una posición jerárquica relevante dentro del grupo de metrópolis atlánticas europeas y españolas*”. RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Fermín, MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, Rafael y BLANCO FERNÁNDEZ, Jacobo, *El área metropolitana de Asturias: Ciudad Astur, el nacimiento de una estrella urbana en Europa*, Trea, Gijón, 2009; RODRÍGUEZ GUTIERREZ, Fermín, “La Ciudad Astur: Un espacio-proyecto en el Arco Atlántico”, en *Ería*, nº50, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1999, pp.265-278; y, RODRÍGUEZ GUTIERREZ, Fermín, “La ciudad en la región: Ciudad Astur, una hipótesis práctica necesaria”, en *Ábaco*, nº23, Gijón, 2000, pp.70-81.

<sup>393</sup> *PGOUTM 2006*, p.41.

<sup>394</sup> Esta estrategia de «especialización complementaria», tomando las palabras empleadas en el Plan General de 2006, en la que cada nodo de la red se esmera en cubrir las carencias del resto, es una de las constantes de la dinámica urbana actual. El antropólogo francés Marc Augé ejemplificó satíricamente esta tendencia general a la acumulación de particularidades en el caso francés, donde “[...] *todo conglomerado urbano aspira a ser el centro de un espacio significativo y de por lo menos una actividad*

como recoge el documento, es la ría y el entorno de ésta, incluyéndose en él tanto el puerto como los antiguos terrenos siderúrgicos. Y, ese «algo» es la piedra angular del *Plan Leira*, ya que, es alrededor de la ría y de los *brownfield* de ENSIDESA en torno a los cuales giran la mayoría de las propuestas.

El *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés* (2006) se autodefine como un «plan estratégico», «de estructura», «de oportunidades», «de proyectos», «de fomento», «operativo» y «sostenible». Y se sitúa en las antípodas del PGOU de 1986, al que califica de remedial.



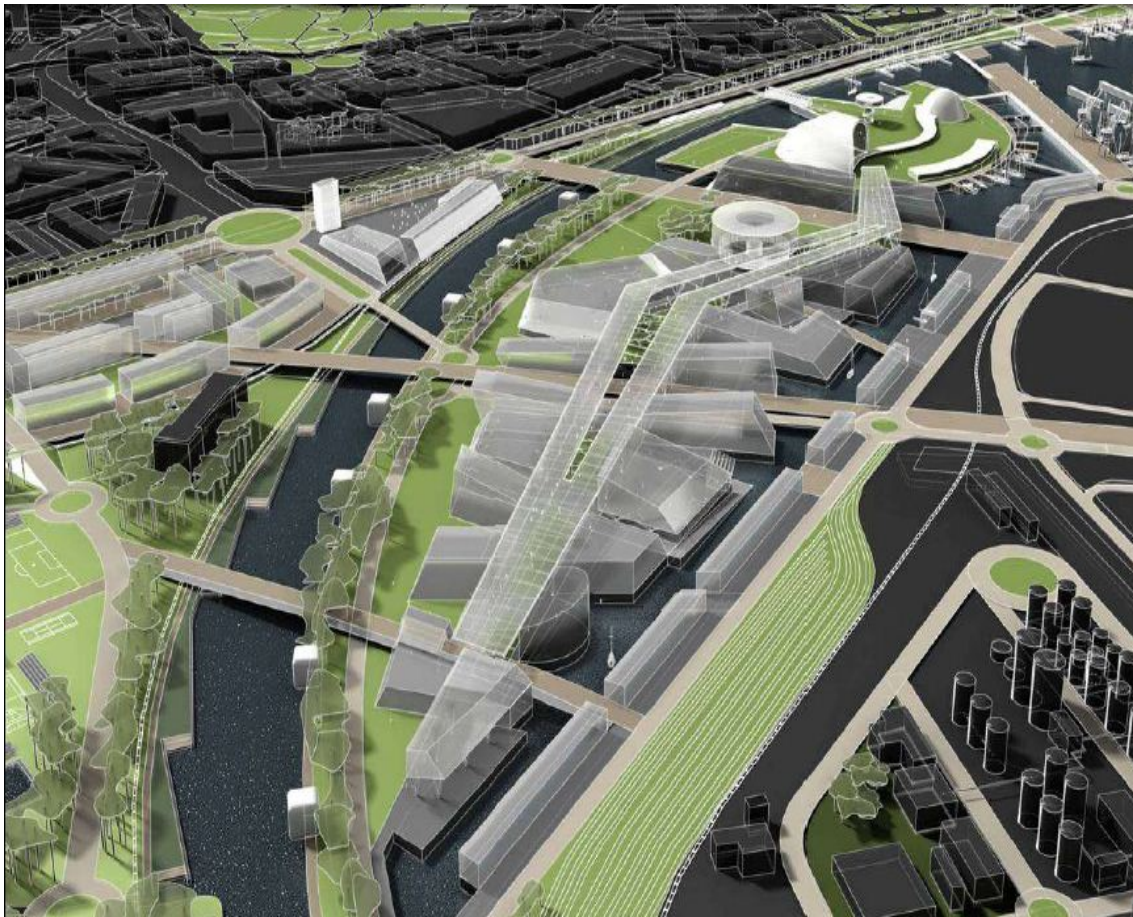
**Fig. 62. Área Metropolitana Central de Asturias.**

**Fuente: Máster Plan de la Isla de la Innovación.**

---

*específica. Si Lyon, que es una metrópoli, entre otros títulos reivindica el de «capital de la gastronomía», una ciudad pequeña como Thiers puede decirse «capital de la cuchillería», un pueblo grande como Digouin «capital de la cerámica», y una aldea como Janzé «capital del pollo de granja». Estos gloriosos títulos figuran hoy a la entrada de las ciudades, junto a las indicaciones que mencionan su carácter gemelo con otras ciudades o pueblos de Europa». AUGÉ, Marc, Los «no lugares»...Op.cit., p.73.*

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>395</sup>. Lo que enlazaría con el concepto de «Plan de Proyectos» como suma de operaciones puntuales a desarrollar en puntos concretos de la ciudad, con el propósito de actuar como catalizadores de la transformación global. Frente al carácter monolítico de la propuesta estructural efectuada en el *Plan Balbín*, en el *Plan Leira* ésta quedaría diluida y fragmentada en determinado número Proyectos Urbanos. Estas operaciones de micro-urbanismo, o como algunos han dado en llamar «acupuntura urbana»<sup>396</sup>, deben sopesar cuidadosamente dónde y cómo acometer dichas actuaciones, ya que de ellas depende en gran parte que el proyecto de ciudad llegue o no a buen puerto.



**Fig. 63. Proyecto de la Isla de la Innovación.**

**Fuente: Máster Plan de la Isla de la Innovación.**

<sup>395</sup> *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés*, Op.cit.p.32.

<sup>396</sup> LERNER, Jaime, *Acupuntura Urbana*, Editora Record, Río de Janeiro, 2003.

En el caso de Avilés el punto neurálgico quedó focalizado en la ría, pretendiendo que la regeneración de ésta, apoyada en la inserción de algún hito arquitectónico que, aún por determinar en aquel momento, actuase como emblema y motor de la transformación del conjunto de la ciudad, tomando como referente el tan laureado modelo bilbaíno. El llamado «efecto Guggenheim» es el referente que toma el *Plan Leira*, como demuestran las recurrentes alusiones a éste como “[...] *motor de transformación (y de generación de expectativas), [...] mucho más que un Museo, que ha conseguido posicionar Bilbao en el mundo*”<sup>397</sup>. Ahora bien, pese a reconocer el carácter irrepetible de la experiencia bilbaína, sí que reconoce el potencial de “[...] *otros edificios emblemáticos, en otras ciudades, y aún sin la condición de máxima exclusividad del Guggenheim*”<sup>398</sup>.



**Fig. 64. La ría de Bilbao regenerada tras el efecto Guggenheim**

**Fuente: moleskinearquitectonico.blogspot.com**

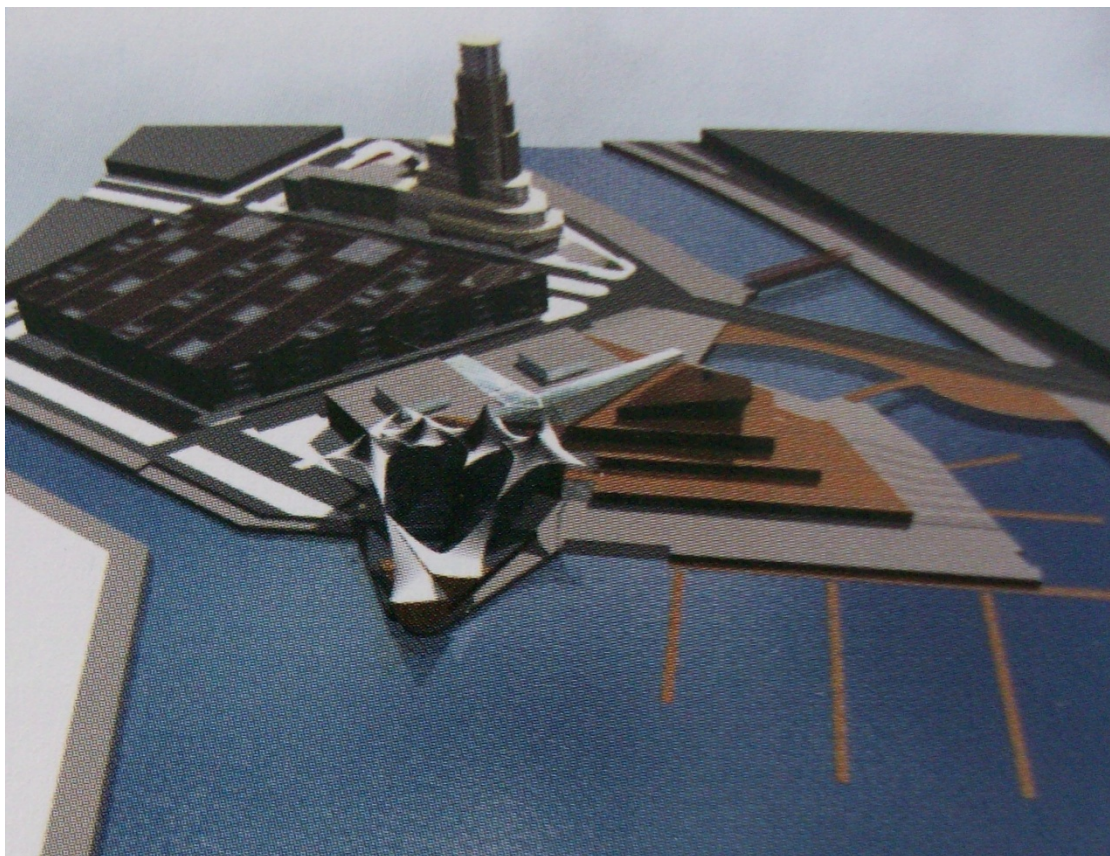
---

<sup>397</sup> *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés*, Op.cit. p.33.

<sup>398</sup> *Ibidem*, p.33.



Prácticamente todo el Plan General (2006) giró alrededor del Área de Nueva Centralidad, en la que, desde el año 2002, con la presentación del *Avance del Plan General de Ordenación de Avilés*, hasta la recepción del proyecto de Óscar Niemeyer, poco después de la aprobación del PGOTM, plantearon diferentes opciones de actuación, pero todas ellas con el denominador común de poseer algún elemento arquitectónico singular como reclamo mediático.



**Fig. 65. Proyecto «Faro de la Ría»**

**Fuente: *Avance del PGOTM (2002)***

Entre otras se barajó la posibilidad de regenerar la zona como complejo comercial y residencial de lujo, proyecto que apareció en el *Avance del PGOTM (2002)* bajo el nombre «Faro de la Ría», cuyo emblema integraría una torre de veinticinco plantas que pensaba erigirse al borde de la dársena de San Agustín, junto a un puerto náutico-deportivo, un centro de congresos y un gran auditorio al aire libre.

El PGOTM (2006) se presenta también como un «Plan de Estructura» que pretende “[...] *repensar y diseñar la ciudad en su conjunto, en clave de futuro, superando lastres inerciales*”<sup>399</sup>. Sin embargo, el gran protagonismo concedido a la ría y la llamada Área de Nueva Centralidad, hace muy difícil la identificación de la supuesta estructura de conjunto subyacente en el proyecto, más allá del pretendido impacto global, que sobre el conjunto habrían de tener las actuaciones puntuales a las que acabamos de hacer referencia.

También, dice el *Plan Leira*, es un «Plan de Oportunidades», pues, aunque reconoce la existencia de problemas en el Avilés de hoy día, “[...] *la hipótesis es que hay más oportunidades, aunque estén latentes. [...] Saber aprovecharlas generará otros problemas, en gran medida como consecuencia de las posiciones inerciales, lastres del pasado, que se contrapongan a las oportunidades de futuro*”<sup>400</sup>. Esta idea del pasado como lastre, como barrera al progreso, que aparece recurrentemente en el documento, alerta ya de la postura que adoptará el documento con respecto a la ciudad del pasado y, por extensión, al patrimonio cultural en general y al industrial en particular.



**Fig. 66. Canal de agua de entrada de refrigeración de la Térmica de Ensidesa**

**Fuente: Manuel Pérez Iglesias.**

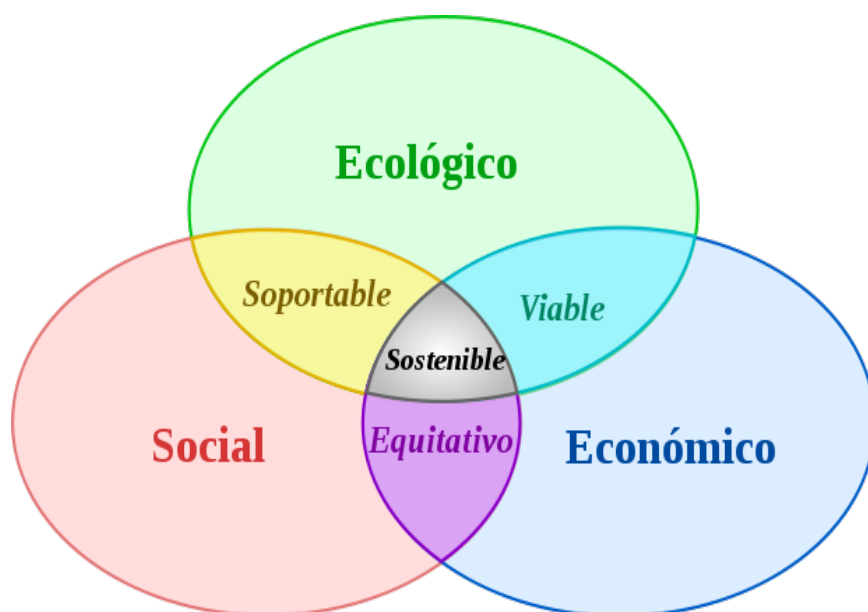
---

<sup>399</sup>*Ibidem*, p.34.

<sup>400</sup>*Ibidem*, p.34.

Llama poderosamente la atención que el patrimonio cultural de la ciudad, del que indudablemente forma parte el maltrecho patrimonio industrial, sea considerado como lastre y no como baza de progreso. 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”<sup>401</sup>. En otras palabras el Plan General de 2006 contrapone la protección, esto es, “[...] la contención, el poner freno, limitar, acotar...lo que pudiera hacerse”<sup>402</sup>, como habían hecho los planes de los ochenta, a la cultura del fomento y del desarrollo, y sobre esta base errónea, pues la protección y el fomento no son excluyentes sino complementarios, construyen el argumento central del proyecto.

También se autodefine el PGOTM como un «Plan Sostenible». El concepto de «sostenibilidad», al menos en el sentido que hoy le otorgamos, nació con el célebre Informe Brundtland (Nuestro futuro común) (1987), elaborado por la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo —creada por la Asamblea de Naciones Unidas en 1983 y liderada por la doctora Gro Harlem Brundtland—.



**Gráfico 4 . Interacción de variables en el desarrollo sostenible.**

**Fuente: Johann Dréo**

<sup>401</sup> *Ibidem*, p.35.

<sup>402</sup> *Ibidem*, p.35.



El desarrollo sostenible,<sup>403</sup> según la definición del *Informe Brundtland*, es aquel capaz de “[...] *satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para satisfacer sus propias necesidades*”<sup>404</sup>. El concepto de sostenibilidad está sujeto a tres factores: el económico, el social y el ecológico, y únicamente cuando éstos interactúan de forma equilibrada podemos hablar realmente de desarrollo sostenible.

Desde esta óptica, el protagonismo que el PGOTM (2006) concede al desarrollo económico no es en absoluto antagónico al concepto de sostenibilidad urbana, siempre y cuando dicho desarrollo sea ecológicamente viable y socialmente equitativo. Entre las propuestas recogidas para minimizar el impacto ambiental del crecimiento urbano estaba la de fomentar la compacidad urbana, la construcción de una ciudad cohesionada, policéntrica y energéticamente eficiente, cuestiones que estaban ya presentes en el *Plan Balbín*. En cualquier caso, y como ya dijimos más arriba, la preponderancia del Área de Nueva Centralidad sobre el resto del conjunto, no permite apreciar con claridad la naturaleza policéntrica del proyecto de ciudad.

Dentro de las propuestas para el Área de Nueva Centralidad se prestó especial atención al reciclado o la regeneración de los *brownfields*, ya que, “[...] *los suelos ociosos liberados por la gran industria constituyen, una vez más, los suelos de mayor oportunidad para el futuro de la ciudad, en el entorno de su atributo principal, la Ría. Estos suelos se convierten estratégicamente en la clave de todo el proyecto de ciudad. En ellos se ha de focalizar, selectivamente, el nuevo Plan General*”<sup>405</sup>.

El problema surge cuando la reutilización de dichos terrenos entra en conflicto con la protección del patrimonio industrial que allí existía, y sobre el que el *Plan Leira* es claro y contundente, refiriéndose a él 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... [...]*”, y, entendiendo que “*mantener esas infraestructuras, como en principio se propuso en el conjunto de la actuación Parque Empresarial, constituía una*

---

<sup>403</sup> NAREDO, José Manuel, “Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible”, en *Ciudades para un futuro más sostenible*, Biblioteca CF+S, <<http://habitat.aq.upm.es>>.

<sup>404</sup> HARLEM BRUNDTLAND, Gro (dir.), *Informe de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo (Nuestro futuro común)*, Alianza, Madrid, 1988.

<sup>405</sup> PGOTM de Avilés 2006, p.31.

de sus limitaciones, a superar mediante una concepción más amplia, de ciudad”<sup>406</sup>. Sin pretender negar los brutales modos de implantación de la industria, ni el carácter funcional que había guiado su construcción, cabe destacar en el caso de ENSIDESA, la gran calidad arquitectónica y el cuidado estético de las diferentes construcciones que componían la factoría, como atestigua su posterior inclusión en el Registro DOCOMOMO Ibérico como hitos de la arquitectura industrial del Movimiento Moderno en el territorio peninsular<sup>407</sup>.

Continuando con las estrategias del PGOTM (2006) para contribuir a la sostenibilidad, además de promover la compacidad urbana y reducir el consumo de recursos materiales y energéticos, se propuso preservar zona de interés forestal y/o paisajístico, así como del conjunto de áreas rurales, y también el incremento de zonas verdes periurbanas junto con la permeabilización de los entornos natural y urbano mediante la creación de cuñas verdes hasta el centro de la ciudad.

La tercera dimensión del desarrollo sostenible es, como hemos dicho, la social, que en el caso de las ciudades podría concretarse en la atención a las necesidades materiales y psicosociales del amplio espectro de grupos que integran la ciudadanía. Sobre este asunto el *Plan Leira* dice aspirar a la construcción de “*Una ciudad justa, distribuida entre todos los ciudadanos, donde las necesidades básicas pueden ser cubiertas de forma equitativa [...]*” y que defiende la heterogeneidad a través de una “[...] *diversificación de la oferta de espacios [...]*” de vivienda, trabajo y ocio<sup>408</sup>.

---

<sup>406</sup> *Ibidem*, p.29.

<sup>407</sup> La Fundación DOCOMOMO Ibérico, en cooperación con los Colegios de Arquitectos de España y Portugal, el Ministerio de Cultura y otras instituciones públicas y privadas, publicó en 1996 los resultados de una investigación conjunta sobre la arquitectura del Movimiento Moderno en España y Portugal, bajo el título *Arquitectura del Movimiento Moderno. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965*. [COSTA, Xavier y LANDROVE, Susana (dir.), *Arquitectura del Movimiento Moderno. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965*, Fundación Mies van der Rohe/ DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 1996]. Años después se publicó otro trabajo centrado en tema concreto de la arquitectura industrial dentro del Movimiento Moderno, que, recogía, algunos artículos y el catálogo de las principales manifestaciones del Movimiento Moderno en la arquitectura industrial por Comunidades Autónomas. En el caso asturiano se recogieron: la fábrica de gas y electricidad de Oviedo, el taller de cañones de la fábrica de armas de Oviedo, la Sociedad Ibérica de Nitrógeno (NITRASTUR), el conjunto minero de los pozos Polio I y II, las centrales y saltos de Arenas de Cabrales, Grandas de Salime, Silvón y Arbón, la Empresa Nacional Siderúrgica (ENSIDESA), la Empresa Nacional de Aluminio (ENDASA), las centrales hidráulicas de Miranda y Proaza, la fábrica de ladrillos refractarios de Viella, la central térmica de Soto de Ribera, los poblados de Ribera de Arriba y Soto de Ribera, la Compañía Asturiana de Bebidas Gaseosas, el laboratorio de controles e investigación aplicada al vidrio de Cristalería Española y la viviendas del personal de la central hidroeléctrica de Arbón. [GARCÍA BRAÑA, Celestino, LANDROVE, Susana y TOSTOES, Ana (dir.), *La arquitectura de la industria, 1925-1964. Registro DOCOMOMO Ibérico*, Fundación DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 2004].

<sup>408</sup> *PGOTM de Avilés 2006*, p.91.

Uno de los puntos sobre los que el plan incide en reiteradas ocasiones es la necesidad de atender a una demanda de vivienda diversificada, con una oferta igualmente diversa, donde coexistan residencia exclusiva, en régimen de promoción libre y mercado abierto, con otras alternativas, entre ellas las de régimen protegible, consiguiendo así “[...] *ampliar y diversificar las opciones residenciales, en respuesta a las nuevas y distintas demandas potenciales* [...]”<sup>409</sup>.

La residencia exclusiva estaría asociada a los terrenos del entorno de la ría, al Área de Nueva Centralidad. Avilés presenta toda una franja litoral pendiente de regeneración y urbanización, baza con la que ya no cuenta ningún otro punto del litoral asturiano, lo cual es presentado como un rasgo diferencial, capaz de estimular la competitividad de la ciudad en el mercado inmobiliario regional. Ahí es donde según el *Plan Leira* debe concentrarse “[...] *una oferta inmobiliaria residencial de alta calidad en términos competitivos con la existente en Gijón y Oviedo* [...]”<sup>410</sup>. Pero además de la vivienda exclusiva del área central el documento propone el crecimiento urbano hacia las zonas periféricas de Valgranda, Gaxín, La Magdalena, La Carriona y La Llamosa-La Luz, atendiendo así a otro tipo de necesidades residenciales. Y, es en este punto dónde el pretendido equilibrio social podría entrar en cuestión, cuando las distintas tipologías residenciales, en lugar de proyectarse desde la integración, se hace con el fin de cubrir expectativas de exclusividad y competitividad en el mercado inmobiliario local y regional, redundando todo ello en el reforzamiento de la tradicional zonificación social centro-periferia y en el desarrollo de procesos de gentrificación.

La diversificación de la oferta de ocio y espacios públicos también se cuentan entre las propuestas del texto. Aquí, una vez más, sería el Área de Nueva Centralidad el foco sobre el que se proyectan todas las propuestas, tanto de fomento del ocio y los servicios como de creación de grandes espacios públicos, al ser éste un 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>411</sup>. De hecho, continúa, “*Otros Puertos españoles y extranjeros menores —como sería el caso de Avilés—, han demostrado igualmente la posibilidad y las ventajas, para la ciudad y el propio Puerto, de incorporar dentro del*

---

<sup>409</sup> *Ibidem*, p.59.

<sup>410</sup> *Ibidem*, p.55.

<sup>411</sup> *Ibidem*, p.37.

*ámbito portuario otras actividades, por así decir «atípicas»*<sup>412</sup>. Entre los ejemplos citados están la regeneración de la ría de Bilbao con la operación Guggenheim y la transformación del área del Port Vell barcelonés, donde coexisten usos que van desde el ocio marítimo, hasta la finanzas —parque empresarial *World Trade Center Barcelona*—, el ocio —centro comercial *Maremagnum*, hoteles de lujo, restaurantes, etc.— o la cultura —Museo Marítimo de Barcelona, Museo de Historia de Cataluña, Aquarium Barcelona, etc.—.

La mayoría de las operaciones de regeneración portuaria, como tendremos oportunidad de analizar más detenidamente en el capítulo siguiente, suelen regirse por patrones bastante similares. En la mayoría de las ocasiones la meta es atraer al turismo, y dentro de éste sobre todo al de lujo, aquel de extracción social media-alta y alta. Y, para ello, es básico que las infraestructuras y los equipamientos estén adecuados a dicha clientela potencial. Así, aunque la oferta de ocio se diversifique, se trata de una diversificación relativa y globalizada. Relativa porque la oferta, aunque amplia, está dirigida a un perfil socio-económico muy concreto y está ligada al gasto, de modo que, la opción de disfrute gratuito suele limitarse a la contemplación del fastuoso entorno arquitectónico y a la utilización del mobiliario urbano de diseño que puebla el espacio público que rodea a las ínsulas de ocio de pago. Y, globalizada porque este modelo de regeneración urbana economicista y excluyente, reflejo o consecuencia del comportamiento global de la economía, es común a todo el planeta. Estamos asistiendo a la consolidación de lo que Rem Koolhaas definió como «La Ciudad Genérica», “[...] *la post-ciudad que se está preparando en el emplazamiento de la ex-ciudad*”<sup>413</sup>, la ciudad que desecha aquello que la hace única y abraza modelos genéricos elaborados en los laboratorios del *marketing* urbano.

---

<sup>412</sup> *Ibidem*, p.37.

<sup>413</sup> KOOLHAAS, Rem, *La Ciudad Genérica*, Gustavo Gili Mínima, Barcelona, 2007. p.23.

## **CAPÍTULO 3:**

# **EL PROCESO DE REGENERACIÓN DEL WATERFRONT DE LA RÍA**

Tras establecer las coordenadas teóricas y metodológicas en el capítulo primero, y analizar en el segundo los cuatro Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados en Avilés, abordaremos de aquí en adelante el examen sectorializado de las grandes transformaciones operadas en la ciudad desde los años ochenta hasta la actualidad, centrándonos en las dos áreas que condensaron mayor número de actuaciones de recualificación: el frente litoral de la ría y el casco histórico.

El presente capítulo aborda monográficamente el proceso de regeneración del *waterfront* de la ría de la Avilés, a las que nos acercaremos desde tres ángulos: en primer lugar trataremos el proceso de regeneración funcional de los *brownfields* siderúrgicos, dentro del cual abordaremos los proyectos más destacados, entre ellos la creación del Parque Empresarial del Principado de Asturias, la construcción del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer dentro del Proyecto de la «Isla de la Innovación» o el proyecto del macro-puerto en la margen derecha de la ría; en segundo lugar nos centraremos en el proceso de recuperación medioambiental del estuario, dentro del cual dedicaremos especial atención al *Plan de Saneamiento Integral de la Ría* y el *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría*; y, en tercer y último lugar atenderemos al proceso de recualificación estética del *waterfront*, donde nos acercaremos a las políticas de promoción artística de la administración local, entre las que cabe señalar la articulación del parque escultórico de la ría, así como el impulso de

un nuevo y sugerente parque arquitectónico capaz, como en el caso de la obra de Óscar Niemeyer, de actuar como referencia icónica de la transformación de la ría y, en cierto modo, de ayudar en la resignificación del lugar, esto es, la reorientación y/o reconstrucción identitaria del lugar: del foco industrial-portuario del siglo XX al centro cultural y espacio público de calidad del siglo XXI.

Todas estas actuaciones, algunas de ellas en curso y otras aún en el horizonte, modificaron drásticamente el perfil de la ría, pero también el rol que ésta jugaba, dejando de actuar como frontera natural y psíquica entre industria y ciudad, y pasando a actuar como pieza maestra del Avilés del futuro, como centro neurálgico del desarrollo futuro —según está programado en el actual Plan General (2006) en el llamado Área de Nueva Centralidad—, como punto de encuentro e identificación de la ciudadanía y como factor de atracción turística y económica de primer orden dentro de la región.

Pero antes de abordar las transformaciones del *waterfront* de la ría de Avilés, dedicaremos algunas páginas a establecer el marco teórico y conceptual de los procesos de regeneración portuaria, acercándonos a algunos de los modelos y estrategias de actuación en el contexto internacional, y conectándolos con el marco económico global y con las dinámicas de desterritorialización y deslocalización industrial que tanta relación guardan con el tema que ahora nos ocupa.

### **3.1. APROXIMACIÓN A LA REGENERACIÓN PORTUARIA**

#### ***Globalización y deslocalización industrial***

La globalización, desde el campo de la teoría social, suele explicarse como la “[...] *etapa histórica configurada en la segunda mitad del siglo XX, en la cual la convergencia de procesos económicos, financieros, comunicacionales y migratorios acentúa la interdependencia entre vastos sectores de muchas sociedades y genera nuevos flujos y estructuras de conexión supranacional*”<sup>414</sup>. Este conjunto de procesos cruzados de alcance global, cuyo embrión sitúan algunos autores en la Edad Moderna con la articulación del capitalismo mercantil<sup>415</sup>, ha ido fraguando poco a poco desde la Segunda Guerra Mundial hasta la actualidad.

---

<sup>414</sup> GARCÍA CANCLINI, Néstor, *La globalización imaginada...* Op.cit. p.63

<sup>415</sup> FERRER, Aldo, *Hechos y ficciones de la globalización*, FCE, Buenos Aires, 1997, p.13.



En las dos últimas décadas el desarrollo de las NTIC y la difusión de las redes de telecomunicación digital, han acelerado la dinámica globalizadora, acrecentando al máximo la interdependencia supranacional en todos los asuntos imaginables, desde la política o la economía, hasta la sociedad o la cultura. Todo ello está afectando de manera profunda al carácter de las ciudades, tanto en cuestiones identitarias, que en el contexto de la globalización se plasman en la lucha entre «lo local» y «lo global», como en cuestiones de estructura y organización. La reestructuración de las comunicaciones y la consecuente modificación de la concepción/intelección espacio-temporal<sup>416</sup>, desdibujó los límites de las ciudades<sup>417</sup>, aquellas fronteras físicas o figuradas que durante siglos habían determinado qué era la ciudad, hasta dónde llegaba y qué comprendía.

Entre los efectos de la globalización económica debemos destacar los procesos de desterritorialización y de deslocalización, debido al papel que ambos están jugando en la transformación profunda del escenario urbano en las últimas décadas.

La globalización económica supuso la expansión mundial del capitalismo, llegando hasta territorios hasta entonces escasamente mercantilizados, como la India, Brasil o los llamados «tigres asiáticos» —Corea del Sur, Singapur, Hong Kong y Taiwán—. Las ventajas que estas economías emergentes ofrecían a la producción, amparadas en la desregulación laboral y medioambiental, difícilmente podían ser igualadas en occidente, donde el sindicalismo y la consolidación de la legislación medioambiental habían logrado, tras décadas de lucha, poner coto al *laissez-faire* neoliberal. Todo ello fomentó la deslocalización de la producción, desplazándose el centro neurálgico desde Europa y Norteamérica hacia los llamados «Nuevos Países Industrializados» (NPI), con la consecuente desarticulación del entramado económico-productivo de los territorios que hasta entonces habían concentrado estas actividades. La decisión de la OPEP de incrementar los precios del crudo reforzó la tendencia a la desterritorialización y la deslocalización de las factorías hacia lugares donde la producción resultaba más rentable, puesto que el alto consumo energético de los

---

<sup>416</sup> Sobre el impacto de la modernidad en la reordenación de las coordenadas espacio-temporal ver: GIDDENS, Anthony, *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, California, 1990.

<sup>417</sup> EZQUIAGA, José M<sup>a</sup>, “Crisis y refundación de la Planificación Espacial”, en URRUTIA ABAIGAR, Víctor (coord.), *Las dimensiones sociales de la ciudad*, UPV (Servicio de Publicaciones), Bilbao, 2009, pp.145-158.

modelos de producción tradicionales multiplicaba el coste del producto final y reducía, el margen de beneficios.

El impacto simultáneo de la recesión y la globalización afectó de manera más profunda a las regiones que, como Asturias, mostraban mayor dependencia de aquellas ramas industriales de escaso contenido tecnológico o especializadas en la fabricación de bienes de bajo valor añadido, como el sector siderometalúrgico, el metalmecánico, la minería o la industria naval. La quiebra de los pilares que durante décadas habían sostenido la economía hizo tambalearse el sistema desde los cimientos, obligando a plantear reestructuraciones profundas del tejido económico-productivo con el fin de adaptarlo a la dinámica global.

Todo ello acarreó consecuencias traumáticas para la economía occidental, dada la dificultad y la oposición a asimilar el deceso forzoso del ciclo fordista, así como también arrastró profundos costes sociales, alcanzándose altísimas tasas de desempleo y condenando a la incertidumbre a miles de trabajadores de todo el mundo, que contemplaban impotentes el desmoronamiento de su propio sistema. Pero junto al impacto económico y social, la deslocalización industrial se cebó también en el plano espacial, esto es, en la estructura y en la identidad de las ciudades industriales.



**Fig.67. Península de Greenwich antes de la regeneración.**

**Fuente: [londondocklands.wordpress.com](http://londondocklands.wordpress.com)**

El cierre de las factorías llenó las ciudades de solares abandonados, los llamados *brownfields*<sup>418</sup>, cuyo emplazamiento y particularidades —muy amplios, céntricos y, generalmente, cercanos a puertos, ferrocarriles o carreteras—, centraron el interés de muchos de los proyectos de regeneración y/o recualificación urbana. A ello hay que añadir el factor psicológico que incrementaría aún más el interés urbanístico de dichos *brownfields*, ya que la pátina herrumbrosa y decadente que cubría estos solares, proyectó una imagen negativa que causó rechazo general, fomentando la permeabilidad social de los proyectos de regeneración planteados, independientemente de la estrategia planteada o de los propósitos perseguidos, llegando a producirse en algunas ocasiones la aceptación acrítica de las propuestas ante lo que parecía ser la necesidad imperiosa de deshacerse cuanto antes de aquellos focos obsoletos, polutos e insalubres<sup>419</sup>.



**Fig. 68. Brownfield de San Francisco (California, EEUU).**

**Fuente: [www.waterboard.ca.gov](http://www.waterboard.ca.gov).**

<sup>418</sup> Los términos «*brownfield*», «*brownfield sites*» y «*brownfield lands*», que podríamos traducir literalmente como “terrenos marrones”, designa gráficamente las áreas industriales obsoletas o abandonadas susceptibles de ser reutilizadas con fines distintos de los originales. Este concepto se extendió rápidamente entre los autores anglosajones tras utilizarse por primera vez en 1992 en el marco los estudios de la *Comisión de Planeamiento de Cuyahoga County* (Ohio, EEUU).

<sup>419</sup> El rechazo de los antiguos espacios industriales está íntimamente ligado a la pérdida de la identidad industrial de la sociedad actual. La caída de la industria tradicional, que durante años había sido considerada como el pilar inquebrantable de la economía occidental, había arrastrado consigo los ideales y la identidad gestada al calor de la industria. Crisis identitaria que transformó la asimilación del dichos lugares, pasando de ser concebidos como centros neurálgicos del progreso y la bonanza, a interpretarse, bajo la sombra de la obsolescencia funcional, como sucios e inútiles cementerios de chatarra.

La combinación de todos estos factores ha hecho de los *brownfields* porciones muy suculentas del pastel urbano, colocándolos en el punto de mira de todos los actores implicados en la construcción de las ciudades, desde los poderes políticos y los sectores empresarial e inmobiliario, hasta la propia ciudadanía que las habita. Pero aunque todos defienden la necesidad de actuar sobre estas áreas, los intereses de cada sector suelen ser distintos y en consecuencia suelen serlo también las propuestas de regeneración<sup>420</sup>.

Dentro de los procesos de regeneración espacial podemos identificar tres facetas: la refuncionalización de los terrenos, es decir, la reasignación de funciones; la recuperación medioambiental y el saneamiento del área; y, la regeneración estética del espacio, cuestión esta última de gran trascendencia dentro de los procesos en cuestión, y en la que el arte y el diseño urbano juegan un papel esencial, como tendremos oportunidad de analizar más adelante.

### ***Modelos y estrategias de regeneración de espacios portuarios***

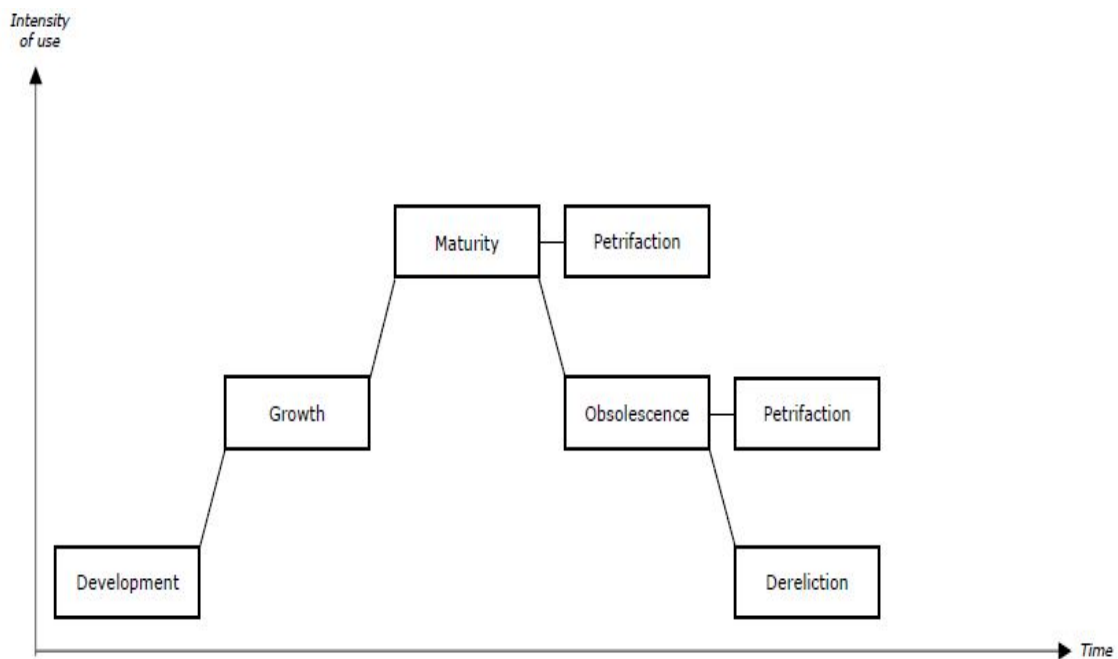
A lo largo de la historia los puertos han jugado un papel esencial en la cristalización de pueblos y ciudades de todo el mundo, siendo en muchos casos los embriones a partir de los cuales se han gestado los núcleos poblacionales, y, en la mayoría de ellos, factor determinante del desarrollo económico y demográfico de éstos. En ellos fueron congregándose durante siglos actividades que, como la pesca, el comercio, la defensa o la industria, dejaron sobre el terreno elementos arquitectónicos e infraestructurales como lonjas, aduanas, comandancias, almacenes, cofradías, atarazanas, arsenales, grúas y *drops*, etc. Conglomerado de construcciones con orígenes y funciones dispares, y concepciones espaciales y estilísticas de muy distinta naturaleza, que hicieron de los puertos auténticos depósitos de cultura, historia e identidad.

---

<sup>420</sup> Llegados a este punto conviene precisar qué entendemos aquí por «regeneración», para lo cual tomaremos como referencia la definición del recogida en el diccionario de la RAE: “*Dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo*”. Es decir, para que haya regeneración debe haber en primer lugar algo generado anteriormente cuyo estado no se corresponda con la calidad o el estado original, y, en segundo lugar, debe actuarse sobre ello con el fin de recuperarlo o mejorarlo. Este matiz, que podría parecer superfluo, resulta útil sin embargo cuando pretendemos distinguir los procesos de regeneración de aquellos de sustitución, con los que normalmente suelen confundirse, y que consisten básicamente en eliminar lo preexistente y reemplazarlo por elementos ajenos.

En las últimas décadas, y como consecuencia de los cambios en la dinámica económica global, muchas de las funciones tradicionalmente ligadas a los puertos, han ido desapareciendo, y con ellas, lamentablemente, muchas de las obras arquitectónicas que acabamos de citar.

Entre las causas del desanclaje funcional en los puertos debemos citar la recesión del sector pesquero tradicional, reflejada en la reducción de las flotas y la consiguiente pérdida de funcionalidad de parte de las infraestructuras pesqueras. Otro factor determinante es la ya comentada deslocalización industrial, que estimuló el cierre y traslado de muchas industrias a lugares donde la producción era más rentable. Junto a ello debemos aludir también a la consolidación de la conciencia medioambiental como factor de expulsión, como demuestran las crecientes restricciones impuestas a las industrias cercanas a los núcleos poblacionales. También influyó en el desanclaje la inoperancia de los puertos tradicionales para satisfacer las necesidades impuestas por el tráfico marítimo moderno, con el incremento del calado y tonelaje de los buques, y la intensificación del tráfico marítimo, indispensable para hacer frente a la aceleración del comercio y la producción tan característicos del capitalismo multinacional, que exigían faraónicas infraestructuras de operación, abriéndose así la era de los macropuertos.

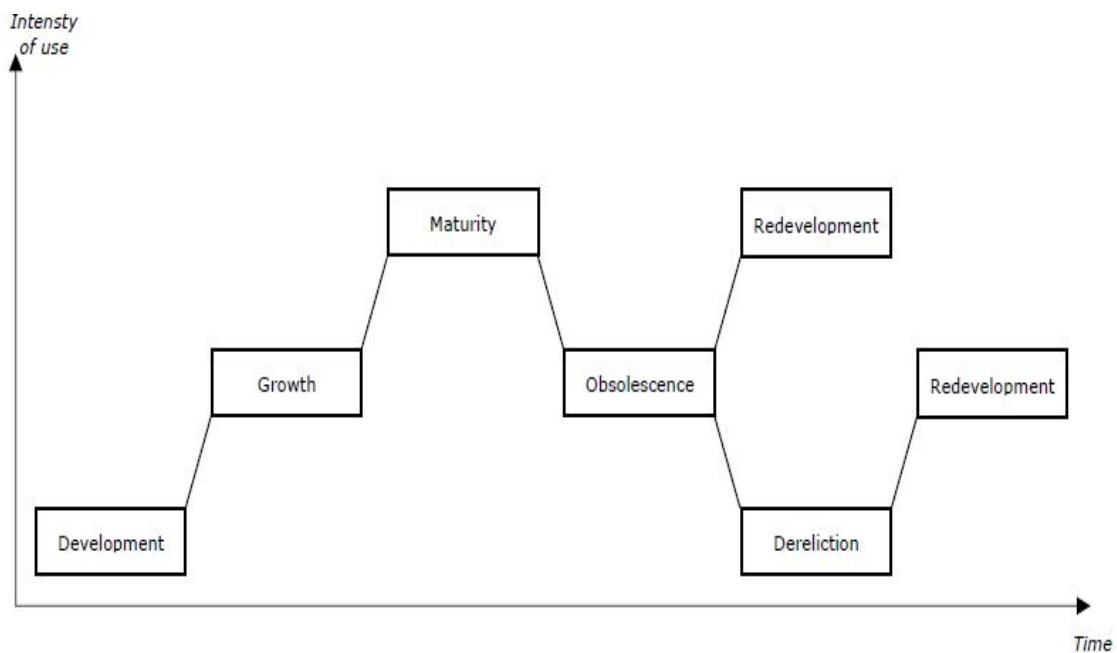


**Gráfica 5. Ciclo de los puertos.**

**Fuente: PCP Project.**



El desanclaje funcional hizo proliferar en las áreas portuarias amplios solares carentes de función específica, sobre los que no tardó en plantearse la necesidad de abordar actuaciones de regeneración integral. Esta tendencia a la recuperación de los puertos y la incorporación de éstos a la dinámica de las ciudades es en los últimos tiempos una de las constantes del urbanismo mundial. Y es que, tal y como aseguraron Busquets y Alemany, hace ya más de dos décadas, “*La transformación de los puertos urbanos es, sin duda, uno de los grandes capítulos de la renovación urbana durante los últimos quince años y se puede asegurar que será un tema crucial en las próximas décadas [...]*”<sup>421</sup>. No obstante, la heterogeneidad y la complejidad que distingue a los espacios portuarios, imposibilita la aplicación de recetas únicas en la regeneración, resultando indispensable la realización de un análisis de las características específicas del lugar para plantearen función de éstas el modelo adecuado. La dificultad aumenta cuando dichos lugares están a caballo entre la ciudad y el puerto, esto es, cuando se trata de áreas transicionales o de interface, requiriendo en estos casos la aplicación de enfoques holísticos que contemplen el asunto desde todos los ángulos y actúen en consecuencia.



**Gráfica 6. Ciclo de la regeneración portuaria.**

**Fuente: PCP Project.**

<sup>421</sup> BUSQUETS, Joan y ALEMANY, Joan, *Plan Estratégico de Puerto Madero*, 1990. p.5



Según la clasificación que aparece en la *Guía de Buenas Prácticas para la Regeneración Portuaria* (2007)<sup>422</sup>, podemos establecer dos grandes modelos de regeneración de puertos: aquellos destinados a restablecer y/o extender las funciones portuarias y aquellos destinados a integrar en el pulso de la ciudad los terrenos del puerto obsoletos o abandonados. Dentro del primer modelo cabe citar las llamadas operaciones de *bluefield* y *greenfield*, generalmente complementarias, basadas en grandes proyectos infraestructurales —de agua (*bluefield*) o de tierra (*greenfield*)— destinados a la adecuación al tráfico marítimo moderno. Mientras que dentro del segundo tipo encontramos las llamadas operaciones de *waterfront* y de *dockland*, muy similares en los objetivos, pues ambas persiguen la regeneración del puerto y la incorporación de éste al ámbito de la ciudad, pero diferentes en la manera de implementarse, refiriéndose las actuaciones de *waterfront* a la conquista por parte de la ciudad de las líneas litorales o frentes marítimos<sup>423</sup> y las de *dockland* al desarrollo de operaciones urbanísticas en complejos artificiales construidos a tal efecto más allá de la línea costera en sentido estricto.<sup>424</sup>



**Fig. 69. Regeneración de *bluefield/greenfield* en el puerto holandés de Maasvlakte II (Rotterdam).**

Fuente: [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com)

<sup>422</sup> Publicación dependiente del proyecto internacional PCP Project (*Plan de City with the Port: Strategies for redeveloping city-port linking spaces*), coordinado por la Red Internacional de Ciudades y Puertos con la colaboración de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER). El PCP Project contó con la colaboración de los puertos de Le Havre (Francia), Ámsterdam y Delfzijl (Holanda), Bremerhaven (Alemania), Gdansk (Polonia) y Riga (Letonia).

<sup>423</sup> Concepto aplicable, según la definición recogida en el PCP Project, no solamente a los frentes marítimos, sino también a los frentes de ríos y estuarios, como ocurre en el caso concreto que nos ocupa con la regeneración del waterfront de la ría de Avilés.

<sup>424</sup> *PCP Project: Plan de City with the Port: Strategies for redeveloping city-port linking spaces*, IACP (International Association of Cities and Ports), Le Havre, 2007, p.13.

En algunos casos la elección de la estrategia de regeneración está sujeta a las características morfológicas del terreno, mientras que en otros responde a intereses ajenos a las cualidades del lugar. La gran diferencia entre los *waterfronts* y los *docklands* reside sobre todo en la relación con el elemento acuático y la identidad marítima del lugar, muy intensa en el primer caso pero muy tenue y difuminada en el segundo. Mientras que la atmósfera de los *waterfronts* es amplia y abierta, con el agua como eje y protagonista de la organización y el diseño del lugar, en los *docklands* ésta es mucho más cerrada, más terrestre, a causa del relleno indiscriminado de las dársenas, lo que desemboca en la pérdida de la identidad marítima del terreno. La eliminación del elemento acuático, que es el que hace estos lugares únicos y el que los diferencia del resto de espacios de la ciudad, destruye la originalidad y el potencial de dichos lugares.

Las operaciones de *waterfront* son más comunes en el contexto de la Europa mediterránea, donde los puertos desde siempre gozaron de gran apego por parte de la ciudadanía. Pero también hay ejemplos extremadamente mediáticos en el ámbito norteamericano —San Francisco, Boston, Baltimore, Nueva York, Vancouver, Montreal, Toronto, etc.—, en Australia (Sydney) y en Sudáfrica (Cape Town).



**Fig. 70. Waterfront de Toronto (Canadá).**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

Mientras que en la Europa atlántica y báltica es más habitual encontrar regeneraciones del tipo *dockland*, inspiradas en las experiencias pioneras de los grandes puertos británicos como los de Londres, Manchester o Liverpool. Indudablemente la operación más mediática de este segundo tipo es la de los *London Docklands*, que afectó a los todos muelles comerciales e industriales situados en la parte baja del curso de Támesis, más allá del puente de la Torre de Londres, modificando radicalmente la fisonomía del gran meandro londinense del *Isle of Dogs*<sup>425</sup>. La operación más espectacular y la más célebre es la del *Canary Wharf*, que transformó parte de aquellos muelles seculares, en el flamante centro de negocios de la ciudad, tan poderoso y atrayente como la propia *City*.



**Fig. 71. Canary Wharf, London Docklands (Londres)**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>425</sup> London y Saint Catherine Docks, Surrey Dock, India y Milwall Docks, y Royal Docks. SCHNEER, Jonathan, *The Thames: England's river*, Abacus, Londres, 2006.

Independientemente del modelo de actuación, no cabe duda de que la regeneración de espacios portuarios debería ser considerada hoy en día, y desde hace ya algunas décadas, como auténtico “[...] *laboratorio del diseño urbano contemporáneo* [...]”<sup>426</sup>. Pese a que hay tantas líneas de actuación como puertos, podrían distinguirse dos grandes grupos en función de la filosofía que las guía, y que hemos calificado como operaciones integradoras y operaciones excluyentes, aunque la mayoría suelen participar de ambas tendencias en mayor o menor grado.

Dentro de la primera línea de actuación, la integradora, debemos colocar aquellas operaciones cuya meta es recuperar los terrenos portuarios baldíos y hasta entonces blindados, y ponerlos al servicio de la ciudadanía como espacios públicos de calidad, esto es, aquellas operaciones que buscan la integración del puerto y la ciudad. La complejidad de dicha integración radica en la dualidad del proceso, en tanto que debe incorporarse el puerto a la ciudad y la ciudad al puerto respetando ambas realidades y equilibrando ambas identidades, lo cual, como cabe suponer, no es tarea fácil, dado que cada espacio depende de autoridades y está sujeto a legislaciones diferentes. El respeto a las especificidades de lugar es básico en la labor de integración, como también lo es la consideración de todos aquellos elementos que lo distinguen como lugar en el sentido antropológico del término, es decir, del patrimonio material e inmaterial que atesoran estos inmensos contenedores de historia. Partiendo del conocimiento profundo del terreno y del respeto al *genius loci*, es más sencillo establecer los posibles daños que podrían acarrear algunas estrategias de regeneración portuaria, como las basadas en grandes operaciones de sustitución, demolición o relleno de dársenas y canales.

El fomento de la accesibilidad y la permeabilidad entre el puerto y la ciudad es otro factor básico, pues, tradicionalmente los puertos, sobre todo los industriales, habían quedado desgajados del conjunto de la ciudad, dados los riesgos que entrañan muchas de las actividades en éstos desarrolladas. Poco a poco fue creciendo la brecha entre el puerto y la ciudad, hasta llegar al punto en que ambos empezaron a funcionar de manera autónoma y prácticamente independiente. Es, pues, elemental la supresión de las barreras que hay entre ambos espacios y la intensificación de las conexiones puerto-

---

<sup>426</sup> REMESAR, Antoni y COSTA, Jao Paulo, “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions”, en *On the W@terfront* [en línea], Septiembre de 2004, n°6, [Consultado: 11/11/08], <<http://www.ub.edu>>, pp. 1-41.



ciudad, bien sea mediante la recuperación de las antiguas redes de comunicación, bien mediante la creación de paseos marítimos, sendas peatonales, carriles-bici, etc., que permeabilicen la zona puerto y la hagan accesible a la ciudadanía.

Pero, decíamos, que al mismo tiempo que integrábamos el puerto en la ciudad, debía atenderse al proceso contrario de integración de la ciudad en el puerto. Y para ello es preciso que los proyectos de regeneración conciban los espacios portuarios, no como ínsulas ajenas a la ciudad, sino como parte de ésta, tratándolos de manera análoga en cuestión de diseño y arquitectura. Las construcciones allí construidas tienden a trascender el carácter meramente utilitario, buscando la singularidad y sobre todo el factor de atracción estética. En este sentido son referenciales los casos españoles de los *waterfronts* de Bilbao y Barcelona, donde, más allá de la polémica, que la hubo y no sin razón, la calidad del diseño urbano y la espectacularidad arquitectónica alcanzaron tales cotas, que lograron amplificar el impacto mediático de ambas operaciones a escala planetaria, con el efecto imán que ello apareja.



**Fig. 72. Ejemplos del mobiliario urbano bilbaíno**

**Fuente: [www.google.es](http://www.google.es).**



**Fig.73. El Port Vell de Barcelona**

**Fuente: Rebeca Menéndez.**

En paralelo a la integración espacial es necesario alcanzar la integración funcional, huyendo de las obsoletas zonificaciones modernas y fomentando la flexibilidad y la mutabilidad que permitan adaptarse con facilidad al carácter caprichoso y errático del modelo económico actual. Una buena solución en este sentido es la construcción de edificios de polivalentes y versátiles, fácilmente adaptables a diferentes funciones y contenidos. Quizás entre los proyectos que mejor encarnan esta flexibilidad está el Parque de las Naciones de Lisboa, construido al borde del Tajo en el sector oriental de la ciudad, como recinto de la Expo'98. En él todos los pabellones e infraestructuras, algunas de ellas con la firma del Pritzker portugués Álvaro Siza, fueron reutilizados tras la clausura del evento, siendo en la actualidad foco de atracción para los amantes de la arquitectura y el diseño contemporáneos.

En todo caso, las operaciones de refuncionalización de los puertos han de mantener y proteger la identidad marítima o náutica del lugar, priorizando sobre el resto aquellas funciones conectadas de algún modo con el medio acuático, como los deportes náuticos, los acuarios y los centros de interpretación, los museos y las salas de exposición de los puertos, las terminales de crucero, etc. Entre los ejemplos europeos



que mejor encarnan esta flexibilidad funcional en la regeneración de los puertos, respetando el carácter náutico del lugar, cabe citar la recuperación de la *Tiger Bay* de Cardiff (Reino Unido), el puerto de Bremerhaven (Alemania), el puerto de Riga (Letonia), los *Eastern Docklands* de Ámsterdam (Holanda), el *Aker Brygge* en Oslo (Noruega) o los *Western Docklands* de Helsinki (Finlandia).



**Fig. 74. Parque de las Naciones de Lisboa.**

**Fuente: Rebeca Menéndez.**



**Fig. 75. Eastern Docklands (Ámsterdam).**

**Fuente: [www.stay.com](http://www.stay.com)**



**Fig. 76. Museo Astrup Fearnley, diseñado por Renzo Piano (2012) para el *Aker Brygge* (Oslo)**

**Fuente: [www.theartnewspaper.com](http://www.theartnewspaper.com)**

Otro de los pasos a seguir en las actuaciones de regeneración es la recuperación medioambiental del entorno de los puertos, sobre todo de aquellas áreas industrial-portuarias obsoletas, los *brownfields* degradados y abandonados a los que aludíamos al comienzo del capítulo. En este contexto, las crecientes restricciones legales impuestas en materia ecológica, amparada en numerosas leyes y órdenes nacionales y supranacionales, más que como escollo al desarrollo deberían ser asumidas como oportunidad, en tanto que fomentan la protección, o la restitución en el mejor de los supuestos, del hábitat natural sacrificado en aras de un progreso mal entendido. Tras la descontaminación de los suelos<sup>427</sup>, tanto de los *greenfield* como de los *bluefield*, y de las aguas, muchos de estos *brownfields* se han reconvertido en grandes parques urbanos, oxigenando el corazón de las ciudades y ganaron espacios de calidad para la ciudadanía.

---

<sup>427</sup> Sobre la contaminación de los suelos comenzó a hablarse en los años setenta, tras la declaración de la *Carta Europea de Suelos* que desarrolló la Comunidad Europea en 1972. Antes de esta década se hablaba únicamente de la contaminación del aire y del agua, atribuyéndosele al suelo una capacidad de autodepuración infinita. El *IV Programa de Acción Ambiental de la Comunidad Europea (1987-1992)* reconoció oficialmente la necesidad de reglamentar la protección del suelo, instando a los gobiernos de los países miembros a elaborar normativas de protección según las directrices de las *Bases Científicas para la Protección del Suelo en la Comunidad Europea*, en las que proponen “[...] *salvaguardar las propiedades y condiciones que aseguren el cumplimiento de las funciones del suelo*”. DORRONSORO, Carlos, “Descontaminación de suelos contaminados”, [en línea], s/p , s/f, <<http://edafologia.ugr.es>>, [Consultado: 27/11/2011].





**Fig.77. El *Battery Park* de Manhattan (Nueva York)**

**Fuente: [www.thebattery.org](http://www.thebattery.org).**

Entre las actuaciones más célebres en lo que a integración medioambiental se refiere fue la efectuada en el emblemático *Battery Park* neoyorquino, situado en el extremo suroeste de la isla de Manhattan, en la confluencia de los ríos Hudson y East. Operación con la que recuperaron el solar del antiguo fuerte holandés del siglo XVII, como el segundo parque urbano de la ciudad, con cerca de 10 hectáreas de extensión, actuando en la actualidad como pulmón del *downtown* de la Gran Manzana. El Masterplan del *Battery Park* corrió a cargo del aclamado paisajista alemán Piet Oudolf, encargado del diseño de dos de los lugares más aplaudidos del conjunto: los Jardines del Recuerdo y el paseo del *waterfront* o *Battery Wave* —llamado así, «la ola del *Battery*», por el banco corrido de granito de perfil sinuoso que recorre todo el paseo y cuyos laterales están decorados con líneas en espiral—. Otro pequeño gran proyecto<sup>428</sup> del *Battery Park* es la llamada Granja Urbana, que entró en funcionamiento en el año 2011, ocupando 25 acres de terreno dentro del parque como granja ecológica, cuyo propósito es acercar la filosofía de la alimentación sana y natural a la ciudadanía, sobre todo a los más pequeños, y concienciar de las ventajas de la agricultura sostenible.

---

<sup>428</sup> La idea surgió en las aulas del *Millenium High School* de Brooklyn (NY), cuyos estudiantes propusieron a los gestores del *Battery Park* utilizar parte del terreno del parque como granja ecológica. En poco más de un año la *Battery Urban Farm* ha recibido ya a cerca de 2.500 estudiantes de más de 50 escuelas e institutos de todo el estado. Fuente: [www.thebattery.org](http://www.thebattery.org).



**Fig.78. La Granja Urbana del Battery Park (Manhattan)**

**Fuente: [www.skycolorsustenance.com](http://www.skycolorsustenance.com)**

Dentro del modelo integrador debe cuidarse también la integración social de las comunidades ligadas a la zona, tanto de los habitantes como de los trabajadores del puerto o de las industrias allí situadas. Esta inclusión puede lograrse fomentando la participación directa de la comunidad en el proceso de regeneración, creando puestos de trabajo a tal efecto y reduciendo con ello los altos índices de desempleo que suelen presentar los entornos de los *brownfields*. Pero junto a la integración física de la ciudadanía, dándole pretextos para frecuentar a las áreas regeneradas, debe atenderse igualmente lo que podríamos definir como integración simbólica, esto es, la creación y/o refuerzo del sentimiento de identificación con el lugar por parte del conjunto de la sociedad<sup>429</sup>.

De entre todos los factores implicados en la construcción identitaria, destacaremos aquí la protección patrimonial, como acción netamente integradora. Y es que, el patrimonio cultural es portador de valores históricos y simbólicos tan

---

<sup>429</sup> VALERA, Sergi, “Public Space and Social Identity”, en *On the W@terfront* [en línea], Septiembre 1998, nº0, [Consultado: 11/11/08], <<http://www.ub.edu>>. Valera entiende que la identidad social urbana surge de la interacción de cinco dimensiones: la territorial (los límites), la temporal (la historia), la relacionada con el comportamiento (las prácticas sociales), la psicológica (el estilo de vida), la social (la estructura de la sociedad) y la ideológica (los valores culturales). Y reclama en este artículo la importancia de los espacios físicos en la génesis, el desarrollo y el mantenimiento de la identidad urbana, pues, es en ellos donde se materializan y tienen lugar todas las dimensiones implicadas en la creación identitaria.



íntimamente ligados a la ciudad, que resulta fácil utilizarlos como catalizadores de adhesión que impulsen la apropiación simbólica del terreno por parte de la comunidad, que lo asumirá como propio, como la extensión de su esencia. Sobre este punto resultan ilustrativas las intervenciones llevadas a cabo en la Isla de Nantes o en el Puerto Viejo de Génova, donde los aspectos culturales y el respeto patrimonial han jugado un papel esencial en la proyección de las estrategias de regeneración.



**Fig.79. Puerto Viejo de Génova.**

**Fuente: [www.portoantico.it](http://www.portoantico.it)**

Ahora bien, cuando hablamos de protección del patrimonio no sólo nos estamos refiriendo al patrimonio histórico-artístico, sino también al social, entendiendo como tal aquellos grupos íntimamente ligados a los territorios portuarios, que suelen ser los grandes perdedores en los procesos de regeneración, comúnmente conectados a profundos procesos de gentrificación y de elitización<sup>430</sup>.

---

<sup>430</sup> Desde que en 1844 Fredrich Engels realizara un primer acercamiento a la conexión entre espacio urbano y exclusión social [ENGELS, Fredrich, *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, Akal, Madrid, 1976], la producción teórica sobre el tema ha sido muy abundante, destacando: CAPEL, Horacio, *La morfología urbana en España*, Los Libros de la Frontera, Barcelona, 1975; CASTELLS, Manuel, *La cuestión urbana*, Siglo XXI, México, 1976; HARVEY, David, *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo XXI, Madrid, 1979; HARVEY, David, *Espacios del capital... Op.cit.*; RICHARDSON, Harry, *Economía del urbanismo*, Alianza, Madrid, 1975.

La gentrificación está estrechamente ligada a las operaciones de regeneración, encontrándose amparada bajo dos de los pilares del capitalismo multinacional: la desregulación y el peso creciente del sector inmobiliario. Esencialmente los procesos de gentrificación están basados en el redescubrimiento por parte de las élites sociales de terrenos hasta entonces ocupados por las clases populares, dando como resultado el desplazamiento y/o la expulsión de las segundas de su medio natural<sup>431</sup>. Este fenómeno está asociado sobre todo a los cascos históricos y a las zonas funcionalmente obsoletas, como las áreas industriales o las portuarias, generalmente ocupados por las clases sociales más débiles, que son expulsadas ante la dificultad de hacer frente a las rentas, a las hipotecas y al estilo de vida que imponen los nuevos pobladores. Como resultado de dicha expulsión muchas de las zonas regeneradas pasar a ser terrenos «elitizados», socialmente excluyentes y funcionalmente exclusivos. Y es que la integración funcional, a la que ya hemos hecho referencia, no consiste sólo en hacer coexistir sobre el terreno diferentes funciones, sino que en éstas se encuentre representado todo el espectro social, huyendo de las «guetarizaciones» y de la zonificaciones sociales, y creando espacios públicos inclusivos e integradores.



**Fig.80. Elocuente Pintada contra la maniobra especulativa desplegada en los docklands de Londres.**

**“LDDC<sup>432</sup> OUT/ JOBS NOT SNOBS”.**

**Fuente: National Maritime Museum of London**

---

<sup>431</sup> Según el enfoque ecológico planteado por la teoría sociológica de la Escuela de Chicago, tanto los asentamientos de los grupos sociales como la distribución de los tipos de barrios, pueden entenderse en función de unos mecanismos análogos a los del mundo natural. Así, las ciudades se organizarían en lo que podemos entender como «áreas naturales» mediante procesos de competición, invasión y sucesión, siendo éstos los condicionantes de los subsiguientes procesos de ubicación, movimiento y reubicación. Partiendo de esta interpretación podríamos interpretar la gentrificación como algo natural, con la diferencia de que en la actualidad las directrices lejos de marcarlas el instinto o los impulsos biológicos, las determinan los mercados y las leyes de la oferta y la demanda.

<sup>432</sup> *London Docklands Development Corporation.*



Un buen ejemplo de regeneración integradora es la realizada en el puerto del *Kop van Zuid* de Rotterdam (Holanda), situado en la orilla sur del *Nieuwe Maas* frente al centro de la ciudad, donde los grandes hoteles y los apartamentos de lujo comparten espacio con las casas para jubilados y las viviendas sociales; los puertos deportivos y los comercios de lujo con las equipamientos y las escuelas públicas, y los negocios con la cultura y el entretenimiento.



**Fig.81. ¿Contradicción o complementariedad? Los apartamentos de régimen mixto del complejo residencial *De Landtong* conviven con los rascacielos en el *Kop van Zuid* de Rotterdam (Holanda).**

Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Frente a las operaciones que calificamos como integradoras están aquellas cuyo patrón de actuación está subordinado a criterios estrictamente economicistas, y que, lejos de contemplar la regeneración como herramienta de inclusión del puerto en la ciudad, buscan únicamente obtener la máxima rentabilidad económica de la explotación inmobiliaria de los terrenos portuarios. La ciudad planificada poco a poco había ido dejando paso a la típicamente posmoderna «ciudad de los promotores»<sup>433</sup>, donde la legislación urbanística está siendo relegada como fórmula de planificación ante la presión de los mercados, materializando así la máxima tardocapitalista del «*market leads planning*», o lo que es lo mismo, el mercado decide y la administración gestiona<sup>434</sup>, dando como fruto lo que García Vázquez ha definido como “[...] el desmantelamiento del sistema de planificación heredado del Movimiento Moderno”<sup>435</sup>.

<sup>433</sup> HALL, Peter, *Ciudades del mañana...* Op.cit.

<sup>434</sup> GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos, “Late capitalism and the crisis of planning”, en *Actas de la XI Conference of the International Planning History Society (IPHS) (Planning Models and the Culture of Cities)*, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2004, pp. 203-203.

<sup>435</sup> *Ibidem*, p.203.

Dos de las actuaciones más citadas en este sentido han sido la construcción del *World Financial Center* (WFC) a orillas del río Hudson en el extremo oeste de Manhattan, y el *Canary Wharf*, centro financiero erigido en el East End de Londres, ambas operaciones arquetípicas del modelo no integrador y máximo exponente de las políticas neoliberales. Uno de los rasgos que comparten ambas operaciones es la marcada estandarización de los proyectos, ajenos a la especificidad del lugar y negando la historia y la identidad de éste. En el caso del *Canary Wharf* es prácticamente imposible encontrar restos del pasado en la zona, resultando muy difícil incluso llegar a imaginar que desde el siglo XVI hasta bien entrado el XX este lugar fuese el corazón comercial e industrial del Imperio Británico<sup>436</sup>.

El patrimonio histórico-artístico que dotaba de identidad estos espacios cayó pasto de la piqueta, erigiéndose en su lugar construcciones espectaculares —la mayoría de incuestionable calidad estética, aunque carentes de espíritu y de carácter—, que suelen estar asociadas a maniobras publicitarias, y cuyas dimensiones y espectacularidad suelen ser directamente proporcionales al interés de la empresa o empresas comitentes de garantizar el impacto mediático. De hecho, no es extraño que muchas de estas actuaciones cuenten con la firma de alguna de las estrellas del «*star-system*» de la arquitectura, cuyo nombre actúa como reclamo publicitario y, en muchas ocasiones, como escudo ante las posibles críticas al conjunto de las operaciones. Más allá de la funcionalidad o del coste de la construcción, lo que más interesa en este tipo de ejecuciones es lo que la crítica anglosajona llama «*wow-factor*»<sup>437</sup>, esto es, la capacidad de sorprender al espectador, de noquear los sentidos y de arrancar la exclamación y la alabanza ante el derroche de talento de los creadores.

En los casos de Londres y Nueva York el encargado de dar forma a sendos proyectos fue el celeberrimo arquitecto César Pelli, entre los máximos representantes de la corriente posmoderna. De ahí las similitudes y el aire de familia entre el WFC y el *Canary Wharf*, cuyos emblemas son en ambos casos altos rascacielos espejados<sup>438</sup> y coronados por figuras diferentes figuras geométricas.

---

<sup>436</sup> BENTLEY, James, *East of the City: The London Docklands Story*, Pavilion Books, Londres, 1997.

<sup>437</sup> KELSO, Paul, «*Architects urged to go for the «wow-factor» in designs for Britain's new public buildings*», en *The Guardian*, [en línea], 27 de noviembre de 2000, s/p, [Consultado: 30/08/2009], <[www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)>.

<sup>438</sup> Es interesante la interpretación que hace Fredric Jameson sobre la utilización recurrente de espejos y de cristales reflectantes en las fachadas de la arquitectura posmoderna, que entiende que lejos de



**Fig.82. World Financial Center (Nueva York)**

**Fuente: Rebeca Menéndez**

Las operaciones de regeneración que calificamos como «no integradoras», suelen mostrar poco o ningún interés por el patrimonio cultural y natural, perpetrando actuaciones irreversibles, como el relleno de dársenas y canales o la demolición de construcciones históricas, o el incremento hasta el límite de la edificabilidad de la zona, eliminando los huecos y las áreas verdes poco rentables desde la óptica inmobiliaria. En general este tipo de ejecuciones tienden a la monoespecialización funcional, siendo bastante habitual la reconversión de *docklands* en CBD (*Central Business District*), distritos financieros internacionales, que no son otra cosa que centro neurálgico y el punto de afloración de lo que Manuel Castells definió como «el espacio de los flujos»<sup>439</sup>.

---

insertarse armónicamente en el entorno lo que hace es justo lo contrario, “[...] *repeler hacia fuera la ciudad* [...]” JAMESON, Fredric, *El posmodernismo o...*, Op.cit., p.92.

<sup>439</sup> Según Castells la Sociedad de la Información está construida en torno a flujos constantes de capital, información, tecnología, imágenes, símbolos, etc., los cuales, a pesar de cimentarse en la abstracción resultante de la desterritorialización y la desmaterialización de los flujos en redes digitales, afloran en los CBD de grandes metrópolis globales. [CASTELLS, Manuel, *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y proceso urbano-regional*, Madrid, Alianza, 1995; y, *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, Madrid, Alianza, 1997]

Así, en estos nodos, como puntos de referencia del sistema global que son, suelen desplegar espectaculares programas arquitectónicos, como mascarones de proa de las grandes empresas que los ocupan y como auténticos iconos del poder del siglo XXI. Los CBD acogen también toda una serie de servicios y actividades destinadas a cubrir las necesidades de las nuevas élites ligadas al espacio, de modo que no es extraño encontrar clubes náuticos y marinas, hoteles y restaurantes de lujo, tiendas y *showrooms* de las grandes firmas de la moda, galerías de arte, etc., en definitiva, todo un abanico de posibilidades para el ocio de las clases altas de la sociedad. Así, estos lugares pensados y diseñados por y para un sector de la sociedad muy concreto, pasan ser lugares de exclusión social, donde el índice de frecuentación por parte del grueso de la sociedad es muy reducido, dado el carácter exclusivo del ocio ofertado.

Dentro de esta línea de actuación hay multitud de ejemplos en el mundo anglosajón, encontrándonos con operaciones muy similares a las del WFC o la del *Canary Wharf* en Baltimore<sup>440</sup>, Boston, Toronto, Sídney, Melbourne, etc. Pero también hay ejemplos más allá de las fronteras del mundo anglosajón, de lo cual dan buena cuenta el centro financiero de *Lujiazui* (Shanghái) o Puerto Madero (Buenos Aires)<sup>441</sup>.

En muchos casos los puertos regenerados encajan a la perfección en el concepto de «no-lugar» que acuñó el antropólogo francés Marc Augé<sup>442</sup>, pues no son pocas las ocasiones en que la aplicación de estrategias de regeneración resulta en la cristalización de lugares genéricos y estandarizados, lugares de anomia y exclusión. Augé define los «no-lugares» en oposición a los «lugares antropológicos», caracterizados estos últimos como lugares identitarios, relacionales e históricos. “*El dispositivo espacial es el que expresa la identidad del grupo (los orígenes del grupo son a menudo diversos, pero es la identidad del lugar la que lo funde, lo reúne y lo une) [...]*”<sup>443</sup>, es decir, son lugares donde se pueden percibir los rasgos de las identidades individual y colectiva, de las relaciones y de la historia y las historias de las personas. Por contra, los «no-lugares», que representan para Augé el paradigma espacial de la sobremodernidad, se caracterizan

---

<sup>440</sup> HARVEY, David, *Espacios del capital...* Op.cit. En este estudio Harvey dedica un capítulo entero al análisis del proceso de regeneración de la ciudad de Baltimore, dedicándose con especial interés a la reconversión funcional, estética y conceptual del Puerto Interior de la ciudad (*Inner Harbour*), así como a las repercusiones sociales de dicha operación.

<sup>441</sup> Muchas de las intervenciones aquí citadas aparecen recogidas en la obra de Ann Breen y Dick Rigby sobre la regeneración de waterfront alrededor del mundo. BREEN, Ann y RIGBY, Dick, *The new Waterfront. A worldwide urban success story*, Thames and Hudson LTD Country, Reino Unido, 1996.

<sup>442</sup> AUGÉ, Marc, *Los no lugares...* Op.cit.

<sup>443</sup> *Ibidem*, p. 51.



por ser espacios no identitarios, pues, siguiendo patrones espaciales y arquitectónicos estandarizados, generan paisajes homogeneizados. Son además lugares no relacionales, en tanto que no fomentan la interacción de la gente, y no históricos, puesto que no integran realmente los lugares y las huellas del pasado, sino que, cuando los destruyen directamente, los fosilizan y los convierten “[...] *en un espectáculo específico, así como todos los exotismos y particularismos locales*”<sup>444</sup>.



**Fig.83. Puerto Madero (Buenos Aires) [arriba izq.], Inner Harbour (Baltimore) [arriba dcha.], Sydney Waterfront (Sydney) [abajo izq.] y Lujiazui (Shanghái) [abajo dcha.].**

**Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)**

---

<sup>444</sup> *Ibidem*, p.113.

### 3.2. LA CONFIGURACIÓN DEL COMPLEJO INDUSTRIAL-PORTUARIO DE LA RÍA<sup>445</sup>

Tras este breve repaso de algunos de los más célebres ejemplos internacionales de regeneración de espacios portuarios, pasaremos a centrarnos en el análisis de los procesos de cristalización, desanclaje funcional y refuncionalización del *waterfront* de la ría de Avilés, el puerto más destacado de la región junto con el de Gijón.

Desde la Edad Media hasta la actualidad la ría de Avilés ha ido transformándose y adaptándose a los diferentes usos que en cada momento histórico implantó la ocupación humana. Poco a poco el ser humano fue ganando terreno al agua, modificando la morfología de la ría hasta hacer desaparecer prácticamente al completo los marjales, las dunas y las junqueras que formaban el paisaje natural del estuario, y con ello toda la fauna y la flora asociadas<sup>446</sup>. La transformación más profunda y radical de la ría se produjo en época contemporánea, entre las décadas centrales del siglo XIX y a lo largo de todo el XX. A mediados del siglo XIX se estableció en la desembocadura la *Real Compañía Asturiana de Minas*, embrión del complejo industrial de la ría de Avilés y fermento de la gran transformación funcional que sufriría el conjunto. A la industrialización decimonónica hubo que añadir otros procesos típicos de la centuria, como fueron las corrientes higienistas y la construcción de los ensanches burgueses, que en el caso de Avilés se saldaron con la desecación de buena parte de las marismas más próximas al núcleo urbano. El otro gran impulso en la alteración morfológico-funcional de la ría llegó en el siglo XX de mano de la industrialización franquista, que dejó allí grandes proyectos como ENSIDESA, ENDASA o SIASA, que ratificaron la consagración de la ría como el mayor complejo industrial-portuario de la región, junto con el puerto del Musel en Gijón.

---

<sup>445</sup> Para la elaboración de este apartado nos hemos basado en dos obras de cita obligada en el tema que nos ocupa: la monografía clásica de Guillermo Morales Matos sobre *Industria y crecimiento urbano en Avilés* [MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...* Op.cit.], y el estudio de Paz Benito del Pozo sobre *El espacio industrial en Asturias* [BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...* Op.cit.]. La prolijidad de datos y la profundidad con que éstos han sido analizados, hace de ambos trabajos referencia ineludible en el examen de la dinámica espacial contemporánea de Avilés. También ha resultado de gran utilidad la monografía local del historiador Juan Carlos de la Madrid, *Avilés: Una historia de mil años* [DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...* Op.cit.], donde traza un panorama histórico de la comarca amplio, riguroso y exhaustivamente documentado.

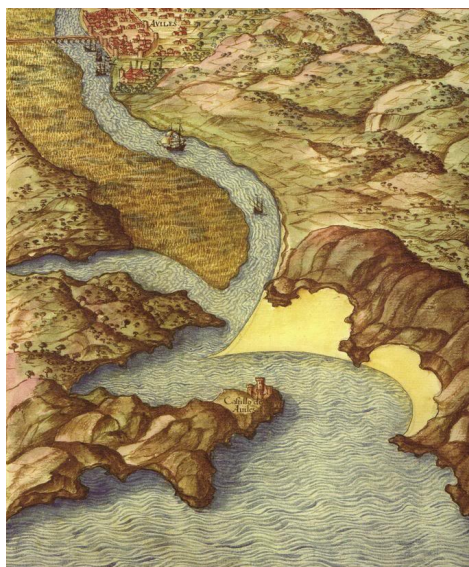
<sup>446</sup> La recientemente recuperada marisma de Zeluán y la ensenada de Llodero, son los últimos reductos donde aún pueden contemplarse restos de las zonas intermareales fangosas y del sistema de dunas característicos de la ría de Avilés, junto con la vegetación halófila y dunar, y las bandadas de pájaros ribereños propias de estos ecosistemas.



### ***Significación histórica de la ría en la dinámica económica y urbana de la villa***

Desde su origen la villa de Avilés ha estado estrechamente ligada al destino de la ría y del puerto, actuando éstos como motor de la economía del alfoz y como espuela del desarrollo demográfico y físico de la localidad.

Los primeros datos de actividad documentada en la ría de Avilés se remontan a la Edad Media, con el florecimiento de la pesca y sobre todo del comercio marítimo. Las dificultades que entrañaba el comercio terrestre, dada la abrupta orografía regional, sumadas a la fabulosa ubicación central y el potencial de las infraestructuras portuarias de Avilés, fomentaron los intercambios comerciales por vía marítima, ocupando un lugar preeminente los mercados salino y lanar. El mercado de la sal constituyó uno de los pilares de la economía bajomedieval de la villa, sobre todo cuando, tras la intensificación del tráfico marítimo en torno al siglo XIII, el alfolí de Avilés incrementó sustancialmente la cantidad de género almacenado, procedente de los principales núcleos salineros franceses, portugueses y de la costa meridional de la Península Ibérica. La confluencia de las principales rutas marítimas del comercio salinero en Avilés, a la sazón el principal puerto de la región, supuso, no sólo la primacía de este alfolí sobre los de las villas vecinas de Gijón y Candás, sino que también le otorgó una posición preferente dentro de la Cornisa Cantábrica<sup>447</sup>.



**Fig.84. La ría de Avilés (s. XVII)**

**Fuente: *Atlas del Rey Planeta*<sup>448</sup>**

<sup>447</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...* Op.cit.

<sup>448</sup> PEREDA, Felipe y MARÍAS, Fernando (eds. lit.), *El Atlas del Rey Planeta: "La Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" de Pedro Texeira (1634)*, Nerea, Madrid, 2002.

El comercio de la lana también contó con un fuerte impulso, cuando, ya en el siglo XVI, el monarca Felipe II designó Avilés como único puerto autorizado para la exportación de lanas castellanas por vía marítima hacia los mercados del norte<sup>449</sup>.

Los flujos mercantiles eran cada vez más intensos, exportándose además de sal, lana, grano, madera y salazones, e importándose, entre otros productos, paños, vino y trigo. Así, el puerto de Avilés fue consolidando su liderazgo regional y afianzando su posición en el contexto cantábrico e internacional, incorporándose como punto de escala dentro de los circuitos de comercio atlántico europeo, con intercambios especialmente fluidos con los puertos franceses de Nantes y La Rochelle<sup>450</sup>.

El despegue económico gestado en el puerto se reflejó en el desarrollo paralelo de la población, que pasó de aldea a villa de realego, con todos los privilegios económicos, comerciales y políticos que ello conllevaba<sup>451</sup>, tras la concesión del Fuero de Avilés por el monarca Alfonso VI en 1085, y la posterior confirmación de Alfonso VII en 1155. La consecuencia espacial de este cambio fue la gestación en los siglos XII y XIII de la estructura urbana, que, aunque embrionaria, contaba ya con los elementos característicos de las ciudades bajomedievales: las murallas, las infraestructuras portuarias y los hitos arquitectónicos del poder —iglesias, palacios, conventos, etc.—.

La bonanza comercial de la villa continuó durante los siglos XIV y XV, llegando a contarse Avilés entre los principales puertos de la Corona de Castilla. La prosperidad se proyectó inercialmente hasta finales del siglo XVI, momento en que se produjo una inversión en la dinámica económica, entrando en un periodo recesivo que se prolongaría durante toda la Edad Moderna. A pesar de ello, el puerto de Avilés continuó siendo el más importante de Asturias hasta el siglo XVIII, en que fue desbancado por el puerto de Gijón.

---

<sup>449</sup> AA.VV., *Los puertos españoles en la historia*, CEHOPU, Madrid, 1994, p. 252.

<sup>450</sup> Una pista de la importancia adquirida por el puerto de Avilés más allá de las fronteras regionales fue su pertenencia a la Hermandad de las Ocho Villas, integrada por los ocho puertos más relevantes del contexto cantábrico en aquel momento: Bayona (Francia), Fuenterrabía, Bilbao, Santander, Avilés, Ribadeo, La Coruña y Bayona (España). *Ibidem*, p.252.

<sup>451</sup> Los fueros, esencia del derecho local peninsular durante la Edad Media, eran los estatutos jurídicos encargados de regir una determinada villa y el alfoz a ésta asociado, a través del establecimiento de normas, derechos y privilegios otorgados por el rey, el señor o el Concejo. Todo ello implicaba la clarificación de su poder sobre el territorio y el control efectivo sobre la población. La concesión de fueros y Cartas Pueblas fue además uno de los instrumentos utilizados para incentivar los asentamientos costeros, e invertir la tendencia dominante durante la Alta Edad Media a retraer la línea de población hacia el interior por temor a los ataques de los piratas musulmanes y normandos.

Las deficiencias infraestructurales del fondeadero avilesino habían redundado en una merma paulatina de la navegabilidad. A la pérdida de corriente hubo que añadir el progresivo aterramiento del estuario, causado por la acumulación de sedimentos arenosos vertidos al mar por el río Nalón e introducidos en la ría por la acción de las corrientes marinas. Los sedimentos alcanzaron tal espesor que redujeron dramáticamente el calado en los cursos medio y alto, proliferando además en ambas márgenes arenales y junqueras, y formaron en la bocana una barra arenosa que hacía imposible el acceso a la ría. La ría arrastró los problemas de navegabilidad durante toda la Edad Moderna, multiplicándose desde entonces propuestas de actuación<sup>452</sup> que, con mayor o menor éxito, han buscado eliminar este obstáculo que crecía con el aumento del calado de los buques.

### ***La industrialización decimonónica***

Para hablar de un verdadero despegue industrial en España hubo que esperar hasta el siglo XIX, fecha ciertamente tardía sobre todo en comparación con la de otros países europeos. Este proceso fue además repentino, obviando la fase proto-industrial inherente a los modelos canónicos, y de repercusión no generalizada, sino polarizada en torno a tres focos: País Vasco, Cataluña y Asturias.

El caso asturiano fue el que manifestó mayor retraso, no pudiendo hablar estrictamente de industrialización hasta mediados del siglo XIX. El profundo arraigo de las estructuras sociales y económicas rurales obstaculizó en gran medida el proceso. La mentalidad de los terratenientes, en quienes se concentraban los recursos necesarios para la implantación de la industria, es decir, el terreno y el capital, estaba más cercana al pensamiento del Antiguo Régimen que a los planteamientos capitalistas en los que había de cimentarse la transformación. Ante la ausencia de fuerzas endógenas que impulsasen el proceso, la industrialización de la región recayó en manos foráneas, fundamentalmente dependiente del capital inglés, belga y francés<sup>453</sup>.

---

<sup>452</sup> Una de las más tempranas referencias al problema de la navegabilidad, la constituyó la licencia concedida por los Reyes Católicos en 1488 para reparar la entrada de la ría, que ya en el siglo XV resultaba inaccesible para las naves de mayor calado. En los siglos XVI y XVII también se multiplicaron las peticiones y las propuestas para acabar con los problemas de aterramiento de la ría, siendo el más célebre el proyecto de Martín Menéndez Porres, adelantado de la Florida, de basado en la construcción de empalizadas de madera que impidiesen la penetración de los lodos. NAVARRO BIDEGAIN, Antonio y RUÍZ SEISDEDOS, Mónica, *Dique de la bocana...*, Op.cit. y AA.VV., *Los puertos españoles...*, Op.cit.

<sup>453</sup> Tres de las empresas de mayor importancia en la industrialización asturiana estuvieron ligadas, ya desde su fundación, a los grandes industriales europeos. La *Asturian Mining Company* dependió del

El enraizamiento del pensamiento rural no afectó únicamente a las capas altas de la sociedad, sino que también influyó en los propios trabajadores, pues, la mayoría de ellos continuaban compaginando el trabajo en la factoría con las labores del campo. No existió, al menos en fechas tempranas, un obrero con dedicación exclusiva a los menesteres fabriles, impidiéndonos ello hablar de «proletariado» en sentido estricto, y mucho menos de «conciencia de clase», la cual, por arraigo al campo primero y por efecto de la represión franquista después, tuvo una fuerza en Asturias bastante por debajo de lo que cabría esperar a tenor del peso industrial de la región.

Otro factor retardatario fue el estancamiento agrícola de la región, habiendo que enmarcarlo dentro de una dinámica generalizada que afectó a todos los países de la Europa meridional a finales del siglo XVIII. Y es que, como muy bien había demostrado el modelo inglés, la revolución agraria fue condición *sine qua non* para alcanzar el desarrollo industrial<sup>454</sup>.

Tampoco fueron propicias para el avance de la industrialización las deficiencias infraestructurales de la región, atribuidas parcialmente a la naturaleza abrupta del territorio, pero también a la falta de inversiones, tanto del sector público como del privado. A finales del siglo XIX sólo contaba Asturias con tres líneas de ferrocarril, trazadas para dar servicio a los primeros centros siderúrgicos regionales: la Compañía de Ferrocarril de Langreo (1856), que comunicaba la cuenca del Nalón con Gijón; el Ferrocarril del Noroeste (1874), con igual destino pero con origen en la cuenca del Caudal; y, ya al filo del siglo XX, el Ferrocarril Vasco-Asturiano (1899), que unía Aller, Turón y Lena con el puerto carbonero de San Esteban de Pravia.

El estado de los puertos no era mucho más halagüeño. El antiguo puerto de Gijón presentaba unas dificultades de navegabilidad y acceso similares a las del de Avilés, por lo que ambos resultaban inadecuados para responder a las demandas del tráfico carbonero. Hubo que esperar hasta la época de entresiglos, con las obras de

---

capital inglés, la *Empresa Carbonera de Siero y Langreo* del francés y la *Real Compañía Asturiana de Minas* del belga. MORALES MATOS, Guillermo, *Introducción al estudio geográfico de la siderurgia asturiana*, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1976.

<sup>454</sup> El desarrollo de la agricultura —basado fundamentalmente en la asimilación de nuevas técnicas, la introducción de nuevos cultivos y la aplicación de los avances tecnológicos a la maquinaria agrícola—, supuso el incremento de los alimentos, yendo esto acompañado de un incremento correlativo del índice demográfico, lo cual no hizo sino proporcionar un excedente humano suficiente como para nutrir las filas de la nueva actividad. Además, la superación de la agricultura de autoabastecimiento fomentó la circulación de los alimentos sobrantes, impulsando de ese modo el desarrollo de un mercado sólido y fluido.

acondicionamiento de la ría de Avilés, a finales del siglo XIX, y la construcción de los puertos de San Esteban de Pravia (1905) y el Musel en Gijón (1907), al arranque del XX, para encontrar puertos adecuados a las necesidades de la industria.

Por todo ello no resulta pues extraña la incorporación tardía de la región al proceso de industrialización. En cualquier caso, la industrialización asturiana siguió en términos generales las pautas que habían guiado el proceso en el resto del país, produciéndose en primer lugar el desarrollo de la industria ligera —basada en la producción de bienes de consumo ligados a las tradiciones manufactureras preindustriales de la región—, y desarrollándose posteriormente la industria pesada y la de bienes de equipo. Entre los sectores más destacados de la industria ligera avilesina, tal y como recoge Juan Carlos de la Madrid, estaban el vidriero, habiéndose formado la primera empresa de la región en el sector en Avilés en 1844; el textil, en las ramas de fabricación de tejidos y curtido de pieles, muy ligado al centro de la región; el alimentario —conservas, harineras, cerveceras, chocolateras, azucareras, etc.—; y las de la loza y el cobre<sup>455</sup>.

La industria siderometalúrgica estuvo desde su origen estrechamente vinculada a las actividades extractivas, puesto que la proximidad a las explotaciones mineras abarataba notablemente los costes de producción, siendo esta la razón por la que las empresas siderúrgicas se concretaron en dos focos del norte peninsular donde el mineral era abundante y de calidad: el País Vasco y Asturias<sup>456</sup>.

De la riqueza mineral del subsuelo asturiano eran ya conscientes en la segunda mitad del siglo XVIII, como se puede deducir del interés mostrado por los ilustrados en fomentar la extracción de la hulla. Entre ellos cabe destacar el papel del insigne Gaspar Melchor de Jovellanos, quien, a través de los *Informes Mineros* (1789-1797), trató de incentivar la explotación de los yacimientos de carbón de la Cuenca Minera asturiana. En éstos se proponía entre otras cosas la libre explotación de las minas de hulla, la construcción de una carretera para el tráfico carbonero que uniese Gijón con Langreo y

---

<sup>455</sup> La producción de loza y cobre tenía gran arraigo en Avilés ya desde el periodo preindustrial, llegando a constituir dos de las principales actividades económicas de la villa a lo largo del siglo XVIII. El paso de la producción artesanal a la protoindustrial se produjo con el establecimiento en la zona de Miranda de la Cobretería (1753) y la fábrica de loza (1785), de la cual se dice que pudo haber sido la más temprana creada en Asturias. DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...* Op.cit.

<sup>456</sup> El despegue de la industria siderúrgica se produjo primero en Asturias, que se hizo con el liderazgo del sector entre 1857 y 1884. A finales del siglo XIX la supremacía pasó al foco vizcaíno, en torno a las tres empresas —*La Vizcaya* (1880), *Sociedad Anónima Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Aceros de Bilbao* (1882) y *La Iberia* (1890) — que en 1902 darían lugar a la potente siderurgia *Altos Hornos de Vizcaya*.

la creación de un instituto para el estudio de la materia. Sólo vio Jovellanos materializada en vida la tercera de sus propuestas, cuando en 1794 fue inaugurado el Real Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía. Habiendo que esperar hasta 1842, más de treinta años después del fallecimiento del ilustrado, para que el empresario hispalense Alejandro Aguado diese forma a la idea de la carretera carbonera Langreo-Gijón. En 1780 el fomento de la minería asturiana experimentó un fuerte impulso estatal con la promulgación, por parte del monarca Carlos III, de una ley para incentivar la creación de compañías mineras que se ocupasen de las actividades extractivas de la región. A pesar del impulso oficial al sector, a comienzos del siglo XIX la minería regional experimentó un fuerte retroceso, debido en parte a las dificultades de explotación, pero también a la coyuntura general durante la Guerra de Independencia española (1808-1814).

Hubo que esperar hasta el segundo cuarto del siglo XIX para asistir a la recuperación del sector, estableciéndose como hito la promulgación en 1829 de una Real Orden para promover nuevamente la explotación de la hulla. Es además en este momento cuando que el célebre geólogo e ingeniero alemán Guillermo Schultz realizó las primeras prospecciones el subsuelo asturiano, debiéndose a él la elaboración de los primeros mapas topográficos y geológicos de Asturias. Junto a ello, la recuperación de la bonanza fomentó la proliferación de concesiones para la explotación minera, siendo éste el contexto en el que hay que situar la aparición de la *Real Compañía Asturiana de Minas* (RCAM), pionera del sector en la región.

La *Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón* se constituyó en 1833, con capital belga de los hermanos Lessoinne y de los industriales catalanes Joaquín Ferrer y Felipe Riera, para la explotación de las concesiones hulleras de Arnao y Santa María del Mar. La escasa calidad de la hulla obtenida en estos yacimientos truncó el propósito inicial de utilizarla en procesos siderúrgicos<sup>457</sup>. Sin embargo, el ingeniero Jules van der Heyden Hauzeur no tardó en descubrir que la naturaleza altamente gaseosa de esta hulla y la llama larga resultante de su combustión, era perfecta para la fabricación del zinc. Y así fue como en 1853 se constituyó en Bélgica la *Real Compañía Asturiana de Minas* (RCAM) para el beneficio del zinc.

---

<sup>457</sup> De hecho, parece ser que tras la fundación de la RCAM se encontraba la intención del Ministro de Marina de dotar a la Marina de Guerra Española de un establecimiento para la fabricación armamentística a partir del aprovechamiento del carbón piedra de los yacimientos asturianos.





**Fig.85. Fábrica de Arnao.**

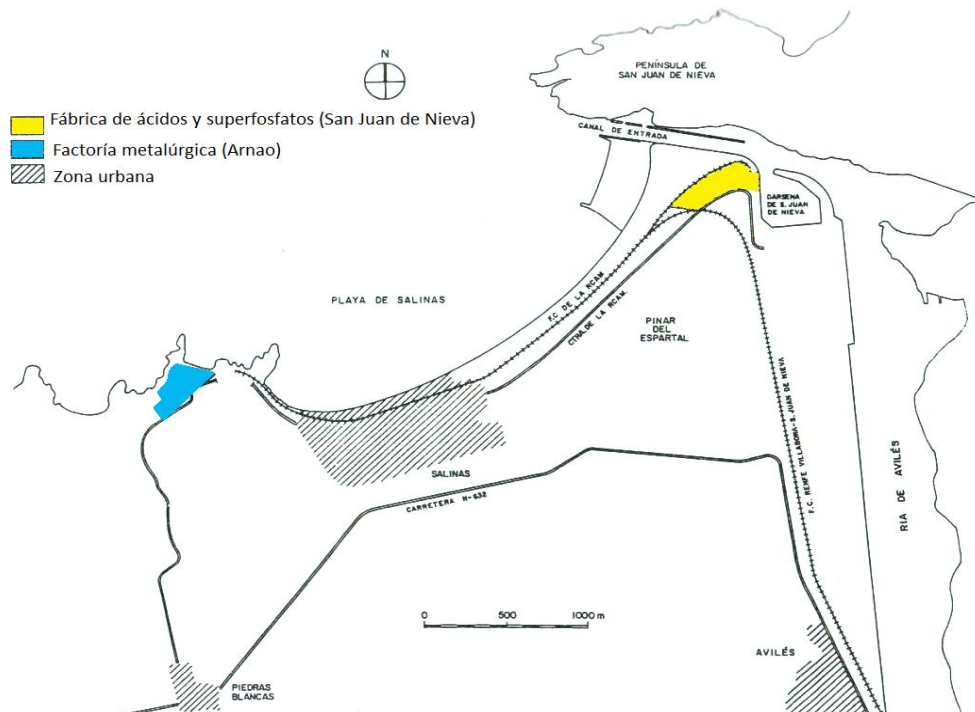
**Autor: Ignacio Pulido**

Arnao fue el emplazamiento elegido por la RCAM para erigir su establecimiento metalúrgico. Las razones de tal elección fueron, por un lado, la proximidad a las materias primas necesarias para la fabricación del zinc —disponiendo de carbón abundante y barato en los citados yacimientos de Arnao y Santa María del Mar, calaminas y blendas de Santander y Guipúzcoa y combustible del yacimiento submarino de Arnao, cuya explotación le había sido concedida por la R. O. de 28 de Noviembre de 1833—, y, por otro, la privilegiada situación de cercanía con respecto a la ría de Avilés, donde se preveía la construcción de un muelle al que llegarían las materias primas importadas y a través del cual se exportaría el producto final.

Desde el punto de vista espacial, la instalación de la RCAM configuró dos focos fabriles, el de Arnao, el más antiguo, en torno a la fábrica de zinc, y de San Juan de Nieva, ya en la centuria siguiente, en torno a la fábrica de ácidos y superfosfatos. Y en torno a sendos establecimientos cristalizaron dos pequeños asentamientos humanos que daban alojamiento a los obreros de las fábricas: La Fábrica y El Pontón en Arnao, y la colonia obrera de San Juan de Nieva<sup>458</sup>.

---

<sup>458</sup> Todos estos poblados estaban regidos por los dictados del paternalismo industrial, lo cual en términos físicos se tradujo en la adopción de unos esquemas organizativos y estéticos bastante aproximados. Existe sobre este tema una nutrida bibliografía encargada de analizar los abundantes ejemplos nacionales y regionales de este tipo de hábitat obrero. Sobre el caso concreto de Arnao destaca el estudio realizado por



**Fig.86. Localización de los establecimientos de la RCAM en Arnao y San Juan de Nieva.**

**Fuente: *El espacio industrial en Asturias*<sup>459</sup>**



**Fig. 87. Vista general de la dársena de San Juan de Nieva.**

**Fuente: *Avilés: Memoria gráfica*.<sup>460</sup>**

el geógrafo Faustino Suárez Antuña. SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, *Arnao. Análisis geográfico y patrimonio industrial*, CICEES, Gijón, 2008.

<sup>459</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...* Op.cit.

<sup>460</sup> SUÁREZ MÉNDEZ, Luis M., *Avilés, memoria gráfica*, Azucel, Avilés, 1992.

El impacto espacial de la RCAM también se dejó sentir en el ámbito de las infraestructuras, con la construcción del muelle de la empresa en la desembocadura de la ría y la línea de ferrocarril que habría de conectar Arnao con San Juan de Nieva. Así, la llegada de la compañía belga marcó el inicio de la apropiación del entorno natural para el usufructo industrial. La primera etapa consistió en la colonización de los terrenos situados en el extremo occidental de la bocana como zona de servicio industrial, y, la segunda, la habilitación de la línea de ferrocarril entre la fábrica y el muelle.

El muelle se construyó en el extremo oriental del arenal del Espartal, en la bocana de la ría de Avilés. La construcción primitiva, ciertamente modesta en dimensiones y materiales, fue sustituida por una más sólida de piedra en 1867, no siendo hasta el filo del siglo XX cuando se construyó la dársena de San Juan de Nieva. Mientras que la línea de ferrocarril infirió la radical transformación del arenal comprendido entre ambos puntos, tanto en lo funcional, incorporando aquella gran extensión natural a los usos industriales, como en lo morfológico, modificando radicalmente el paisaje del entorno.

Para la construcción de la línea de ferrocarril la RCAM hubo de adquirir el arenal de El Espartal, el campo de dunas que separaba la factoría de Arnao del muelle de la bocana, y que estaba expuesto a una intensa actividad eólica que afectó directamente a los intereses de la compañía en la zona, dilatando las labores de construcción del ferrocarril, con el coste añadido que ello suponía, y, más tarde, ya concluido éste, dificultando notablemente la circulación cuando la arena cubría los raíles. De ahí el profundo interés de la RCAM por adquirir el arenal y tratar de estabilizar las dunas que tantos perjuicios causaba a sus intereses. Pretensión cumplida a través de la Real Orden de 1854, pronunciándose ésta en los términos que siguen: “[...] *resultando comprobada la conveniencia y necesidad que tiene dicha empresa de adquirir el arenal de El Espartal para fijar las arenas por medio de plantíos, con objeto no sólo de evitar que entorpezcan o cubran el ferrocarril que está construyendo la Compañía, sino también para que no las arroje el viento sobre el puerto de Avilés, muy perjudicado hasta el presente por las indicadas arenas, S.M. ha tenido a bien declarar la necesidad y utilidad pública de adquisición del arenal [...]*”<sup>461</sup>.

---

<sup>461</sup> Cita extraída de NAVARRO BIDEGAIN, Antonio y RUÍZ SEISDEDOS, Mónica, *Dique de la...* Op.cit., p.22.





**Fig.88. Panorámica del arenal de El Espartal**

Fuente: [www.google.es](http://www.google.es)



**Fig.89. Restos de ferrocarril de San Juan de Nieva.**

Fuente: Rebeca Menéndez Marino.

La apropiación legal de El Espartal fue seguida del acometimiento de las obras pertinentes para la consolidación del sistema dunar, para lo cual, inspirándose en modelos similares aplicados por otras compañías para la estabilización de las Landas a instancias del gobierno francés, se procedió a plantar grandes masas de coníferas y esparto. De este modo, el arrenal, aparte de la radical modificación operada en el aspecto natural, cumplimentó la primera etapa de su transformación, que, recordemos, era aquella en la que se incorporaba a la funcionalidad industrial como zona de servicio.

La diversificación de la producción de la RCAM hacia el sector químico marcó el inicio del segundo estadio en la transformación funcional del área. Aprovechando la situación bélica, la empresa belga decidió en 1918 ampliar la producción al mercado de explosivos, resultado de lo cual fue la construcción de una fábrica de ácidos (1918) en San Juan de Nieva. Pasada la guerra, y en consecuencia la rentabilidad del negocio de los explosivos, fundó la fábrica de superfosfatos (1919-1921), con el cometido de reciclar todos aquellos productos químicos sobrantes de la producción de ácidos para ser utilizados en el tratamiento de la blenda<sup>462</sup>.

La fundación de sendas factorías en San Juan de Nieva marcó el paso definitivo de espacio de servicio industrial a espacio industrial de pleno derecho. Había nacido el polo industrial de San Juan de Nieva, que sería el principal punto de concentración fabril a orillas de la ría hasta la llegada de ENSIDESA, y en el que la RCAM llegó a ocupar una extensión de más de 15.000 m<sup>2</sup> en la zona de servicio del puerto<sup>463</sup>. Tratándose en su mayoría de terrenos de dominio portuario las industrias debían contar con el beneplácito de la Junta de Obras del Puerto y Ría de Avilés (JOPRA), que era la encargada de la gestión y administración de todo este espacio<sup>464</sup>.

---

<sup>462</sup> La blenda, también conocida como esfalerita, es un mineral metalífero compuesto de sulfuro de zinc. La planta de superfosfatos de San Juan de Nueva se encargada del tratamiento de la mena pura antes de enviarla a Arnao con el fin de ser empleada para el beneficio del zinc.

<sup>463</sup> La utilización de un espacio de la zona de servicio del puerto de Avilés por parte de la RCAM fue el origen de una enconada y prolongada polémica entre la empresa belga y la Junta de Obras del Puerto. Ya que esta última, con el amparo legal de la *Ley de Obras de 1911* y la *Real Orden de 25 de noviembre de 1915*, intentó ejercer sobre la RCAM el derecho al cobro del gravamen establecido por la cesión de uso de terrenos de dominio portuario. Pago al que la RCAM se negó a hacer frente por entenderse de naturaleza diferente al resto de concesionarios. Tras varios recursos y sentencias, el pleito se dirimió a favor de la JOPRA, quedando así fortalecida su autoridad. BENITO DEL POZO, Paz, "Intereses creados en... Op.cit.

<sup>464</sup> La Junta de Obras del Puerto y Ría de Avilés fue constituida por iniciativa de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Avilés el 16 de abril de 1915. Con su creación se pretendía aprovechar el auge puntual que el tráfico carbonero estaba experimentando propiciado por la favorable coyuntura bélica internacional, para lo cual la flamante institución debía acometer las reformas infraestructurales pertinentes para favorecer la captación de flujos mineraleros. De la presidencia de la JOPRA se ocupó

De lo dicho hasta aquí podemos deducir que la importancia de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, primera gran empresa de la industrialización asturiana, no se cibió únicamente al hecho de haber actuado como espuela para la actividad industrial, y por ende, para el progreso económico de la comarca de Avilés, sino que también fue la inductora de la profunda transformación física y funcional del espacio, sentando las bases del complejo industrial-portuario de la ría de Avilés. De hecho “[...] *la secuencia de operaciones desencadenada por la construcción y puesta en marcha de la fábrica de Arnao [...] tuvo un impacto territorial sin precedentes en la zona, dando lugar a la mayor transformación espacial obrada por una empresa industrial en las inmediaciones y propia ría de Avilés, sin parangón hasta la llegada de ENSIDESA*”<sup>465</sup>.

### ***El complejo industrial-portuario de la ría hasta la llegada de ENSIDESA***

Si bien entre 1920 y 1940 la actividad industrial de la ría disminuyó, dando lugar a la atrofia temporal del conjunto industrial-portuario, donde únicamente operaban la RCAM, los astilleros y las carboneras que atendían las necesidades del tráfico de minerales, a partir de los años cuarenta la situación cambió radicalmente al calor de la política de industrialización a ultranza de la autarquía<sup>466</sup>.

La tan ansiada autosuficiencia nacional sólo se produciría, a juicio de los ideólogos del régimen, si primero se lograba la autosuficiencia industrial, siendo ésta la razón en la que se sustentó una política de industrialización que, siguiendo unas directrices resueltamente intervencionistas y proteccionistas, convirtió al Estado en la

---

Victoriano Balsera, quien hasta ese momento había sido presidente de la Cámara de Comercio de Avilés. Entre los principales cometidos del organismo, además del mencionado acondicionamiento infraestructural, estaba la gestión de los terrenos portuarios, los cuales en algunos casos fueron cedidos a concesionarios individuales para su explotación privada, en cuyo caso la JOPRA debía percibir el pago de un impuesto previamente establecido por la cesión de uso. Este canon, que ascendía a una peseta por metro cuadrado ocupado, se fijó en 1916, fecha a partir de la cual adquieren vigencia los derechos de este Organismo Público. BENITO DEL POZO, Paz, “Intereses creados en... Op.cit.

<sup>465</sup> *Ibidem*, p.176.

<sup>466</sup> El nacionalismo económico posbélico español, que fijó como la más alta de las aspiraciones nacionales la autosuficiencia económica, se inspiró directamente en el modelo fascista de Mussolini, quien afirmaba que “[...] *la autodeterminación de los pueblos no se comprende si no está respaldada por la independencia de su economía respecto al mercado exterior*” [Cita extraída de ROBERT, A., *Un problema nacional: la industrialización necesaria*, Espasa-Calpe, Madrid, 1943. p.126] Pero además de las argumentaciones filofascistas, anidadas en la mentalidad falangista imperante en las dos primeras décadas del régimen, hubo también factores exógenos que contribuyeron a alimentar el sueño autárquico de la nación. Por un lado, la situación de precariedad en la que Europa quedó sumida tras la Segunda Guerra Mundial, fue entendida desde España como un momento poco propicio para esperar ayuda externa. Pero a ello hubo que añadir, tras el triunfo aliado, el rechazo al régimen franquista y el consecuente bloqueo económico, que dejó a España fuera de las partidas económicas de ayuda para la reconstrucción de las que sí disfrutaron otros países europeos.



locomotora del proceso. A este respecto fue determinante la promulgación de la *Ley de Protección y Fomento de la Industria Nacional* del 24 de octubre de 1939 y la *Ley de Ordenación y Defensa de la Industria Nacional* del 24 de noviembre de 1939. Pues, a través de ambas leyes, así como de los sucesivos decretos de ellas dependientes, quedó establecida la lista de ramas industriales de interés nacional y los beneficios que esta distinción reportaba<sup>467</sup>.

RAMAS INDUSTRIALES DE INTERÉS NACIONAL	
DECRETO	
10/2/1940	Fabricación de automóviles
15/3/1940	Fabricación de compuestos nitrogenados Empresas mineras o metalúrgicas de impacto en el comercio exterior Industrias de la celulosa textil
5/4/1940	Aprovechamiento de primeras materias textiles
20/4/1940	Industria aeronáutica
17/9/1940	Fabricación de gasógenos
23/5/1947	Fabricación de materias plásticas <b>Sustitutivos de la chatarra en procesos siderúrgicos (SIASA)</b>
01/9/1948	Penicilina y antibióticos
15/2/1952	Fabricación de tractores
7/11/1952	<b>Industria siderúrgica (ENDASA, ENSIDESA)</b>

Tabla 10. Ramas industriales de interés nacional (1940-1952)

Fuente: Paz Benito del Pozo<sup>468</sup>

<sup>467</sup> Ramón Tamañes enumera entre los privilegios concedidos a las ramas industriales consideradas de interés nacional la facultad de expropiación forzosa, la reducción del cincuenta por ciento de los impuestos durante quince años prorrogables, la reducción (e incluso exención) de los derechos de aduanas por la importación de instalaciones, maquinaria, etc., o la imposición al consumo nacional de una cantidad mínima del producto a un precio fijado. TAMAMES GÓMEZ, Ramón, “La autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior”, en *Revista de Economía ICE* [en línea], noviembre de 2005, N° 826, [Consultado: 20/12/08], <[www.revistaice.com](http://www.revistaice.com)>, pp.13-24.

<sup>468</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...Op.cit.*, p.213.

Uno de los principales objetivos de la autarquía era el fortalecimiento de la defensa nacional, de ahí que la mayoría de los sectores «de interés nacional» guardasen alguna relación estratégica, directa o indirecta, con la producción de guerra. Esta fue la causa última del fuerte impulso dado a toda la industria de cabecera —extractiva, siderúrgica, metalúrgica, petroquímica y química pesada —, resultando de cita obligada la creación de REPESA en el sector petroquímico o la de ENSIDESA en el siderúrgico.

Las líneas maestras de la autarquía planteada en las leyes citadas quedaron reforzadas con la creación del Instituto Nacional de Industria (INI) en 1941. Este proyecto, sobre el que también planea el modelo del fascismo italiano, tomando como ejemplo el *Instituto per la Reconstruzione Industriale (IRI)*<sup>469</sup>, tenía como objetivo “[...] *propulsar y financiar, en servicio de la nación, la creación y resurgimiento de nuestras industrias, en especial de las que se propongan como fin principal la resolución de los problemas impuestos por las exigencias de la defensa del país o que se dirijan al desarrollo de nuestra autarquía económica, ofreciendo al ahorro español una inversión segura y atractiva*”<sup>470</sup>. Fue en este contexto en el que se produjo el auténtico despegue industrial de Avilés, y por extensión el desarrollo y la consolidación del espacio industrial y portuario de la ría, colocándose a la cabeza de la transformación el sector naval y el siderometalúrgico.

El sector naval, que ya contaba con una presencia modesta en etapas anteriores<sup>471</sup>, experimentó un profundo desarrollo en el periodo que nos ocupa<sup>472</sup>. De hecho, el 45,3% de las empresas industriales establecidas en la zona portuaria de Avilés

---

<sup>469</sup> La inspiración del INI en el IRI italiano fue apuntada por Schwartz y González, y más recientemente por Francisco Comín y Pablo Martín Aceña. SCHWARTZ, P. y GONZÁLEZ, M., *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*, Tecnos, Madrid, 1978 y COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *INI 50 años de industrialización en España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1991.

<sup>470</sup> Artículo 1, *Ley del 25 de septiembre de 1941 para la creación del Instituto Nacional de Industria*. En definitiva, se trataba de un holding estatal con capacidad económica y personalidad jurídica —adscrita al Ministerio de Industria— cuyo cometido era, por un lado, fomentar la industria a través del capital público cuando la iniciativa privada se retrajese, bien fuese por el volumen de la inversión, bien por las escasas expectativas de beneficio; y, por otro, incentivar la participación del capital privado en el proceso. Una colaboración entre los sectores público y privado que generalmente se tradujo en la socialización de las pérdidas y la privatización de las ganancias.

<sup>471</sup> Parece ser que esta actividad, según expone Morales Matos, no había tenido una presencia especialmente destacada en la ría de Avilés hasta la fecha, limitándose ésta únicamente a dos astilleros: *Astilleros de Avilés y Fernández Álvarez*, creados respectivamente en 1917 y 1934. MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...* Op.cit.

<sup>472</sup> El punto de inflexión en la dinámica del sector naval lo marcó la iniciativa de Aniceto Fernández Hevia de erigir en la margen derecha de la ría un astillero en 1943, pudiendo ser éste considerado como el germen la actividad naval, que habría de expandirse por todo el estuario y constituirse como una de las ramas productivas de mayor solidez hasta la llegada de la industria pesada. BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...* Op.cit., p.210-212.

en este tiempo, estaban dedicadas a la construcción y reparación de buques. Algunos de los astilleros más relevantes de los establecidas en la zona portuaria de Avilés entre 1940 y 1952 fueron: *Aniceto Fernández Hevia, Morán Quirós y Cía., Iglesias y Martínez, La Naval Asturiana, Teodoro Lucas, Onzaín y Urtiaga y Astilleros S. M. del Mar*, habiendo ocupado éstos últimos más de la mitad del total del suelo asignado al sector entre 1940 y 1952. Pero, pese a la potencia del sector naval en la ría de Avilés en el ecuador del siglo pasado, ésta empezó a decrecer ante la súbita irrupción de la industria pesada, que, al requerir grandes áreas de terreno, fue adquiriendo y desmontando buena parte de los astilleros existentes<sup>473</sup>.

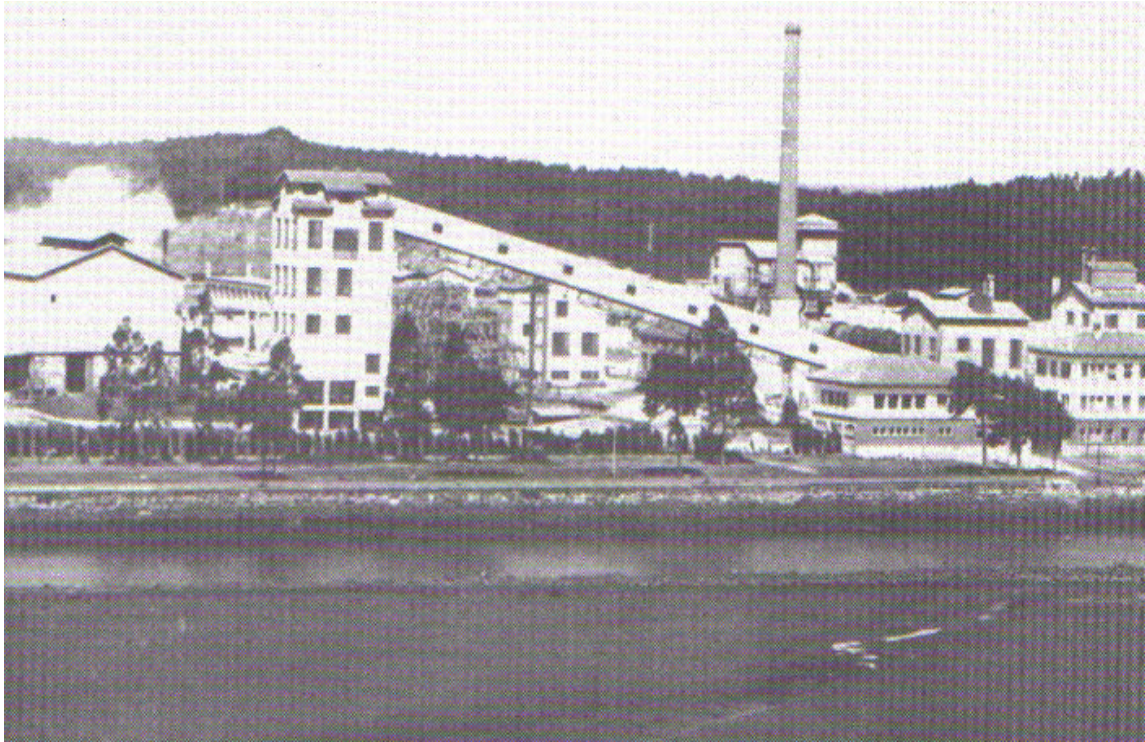
Pero indudablemente las dos grandes intervenciones de este periodo en el entorno de la ría se correspondieron con sendos proyectos siderometalúrgicos: *Siderúrgica Asturiana S.A. (SIASA)* y la *Empresa Nacional de Aluminio S.A. (ENDASA)*.

La empresa SIASA, que ocupó la zona de Las Arobias en el cuadrante noroeste de la ría, estaba dedicada a la obtención de chatarra sintética —rama industrial de interés nacional según Decreto de 23 de mayo de 1947—, sector muy jugoso en los años cincuenta dados los bajos costes de la producción y la carestía de producto siderúrgico. No obstante, tras superarse las estrecheces del mercado, la baja calidad del producto condujo a la quiebra de empresa, que, tras varios intentos fallidos de reconversión, acabó transfiriendo su activo a ENSIDESA. Pero pese al fracaso del proyecto, cuya bonanza había estado amparada en la carestía de posguerra, la relevancia de SIASA residió en dos aspectos, a saber: haber constituido la primera participación del INI en la zona, y haber sido la primera empresa siderúrgica radicada en la ría de Avilés, que junto con la posterior fundación de ENSADA y ENSIDESA, y con el antecedente de la RCAM, ratificaría la especialización siderometalúrgica del estuario.

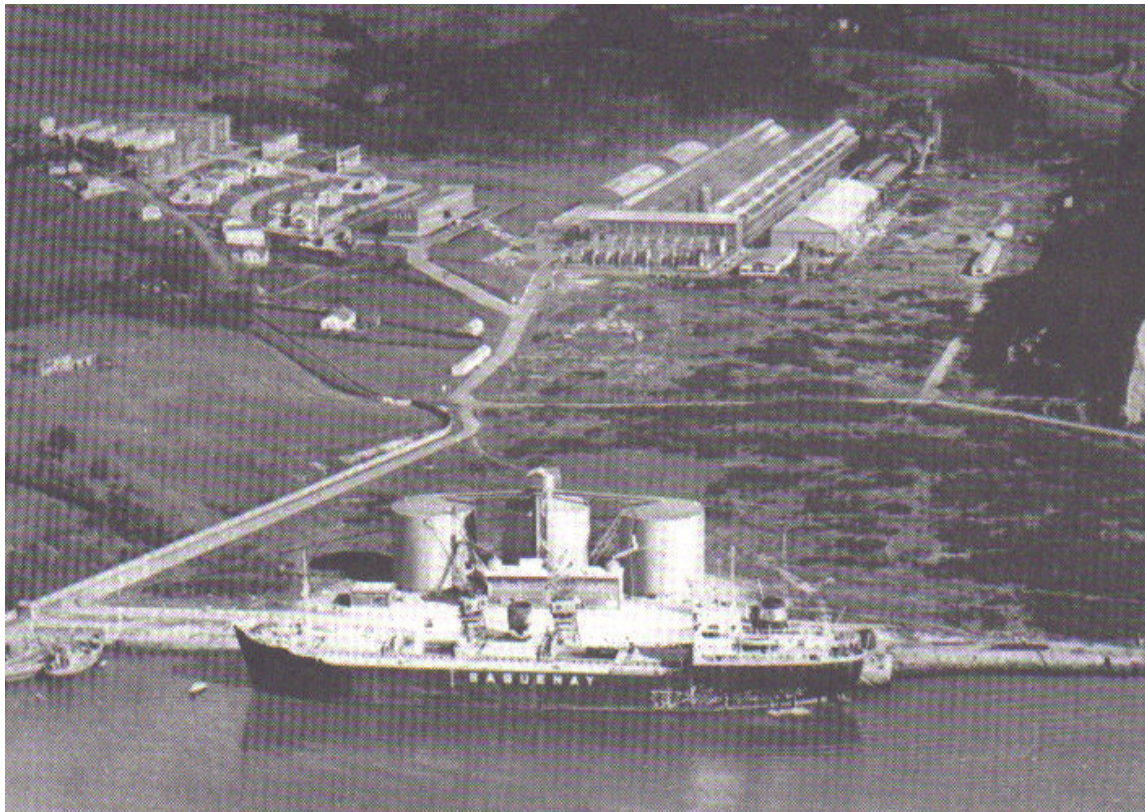
---

<sup>473</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...* Op.cit., p.212.





**Fig.90. Siderúrgica Asturiana (SIASA)**  
Fuente: *Avilés: Una historia de mil años*<sup>474</sup>



**Fig. 91. Empresa Nacional de Aluminio (ENDASA)**  
Fuente: *Avilés: Una historia de mil años*<sup>475</sup>

---

<sup>474</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...* Op.cit.

Pocos años después, en 1947, y contando también con la participación del INI, fue creada ENDASA, cuya ubicación en el Playón de Raíces representó la estabilización del polo industrial de la margen izquierda de la ría. La empresa había sido diseñada como segunda pieza de un engranaje para la fabricación del aluminio en dos fases, correspondiendo la primera a una planta de características similares en Valladolid. El ambicioso proyecto inicial, que constaba de tres fábricas —alúmina, lingotes y pasta de ánodos—, infraestructuras, oficinas y dependencias sociales, quedó finalmente reducido a la fabricación de lingotes. Si bien es cierto que el aborto del plan inicial a la larga resultó acertado, pues favoreció la reconversión de la empresa para adaptarla a las nuevas exigencias del mercado a través de la creación de una planta electrolítica.

Estas dos operaciones guardaron grandes similitudes, perteneciendo ambas al sector siderúrgico y estando ambas fundadas con capital público, aportado enteramente por el INI, para cumplir el sueño autárquico.

Aunque con una importancia relativa inferior a la de la industria naval y la siderometalúrgica, también se instalaron en la zona varias empresas del sector químico y de la construcción, siendo la más relevante *Cristalería Española S.A.* (CESA) en 1952, así como un nutrido número de industrias auxiliares y satélite.

Quedó de este modo configurado el polo industrial de San Juan de Nieva, integrado por los establecimientos de la RCAM, la malograda SIASA, la antigua planta de ENDASA y CESA. Los usos industriales fueron extendiéndose como una mancha de aceite desde la bocana de la Ría, donde estaban situados los establecimientos químicos de la RCAM, en dirección sur. El resultado de esta dinámica de asentamiento fue la inauguración de la tendencia a la concentración en un área determinada de enormes complejos industriales tendentes a apropiarse de vastas extensiones de terreno de forma poco racional, generando espacios perceptivamente caóticos y ambientalmente deteriorados.

La iniciativa de ceder suelo portuario para la instalación de industrias partió de la JOPRA, pretendiendo con ello dinamizar la actividad económica de la zona, atrayendo e incentivando la instalación de nuevos proyectos industriales. Esta estrategia fue puesta en práctica a partir de 1923, con la parcelación y ordenación para uso industrial de en torno a los 450.000 m<sup>2</sup> en las inmediaciones del Playón de Raíces, en el

---

<sup>475</sup> *Ibidem.*

cuadrante noroccidental de la ría, correspondiéndose esta cifra con algo más del 38% del total de suelo calificado como zona de servicio del puerto de Avilés<sup>476</sup> —ENDASA (46.000 m<sup>2</sup>) y SIASA (1.500 m<sup>2</sup>) —.

<b>DISTRIBUCIÓN POR RAMAS DE ACTIVIDAD Y EMPRESAS DEL SUELO INDUSTRIAL DE LA RÍA DE AVILÉS (1940-1952)</b>		
<b>ACTIVIDAD/EMPRESA</b>	<b>SUPERFICIE</b>	
	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>
<b>INDUSTRIA NAVAL:</b>		21,5
Aniceto Fernández Hevia	3.948	
Astilleros S. M. del Mar	87.789	
Onzaín Urtiaga	76.164	
Junta de Desguaces	4.085	
<b>SIDEROMETALURGIA:</b>		25,8
ENDASA	55.354	
SIASA	151.000	
<b>INDUSTRIA QUÍMICA:</b>		1,4
Sociedad Española de Contratas	1.665	
González Díez S.L.	9.885	
<b>CONSTRUCCIÓN:</b>		51,3
Cristalería Española S.A.	400.000	
Entrecanales y Távora	10.405	

**Tabla 11. Distribución por ramas de actividad y empresas del suelo industrial de la ría (1940-1952)**

**Fuente:** *El espacio industrial en Asturias*<sup>477</sup>

<sup>476</sup>Entre los distintos mecanismos de apropiación del terreno, la concesión administrativa fue la fórmula más recurrente, al ser ésta la figura jurídico-administrativa más adecuada al carácter público de los terrenos de la Junta de Obras. En ella se contempla, tal como explica Paz Benito del Pozo, el derecho de posesión y uso de los mismos a cambio de la percepción de un canon de valor variable, no pudiendo destinarse éstos a usos distintos de los estipulados en el proyecto admitido finalmente por la JOPRA, ni pasar su titularidad a ninguna entidad diferente de la peticionaria sin la autorización previa de la Dirección General de Puertos. *Ibidem*, p.224.

<sup>477</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...*, Op.cit., p.226.





**Fig.92. Restos de astilleros en el poblado de La Barquería en la margen derecha.  
Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

### ***La llegada de ENSIDESA a la ría de Avilés***

La aspiración a la autosuficiencia económica, industrial y defensiva, convirtieron la siderurgia en una de las actividades industriales de interés nacional y a ENSIDESA en punta de lanza de la industria moderna española. Entre las razones que llevaron a la creación de la *Empresa Nacional Siderúrgica S.A.* (ENSIDESA) estaban la necesidad de abastecer de material siderúrgico al desabastecido mercado nacional, así como la intención de generar excedentes destinados a la exportación en el contexto de la reconstrucción posbélica en Europa. Habiendo que sumar a todo ello la componente propagandística que acompañó a toda la operación, cuya dimensión y pretensiones eran interpretadas desde el régimen como fuente de prestigio y de poder<sup>478</sup>.

---

<sup>478</sup> Como explica el sociólogo Angelo Pichierri, la asimilación del acero con el prestigio se remonta a tiempos ancestrales, no siendo pocos los estudios antropológicos que probaron el potencial que, ya desde la antigüedad, encerraban el hierro y el acero como portadores de valores simbólicos de poder y fortaleza. Está idea, que se perpetuó a través de los siglos, se transmitió a la siderurgia moderna, la cual, lejos de ser entendida como una actividad productiva mas, llegó a considerarse como la piedra angular de la industrialización y del desarrollo económico de las naciones. De hecho, fue tal el arraigo de esta ideología del acero que cuando, tras la Segunda Guerra Mundial la influencia de este metal fue mermando paulatinamente, su producción continuó, así como los esfuerzos por conservarla frente a otras alternativas debido a su relevancia como hecho político-cultural. PICHIERRI, Angelo, “Diagnóstico y estrategia en declive de la industria siderúrgica europea”, en *Ábaco*, N°4 (1ª época), Gijón, 1988, pp.32-50.

El proyecto del INI para la creación de una empresa siderúrgica fue aprobado mediante Decreto de la Presidencia de Gobierno el 15 de junio de 1950, constituyéndose el 28 de Julio de ese mismo año la *Empresa Nacional Siderúrgica S.A.*, sociedad estatal fundada con un capital social inicial de mil millones de pesetas, de los cuales el INI aportaba casi el 100%.

Una vez constituida ENSIDESA quedaba por decidir el lugar en que se erigiría. No era esta una decisión trivial, como ponía de manifiesto la propia empresa al referirse en los siguientes términos a la selección del emplazamiento: “*La localización de la factoría, clave fundamental del éxito del proyecto, fue el problema abordado por los elementos técnicos de nuestra Empresa con carácter de preferencia, por considerarlo, en primer lugar, como básico a efectos de realización del proyecto y, en segundo término, de la máxima importancia en orden a las ventajas que desde el punto de vista económico habría de reportar el elegir un emplazamiento adecuado*”<sup>479</sup>.

Desde el momento en que se decidió construir una planta siderúrgica integral, el nombre de Asturias sonó como emplazamiento preferente, debido en gran medida a la tradición siderúrgica que había ido gestándose en torno a las históricas Duro Felguera, Fábrica de Mieres y Moreda y Gijón. Para su localización dentro de la región se barajaron distintas opciones, contándose entre ellas el triángulo Llanera-Lugones-Noreña, San Esteban de Pravia, Gijón y Avilés. Luego el cerco se estrechó en torno a las tres opciones costeras para inclinarse finalmente por la opción avilesina<sup>480</sup>.

---

<sup>479</sup> Empresa Nacional Siderúrgica, *Memoria del Ejercicio 1950*, 10 de Mayo de 195. Cita extraída de BOGAERTS, Jorge, *El mundo social...* Op.cit. p.79.

<sup>480</sup> Parece ser que San Esteban de Pravia fue descartado por sus inadecuadas comunicaciones ferroviarias y Gijón por razones que no llegan a exponerse con claridad. Si bien en la opacidad de la decisión Guillermo Morales advierte turbios intereses económicos. Jorge Bogaerts hace referencia a un acuerdo previo que podía haber condicionado el emplazamiento definitivo de la factoría, pues, ya en la década de los 40, responsables del INI habrían viajado a Londres para firmar acuerdos de cooperación y, tras evaluar los informes de las empresas inglesas, habrían finalmente acordado en 1949 con la firma *John Miles & Partnes* instalar la siderurgia en Avilés. *Ibidem*, p.72.



**Fig. 93. Empresa Nacional Siderúrgica (ENSIDESA)**  
**Fuente: Manuel Pérez Iglesias**

Las razones que hicieron inclinarse por esta alternativa fueron expuestas por el INI como a continuación recogemos. “[...] *Convenía que la factoría estuviera situada en el litoral, para que la mayor parte del transporte de primeras materias y productos fabricados se realizase por el mar. El emplazamiento en la costa tiene, además, en nuestro país el interés de que en él se da la circunstancia de que más de la mitad de la población reside a menos de 100 kilómetros de la costa y corresponde además a las zonas de más consumo, con el 72 por 100 del total de materiales siderúrgicos. En estas condiciones la provincia de Asturias ofrecía una situación especialmente favorable, ya que se hallan en ella las principales cuencas de carbón de cok, existiendo además grandes reservas de minerales de hierro que, aunque pobres, habrán de tener un día utilización. En la próxima zona de León y Galicia están situados importantes yacimientos de mineral de hierro de excelente calidad*”. Además, continúa “[...] *Avilés reúne condiciones sumamente favorables por su ría, susceptible de transformarse en puerto abrigado y económico de mantener, y por existir inmediata a esta zona una extensión de terreno situada en la margen derecha de la ría, con superficie suficiente para la construcción de una gran factoría, y con la ventaja de sumar a su escaso valor,*

*por ser en parte terreno pantanoso, no apto para cultivo, la posibilidad de elevar su nivel con los productos extraídos en la construcción del puerto*”<sup>481</sup>.

El primero de los argumentos esgrimidos fue por tanto el emplazamiento litoral de Avilés, condición irrenunciable enmarcada dentro de una tendencia internacional muy extendida a bascular los tradicionales establecimientos siderúrgicos interiores hacia la costa<sup>482</sup>. La siderurgia decimonónica asturiana había condicionado su ubicación a la cercanía de los cursos fluviales de las cuencas hulleras asturianas, dando así lugar a la fábrica de Duro Felguera en la Cuenca del Nalón y a la Fábrica de Mieres en la del Caudal. De este modo aseguraban, además del abastecimiento de carbón, la fuerza hidráulica y la refrigeración de los ríos, indispensable en los procesos industriales. Sin embargo, frente al predominio inicial de la siderurgia interior, en el siglo XX, y muy especialmente tras la Segunda Guerra Mundial, ésta iría basculándose hacia la costa, pues la proximidad de los puertos simplificaba mucho los procesos de abastecimiento y exportación. Buen ejemplo de lo dicho son los tres grandes proyectos siderúrgicos del INI en el entorno de la ría —SIASA, ENDASA y ENSIDESA—.

Otra de las razones que influyeron en la localización de la factoría en Avilés fue la cercanía de un núcleo de población con un desarrollo demográfico capaz de fomentar el consumo de producto siderúrgico, así como de proporcionar la mano de obra requerida. Asimismo se entendió que el *hinterland* amplio y comunicado de la ciudad era crucial, aunque la dimensión y la capacidad de la red de transportes terrestres no tardaron en demostrarse insuficientes para soportar los tráficós de una siderurgia hipertrofiada.

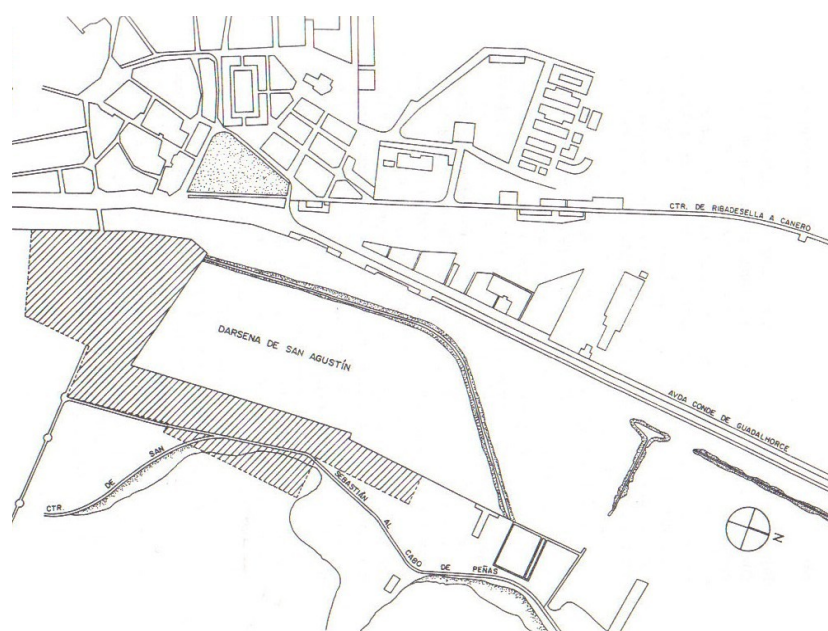
Contó también en la localización la supuesta cercanía de las materias primas necesarias en el proceso siderúrgico. Así, inicialmente pensaba obtenerse el carbón de las minas de Riosa y La Camocha, en las cuencas del Caudal y Gijón; el hierro de los yacimientos asturianos, lucenses y leoneses; y la caliza de la cantera de Tamón en el concejo limítrofe de Carreño. Sin embargo, la pretensión de abastecimiento autárquico duró bastante menos de lo pensado, pues, ya en 1957 comenzó a importarse la hulla de Alemania, EEUU y Polonia, y en 1961 el mineral de hierro de Brasil y Mauritania.

---

<sup>481</sup> INI *Empresa Nacional Siderúrgica Factoría de Avilés*, Madrid, 1956. Cita extraída de *Ibidem*, p.80-81.

<sup>482</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Introducción al estudio...* Op.cit.

Otra de las condiciones que reunía Avilés era la posibilidad de construir en su ría un puerto siderúrgico abrigado y económico. La localización elegida para erigir las instalaciones industriales fue el fondo del estuario, lugar en el que la JOPRA había proyectado, y parcialmente ejecutado, la construcción del puerto pesquero. El conflicto entre ambos muelles, pesquero y siderúrgico, fue resuelto a favor de ENSIDESA, abortando el proyecto en curso para dar luz verde al puerto industrial



**Fig.94. Trazado definitivo de la dársena de San Agustín**

**Fuente: *El espacio industrial en Asturias*<sup>483</sup>**

Para acondicionar la ría como puerto industrial hubo que acometer algunas actuaciones, entre las que cabe destacar las titánicas labores de desecación de las marismas, para las que emplearon las tristemente famosas campanas de cimentación. En paralelo se emprendieron las labores de dragado de la dársena, recayendo la tarea en la célebre draga *Pax*, que extrajo toneladas de arenas y lodos que serían reutilizados en el relleno de las áreas cenagosas. Hubo también que reconducir parte del cauce natural de la ría y modificar la red de transportes terrestres, con el propósito de otorgar compacidad y fluidez al terreno de la factoría. De modo que la disponibilidad de suelo suficiente para la implantación y posterior expansión de la factoría, en una extensión de

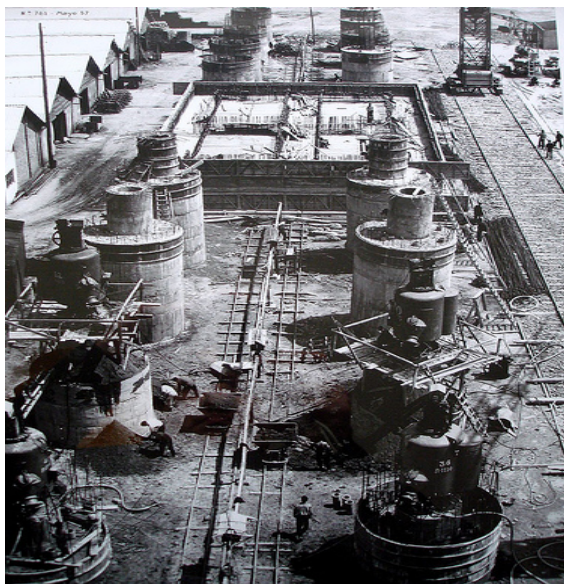
<sup>483</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...*, Op.cit.



terreno cuya adquisición se pronosticaba fácil y barata, razón que había pesado en la elección del emplazamiento, presentó muchos más problemas de los pensados, disparándose la especulación y los costes de acondicionamiento del terreno.

Pero todas estas reformas no lograron adecuar la dársena de San Agustín a los menesteres siderúrgicos, manifestando muy tempranamente deficiencias estructurales difícilmente superables, como el reducido calado del canal —problema que arrastraba la ría desde la Edad Moderna— o el desfase dimensional. Y es que, según indicó Guillermo Morales, en el proyecto de la dársena, cuya construcción comenzó en 1951, no previeron la rápida evolución que estaban experimentando los buques cargueros, cuyo tonelaje y calado estaba creciendo a marchas forzadas. La dársena de San Agustín quedó pronto raquítica, lo que obligó a habilitar una línea férrea entre la factoría y el puerto gijonés de El Musel, lo que a la larga resultaría determinante en el traslado de la cabecera siderúrgica de la planta de Avilés a la gijonesa de Veriña.

En síntesis, todas las razones presentadas como fundamento de la elección del emplazamiento, fueron desplomándose una tras otra al poco tiempo de entrar en funcionamiento la factoría. La factoría se inauguró el 24 de septiembre de 1957 con la entrada en funcionamiento del alto horno *Carmen*, llamado así en honor a la esposa del dictador. Al acto asistieron entre otras autoridades el ingeniero Juan Antonio Suanzes, principal artífice del proyecto, y el General Franco, dando así buena cuenta de la voluntad y empeño depositados por el régimen en el éxito del mismo.



**Fig. 95. Campanas de cimentación de ENSIDESA**

Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)



Tomando la racionalidad como principio, las instalaciones de la gran factoría adoptaron una disposición física basada en el orden de las diferentes etapas del proceso productivo siguiendo una direccionalidad oeste-este<sup>484</sup>.

Con las posteriores ampliaciones de la factoría, mucho menos meditadas y racionales, quedó configurado un espacio industrial mastodóntico —que contaba con parque de bomberos, telefónica, laboratorios, oficinas, garajes, talleres, edificios de servicios del personal, estaciones, etc.— y extremadamente intrincado. Incidiendo en buena medida en la degradación física y estética del entorno, ante la proliferación de almacenes, tendejones, grúas, carreteras y fábricas satélite, cuya actividad giraba en torno a la gran siderurgia, dando todo ello como resultado una maraña industrial de aspecto caótico y desordenado.

La instalación de ENSIDESA modificó radicalmente los usos del suelo y el régimen de propiedad del entorno de la ría, pasando de la existencia de un conglomerado de parcelas de aprovechamiento y uso agrario a una gran extensión de suelo industrial de titularidad única estatal. El desembarco de ENSIDESA marcó el inicio de la colonización industrial masiva del cuadrante suroriental del estuario, el cual hasta la fecha había permanecido ajeno a las actividades de la gran industria. Entre 1952 y 1976, la JOPRA transfirió a ENSIDESA por concesión administrativa un total de 11 hectáreas de terrenos de la zona de servicio del puerto, cifra equivalente al 32,7% del dominio público de Puertos en la margen derecha de la ría<sup>485</sup>. A lo que hubo que añadir todas aquellas parcelas obtenidas a través de la compra directa a particulares y los activos transferidos por otras empresas.

La implantación de ENSIDESA confirmó también la preponderancia del sector siderúrgico en la ría, cuyo consumo espacial dificultaba la coexistencia con el resto de actividades desarrolladas en la zona, afectando sobre todo a los astilleros y al sector pesquero. La industria naval, que hasta la llegada de ENSIDESA ocupaba más de la quinta parte del suelo industrial de la ría, experimentó un notable retroceso espacial,

---

<sup>484</sup> Así, junto al muelle siderúrgico, donde tenían lugar la primera y la última fase del proceso, se ubicaron el parque de minerales para la recepción de las materias primas importadas y los almacenes de producto final listo para la exportación. A continuación se levantaron los hornos de coque —4 baterías de 30 hornos cada una—, seguidos por los cuatro hornos altos —*Carmen* (1957), *Joaquina* (1958), *Rosario* (1966) y *Carmen IV* (1969)— y los hornos de acero. Más al este se encontraban las estructuras de transformación, entre las cuales destacaba la de laminación, una nave de hormigón de un kilómetro de longitud y 150.000 m<sup>2</sup> de área. Justo después se ubicaba la central térmica, para cerrar el ciclo en el extremo oriental con la estación de clasificación de los materiales que llegaban por ferrocarril.

<sup>485</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...*, Op.cit.

produciéndose a partir de 1952 una detracción de más del 95% de la superficie ocupada por dicha actividad. En este sentido fueron referenciales las operaciones de adquisición de los *Astilleros S. M. del Mar* por ENSIDESA en 1958 y de los astilleros de la marisma de San Balandrán por ENDASA en 1959<sup>486</sup>.

Otra de las grandes damnificadas de la siderurgia fue la pesca, cuya pugna territorial se remonta a la polémica decisión de ubicar el puerto de ENSIDESA justo en la dársena donde la JOPRA había iniciado la construcción del puerto pesquero. Junto al arrumbamiento del puerto pesquero, que iría desplazándose al norte del canal, hubo que contar con el impacto ambiental de la industria, que, unidos a la reconducción de los cauces naturales, supuso el desalojo de la fauna del estuario y el traslado de los caladeros tradicionales. No obstante, la importancia pesquera del puerto de Avilés, tras superar el impacto inicial, paradójicamente fue incrementándose, aumentando el índice de capturas a partir de 1965, centralizando las capturas de Cudillero, Luanco, Candás, Tapia o San Juan de la Arena, y atrayendo barcos de toda la Cornisa Cantábrica.



**Fig.96. Terrenos de la JOPRA (1916)**

**Fuente: El dique de la bocana del puerto de Avilés<sup>487</sup>**

<sup>486</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial...*, Op.cit.

<sup>487</sup> NAVARRO BIDEGAIN, Antonio y RUÍZ SEISDEDOS, Mónica, *Dique de la bocana...* Op.cit.

Con el asentamiento de ENSIDESA quedó firmemente consolidado el complejo industrial-portuario de la ría de Avilés. Un espacio de estructura bicéfala, dispuesta en torno a los dos grandes polos industriales desarrollados en ambas márgenes: el polo tradicional de San Juan de Nieva, en la margen izquierda de la desembocadura de la ría, y el nuevo polo industrial de la orilla derecha del fondo del estuario. Inaugurado éste último con la implantación de ENSIDESA y ratificado con la creación de la planta electrolítica de ENDASA. Tal operación supuso el trasvase definitivo del peso industrial hacia el lado opuesto de donde tradicionalmente se había concentrado. Aún así, la colonización lineal de ambos extremos de la lámina fluvial no garantizó en absoluto la creación de un complejo industrial de contextura fluida sin solución de continuidad, sino que, por el contrario, éste adoptó un modelo caracterizado por la dispersión y el bajo índice de saturación.

ENSIDESA junto con la nueva planta electrolítica de ENDASA funcionaría a partir de ese momento como catalizador de la actividad industrial, fomentando la proliferación de toda una cohorte de pequeñas y medianas industrias, casi todas del ramo, dependientes en mayor o menor medida de los suministros de hierro y acero de éstas, así como de industrias auxiliares o subsidiarias cuya actividad complementaba la de las primeras -talleres, garajes, almacenes, etc.-. El resultado fue la cristalización de un complejo productivo integral altamente especializado en la producción siderúrgica, y por tanto muy vulnerable ante una posible crisis en el sector, como el tiempo se encargó de demostrar.

### **3.3. DESMANTELAMIENTO PARCIAL DEL ESPACIO INDUSTRIAL DE LA RÍA: RCAM y ENSIDESA<sup>488</sup>**

Desde finales de la década de los cincuenta y hasta los años sesenta la economía española experimentó una expansión sin precedentes, entrando en el selecto y reducido grupo de países industrializados. La gran transformación de España, a la que algunos se refirieron como «el milagro económico español», se cimentó en dos factores, sin los

---

<sup>488</sup> El hecho de haber seleccionado éstos ejemplos se debe a la trascendencia de ambos proyectos como fundadores de sendos polos industriales —la RCAM en San Juan de Nieva y ENSIDESA en el cuadrante sureste de la ría—, y también al hecho de haber sido los dos ejemplos más significativos del proceso de desmantelamiento industrial que afectó a la zona. segregamos pues de este análisis las empresas que, aunque afectadas por la reconversión, continúan en funcionamiento y cuyas instalaciones no han sufrido grandes modificaciones, véanse ALCOA INESPAL S.A. (antigua ENDASA), Asturiana de Zinc S.A. y Saint-Gobain Cristalería S.A. (antigua CESA).

cuales el éxito de la operación hubiese quedado comprometido: la buena coyuntura que atravesaba la economía europea y la presencia de una base industrial nacional fraguada desde finales de la anterior centuria.

La reconducción de la política económica franquista llegó de la mano del *Plan de Estabilización* en 1959, cuyo contenido simbolizó, el fin de los planteamientos autárquicos y el inicio de la etapa final de la industrialización española. Esta apertura económica pronto dejó sentir sus efectos en el conjunto de las industrias nacionales, las cuales, blindadas hasta la fecha por la protección estatal, empezaban a manifestar los primeros síntomas de debilitamiento ante la presión competitiva del resto de potencias europeas. Para afrontar esta situación fueron puestos en marcha los llamados *Planes de Desarrollo Económico y Social*<sup>489</sup>, con el fin de mejorar la eficiencia y competitividad de la estructura empresarial sectorial y regional<sup>490</sup>.

Sin embargo, la situación de bonanza empezó a ralentizarse hasta que finalmente en 1973 llegó a invertirse por completo la dinámica económica. La decisión adoptada por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de incrementar los precios del crudo desencadenó una crisis energética de tal magnitud, que condujo al estallido de una crisis estructural global irradiada a los ámbitos financiero, monetario y, sobre todo, económico, que desembocó en la fractura definitiva del modelo keynesiano. Los efectos de la *Crisis del Petróleo* se sumaron en el caso español al periodo de inestabilidad que caracterizó a la recta final del Franquismo y los primeros años de la Transición Democrática.

El impacto de la *Crisis del Petróleo* en el plano industrial resultó especialmente duro debido a entre otras razones a la excesiva dependencia del crudo de los sistemas de producción tradicionales. Esta situación empeoró con la entrada en escena de los nuevos países industrializados, que, amparados en la desregulación laboral y medioambiental,

---

<sup>489</sup> Los *Planes de Desarrollo Económico y Social*, que tomaron como inspiración modelos franceses, fueron proyectados con vigencia cuatrienal: el primero de 1964 a 1967, el segundo de 1968 a 1971 y el tercero de 1971 a 1975.

<sup>490</sup> Todo ello se concretó en dos grandes paquetes de medidas, compuesto el primero por acciones estructurales encaminadas a solventar las deficiencias industriales, y el segundo por intervenciones enfocadas a reducir los desequilibrios económicos regionales, a través de la promoción industrial en zonas donde la presencia de esta actividad era escasa, es decir, creando los llamados Polos de Desarrollo. En Asturias la creación del Polo de Oviedo dependió del *Segundo Plan de Desarrollo Económico* (1968-1971). De todos modos no fue tanto la planificación como la favorable coyuntura económica la causante del dinamismo económico español de los años sesenta, ya que, las previsiones de los planes raramente se cumplieron y sus efectos fueron bastante limitados.

producían a costes con los que era muy difícil competir, lo que estimuló la deslocalización industrial hacia aquellas zonas donde las bajas restricciones incrementasen la rentabilidad de la producción. Además, el peso que habían alcanzado las ramas industriales de escaso contenido tecnológico, como la minería o la siderurgia, entre los sectores más perjudicados y castigados, supuso el desmoronamiento de toda la estructura económica y productiva de aquellas regiones que dependían casi en exclusiva de dichos sectores, como era el caso de Asturias.

Hemos analizado en el apartado anterior cómo aquellos suelos del entorno de la ría, dedicados en origen a los usos primarios, básicamente pesqueros y agropecuarios, habían ido poco a poco transformándose en suelos industriales, hasta configurar el complejo industrial-portuario de la ría de Avilés, que ocupaba ambas márgenes desde el fondo de saco hasta la desembocadura. Dentro del complejo bicéfalo destacaban dos factorías: la *Real Compañía Asturiana de Minas*, germen del conjunto y del polo industrial de San Juan de Nieva, y ENSIDESA, centro neurálgico de la industria comarcal y del polo de la margen derecha.

La especialización siderometalúrgica del conjunto, hizo que al estallar la crisis en el sector todo el complejo industrial-portuario de la ría se tambalease, afectando de manera muy intensa a estas dos empresas y, como consecuencia lógica, a todo el entramado industrial y económico que dependía de ellas, con el impacto social que todos lamentablemente conocemos. La reconversión del sector del metal precipitó el desmantelamiento de muchas de las instalaciones que ambas factorías tenían en la ría, lo que, en términos espaciales, dejaría importantes secuelas, generando suculentas áreas de *browfields* a la espera de ser regeneradas.

En este apartado nos centraremos en la dimensión espacial de la reconversión industrial a través de los ejemplos de la RCAM y ENSIDESA, al tratarse de las operaciones de desmantelamiento de mayor envergadura y trascendencia acometidas en el área de estudio. En primer lugar abordaremos la desintegración del patrimonio industrial de la RCAM y la subsiguiente disolución de ésta en *Asturiana de Zinc S.A.*

Trataremos a continuación la crisis del acero y la reconversión siderúrgica como detonantes del cierre de la cabecera avilesina de ENSIDESA, y las consecuencias de dicho cierre en los aspectos económico, social y, sobre todo, espacio-funcional.

En último lugar abordaremos el proceso de regeneración funcional o refuncionalización de los terrenos liberados, centrándonos en tres grandes proyectos de naturaleza bien distinta, a saber: el Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA), el proyecto del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer y la Isla de la Innovación, y el macroproyecto de desarrollo portuario de la margen derecha.

### ***La desarticulación del patrimonio de la Real Compañía Asturiana de Minas***

La postura aperturista adoptada por el régimen franquista a finales de los años cincuenta, aumentó la presión de los mercados y puso de manifiesto la necesidad de abordar la reestructuración profunda del tejido industrial español, a fin de modernizarlo y adaptarlo a las demandas de la economía internacional a la que el país acababa de incorporarse.

El sector del zinc, al igual que sucedió en otras ramas industriales, fue también objeto del proyecto de reestructuración, lo que afectó, entre otras empresas, a la *Real Compañía Asturiana de Minas*, que durante décadas lideró la producción regional de zinc y ocupó un lugar destacado en el conjunto de la nación.

Lo primero que se acometió fue la reorganización económico-financiera de la empresa, tratando de priorizar el capital endógeno, aportado por bancos españoles, y de reducir al mínimo la participación de capitales foráneos. Para, a continuación, emprender la modernización de la empresa, para lo cual era indispensable la reorganización técnica, esto es, tecnológica, infraestructural y empresarial.

Todas estas ideas tomaron cuerpo con la iniciativa gubernamental de erigir una planta electrolítica para la producción del zinc en San Juan de Nieva. Ésta dependería de la filial española de la RCAM, *Asturiana de Zinc S.A.*, fundada en 1957 y participada en un 40% por ésta y el 60% restante, como estaba previsto según la estrategia de nacionalización del capital industrial, por Banesto y el Banco Herrero.

Resulta cuanto menos sorprendente que la RCAM apoyase un proyecto que, a la larga, no sólo comprometería su propia prosperidad, sino que llegaría incluso a sentenciarla a la desaparición. Pero la explicación la hallamos en la obstrucción del Estado a aquellos proyectos industriales participados con una mayoría de capital extranjero, que afectó de forma muy directa a la RCAM. Ya que truncaría la intención



de la empresa belga de reestructurar y modernizar de los desfasados establecimientos metalúrgicos asturianos, de no aceptar la participación de capital español, renunciando al control absoluto de la empresa en beneficio de un consorcio con presencia nacional. La RCAM había llegado al punto de no retorno. Le era imposible prosperar en el negocio sin modernizar las instalaciones, pero estaba incapacitada para acometer las reformas sin la aprobación del Estado, el cual sólo transigiría si ésta aceptaba la participación del capital nacional. Así, la RCAM sólo tenía dos opciones: renunciar al control absoluto de la empresa o deshacerse de los obsoletos activos asturianos. Decantándose por la última de las opciones, entre 1962 y 1978, la RCAM procedió al cierre y clausura de buena parte de sus establecimientos en la zona, viéndose afectados no sólo las instalaciones de Arnao sino, también las fábricas químicas de San Juan de Nieva.

Retomando la perspectiva de análisis espacio-funcional, podríamos afirmar que la desintegración y progresiva disolución de la RCAM en su filial española<sup>491</sup>, no vino acompañada, al menos en lo referente a la organización territorial de las funciones, de transformaciones especialmente significativas. A diferencia de lo ocurrido en otros puntos de la ría, la desaparición de la RCAM no comprometió la continuidad de la actividad industrial del polo de San Juan de Nieva. Las funciones industriales allí desarrolladas no experimentaron atrofia o suspensión alguna motivada por el cese de la misma, ya que, el testigo de la producción de zinc fue recogido por las modernas instalaciones electrolíticas erigidas por *Asturiana de Zinc* en ese mismo lugar.



**Fig. 97. Instalaciones de AZSA en San Juan de Nieva**

**Fuente:** *Industria y crecimiento urbano en Avilés*<sup>492</sup>.

---

<sup>491</sup> En 1983 la RCAM se fusionó con *Asturiana de Zinc S.A.*, quedando de ese modo la primera disuelta en su filial española, fundada a finales de la década de los 50.

<sup>492</sup>MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...* Op.cit.

El establecimiento de la nueva planta de AZSA en San Juan de Nieva potenció la expansión de suelo industrial en la zona, pues, no sólo fueron allí levantadas sus instalaciones, sino que en torno a las mismas prosperó una legión de industrias auxiliares, talleres, almacenes e infraestructuras, relacionadas la mayoría de ellas, bien fuese directa o indirectamente, con la actividad productiva de AZSA. Uno de los ejemplos más sobresalientes lo constituye *Mecanizaciones y Fabricaciones S.A.* (MEFASA), compañía privada registrada en 1965 y filial al 100% de *Asturiana de Zinc S.A.*, ubicada junto la dársena de San Juan de Nieva<sup>493</sup>.

El polo de San Juan de Nieva no sólo conservó sino que incluso fortaleció la identidad industrial que había ido forjándose desde finales del siglo XIX, y que había experimentado una profunda aceleración a raíz de la instalación de los establecimientos químicos de la RCAM a principios del siglo XX. En la actualidad formar parte de este polo, entre otras empresas, AZSA, MEFASA y CESA, compartiendo espacio con los usos portuarios de las dársenas de San Juan de Nieva y Raíces.



**Fig.98. Polo industrial de San Juan de Nieva en la actualidad: RCAM (naranja), MEFASA (azul), AZSA (verde) y CESA (amarillo).**

**Fuente: Elaboración propia a partir de <https://maps.google.es>**

<sup>493</sup> Desde su fundación hasta la actualidad MEFASA se ha convertido en una de las mayores productoras mundiales de zinc electrolítico, completando su actividad con la mecanización y fabricación de piezas siderúrgicas y construcciones de diverso género dentro de las ramas metálica y plástica.

Llegados a este punto cabe preguntarse qué sucedió con el patrimonio de la RCAM tras el desmantelamiento de la empresa. Parte de los bienes de la RCAM pasaron a la filial española AZSA, entre ellos las fábricas de Arnao y San Juan de Nieva, a partir de las cuales, y tras algunas ampliaciones, AZSA logró colocarse entre los mayores productores mundiales de zinc. Mientras que los bienes restantes pasaron a manos de la entidad bancaria Banesto, que recibió en compensación por créditos no amortizados algunos terrenos en San Juan de Nieva, en las inmediaciones de la antigua fábrica de ácidos, sobre los que proyectó la construcción del polígono industrial del Espartal —ya en el término municipal de Castrillón— nunca llevado a efecto. Pero el control de Banesto llegaba más allá de la propiedad de este espacio, contando con una participación económica directa en el resto de beneficiarios de los bienes de la compañía —AZSA, MEFASA y CONCASA—, y también con el grueso del patrimonio que la RCAM tenía en Arnao<sup>494</sup>.



**Fig.99. Estado actual de los terrenos del malogrado polígono de El Espartal**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>494</sup> No entraremos aquí a analizar el rico patrimonio industrial de la RCAM en Arnao, el cual ha sido ya objeto de estudio, encontrándose entre las publicaciones más recientes la obra ya citada del geógrafo Faustino Suárez Antuña. No obstante, y pese de encontrarse fuera de los límites geográficos de nuestro estudio, creemos oportuno aludir a la reciente inclusión en el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias* del Conjunto histórico-industrial de Arnao, integrado por los elementos que a continuación se detallan: casino (restaurante La Mina), castillete y sala de máquinas, túnel de la playa de Arnao, escuelas de Arnao, escuelas del Ave María, residencia de invitados de AZSA, viviendas unifamiliares para cuadros altos y directivos, cuarteles, La Casona, laboratorio de la RCAM, casa del químico, fábrica de zinc, túnel del ferrocarril, viviendas obreras de Las Chabolas y El Pontón y bienes muebles como las locomotoras Eleonore y Rojillín. (*Resolución de 1 de Abril de 2006 de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo*). En la actualidad están siendo efectuados dos proyectos de rehabilitación: el primero centrado en la rehabilitación del castillete de la mina de Arnao como centro de interpretación, y el segundo centrado en la rehabilitación de «La Casona» como complejo hostelero.



A Construcciones de Castrillón S.A. (CONCASA) fue transferida la parcela central de la finca de El Espartal, que no tardaría en ser urbanizada, resultando tal operación enormemente sustanciosa dadas las generosas dimensiones de la parcela a urbanizar y la privilegiada localización de las mismas en primera línea de costa en la playa de Salinas<sup>495</sup>.

La consolidación de Salinas como centro balneario del occidente de la región, se alimentó de la industrialización del puerto de Avilés, pues, al sacrificarse los lugares de baño tradicionales de la ciudad, las playas de San Juan de Nieva y el Dental, las zonas de baño se desplazaron a las playas de Salinas y Xagó. En el trasvase de la actividad balnearia de Avilés a Salinas no deben obviarse las estrategias e intereses de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, pues, como concesionaria-propietaria de gran parte de los arenales de la playa de Salinas fue responsable de la planificación de un uso inmobiliario para estos terrenos, primero como lugar de alojamiento de sus directivos y, más tarde, como núcleo balneario. Todo ello a pesar de que en la *Real Orden* de 1854 se especificaba claramente que estos terrenos debían ser destinados a la construcción de una infraestructura ferroviaria, que vinculase los yacimientos y la fábrica de la RCAM con el puerto de Avilés.

---

<sup>495</sup> Salinas, ya en el término municipal de Castrillón, ostentó desde el siglo XIX la categoría de epicentro de la actividad balnearia del área occidental asturiana, no habiendo arraigado ésta con gran profundidad más allá del límite castrillonense, debido a la complejidad orográfica y las insuficiencias infraestructurales manifiestas en el sector oeste de la región. El fenómeno balneario en Salinas estuvo muy ligado a Avilés, donde la estrategia finisecular de fomento turístico fue diseñada como un proyecto comarcal, en el cual Salinas aportaría las instalaciones playeras mientras que Avilés cubriría la oferta de infraestructuras de acogida para el veraneo, con hoteles como La Iberia, La Serrana o El Gran Hotel, por citar algunos de los más emblemáticos. Si bien la distancia entre ambos focos dio unos resultados diferentes de los previstos, consolidándose el crecimiento autónomo de Salinas como localidad balnearia primero y, más tarde, como sede de las segundas residencias de la burguesía de la comarca. Proceso en el cual jugó un papel determinante el desarrollo infraestructural -redes viarias, ferrocarril y tranvía- entre ambos núcleos. El fenómeno balneario español en la edad contemporánea ha sido estudiado en profundidad por el profesor de la Universidad de Cantabria Luis Sazatornil Ruíz: SAZATORNIL RUÍZ, Luis, “Los orígenes del veraneo en España: Playas urbanas, ciudades balneario y arquitectura elegante”, *Playas urbanas. IV Curso Internacional de relaciones Puerto-Ciudad*, Puerto de Santander-Ministerio de Fomento-UIMP-UC, Santander, 2007, pp.49-73; SAZATORNIL RUÍZ, Luis, “Entre la nostalgia y el progreso. La sociedad burguesa y las Artes”, en SUÁREZ, Manuel (ed.), *La cultura española de la Restauración*, Santander, 1999, pp.223-262; SAZATORNIL RUÍZ, Luis, “Entre la vela y el vapor. Imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas”, en *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Puerto de Santander-Ministerio de Fomento-UIMP-UC, Santander, 2006, pp.85-116. Ciniéndose al ámbito asturiano hay publicado un interesante estudio de Maximino Roza Candás sobre el balnearismo litoral: ROZA CANDÁS, Maximino, *Los balnearios marítimos en Asturias (1848-1935)*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1995.



**Fig.100. Playa de Salinas en 1916.**

**Fuente: *Los balnearios marítimos en Asturias (1848-1935)*<sup>496</sup>**



**Fig.101. Playa de Salinas en la actualidad.**

**Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)**

---

<sup>496</sup> ROZA CANDÁS, Maximino, *Los balnearios marítimos...* Op.cit.

El propósito velado de la RCAM de urbanizar los terrenos de los que era concesionaria en el arenal del Espartal se vio finalmente cumplido, eso sí, muchas décadas después de aquellas primeras operaciones inmobiliario-especulativas, cuando éstos fueron transferidos a la constructora CONCASA, responsable de la estampa desarrollista que hoy domina el frente marítimo de buena parte de la playa de Salinas. El desarrollismo o «efecto Benidorm» que tantos estragos había causado en el litoral español durante los años sesenta y setenta se había extendido hasta la costa cantábrica, teniendo en la playa de Salinas y en el paseo de El Muro de Gijón los principales ejemplos regionales.

Salinas experimentó un crecimiento bidireccional, esto es, expansivo (horizontal) e intensivo (vertical). Proliferaron las edificaciones en altura de estética racionalista totalmente corrompida y limitada a la adopción de algunos de los estilemas de la modernidad arquitectónica, eso sí, completamente desposeídos de la reflexión estética y ética que había dado profundidad al Movimiento Moderno. Estos edificios sepultaron bajo toneladas de cemento la imagen tradicional de Salinas, asociada al balnearismo y al hábitat burgués, ensombreciendo, y en ocasiones sacrificando, el lenguaje arquitectónico vernáculo, para hacer de la uniformidad y la monotonía los nuevos rasgos identitarios de la playa de Salinas. Habiendo que sumar a todo ello los importantes costes medioambientales derivados no sólo de la deliberada masificación del litoral, fenómeno por otra parte extensible a casi todo el perímetro costero peninsular, sino también de la destrucción sistemática de un entorno natural de la peculiaridad y valor del paisaje dunar del Espartal.

### ***La reestructuración siderúrgica y el final de la cabecera avilesina de ENSIDESA***

Uno de los grandes hitos en la historia de la industria asturiana es el año 1957, cuando, tras dilatadas y costosas labores de acondicionamiento del terreno, entró oficialmente en funcionamiento el alto horno *Carmen*, el primero de los cuatro que llegaría a tener ENSIDESA. La modernidad de las instalaciones y del equipamiento tecnológico, así como la organización racional de la producción, hicieron de ENSIDESA la gran referencia industrial de España, estandarte del progreso y quintaesencia de la modernidad. La difusión de los logros de la empresa contó con el apoyo inestimable del aparato propagandístico del régimen, que alabó hasta el hastío la figura del ingeniero ferrolano Juan Antonio Suanzes, autor del proyecto y principal



responsable de que la empresa llegase a buen puerto, y del régimen que había auspiciado la idea.

ENSIDESA pronto asumió el liderazgo del sector siderúrgico nacional, cercenando el protagonismo de las históricas siderurgias privadas regionales —*Fábrica de Mieres S.A., Moreda y Gijón S.A. y S.A. Metalúrgica Duro Felguera*—. Los responsables de todas ellas llegaron a la conclusión de que la única vía factible para garantizar la supervivencia residía en la unificación de las fuerzas y posibles del histórico triunvirato siderúrgico. Así nació en 1961 la *Unión de Siderúrgicas Asturianas S.A. (UNINSA)* radicada en Gijón, en la cuenca de los ríos Aboño y Pinzales, a caballo entre las parroquias de Fresno y Veriña, y nacida al calor de las ventajas financieras, inmobiliarias y fiscales que ofrecía la «acción concertada» del Gobierno para el fortalecimiento de la industria siderúrgica de 1964<sup>497</sup>.



**Fig.102. UNINSA**

**Fuente: [www.google.es](http://www.google.es)**

---

<sup>497</sup> Heredero del primer *Plan de Desarrollo Económico y Social* (1964-1967) fue el *Programa Siderúrgico Nacional*, encaminado a incrementar la competitividad del sector a través de las llamadas «acciones concertadas», que no eran otra cosa que ayudas a la planificación y la financiación de proyectos de ampliación y nueva construcción.

Pero en 1973 la andanza en solitario de UNINSA se dio por concluida con la decisión del INI de fusionar ésta con ENSIDESA, dando como resultado la cristalización de un gran complejo siderúrgico bicéfalo, integrado por la tradicional cabecera avilesina y la recién incorporada cabecera gijonesa. El complejo resultante era íntegramente público, ya que la siderurgia nacional había fagocitado a la corporación de siderurgias privadas. Sin embargo, la fusión no consiguió solucionar los serios problemas que padecía la siderurgia regional, cuya producción, dirigida por las políticas oficiales, estaba excesivamente especializada en productos de baja rentabilidad, limitándose el papel de ENSIDESA a la producción de bienes de cabecera y de primera transformación. Los cuales integraban la parte más costosa del proceso siderúrgico a efectos medioambientales, consumiendo grandes cantidades de terreno y generando altos índices de contaminación, a la par que la menos rentable desde el punto de vista económico, al constituir éstos la gama de productos de menor valor añadido. A la inapropiada estructura productiva hubo que sumar la obsolescencia de las estrategias y la gestión empresarial.

No obstante, esta compleja situación era el reflejo de la crítica coyuntura que el sector estaba experimentando a escala global. El acero había ido perdiendo la posición hegemónica que tradicionalmente había ocupado, ante la proliferación de materiales alternativos surgidos de los últimos avances científico-técnicos. Pero al brusco descenso en el consumo de acero, el cual lógicamente desencadenó el estancamiento de la producción siderúrgica mundial, hubo que añadir la irrupción en el panorama siderúrgico internacional de los nuevos países industrializados que llegarían copar más de un tercio de la producción mundial de acero<sup>498</sup>.

Para afrontar esta situación la siderurgia europea diseñó una estrategia de reconversión dividida en tres grandes bloques. El primero fue el concerniente a la reorganización estructural de las empresas, valorando como la opción más positiva renunciar a la estructura siderúrgica polinucleada para concentrar toda la fuerza en una única cabecera, con unidad de dirección estratégica y operativa, de mayores dimensiones y eficiencia. El segundo bloque de medidas fue el encaminado al ajuste y adaptación de las instalaciones, lo cual, en unos casos, se saldó con la modernización de aquellas factorías que se habían quedado desfasadas —tanto técnicamente como en la

---

<sup>498</sup> KÖHLER, Holm-Detlev, *Asturias: el declive de una región industrial*, Ediciones Trea, Gijón, 1996.

adaptación a la legislación medioambiental—; mientras que, en otros, la obsolescencia condujo directamente a la clausura. Por último, el tercer bloque se orientó al diseño de nuevas líneas de gestión empresarial que facilitasen el amoldamiento a la dinámica global de la economía y los mercados, para lo cual era necesario incrementar la calidad de los productos con el fin de hacerlos más competitivos, así como especializarse en las fabricaciones de alto valor añadido, siendo éstas las que mayor margen de beneficios cosechaban.

Sin embargo, en España, lejos de encarar inicialmente el proceso de reconversión del sector siderúrgico, como estaban haciendo ya otros países europeos, éste se demoró hasta 1984<sup>499</sup>. Y, si bien es cierto que la tardanza podría haberle proporcionado experiencia, al conocer los errores y aciertos de los procesos de reestructuración de sus vecinos europeos, esto no fue así. Por un lado, la subvención pública siguió sacando las castañas del fuego a la industria, proporcionándole parches provisionales que, si bien la aliviaban temporalmente, no hacían sino retrasar la solución del problema, la reestructuración integral de la siderurgia, proceso que aunque traumático se sabía inevitable. Por otro lado, los tres grandes núcleos siderúrgicos españoles, la ría del Nervión, Sagunto y el complejo Avilés-Gijón, tal y como se había impuesto en Europa, debían fundirse hasta quedar una sola cabecera redimensionada, potente y competitiva a escala global.

Entendiendo como la opción más razonable la ubicación asturiana, contando ésta con puerto mineralero, espacio abundante, instalaciones aprovechables y buenas comunicaciones, fue creada en 1989 la acería LD III entre Gijón y Avilés, prefigurando con esta operación la desaparición de la cabecera avilesina y la potenciación de la gijonesa.

---

<sup>499</sup> La entrada de España en la Comunidad Económica Europea el 1 de enero de 1986 retrasó la aplicación efectiva del *Plan de Reestructuración Siderúrgica* de 1984, ya que éste tuvo que revisarse con el fin de adaptarse a las nuevas directrices comunitarias.

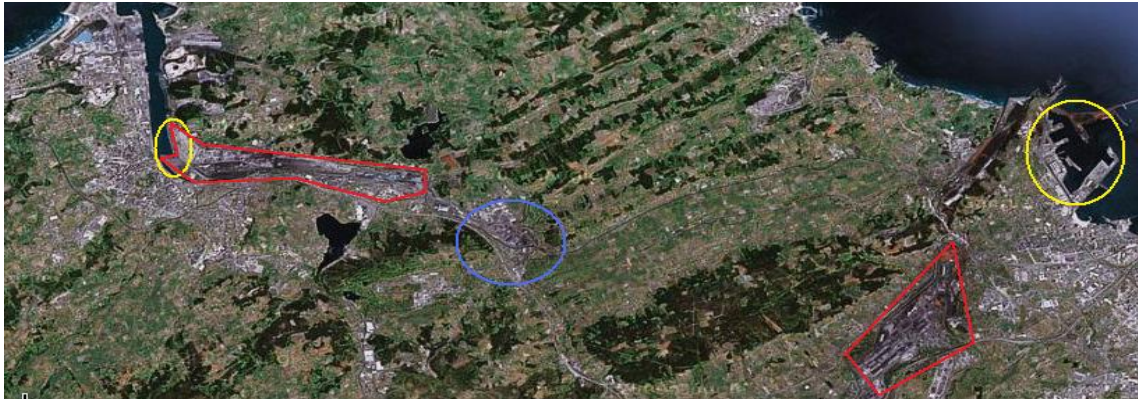


Fig.103. Vista satélite del complejo siderúrgico bicéfalo asturiano con la acería LD III en el centro.

Fuente: Elaboración propia a partir de <https://maps.google.es>

Aún así, las pugnas entre los distintos núcleos siderúrgicos nacionales dieron al traste con el *Plan de Reestructuración* de 1984, cometiendo el error de pensar en términos de competencia regional un conflicto que, habiendo alcanzado dimensiones globales, debía ser abordado desde una perspectiva más amplia. Dando con ello un paso más hacia la desintegración de la siderurgia integral nacional.

En 1991 las pérdidas del sector fueron tales que se decidió fusionar ENSIDESA con su máximo competidor a nivel nacional, los Altos Hornos de Vizcaya, creando el consorcio Corporación de la Siderurgia Integral (CSI), participado al 50% con capital público aportado por el INI y el Banco de Crédito Industrial. En 1992 la CSI elaboró el *Plan de Competitividad*, en el que se planteaban no sólo profundos cambios en la estructura empresarial, productiva y financiera del consorcio, sino que llegó incluso a proclamar como objetivo prioritario la privatización del mismo<sup>500</sup>. Entre otras actuaciones, la CSI disolvió las plantas de producción vascas y asturianas menos rentables, cerrando así la cabera de Sestao y la de Avilés; a la vez que abordó la remodelación y potenciación de los altos hornos de Gijón.

El cierre definitivo en 1995 de la histórica cabecera avilesina de ENSIDESA, que durante décadas había tenido un peso determinante en la economía y la sociedad de la villa, tuvo un profundo impacto en la estructura económica, social y espacial de la

<sup>500</sup> Se puede decir que el proceso de privatización se inició en 1997, cuando la reorganización de la CSI dio lugar a la creación de *Aceralia Corporación Siderúrgica*, grupo inicialmente público. Tras su fusión con los grupos siderúrgicos *Arbed* y *Unisor* nace *Arcelor* en 2001, consumándose la privatización del consorcio. Desde 2006 *Arcelor* está integrada en el conglomerado siderúrgico *Mittal Steel*, por lo que su denominación actual es *ArcelorMittal*.

ciudad, e incluso, del conjunto regional. Pues, no sólo Avilés dependía de ENSIDESA sino que el influjo de ésta rebasaba con creces los límites estrictamente municipales.

La excesiva dependencia de la economía avilesina de la industria siderometalúrgica amplificó ostensiblemente el impacto de la crisis. La escasa diversificación económica de la comarca, donde las actividades agropecuarias llevaban años experimentando una regresión y el subdesarrollado sector terciario resultaba insuficiente e inadecuado, casi podríamos decir atrofiado, hizo que, con la quiebra de la industria pesada y la consecuente destrucción del tejido productivo de la ciudad, no hubiese alternativas hacia las que reconducir la economía.

<b>CONTRIBUCIÓN DE ENSIDESA AL EMPLEO INDUSTRIAL DE ASTURIAS</b>					
<b>Año</b>	<b>Empleo ENSIDESA</b>	<b>Empleo indirecto</b>	<b>Empleo inducido</b>	<b>TOTAL</b>	<b>% sobre empleo (Asturias)</b>
<b>1980</b>	25.891	24.911	127.896	178.489	48,2
<b>1985</b>	19.308	18.729	96.154	134.191	35,8
<b>1992</b>	14.800	14.356	73.556	102.712	29,4
<b>1993</b>	10.472	19.157	52.045	72.674	23,3

**Tabla.12. Contribución de ENSIDESA al empleo industrial de Asturias**  
Fuente: *Asturias: el declive de una región industrial*<sup>501</sup>.

Si analizamos el cuadro anterior podemos observar como entre 1980 y 1993, punto álgido de la crisis, la plantilla de ENSIDESA se reduce en casi un 60%, destruyéndose en torno a 15.500 empleos directos, a los que hubo que sumar la destrucción de empleo indirecto e inducido, con una pérdida total de más de 97.000 puestos de trabajo. En cifras absolutas apreciamos como mientras que en 1980 ENSIDESA aportaba el 48,2% del empleo al conjunto regional, en 1993 sólo representaba el 23,3%, es decir, en sólo 13 años el porcentaje de empleo representado por ENSIDESA dentro del contexto regional se había reducido en casi un 50%.

<sup>501</sup>KÖHLER, Holm-Detlev, *Asturias: el declive...* Op.cit., p.121.

En un intento por paliar el efecto de la crisis el Gobierno asturiano puso en marcha un *Programa de Actuaciones Urgentes* (PAUR), con la intención de dinamizar en la medida de lo posible la actividad económica local, seleccionando como zona piloto Avilés en octubre de 1984. Por su parte, el Gobierno central declaró Avilés como *Zona de Urgente Reindustrialización* (ZUR) (Real Decreto 188/1985 de 16 de enero) con el doble objetivo de recuperar la tasa de crecimiento del sector industrial y generar empleo. Aún así, todas estas medidas fueron insuficientes para evitar que a principios de los 90 Asturias y, muy especialmente, Avilés, presentase todos los rasgos de lo que se dio en llamar región atlántica en regresión<sup>502</sup>.

Con el desmoronamiento de la factoría que durante décadas había sido considerada inquebrantable e inagotable, el pesimismo y la desazón se extendieron como la pólvora entre una población que, no sólo contemplaba el hundimiento del que había sido su principal sustento, sino que se adentraba en la incertidumbre de lo que se preveía un futuro lóbrego y desesperanzador. La cabecera avilesina arrastró en su caída a toda la legión de pequeñas y medianas empresas que había ido proliferando al calor de la actividad siderúrgica, marcando así el principio de la desintegración del complejo industrial-portuario de la ría de Avilés.

### **3.4. LA REGENERACIÓN FUNCIONAL DEL WATERFRONT DE LA RÍA**

*“Aquellas zonas que permanecen ancladas en actividades de recesión —sean éstas la fabricación, la agricultura o los servicios de tipo antiguo y no competitivo— se convierten en ruinas industriales, habitadas por trabajadores en paro y dominadas por el descontento social y el deterioro ambiental”*<sup>503</sup>. Esta afirmación de Manuel Castells describe con gran precisión la compleja situación que atravesaba Avilés en los años posteriores al cierre de la cabecera siderúrgica. El fin de ENSIDESA representó mucho más que el derrumbe del que durante décadas había sido el gran pilar de la economía comarcal: era el fin de una era, el cierre del ciclo industrial, al menos tal y como lo habíamos comprendido hasta el momento.

---

<sup>502</sup> BENITO DEL POZO, Paz, “Discursos, propuestas y acciones sobre la ciudad postindustrial”, en *Anales de Geografía*, nº24, Universidad Complutense, 2004, pp.9-29.

<sup>503</sup> CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Alianza Editorial, Madrid, 1994, p.28.



La recién extinta ENSIDESA liberó con su cierre cerca de 2.500.000 m<sup>2</sup> de terreno en la margen derecha de la ría, justo frente a la ciudad a escasos metros del casco histórico. Con estas características no resulta extraño que todos los actores sociales, tanto los poderes públicos como la ciudadanía, y también, claro está, las constructoras e inmobiliarias, colocasen el foco sobre dichos terrenos, conscientes del enorme potencial que éstos tenían. Los *brownfields* de ENSIDESA dejaron de ser contemplados como focos insalubres y degradados, recuerdo achatarrado del pasado próspero, y pasaron a tratarse como espacios estratégicos y de oportunidad, capaces de liderar la transformación de la ciudad y dinamizar el debilitado tejido socioeconómico de la ciudad.

Las tácticas de refuncionalización de los *brownfields* empezaron a planearse en torno a dos interrogantes: ¿cuál era la identidad que quería darse al lugar? y ¿qué tipo de actividades deberían implantarse en función de ésta? Pese a que el rumbo no parecía estar muy claro al principio —de hecho no hubo un único proyecto global que abarcara la totalidad del terreno, sino diferentes proyectos parciales que irían desarrollándose de manera autónoma—, lo que parecía clara era la intención de escapar de la monoespecialización que había arrastrado el entorno de la ría durante décadas.

Bajo esta premisa trataron de coordinar el estímulo a la industria, eso sí, otro modelo acorde con la Nueva Economía, con el fortalecimiento del puerto y con la implantación de nuevas funciones como la cultural, la residencial o la relacional.

Dichos propósitos se concretarían en tres grandes actuaciones, a saber: la creación del *Parque Empresarial del Principado de Asturias* (PEPA), en el lugar que hasta entonces habían ocupado las instalaciones de ENSIDESA; la construcción del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, en la antigua dársena siderúrgica de San Agustín; y, por último, el *Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha*, actualmente en curso, y que, según está planeado, abarcará todo el área desde la cantera del Estrellín hasta el muelle de Inespal.

### 3.4.1. El Parque Empresarial del Principado de Asturias

La transformación de la economía a finales del siglo XX ocasionó la modificación del mapa industrial mundial, que, como ya hemos mencionado, experimentó la reestructuración de las cabeceras existentes y, al mismo tiempo, comenzó a abrirse hacia otros campos industriales de alto contenido tecnológico.

Como es lógico, los cambios experimentados en la industria quedaron reflejados en el espacio, extremadamente sensible a las alteraciones socioeconómicas, liberándose, en el caso de los procesos de reestructuración y/o reconversión, grandes extensiones de terreno industrial en pleno corazón de las ciudades, y originándose, en el caso de las industrias de la *high-tech*, patrones de asentamiento completamente diferentes a los existentes hasta el momento<sup>504</sup>, cristalizando así las llamadas «tecnópolis»: los complejos industriales del siglo XXI<sup>505</sup>.

Si desde el siglo XIX la ubicación de las industrias había estado supeditada a la cercanía a las materias primas y a las fuentes de energía, así como a la existencia de puertos, ferrocarriles o carreteras próximos que garantizaran la conexión con un *hinterland* amplio, todos estos factores dejarían de tener sentido en el contexto de las industrias neotecnológicas, entre cuyos condicionantes de emplazamiento destacarían algunos aspectos curiosamente extraterritoriales, como por ejemplo el grado de conectividad a las redes digitales de intercambio de información, indispensables para garantizar el acceso al *hinterland* planetario en el que opera la economía global.

---

<sup>504</sup> El hecho de que hayan surgido nuevas formas de ordenación del espacio productivo, en ningún caso ha significado la extinción de los polígonos industriales tradicionales, como tampoco la desaparición de las políticas de promoción de este tipo de asentamientos. De lo cual deja constancia, en el caso asturiano, la proliferación de polígonos industriales que, desde los años noventa hasta la actualidad, ha tenido lugar en la región. Y como demuestra la lista creciente de miembros de la APIA —Federación de Polígonos Industriales de Asturias—, que pasó de menos de 5 federados en 1996 a más de 30 en 2007. Fuente: <<http://www.f-apia.com>>.

<sup>505</sup> Bajo el término genérico de «tecnópolis», Manuel Castells y Peter Hall, agruparon todas aquellas denominaciones —Parque Científico, Parque Tecnológico, Parque de Negocios, Parque Empresarial, Ciudad de la Ciencia, etc.— aplicadas al espacio industrial de la alta tecnología. (CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del...* Op.cit.). Independientemente de los matices que acompañan a cada definición, y sin pretender aquí entrar en los intensos debates terminológicos existentes al respecto, el concepto matriz de Parque-Científico/Tecnológico/ Empresarial aúna dos ideas aparentemente irreconciliables, la de espacio natural consagrado al ocio y al esparcimiento y la de espacio laboral. No obstante la contradicción léxica, como apuntó Allan Phillips, estos espacios consiguieron armonizar, al menos en apariencia, dimensiones supuestamente incompatibles, como trabajo-ocio, producción industrial-calidad ambiental, tecnología-estética, etc. (PHILLIPS, Allan, *Diseño de Parques de Negocios, Oficinas y Centros de Investigación*, Gustavo Gili, Barcelona, 1993).

Si bien, planteando un símil entre la dinámica espacial y la electrónica, más allá de las cuestiones que atañen al «*software*» o soporte lógico de las tecnópolis, en la creación de estos complejos es también esencial todo lo concerniente al «*hardware*» o soporte físico, esto es, lo referente al entorno y a la arquitectura, ya que de ellos depende en gran medida el éxito o el fracaso de la operación.

La imagen arquetípica de las tecnópolis, según la descripción de Castells y Hall, respondería a la de “[...] *un conjunto de edificios discretos y bajos, que habitualmente desprenden cierto aire de buen gusto y que están situados en parajes impecables según el cliché estándar de las inversiones inmobiliarias [...]*”.<sup>506</sup> Frente a las demandas espaciales de corte dimensional de la industria anterior, cuya actividad generalmente requería grandes cantidades de terreno, los complejos neotecnológicos priman otros aspectos de carácter cualitativo, como la calidad ambiental y paisajística, real o potencial, los estándares urbanísticos o el diseño arquitectónico.

Y es que, todos estos factores actuarían como elemento de atracción, tanto del capital como de los proyectos y las empresas del ámbito neotécnico. Captación ésta esencial, sobre todo teniendo en cuenta que la creación de tecnópolis está cimentada, como explicó Pierre Laffitte<sup>507</sup>, en el concepto de «fertilización cruzada», esto es, fomentar la concurrencia de empresas, organismos financieros, centros de investigación, departamentos universitarios y, en definitiva, todo aquello enfocado hacia el I+D, con el objetivo de facilitar el contacto entre los distintos agentes y generar el clima de sinergias adecuado para la gestación de ideas, innovaciones, proyectos y empresas<sup>508</sup>.

Decíamos antes que de la elección del emplazamiento dependía el éxito de la tecnópolis, y entre las exigencias elementales, además de las mencionadas cualidades paisajísticas y medioambientales, estarían también la cercanía a alguna ciudad con redes de transporte sólidas y eficaces, que asegurase el dinamismo económico y cultural de la zona, y, sobre todo, a algún centro universitario, que fomentase la investigación y facilitase el acceso a mano de obra altamente cualificada.

---

<sup>506</sup> CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del...* Op.cit., p.19.

<sup>507</sup> Fundador de la tecnópolis de Sophia-Antópolis (Francia).

<sup>508</sup> DATAR, *Technopôles*, DATAR, París, 1988, citado en ONDÁTEGUI RUBIO, Julio César, “Parques Científicos y Tecnológicos: Los nuevos espacios productivos del futuro”, en *Investigaciones Científicas*, Nº25, Universidad de Alicante, 2001, pp.95-118.

Espacios con tales características son los que suelen encontrarse en los márgenes de las ciudades, lo suficientemente cercanos al núcleo urbano dinamizador y, al mismo tiempo, lo suficientemente alejados como para gozar de las bondades del área rural<sup>509</sup>.

Junto con la elección del emplazamiento, otro factor determinante en la creación de los complejos neotecnológicos es la planificación y el diseño de la urbanización: el «tecnourbanismo»<sup>510</sup>. En el contexto altamente competitivo de la economía global las cuestiones de imagen juegan un papel esencial, y es ahí donde salen a escena aspectos como la arquitectura, el urbanismo o el diseño, que, además del mencionado efecto imán, actuarán como insignia mediática a las órdenes del marketing inmobiliario y empresarial. De ahí la importancia que en el marco de estas operaciones adquiere el desarrollo de documentos de ordenación específicos y detallados —Planes Parciales, Planes Especiales, Planes Directores, etc.—, encargados de fijar los criterios urbanísticos, arquitectónicos y estéticos básicos que habrán de regir en la construcción de cada tecnópolis.

Si bien es cierto que estos criterios cambiarán en función de los promotores, existen sin embargo algunos patrones generales de obligado cumplimiento en toda tecnópolis, como por ejemplo presentar bajas densidades de ocupación y altas proporciones de zonas verdes, oscilando el espacio libre en torno al 40%, ya que la calidad del resultado final dependerá directamente de la holgura de la planificación. Esta atmósfera natural y oxigenada, más cercana al concepto de parque-jardín que al de polígono industrial, tratará de conciliar los ideales abstractos imperantes en el contexto de la Nueva Economía —innovación, flexibilidad, virtualidad, etc.— con el medio físico inmediato, arraigándolos en la realidad e intentando mitigar así la anomia de este sistema socioeconómico, intangible y despersonalizado.

Aspecto inexcusable en la construcción de las tecnópolis es también la alta calidad del diseño arquitectónico, pues, la arquitectura, como elemento esencial de la imagen corporativa, debe contribuir a la distinción de la empresa, ayudando a transmitir quién es,

---

<sup>509</sup> La ubicación de las tecnópolis en áreas rurales periféricas, así como de cualquier otro fragmento deslocalizado de la ciudad en el campo —centros comerciales, polígonos industriales, urbanizaciones de lujo, etc.—, ha hecho resurgir con intensidad los debates que, ya desde el siglo XIX, reflexionaron sobre el *russ in urbe-urbs in rure*, o lo que es lo mismo, la ruralización de la ciudad y la urbanización del campo. Para los detractores, la urbanización del campo representa la intrusión del progreso en la idílica arcadia rural, mientras que los defensores lo interpretan como la oportunidad de descongestionar parcialmente los centros de las ciudades, saturados de actividad.

<sup>510</sup> SOBRINO SIMAL, Julián, *Arquitectura industrial en España (1830-1990)*, Cátedra, Madrid, 1996.

qué hace y cómo lo hace, esto es, a expresar tectónicamente la filosofía de la compañía —modernidad, seriedad, estabilidad, transparencia, dinamismo, sofisticación, etc. —. Así, y como fruto de la conjunción del marketing inmobiliario y el marketing empresarial, las tecnópolis pronto pasarían a convertirse en auténticos catálogos de la arquitectura del siglo XXI.

Con total certeza el paradigma de tecnópolis es el emblemático *Silicon Valley* californiano, centro neurálgico de las nuevas tecnologías, cristalizado a mediados del siglo XX en torno a la Universidad de Stanford en el condado de Santa Clara<sup>511</sup>; o la Ruta 128 de Boston (Massachusetts), fundada en los años setenta con el apoyo de la Universidad de Harvard y del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT).



**Fig.104. Sede de la Oracle Corporation en Silicon Valley (California).**

**Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)**

---

<sup>511</sup> Esta reputada tecnópolis nació de la intención de concretar los conocimientos y la investigación universitarios en progresos científicos y tecnológicos aplicados, fomentando la creación de empresas mediante el aporte de capital riesgo y de espacio físico en el que desarrollarse inicialmente. Fue así como comenzó la andadura de William Hewlett y David Packard, dos estudiantes que, recién salidos de la Universidad de Stanford, fundaron la Hewlett-Packard (HP), hoy día entre las más importantes compañías informáticas del planeta. Con el tiempo, otras compañías de la talla de Oracle Corporation, Intel, Microsoft, Apple Inc. o Google, concurrieron en el *Silicon Valley*, haciendo de él el epicentro mundial de las NTIC. (CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del...Op.cit.*)

Las deslumbrantes y exitosas experiencias norteamericanas<sup>512</sup>, trataron de emularse, con más o menos acierto, en el resto del mundo, proliferando a partir de los años ochenta complejos neotecnológicos similares por todos los rincones del planeta<sup>513</sup>.

No obstante, las particularidades de cada continente, de cada país y de cada región, imposibilitaron la asimilación simplista del modelo estadounidense, el cual hubo de someterse en cada caso a reflexiones introspectivas con el objetivo de remodelarlo y adaptarlo a la realidad socioeconómica, tecnológica y científica de cada lugar.

En el caso de Europa la creación de Parques Científicos y Tecnológicos recibió el estímulo económico de los Fondos Estructurales de la Unión Europea, con iniciativas comunitarias como las del Programa STRIDE, enfocado al fortalecimiento de la capacidad tecnológica de las regiones atrasadas; o las del Programa SPRINT, orientado a la definición de proyectos y la asesoría a promotores de Parques Científicos y Tecnológicos.

Fruto de estas políticas de impulso tecnológico, europeas o, en algunos casos, dependientes del Estado o de las Comunidades Autónomas, comenzaron a desarrollarse en España los primeros Parques Científicos y Tecnológicos. Y es que, la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (1986), y más aún en el contexto de internacionalización de la economía y de la reestructuración integral de la industria, plantearon la necesidad de modernizar el esquema económico-productivo incorporando sectores industriales de mayor contenido tecnológico<sup>514</sup>. Así, a mediados de los ochenta, nacieron las primeras tecnópolis españolas: Tres Cantos (Madrid), Vallés Occidental

---

<sup>512</sup> La experiencia del *Silicon Valley*, que durante décadas fascinó al mundo, pasado el tiempo demostró que además de las luces poseía muchas sombras, las cuales, muy elocuentemente, Lenny Siegel y John Markoff definieron como “el lado oscuro del *chip*” (SIEGEL, Lenny y MARKOFF, John, *The High Cost of High TEch: The dark side of the chip*, Harper and Row, Nueva York, 1985). Y es que, esta arcadia *yuppie* de la alta tecnología, también fomentó el deterioro ambiental, ante la polución química generada por la industria del silicio, la segregación espacial, la hipertrofia de las redes y medios de transporte individuales, pues cada trabajador accedía al trabajo con su propio vehículo, el individualismo, la competitividad extrema y la desaparición de los estándares morales en el trabajo, el estrés, la ansiedad, la depresión, e incluso, según las estadísticas, el consumo habitual de drogas. (CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del...* Op.cit.)

<sup>513</sup> Según datos manejados por Andrés Font, en 1980 sólo existían 39 tecnópolis en todo el mundo, número que llegó a sextuplicarse en 1990 y que en 1998 rondaba ya las 500, repartidas entre los cinco continentes—Europa (210), Norteamérica (160), Asia (80), Rusia (15), Australia (15), Sudamérica (10) y África (5)—. FONT, Andrés, “Aspectos generales y consideraciones estratégicas”, en ROMERA, Felipe (coord.), *Los Parques Científicos y Tecnológicos. Los Parques en España*, Ayuntamiento de Gijón-Fundación COTEC, Madrid, 2000.

<sup>514</sup> ONDATEGUI RUBIO, Julio César, “Evolución y situación actual de los Parques Científicos y Tecnológicos en España”, en ROMERA, Felipe (coord.), *Los Parques Científicos y Tecnológicos. Los Parques en España*, Ayuntamiento de Gijón-Fundación COTEC, Madrid, 2000.



(Cataluña) y Zamudio (Vizcaya), todas ellas apoyadas en la concesión de ayudas a las ZUR. A éstos les siguieron, ya en la década de los noventa, otros como el Parque Científico y Tecnológico Cartuja 93, o los Parques Tecnológicos de Valencia, Orense, Álava, Málaga, Baleares, Granada, San Sebastián, Alicante, Boecillo, Cantabria o Mataró-Maresme<sup>515</sup>.



**Fig.105. Edificio BTEK en el Parque Tecnológico de Zamudio (Vizcaya).**

**Fuente:** [www.zientziategia.euskadi.net](http://www.zientziategia.euskadi.net)

En este mismo contexto es en el que surgieron las dos tecnópolis asturianas: el Parque Tecnológico de Asturias, en Llanera, creado bajo la promoción del Gobierno del Principado de Asturias e inaugurado en 1991, que acoge en la actualidad el Centro de Investigación en Nanomateriales y Nanotecnología, el Centro Europeo de Empresas e Innovación, así como la sede algunos de los principales organismo públicos de promoción empresarial de la región —IDEPA, ASTURGAR, ASTUREX, SRP, SRT—<sup>516</sup>; y el Parque Científico y Tecnológico de Gijón<sup>517</sup>, inaugurado en el año 2000 bajo la promoción municipal.

En algunos casos las denominaciones «Parque Empresarial» o «Parque Tecnológico» son meras pantallas, recursos de marketing inmobiliario utilizados con el propósito de otorgar mayor empaque o distinción a actuaciones que, en muchos casos, están más cercanas al concepto de polígono industrial tradicional o, en el mejor de los casos, a la concentración de PYMES. Los criterios de implantación empresarial en esta categoría están bastante alejados de los estándares de calidad y de I+D presentes en las

---

<sup>515</sup> Fuente: <<http://www.apte.org>>, (Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos Españoles).

<sup>516</sup> Fuente: <<http://www.ptasturias.es>>, (Parque Tecnológico de Asturias).

<sup>517</sup> MENÉNDEZ MARINO, Rebeca, “El Parque Científico y Tecnológico de Gijón: La nueva imagen de la industria del siglo XXI”, en MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.225-261.

tecnópolis reales, prestándose aquí mayor atención a cuestiones como la cantidad de puestos de trabajo que generarán y a la suma de capital de serán capaces de atraer<sup>518</sup>.



**Fig.106.Parque Científico y Tecnológico de Gijón.**

**Fuente: Imagen cedida por Martecsa Ediciones VOC.**

Y, es dentro de este grupo, dónde deberíamos colocar la operación del *Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA)* en Avilés, que, pese a lo ambicioso del proyecto de partida, en algunos aspectos cercano al concepto de «tecnópolis», acabó resultando sospechosamente parecido a los polígonos industriales al uso, no presentando de tecnópolis poco más que el nombre.

---

<sup>518</sup> BENITO DEL POZO, Paz, *Pautas actuales de la relación entre industria y ciudad*, en *Eria*, nº66, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2005, p.66.

La promoción del PEPA recayó, como suele suceder en la mayoría de casos de promoción de suelo industrial, ya sean complejos neotecnológicos o polígonos industriales, en las administraciones públicas<sup>519</sup>.

En Asturias las primeras promociones de este tipo se remontan a los años setenta, con la creación de los polígonos industriales de Silvota (Llanera) y Vega de Arriba (Mieres). Pero no sería hasta la década siguiente cuando, bajo la figura de las ZUR —Zonas de Urgente Reindustrialización—, el gobierno regional y los ayuntamientos intensificaron la promoción de polígonos industriales, concentrados las zonas siderúrgicas y mineras de la franja central asturiana, las más azotadas económicamente, creándose entonces los polígonos de Fábrica (Mieres), Riaño I (Langreo), Mora Garay (Gijón) o Las Arobias (Avilés).

Concretamente en Avilés desde mediados de los años setenta se construyeron tres polígonos industriales, confluyendo todos ellos en torno a la ría: el de Las Arobias, que acabamos de citar, con 15,4 hectáreas, realizado bajo la promoción pública del Instituto de Fomento Regional (IFR) en colaboración con el Ayuntamiento de Avilés; el de Maqua, con 45 hectáreas, bajo la promoción del Banco de Bilbao; y, el PEPA, con alrededor de 160 hectáreas en el solar de la antigua ENSIDESA, bajo la gestión de la sociedad mixta *Avilés 2000*, en la que participaban el Principado de Asturias (30%), la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (30%), la Corporación Siderúrgica Integral (30%) y los Ayuntamiento de Avilés y Corvera (10%).

Entre los objetivos de la sociedad *Avilés 2000*, creada en el año 1993, estaba la elaboración de estudios y proyectos urbanísticos, infraestructurales y de equipamiento para desarrollar en el terreno afectado por el desmantelamiento de la cabecera siderúrgica. Pero también estaba la elaboración de los instrumentos de gestión necesarios y la participación directa o colaboración en la materialización de las operaciones<sup>520</sup>.

---

<sup>519</sup> Las administraciones municipales, regionales y autonómicas han ido ganando presencia frente a la administración central en este tipo de operaciones, al tratarse de entes más flexibles y ágiles, y con mayor capacidad de respuesta basada en el conocimiento directo de la realidad y las necesidades del territorio municipal o regional.

<sup>520</sup> BENITO DEL POZO, Paz, “Discursos, propuestas y...”, Op.cit.





**Fig.107. Los *brownfields* de ENSIDESA que ocuparía el PEPA.**

**Fuente: [www.espina.es](http://www.espina.es)**

Desde *Avilés 2000* partieron distintas iniciativas para la recuperación de este espacio, todas ellas malogradas, hasta que en marzo de 1998, presentaron finalmente el proyecto del PEPA, bajo el lema: *El Parque Empresarial del Principado de Asturias «La Puerta de Europa del Tercer Milenio»*.

Las obras del PEPA comenzaron en 1998 y finalizaron en 16 diciembre de 2003, cuando fue inaugurado contando con la presencia de numerosas autoridades, entre ellas la del entonces Ministro de Fomento Francisco Álvarez Cascos, el presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) Ignacio Ruíz Jarabo y el presidente de INFOINVEST Juan Manuel Betés. Concurrencia de personalidades que daba cuenta de las altas expectativas que habían depositado en el proyecto los poderes públicos. La meta del PEPA era regenerar el tejido industrial y económico de la comarca de Avilés, persiguiendo en última instancia amplificar el impacto de la actuación a toda el área central asturiana. La estrategia de reindustrialización debía enfocarse tanto hacia la consolidación de la industria endógena, como hacia la captación de nuevas

actividades que permitiesen diversificar la estructura productiva hacia los campos de las PYMES, los servicios avanzados a empresas o el sector terciario. Se pretendía a su vez que la regeneración económica redundase en la regeneración social, el reequilibrio urbano y medioambiental y la regeneración conceptual de la ciudad, ambicionando convertirse en “[...] *el símbolo del nuevo Avilés: el Avilés del siglo XXI*”<sup>521</sup>.

La titularidad de los terrenos pasó a manos de la SEPI —sociedad pública creada en 1995 y dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda—, y la operación la gestionó la inmobiliaria INFOINVEST S.A. —empresa pública enteramente participada por la SEPI, encargada del diseño, desarrollo y promoción de proyectos de revitalización de zonas industriales en proceso de reconversión, así como del asesoramiento y gestión del patrimonio inmobiliario de la SEPI—<sup>522</sup>. Esta actuación la respaldó además el *Plan de Promoción del Suelo Industrial del Principado de Asturias 2001-2004*, que, entre otras propuestas, ofertó 651 ha de terreno para uso industrial en toda la región, de las cuales, 66 fueron destinadas a la construcción del PEPA, constituyendo hasta el momento la mayor oferta de suelo empresarial realizada en la ciudad de Avilés, y la tercera dentro de plan citado, únicamente superada por los polígonos de Lloreda-Tremañes (Gijón) con 80 ha y el de Bobes (Siero) con 100 ha<sup>523</sup>.

El proyecto del PEPA exigió la modificación del *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986*, ya que el documento, que había sido redactado años antes del cierre de ENSIDESA, calificaba la zona como terreno dedicado a la gran industria. Así, el 4 de julio del año 2000 el consistorio aprobó en firme la *Modificación Puntual del PGOU (Parque Empresarial del Principado de Asturias)*, donde se proponía diversificar el uso de la parcela, dando preferencia a los usos residenciales, industriales, logísticos y terciarios. Llama poderosamente la atención la inclusión del uso residencial en la zona, pero aún sorprenden más los argumentos esgrimidos para justificar tal decisión, amparándose el documento en la supuesta integración de los terrenos del PEPA en el área natural de expansión de la ciudad.

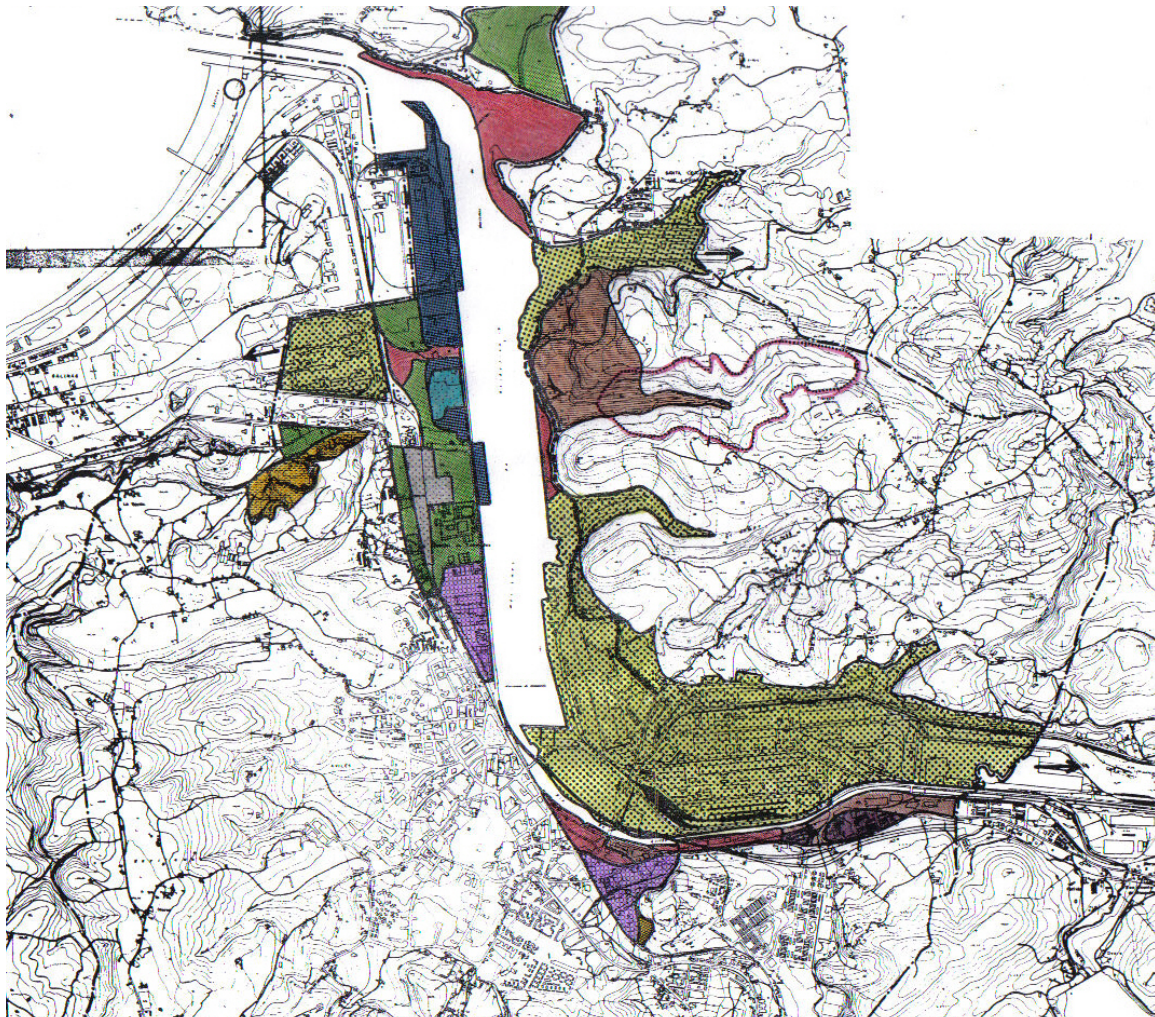
---

<sup>521</sup> *Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés (Parque Empresarial del Principado de Asturias)*, Servicio Técnico de Planificación Urbanística del Ayuntamiento de Avilés, julio de 2000. p.7.

<sup>522</sup> Otras iniciativas similares puestas en marcha por la SEPI fueron el Parque Empresarial de Astillero y el de Villaescusa en Cantabria; Abra Parque Empresarial en el País Vasco; Ingruinsa, Parc Sagunt y el Parque de Requena en la Comunidad Valenciana; y el Parque Empresarial de Granada en Andalucía.

<sup>523</sup> BENITO DEL POZO, Paz, “Promoción y valorización...Op.cit.





**Fig.108. Propuesta de usos industriales en la zona de la ría presentada del PGOU 1986. En amarillo aparecen las zonas destinadas a la gran industria —ENSIDESA, ENDASA y CESA—. Fuente: Elaboración propia a partir del Plano N°12 (PGOU 1986).**

Los usos industriales, en cambio, resultaron muchos más lógicos y fáciles de encajar, dadas las infraestructuras existentes y el emblemático pasado del lugar. En cuanto a los usos terciarios, el documento planteó que “[...] una adecuada reformulación de la ubicación de ciertos servicios municipales y comarcales, así como la generación de pequeños espacios de ocio y recreo, pueden dotar este espacio de una nueva dimensión, consiguiendo su plena integración en el circuito urbano y logrando desmasificar un centro urbano de servicios que cada vez se demuestra más inoperante por la exigüidad de su dimensiones”<sup>524</sup>. En teoría la distribución de las funciones atendió a las características específicas del espacio, tanto a las características físicas del terreno —topográficas, geológicas, geotécnicas, y ambientales—, como al grado de

<sup>524</sup> *Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986 (Parque Empresarial del Principado de Asturias)*, Op.cit. p.22.



accesibilidad a cada parcela o la relación con el entorno. Llegó incluso a contemplarse como criterio para la determinación de las funciones, siempre en el plano de la teoría, la existencia de “[...] *edificaciones a mantener* [...]”, lo que el implacable juicio del tiempo ha revelado incierto.



**Fig.109. Polígono del PEPA**

**Fuente: [www.grupo-danielalonso.es](http://www.grupo-danielalonso.es)**

La parcela que habría de ocupar el PEPA lindaba al norte con el Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello<sup>525</sup>, al sur con la parcela de las Baterías de Coque, al oeste con la dársena de San Agustín y al este con instalaciones siderúrgicas en producción. Para facilitar el desarrollo de la operación la parcela matriz se fragmentó en seis Áreas de Desarrollo (AD), destinada cada una a una función concreta: AD1 Sistema General Portuario (273.341 m<sup>2</sup>), AD2 Residencial de Baja Densidad (68.656 m<sup>2</sup>), AD3 Plan Especial de Mejora Industrial (1.096.052 m<sup>2</sup>), AD4 Residencial y Comercial (52.170 m<sup>2</sup>), AD5 Baterías de Coque (366.160 m<sup>2</sup>), AD6 Central Térmica (162.159

---

<sup>525</sup> Sobre el Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello trataremos en el apartado dedicado a la regeneración medioambiental del entorno de la ría de Avilés.

m<sup>2</sup>)<sup>526</sup>. Pero a pesar del intento de ampliar el rango funcional de la parcela, el sector secundario siguió siendo el más destacado y de mayor presencia dentro del polígono, encabezado por la industria siderometalúrgica, la construcción y los suministros industriales, y seguido muy de cerca por la logística, la electricidad, el sector automovilístico y los servicios a empresas. El predominio de las actividades industriales, y muy especialmente la prorrogación del contrato de las baterías de coque hasta el año 2017, condujeron a la supresión del uso residencial planeado inicialmente.



**Fig.110 . Delimitación de los Ámbitos de Desarrollo (AD).**

**Fuente: Elaboración propia.**

La ejecución del proyecto del PEPA se desarrolló en tres fases: en primer lugar, el desmantelamiento y la demolición de la superestructura siderúrgica; en segundo, la descontaminación de los terrenos; y, en último lugar, la urbanización del polígono.

La primera fase entrañó grandes costes —alrededor de 18.600.000 € — y grandes esfuerzos, y, paradójicamente, el resultado generó poco consenso y grandes críticas, sobre todo en lo referente a la absoluta falta de ética patrimonial y a la estrechez de miras de los abanderados del proyecto.

---

<sup>526</sup> *Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986 (Parque Empresarial del Principado de Asturias), Op.cit.p.22.*



Más de 200 instalaciones industriales fueron desmanteladas y/o demolidas, tanto las implicadas directamente en el proceso siderúrgico —como el parque de minerales, las instalaciones de molienda, clasificación y mezcla, las plantas de sinterizado (Sinter 1-2, 3-4 y 5), los cuatro altos hornos, la planta de desulfuración, la fábrica de oxígeno, la acería Martin-Siemens, la acería de convertidores LDI, etc.—, como las auxiliares —como las subestaciones eléctricas, los centros y puestos de transformación, el parque de hidrocarburos, la planta de desmineralización de agua, los gasómetros, los almacenes, los talleres, las cocheras, etc.—. Las labores de demolición resultaron sumamente complejas, pues, a las características de las instalaciones, hubo que añadir que todo ello hubo que realizarlo tratando de no dañar las líneas eléctricas, las conducciones de gas, etc. que daban servicio a fábricas cercanas aún en producción como Aceralia o Dupont Ibérica.



**Fig.111. Elementos industriales de interés patrimonial dentro del PEPA: La línea amarilla delimita el perímetro del PEPA; la malva el espacio que ocupaba la central térmica; y, la naranja los elementos conservados.**

**Fuente: Elaboración propia.**

El desfase entre la teoría y la práctica al que antes hacíamos referencia, queda perfectamente claro al comparar las propuestas del documento de *Modificación Puntual del PGOU 1986 (PEPA)* con lo que realmente se hizo sobre el terreno. De hecho, en el documento, concretamente en el apartado dedicado al análisis de las implicaciones

patrimoniales de la operación, aparece citada la teoría del austrohúngaro Aloïs Riegl sobre los valores y los subvalores y de los monumentos históricos<sup>527</sup>. Pero lo que podría haberse entendido como una declaración de intenciones en toda regla, quedó condenada a no ser más que una cita erudita vacía de significado, pues en la práctica el respeto a lo heredado brilló por su ausencia.

La postura del documento con respecto al patrimonio histórico-artístico parecía ser claro cuando explicaba que, basándose en la experiencia acumulada en otras partes de España y Europa en la transformación y reutilización de instalaciones similares, era obligado “[...] *establecer balances posibilistas y realistas sobre la capacidad de reutilización y mantenimiento de las partes más importantes y significativas de la factoría*”<sup>528</sup>. En conexión con este planteamiento analiza las edificaciones industriales existentes dentro del ámbito de actuación, con el fin de establecer recomendaciones para la conservación de las mismas, que, en la medida de lo posible, dice, deberían ser recogidas en la redacción del futuro *Plan Especial del PEPA* mediante figuras de protección desarrolladas en sintonía con las normas y la legislación correspondientes. Así, el inventario arquitectónico sistematizado, basándose en la documentación proporcionada por la revista *Informes de Construcción* de 1960, íntegramente dedicada a ENSIDESA, presenta la siguiente lista de elementos a proteger: naves, torre de carbón, almacén de productos a sinterizar, máquina de moldear, oficina departamento de control térmico, gasómetro, taller eléctrico, central telefónica, parque de bomberos, acería de convertidores, contenedor para desmoldeo y hornos de acero Siemens-Martin.

El estudio estuvo circunscrito únicamente a las instalaciones en desuso, razón con la que se justificó que, tanto las baterías de coque como la central térmica, la segunda la gran joya del conjunto, quedasen fuera del análisis patrimonial, pues, ambas instalaciones continuaban en servicio en el momento de redacción del documento — 1998/1999—. Aún así, en él aparece recogida la recomendación expresa de que “[...] *una vez se detuviese la actividad de dichas instalaciones, se redactara un trabajo similar al actual con el fin de determinar la conveniencia de proteger y reutilizar alguna de sus construcciones*”<sup>529</sup>.

---

<sup>527</sup> RIEGL, Aloïs, *El culto moderno de los monumentos: Caracteres y orígenes*, Visor, Madrid, 1992.

<sup>528</sup> *Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986 (Parque Empresarial del Principado de Asturias)*, Op.cit.p.33.

<sup>529</sup> *Ibidem*, p.34.

Las baterías de coque, cuyo cierre estaba programado en el año 2007, acabaron finalmente prorrogando el contrato hasta el 2017<sup>530</sup> gracias al acuerdo firmado en octubre de 2007 entre Arcelor Mittal, propietaria de las baterías, e INFOINVEST, propietaria de los terrenos. Éste garantizó la permanencia de la producción de carbón destilado en Avilés durante al menos otra década, asegurando el carácter integral de la producción de las fábricas de Avilés y Veriña. Como consecuencia de éste acuerdo 360.000 m<sup>2</sup> de terreno del PEPA, esto es, el 14,4% del total de la superficie, continuaron destinados a la industria pesada, frustrando con ello los planes de uso terciario de la parcela, pero logrando mantener, al menos de momento, los cerca de 500 puestos de trabajo dependientes de la coquería.



**Fig. 112. Baterías de coque.**

**Fuente: [www.arqueologiaypatrimonioindustrial.com](http://www.arqueologiaypatrimonioindustrial.com)**

---

<sup>530</sup> La demora en el proyecto de la Isla de la Innovación, que habría de ocupar entre otros los terrenos que hoy ocupan las baterías de coque, abre la posibilidad de ampliar la vida útil de las baterías de coque hasta el año 2020. Entretanto Arcelor Mittal anunció en el año 2011 una inversión de 147 millones de euros para mejorar la coquería, lo que despeja las dudas sobre el futuro inmediato de las instalaciones. *La Nueva España*, 12 de abril de 2012, “La lentitud de la Isla de la Innovación amplía la vida de las baterías, según los sindicatos”, [en línea], <[www.lne.es](http://www.lne.es)>, [Consulta: 12/04/2012].



No tan feliz resultó el final de la historia de la central térmica de ENSIDESA. La clausura y el derribo de los altos hornos, corazón del complejo siderúrgico, arrastró en cadena muchas edificaciones, cuyo funcionamiento dependía directamente de éstos, entre ellos la central térmica. La térmica de ENSIDESA fue la primera central de tipo mixto instalada en Asturias, además de la primera gran instalación de la factoría en entrar en funcionamiento, ya que de ella dependía todo el complejo siderúrgico, al producir a través de calderas, turbogeneradores y soplantes, la energía, el vapor y el viento necesarios para el funcionamiento de toda la cabecera siderúrgica. Considerada por los expertos como una joya de ingeniería mecánica, ilustra a la perfección la evolución de las técnicas de producción de energía eléctrica en España, representando el paso de los controles hidráulicos manuales a los semiautomáticos, antecesores de la actual programación informática. Del incuestionable valor de la central como hito de la historia de la técnica y de la ingeniería alertó ya en 2003, cuando el cierre era próximo, el COITIPA —Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Asturias—, presentando distintos informes técnicos.



**Fig. 113. Central Térmica de ENSIDESA**

**Fuente: Manuel Pérez Iglesias.**



Junto al contenido era también digno de alabanza y protección el continente, esto es, la construcción propiamente dicha, joya del Movimiento Moderno construida por los arquitectos Juan Manuel Cárdenas y Francisco Goicoechea. La indudable calidad estética y arquitectónica del edificio le granjeó la inclusión en el Registro DOCOMOMO Ibérico, así como la inclusión en 1996 dentro del *Inventario del Patrimonio Histórico-Industrial de Asturias*.

En febrero de 2005 la central térmica de ENSIDESA cerró las puertas tal y como estaba programado, momento a partir del cual empezaron a multiplicarse las propuestas de reutilización del edificio como equipamiento museístico. Idea que diez años antes del cierre de la central había presentado la tertulia cultural gijonesa «El Garrapiellu»<sup>531</sup>, que proponía, tomando como modelo las actuaciones realizadas en la ciudad industrial alemana de Bochum, reutilizar el edificio como museo de la siderurgia<sup>532</sup>. Poco después del cierre de la térmica, la consultoría cultural Xabida, a instancia de la Consejería de Cultura, presentó un proyecto para recuperación del edificio bajo el título *Plan Director del Centro Integral para la Cultura y el Ocio de Avilés*.

Los representantes políticos municipales y autonómicos mostraron conformidad con la hipotética reutilización cultural de la central térmica, al igual que los representantes de INFOINVEST. Sin embargo, y contra todo pronóstico, estos planes se truncaron de forma repentina, cuando los mismos que habían aplaudido y respaldado el proyecto cambiaron de opinión y ordenaron la demolición del edificio. Escapándose a toda lógica los poderes políticos hicieron oídos sordos antes las voces que desde foros muy heterogéneos reclamaban y defendían la conservación de la central térmica, entre ellos el COITIPA, el COAA, el COIMNE, el Departamento de Hª del Arte de la Universidad de Oviedo o el INCUNA, el INCUNA, etc. Incluso llegó a crearse una plataforma ciudadana en defensa de la central bajo el lema «Salvemos la Térmica».

---

<sup>531</sup> *La Nueva España*, 27 de Marzo de 1995.

<sup>532</sup> La idea de aprovechar parte de los terrenos liberados por ENSIDESA para crear un parque temático industrial especializado en la siderurgia fue también planteada oficialmente por la Sociedad de Gestión y Promoción del Suelo (SOGEPSA) en 1999, viniendo ésta a sumarse a otras iniciativas similares lanzadas tiempo atrás por los sindicatos UGT Y CC.OO. y el Ayuntamiento de Corvera, entre otras entidades y particulares. La propuesta, aunque tuvo muy buena acogida, llegando incluso a redactarse los estatutos de la Fundación del Museo de la Industria y a fijar el emplazamiento en el antiguo parque de bomberos, nunca llegó a materializarse.

Sin embargo, y a pesar de la enorme oposición ciudadana, la térmica fue finalmente demolida entre 2007 y 2008, y las máquinas que ésta albergaba desmembradas y colocadas como peculiar «ornamento» a lo largo del paseo de la ría, resultando cuanto menos paradójico que la patrimonialización de los restos del naufragio partiese de aquellos que lo habían causado.



**Fig.114. Restos de las máquinas de ENSIDESA en el Parque Escultórico de la Ría.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

Quizás la exclusión deliberada e injustificada de la central térmica del *Catálogo Urbanístico de Protección del Ayuntamiento de Avilés*, aprobado en firme en mayo de 2006, coincidiendo con el repentino cambio de rumbo, daba ya algunas pistas del funesto futuro que aguardaba a la construcción. Aún así trató de justificarse lo injustificable esgrimiendo argumentos carentes de fundamento y, en algunos casos, de sonrojante simpleza. Uno de ellos, quizás el más absurdo, es el de entender el pasado como lastre de futuro, partiendo del error de base de que «pasado» y «futuro» son conceptos antagónicos y excluyentes. Similar planteamiento lo encontramos también en el PGOTM (2006), donde el pasado industrial de la ciudad, gris y humeante, se contrapone al niveo futuro representado por el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer. Habría que analizar el rico pasado industrial de Avilés, aquel que lo convirtió en lo que hoy es, no en contraposición al Avilés del futuro, sino bajo una óptica de complementariedad, donde el valor del pasado viniese a sumarse al valor del futuro.

Otro de los argumentos lo resumen a la perfección las palabras del entonces alcalde Santiago Rodríguez Vega, que ante la polémica que suscitó el derribo de la térmica declaró que él prefería “[...] *la creación de empleo y la inversión*”<sup>533</sup>. Sin embargo, remitiéndonos a los datos oficiales, la superficie de la parcela de la central térmica era de 161.000 m<sup>2</sup>, que en términos absolutos representaba el 6,44% del total del terreno destinado al PEPA, lo que no parece suponer gran sacrificio espacial, y mucho menos relevante en términos de empleo. Todo ello por no mencionar el poder de la industria cultural y los equipamientos museísticos como catalizador de la regeneración económica.

Otro de los argumentos utilizados fue la imposibilidad de abordar la rehabilitación del edificio dado el altísimo coste que entrañaría tal operación. No obstante, el arquitecto Jovino Martínez Sierra, a la sazón representante del COAA en el DOCOMOMO, ya había apuntado que “[...] *posiblemente, los gastos de demolición y construcción de un nuevo edificio (serían) semejantes a la rehabilitación del inmueble para usos industriales*”<sup>534535</sup>. Ciéndonos a las cualidades arquitectónicas del edificio, muchos expertos han coincidido en destacar la espacialidad interna como el rasgo más sobresaliente de la construcción. Esta amplitud y diafanidad era característica de las centrales térmicas y de las eléctricas, de ahí que tras clausurarse la función industrial que habían desempeñado durante años, muchas hayan sido reaprovechadas dado el enorme potencial que albergan.

Son tan numerosos los ejemplos nacionales e internacionales de rehabilitación de estas tipologías, que resultaría imposible recogerlos en este trabajo. Aún así no podemos dejar de hacer referencia a dos actuaciones paradigmáticas como son la recuperación de la central eléctrica del Bankside de Londres<sup>536</sup>, hoy celeberrima sede de

---

<sup>533</sup> *El Comercio*, 4 de mayo de 2006, “Los arquitectos solicitan a Cultura conservar la Central Térmica”, [en línea], <www.elcomercio.es>, [Consulta: 04/05/2006].

<sup>534</sup> *Ibidem*.

<sup>535</sup> Según publicó el diario *El Comercio*, el coste total de la demolición de la Central Térmica ascendería a 3,5 millones de euros. *El Comercio*, 13 de noviembre de 2007, “Infoinvest insta a volar algunas estructuras de la térmica para acelerar la demolición”, [en línea], <www.elcomercio.es>, [Consulta: 13/11/2007].

<sup>536</sup> La central del Bankside (1947-1963), situada en la ribera sur del Támesis y construida según el diseño del arquitecto Giles Gilbert Scott, era la encargada de proporcionar energía eléctrica a buena parte de la ciudad de Londres hasta que cerró en 1981. Desde entonces, y en paralelo al desarrollo del plan de regeneración del *southbank* (la orilla sur del río), empezó a tomar forma el proyecto de recuperación de la central eléctrica como equipamiento cultural, sabedores del enorme potencial del edificio como motor de la regeneración integral del área afectada.

la Tate Modern, o la central eléctrica del Tajo<sup>537</sup>, actual Museo de la Electricidad de Lisboa. Desde ópticas muy diferentes ambas actuaciones han conseguido no sólo mantener en pie sendos hitos de la arquitectura industrial, sino que también han hecho de ellos una referencia mundial en materia de rehabilitación con fines museísticos.



**Fig.115. Bankside Power Station (Londres), actual sede de la Tate Modern**

**Fuente : Rebeca Menéndez Marino**

---

En la década de los 90 la idea cobró fuerza cuando la Tate Britain decidió ubicar allí la sede de la colección de arte contemporáneo, dando así origen a la Tate Modern. El proyecto de rehabilitación lo firmaron los arquitectos suizos Jacques Herzog y Pierre de Meuron (Pritzker 2001), que, respetando la esencia del edificio, supieron amplificar la potencia visual de los rotundos volúmenes externos, focalizando la atención en el eje central el conjunto: la chimenea. También sacaron el máximo partido de la sala de turbinas, cuya la espacialidad y luminosidad hicieron de ella un espacio ideal como hall de entrada, así como en un magnífico espacio expositivo. [ROWAN, Moore y RYAN, Raymund, *Building Tate Modern: Herzog & de Meuron*, Tate Press, Londres, 2005]. En Londres la ciudad del pasado, encarnado por la catedral de San Pablo en el corazón de la City, y la ciudad del futuro, representada por la Tate Modern y todo el equipamiento cultural del Southbank —*British Airways London Eye*, galería *Universe Dalí*, galería del *County Hall*, Acuario de Londres, teatro del *Royal Festival Hall*, sala de conciertos *Queen Elizabeth Hall*, galería *Hayward*, *British Film Institute*, Teatro Nacional, *The Globe Theatre* de Shakespeare, etc.— conviven en armonía unidas por el Puente del Milenio de Norman Foster, unión física de ambas riberas del Támesis y bisagra figurada de pasado, presente y futuro.

<sup>537</sup> La central eléctrica del Tajo entró en funcionamiento en 1919, y fue durante sesenta años la encargada de abastecer de energía eléctrica a la ciudad de Lisboa, hasta que cerró en 1975. Abandonada durante los peores años de la crisis, en los albores del siglo XXI la empresa nacional *Electricidade do Portugal* (EDP) impulsó la reconversión del antiguo edificio en espacio cultural para la divulgación de la historia de la electricidad. El Museo de la Electricidad de Lisboa, inaugurado el 2006, no tardó en convertirse en toda una referencia, no sólo como hito memorial de la Lisboa industrial de principios de siglo, sino también como ejemplo de buenas prácticas patrimoniales. Desde una perspectiva distinta a la de la central eléctrica de Londres, aquí fue restaurado tanto el continente como el contenido —calderas, generadores, maquinaria, tuberías, etc.—, pues, el núcleo expositivo del museo lo constituía la propia central y los mecanismos de funcionamiento de ésta. Hoy en día forma parte como miembro de pleno derecho del complejo cultural de Belem.





**Fig. 116. Sala de turbinas de la Central Térmica de ENSIDESA**

**Fuente: Manuel Pérez Iglesias.**



**Fig. 117. Sala de turbinas de la Tate Modern (Londres).**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**





**Fig.118. Central Eléctrica del Tajo (Lisboa)**

**Fuente: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)**

La Central Térmica de ENSIDESA, a pesar del enorme potencial y de las innegables cualidades que poseía, corrió otra suerte bien distinta de los aplaudidos ejemplos coetáneos citados, y fue demolida en el año 2007.



**Fig.119. Derribo de la Central Térmica de ENSIDESA.**

**Fuente: <http://images1.wikia.nocookie.net>**



No es complicado deducir los criterios que condujeron a subir o bajar el pulgar entre mantener o demoler, pues, los bienes que quedaron en pie son en general aquellos que presentan desarrollo en altura, esto es, aquellos cuya presencia prácticamente no comprometía terreno útil. La ausencia de criterios juiciosos y ponderados de conservación, fruto de la reflexión y del análisis, y en ningún caso subyugados a los dictados del mercado y a las presiones inmobiliarias, dio como resultado la destrucción indiscriminada de conjunto.

Junto con la central térmica cayeron los cuatro altos hornos, médula y alma del complejo siderúrgico, a cuyo valor histórico y memorial hay que añadir la calidad estética de estos edificios-máquina, a los que la profesora Covadonga Álvarez Quintana definió como «edificios-escultura», los cuales, “[...] *sobresalían, constituyéndose en elementos diferenciales* [...]”<sup>538</sup> dentro del conjunto. Todas estas razones no impidieron el derribo de estas impresionantes estructuras, proceso que, dada la concienzuda labor de cimentación desarrollada en los años cincuenta, resultó sumamente dificultoso. Fruto de la imposibilidad de desraizar los altos hornos fue el mal llamado monumento *Huella de la Siderurgia*, cuya musealización no respondió a más motivación que la de eludir la compleja y costosa operación de descuajado de los altos hornos.



**Fig.120. Monumento Huella de la siderurgia.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>538</sup> 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)*, Oviedo, 1998. pp.355-370.



**Fig.121 . Estado del parque de bomberos de ENSIDESA antes de la rehabilitación.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

Entre los elementos que permanecieron en pie destacan la chimenea del Sínter<sup>539</sup> y la acería Martín-Siemens, encontrándose esta última entre los doce elementos de la categoría de Arqueología Industrial contemplados en el *Catálogo Urbanístico* y el *Plan de Protección del Patrimonio Cultural* de Avilés (2006)<sup>540</sup>.

<sup>539</sup> En 2006 la empresa de promoción cultural Tría presentó el proyecto «Torre Geko» para reutilizar esta gran chimenea —de 103 m. de altura, 9 m. de diámetro en la base y 6 m. en la cima— como equipamiento deportivo, planteándose en el proyecto original la construcción de un rocódromo con cuatro zonas de escalada en la cara externa, con la posibilidad de crear una tirolina de 600 m. de longitud desde la cima hasta el puerto. El interior de la chimenea albergaría un aula de interpretación de la historia de ENSIDESA. Sin embargo, este proyecto nunca llegó a realizarse.

<sup>540</sup> Los doce elementos de Arqueología Industrial que aparecen en el Catálogo Urbanístico de Protección y el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural son: 1. Naves Balsera (Monumento), 2. Laboratorio de Cristalería Española (Arquitectura Culta), 3. Acería Martín-Siemens/Aceralia (Arquitectura Culta), 4. Taller de laminación oeste/Aceralia (Arquitectura Culta), 5. Nave lixiviación/AZSA (Arquitectura Culta), 6. Azucarera de Villalegre (Arquitectura Culta), 7. Hornos de fosa/Aceralia (Arquitectura Culta), 8. Nave de fundición/Alcoa Inespal (Arquitectura Culta), 9. Nave de electrolisis/Alcoa Inespal (Arquitectura Culta), 10. Parque de Bomberos/Aceralia (Arquitectura Culta), 11. La Curtidora (Arquitectura Culta) y 12. Puente de San Sebastián (Arquitectura Culta). De ellos sólo cuentan con protección «Integral» los almacenes de Balsera y La Curtidora, contando los bienes de Aceralia y los de CESA con protección «Parcial», y La Azucarera y el puente de San Sebastián con la protección «Ambiental». *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Vol.2.2 Conjuntos Históricos de Interés Urbano y Rural, 6. Instalaciones y poblados industriales, Ayuntamiento de Avilés, 2006. Resulta muy desconcertante que dos de los elementos más antiguos y emblemáticos del pasado industrial de la ciudad, el puente de San Sebastián y La Azucarera, contasen con tan baja protección, lo que conectaría directamente con la demolición de ambos poco después de la aprobación del documento, el primero en 2006 y la segunda en 2009. También llama poderosamente la atención el hecho de que en Avilés sólo haya inventariados doce elementos industriales, cifra raquítica habida cuenta del papel de la ciudad en la historia industrial de la región, contándose entre las grandes ausencias la Central Térmica de ENSIDESA.

También permaneció en pie el antiguo parque de bomberos de ENSIDESA, igualmente incluido el Catálogo Urbanístico de Protección [Ficha N°10], rehabilitado como Parque Municipal de Servicios entre los años 2009 y 2010. Desde que en el año 2004 el cuerpo de bomberos abandonó el edificio histórico, para trasladarse a la sede actual en Trasona, la parcela permaneció abandonada, utilizándose de forma irregular como almacén de chatarra y escombros. El parque de bomberos del PEPA iba a acoger, según los planes originales, el futuro Museo de la Siderurgia de Asturias (MUSI), que finalmente se construyó en La Felguera (Langreo) aprovechando las instalaciones de la Fábrica de Duro Felguera.



**Fig.122. Parque de Servicios Municipales del PEPA.**

**Fuente: [www.arqueologiaypatrimonioindustrial.com](http://www.arqueologiaypatrimonioindustrial.com)**

Las obras de rehabilitación corrieron a cargo de la empresa PROCOIN S.A., y se financiaron con el Fondo de Inversión Local para el Empleo. La nave (2.009,55 m<sup>2</sup> útiles) albergó dependencias de las brigadas municipales de mantenimiento y limpieza —vestuarios, almacenes, talleres, oficinas, etc.—, la torre se iluminó como punto de referencia del conjunto, y el resto de la parcela (19.937 m<sup>2</sup>) se reurbanizó habilitándola como aparcamiento de vehículos municipales, zona externa de almacenaje y depósito de larga estancia de la grúa<sup>541</sup>. El Parque Municipal del PEPA sustituyó a las antiguas dependencias ubicadas en la zona de Divina Pastora, entre la avenida de Gijón y Los Canapés, terrenos incluidos dentro del Plan Especial de la Isla de la Innovación<sup>542</sup>.

---

<sup>541</sup> Fuente: Página web del Ayuntamiento de Avilés, <[www.aviles.es](http://www.aviles.es)> y *El Eco de Avilés*, N°25, enero-febrero de 2009, p.5.

<sup>542</sup> *El Comercio*, 20 de diciembre de 2006, “Urbaser rehabilitará el antiguo parque de bomberos de ENSIDESA”, [en línea], <[www.elcomercio.es](http://www.elcomercio.es)>, [Consulta: 20/12/2006].

El segundo lugar, y tras dismantelar buena parte de las instalaciones siderúrgicas, se acometió la descontaminación de los *brownfields*. La gestión de los residuos peligrosos y los suelos contaminados se encargaron de la empresa INIMA Servicios Europeos de Medio Ambiente S.A.<sup>543</sup>

Durante el proceso de demolición de las instalaciones se generaron grandes cantidades de materiales, algunos de ellos abandonados en el momento del cese de actividad y otros generados por el propio dismantelamiento. Para el reciclado del material aprovechable fue instalada una planta de machaqueo en el PEPA, encargada de filtrar y preparar el material de derribo para emplearlo en las labores de urbanización, utilizando el hormigón reciclado para el firme de las calles y los escombros para el relleno de zanjas y terraplenes, y enviando los materiales férricos a las instalaciones de Aceralia para su utilización como materia prima siderúrgica.

Y, por último, una vez acondicionado el espacio, fue abordada la urbanización del Parque Empresarial<sup>544</sup> que, a fecha de hoy, aún no sido concluida en su totalidad. Aprovechando en la medida de lo posible los viales preexistentes que daban servicio a la antigua siderurgia, el proyecto de urbanización se ha centrado en la creación de nuevos accesos y la reorganización del tráfico a través de rotondas, la pavimentación de los ejes circulatorios rodados y peatonales y la creación de redes de servicios —agua potable e industrial, gas natural, electricidad, telefonía, comunicaciones avanzadas, etc.—.

---

<sup>543</sup> INIMA realizó las tareas de descripción de las instalaciones y estudio histórico; gestión de los residuos generados en las diferentes fases productivas e instalaciones; elaboración de las instrucciones, procedimientos y normas generales de gestión medioambiental; gestión de los residuos generados en la demolición y desmontaje de máquinas y equipos; control medioambiental de las obras de dismantelamiento; localización, identificación, muestreo, analítica y caracterización de residuos; tipificación de residuos (inertes y peligrosos); delimitación de zonas de riesgo potencial; recogida selectiva, acopio y almacenamiento temporal de residuos; recuperación y comercialización de residuos inertes y subproductos; investigación de suelos contaminados y localización de áreas con vertidos (hot spots); desmuestres, analítica, caracterización y cubicación de zonas contaminadas; saneamiento y descontaminación de espacios contaminados; selección de opciones de tratamiento para grandes volúmenes de tierras contaminadas. DEL RÍO, Román y PÉREZ HOLGUERA, Mauro, *Gestión ambiental del dismantelamiento de la antigua cabecera de ENSIDESA (Avilés, Principado de Asturias)*, I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente, Madrid, Febrero de 2002.

<sup>544</sup> Todas las modificaciones urbanísticas que se realizaron contaron con el aval de la Sociedad de Gestión del Suelo de ENSIDESA (GESESA), integrada por INFOINVEST S.A., el Gobierno del Principado, los Ayuntamientos de Avilés y Corvera, la Cámara de Comercio de Avilés, la Autoridad Portuaria de Avilés y los sindicatos UGT y CC.OO.



### 3.4.2. *El proyecto de la Isla de la Innovación*

La idea de concentrar el proceso de regeneración de la ciudad, tanto del tejido físico como del económico, en el entorno de la ría, haciendo de este foco degradado el motor principal de la transformación que irradiase el cambio a toda la ciudad, aparece ya en el Avance del PGOU (2002). En él, como ya mencionamos en el capítulo anterior, la ría y los terrenos aledaños constituían la espina dorsal, focalizándose allí la mayoría de las actuaciones, e indudablemente las más trascendentes, esperando que éstas sembrasen la semilla del cambio.

En el esquema general de ordenación del Avance del Plan aparecían ya las líneas maestras de la macrooperación, que permanecerían pese a las modificaciones posteriores, a saber: la expansión de la ciudad hacia el «área de nueva centralidad» de la ría, la ordenación hidráulica y ambiental de la ría, la creación de un puerto lúdico y náutico-deportivo y la eliminación de la barrera del ferrocarril. Como suele ser habitual en las operaciones de acupuntura urbana, era obligado contar con algún icono arquitectónico y/o escultórico, que actuase como elemento emblemático y singular. En el caso que nos ocupa el elemento emblemático en origen iba a ser el edificio llamado «Faro de la Ría», que, situado en la dársena de San Agustín, marcaría el eje central de extensión del Área de Nueva Centralidad. Junto él, y ocupando parte de los *brownfields* de ENSIDESA, la expansión de la ciudad sobre la margen derecha mezclaría los usos singulares —auditorio, centro de congresos, marina, oficinas, hotel, restaurantes, etc.—, con los usos residenciales, creando una “*nueva ciudad dentro de la ciudad*”<sup>545</sup> y potenciando la continuidad urbana entre ambas orillas.

Pero estos planes cambiarían con el regalo inesperado del proyecto del arquitecto Óscar Niemeyer, que, tras algunas pugnas localistas, acabó recalando en la ría de Avilés en el mejor momento posible, saldando con ello la deuda histórica de la región con la ciudad. El proyecto del Centro Niemeyer llegó como caído del cielo en el año 2007, y desde entonces pasó a actuar como emblema de la ciudad del futuro, como el símbolo del Avilés del siglo XXI, el icono que con tanto afán habían buscado.

---

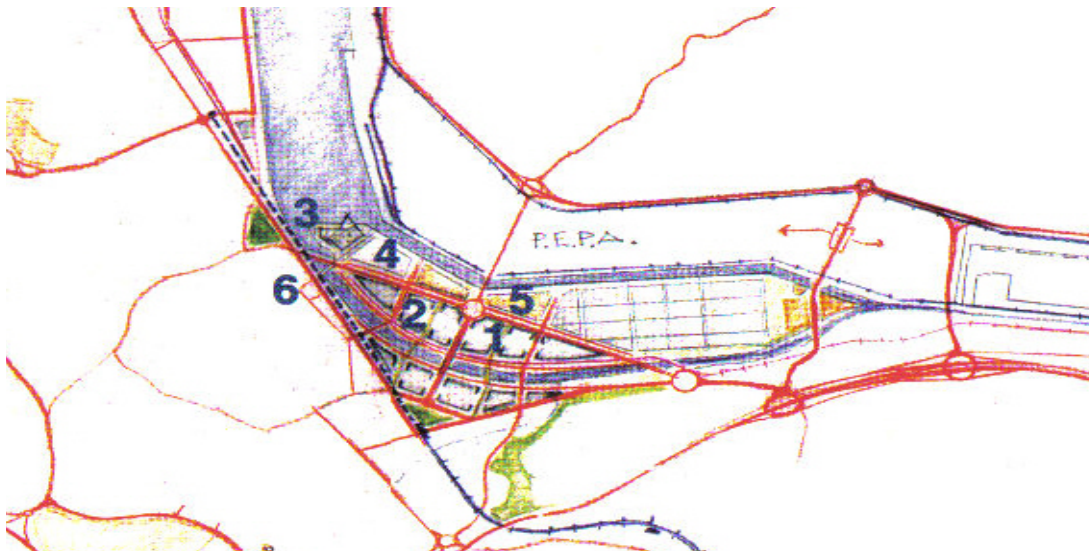
<sup>545</sup> *Avance del Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés, 2002., p.22.





**Fig. 123.** Estado de la ría, la dársena de San Agustín y Divina Pastora ante de la regeneración.

**Fuente:** Masterplan Isla de la Innovación.



**Fig.124.** Esquema general de ordenación del «Área de Nueva Centralidad» del Avance del Plan General (2002): 1) Extensión de la ciudad central; 2) Canalización y tratamiento integrado de la ría; 3) Puerto lúdico y náutico deportivo; 4) Uso terciario-comercial-servicios; 5) Nuevo eje urbano entre márgenes; 6) Soterramiento del ferrocarril. Fuente: Avance del Plan General (2002).

Trascendiendo los planteamientos localistas, que en la era global carecen de sentido, y pensando en términos de cooperación—y no de competencia— urbana, la construcción del Centro Niemeyer, pretende entre otras cosas fomentar el reequilibrio territorial del triángulo Gijón-Oviedo-Avilés, donde cada ciudad jugará las bazas de las que dispone, pero sumándose a las de las otras, no confrontándose. Esta suma de identidades locales fortalecerá el área metropolitana central de la región, haciéndola competente dentro de la dinámica global, o en otras palabras, actuando como una red «glocal».

Cuando en 1989 Oscar Niemeyer fue galardonado con el Premio Príncipe de Asturias de las Artes, siendo además el primero de su disciplina en alzarse con el galardón, poco cabía imaginar el estrecho vínculo que, casi dos décadas después, existiría entre el arquitecto brasileño y la región. En 2005 el arquitecto donó un proyecto arquitectónico diseñado por él mismo, en colaboración con Ana Niemeyer y Jair Valera, para albergar el Museo de los Premios Príncipe de Asturias. El patronato de la Fundación Príncipe de Asturias, destinatario original del proyecto, lo cedió al Principado, que, tras intensos debates, optó por ubicarlo en el entorno de la ría de Avilés bajo el nombre «Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer».



**Fig.125. Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer**  
Fuente: [www.arquitecturaviva.com](http://www.arquitecturaviva.com)

La decisión, hecha pública en primavera de 2006, llegó como ya dijimos en el momento más oportuno, ya que, el flamante Plan General de Ordenación Urbana — aprobado definitivamente el 15 de julio de 2006— giraba íntegramente en torno a la idea de articular un «Área de Nueva Centralidad» en el entorno de la ría y de los *brownfields* de ENSIDESA. El Centro Niemeyer encajaba a la perfección en la operación de acupuntura urbanística que planteaba el documento, en la que se preveía la creación de un equipamiento cultural original y significativo, que ayudase a dinamizar el tejido económico, que fomentase la transformación integral de la ciudad y que garantizase el impacto mediático de la operación.

Las recurrentes alusiones al «efecto Guggenheim», que trataron de establecer paralelismos entre lo sucedido en Bilbao y lo proyecto en Avilés, auguraban un futuro prometedor, tanto en el sector económico como en el turístico, el inmobiliario y el cultural<sup>546</sup>.

No obstante, tratar de establecer juicios a día de hoy sobre el pretendido «efecto Niemeyer», resulta prácticamente imposible, al menos sin caer en el pantanoso terreno de la conjetura fundada en comparaciones sesgadas, datos extrapolados y pronósticos realizados en otra coyuntura económica. De lo que no cabe duda es de la calidad arquitectónica y la grandeza del proyecto de Óscar Niemeyer<sup>547</sup>, que, junto con la Isla de la Innovación, culminará el dilatado proceso de regeneración integral de la ría de Avilés, aquel que había comenzado en los años noventa con la recuperación ambiental e hidráulica del cauce y la ordenación urbanística de ambas riberas.

Dentro de los pronósticos del llamado “efecto Niemeyer”, y más allá de los aspectos económicos, urbanísticos e inmobiliarios, que parecen acaparar todos los elogios, está la capacidad del proyecto para estimular el campo del arte y la cultura en general. La celebración en Avilés, el 14 de diciembre de 2007, de la primera cumbre internacional del llamado C-8, foro que agrupa a algunos de los centros culturales más mediáticos del mundo —Centro Pompidu (París), Barbican Center (Londres), Lincoln

---

<sup>546</sup> Según el informe presentado por el Instituto de Ciencia e Ingeniería Económica y Social (CIES) en el marco de las *IV Jornadas de Espacios de Creación Contemporánea*, celebrada en Avilés en noviembre de 2007, la construcción del Niemeyer generará, según las estimaciones, 32,1 millones de euros anuales adicionales relacionados con la actividad turística y supondrá la creación de 611 empleos anuales —336 en hostelería (55%), 178 en comercio (29%) y 96 en el resto de sectores (16%)—.

<sup>547</sup> Al análisis del proyecto arquitectónico del Centro Niemeyer dedicaremos parte del último apartado del presente capítulo, donde nos ocuparemos de la reconstrucción estética de la ría, centrándonos en el nuevo parque arquitectónico y escultórico.

Center (Nueva York), Ópera de Sidney, Centro Cultural de Hong Kong, Foro Internacional de Tokio, Biblioteca de Alejandría y London School of Economics—, ha sido un paso de gigante en este sentido, pues, ha catapultado a Avilés al Olimpo de la cultura internacional<sup>548</sup>.

El 7 de noviembre de 2007 se presentó de manera oficial ante los medios de comunicación el *Proyecto Básico del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer*, que ocuparía una extensión de 572.000 m<sup>2</sup> en la dársena de San Agustín. Desde entonces el proyecto pasó a actuar como el mascarón de proa de la ría y como la locomotora de la futura Isla de la Innovación.

Pocos meses después, en marzo de 2008, sería presentado el *Proyecto Isla de la Innovación*, operación urbanístico-inmobiliaria diseñada a rebufo del pretendido «efecto Niemeyer», llamada a encauzar el desarrollo de toda el Área de Nueva Centralidad, tomando como fermento la construcción del Centro Cultural.

El diseño básico del proyecto de la Isla de la Innovación corrió a cargo de la Fundación Metròpoli<sup>549</sup> y se desarrolló en el marco del *Proyecto Cities*, que, basado en el concepto de «clúster de excelencia», promueve la investigación y el intercambio entre los nodos que integran la red Cities<sup>550</sup>. La raíz del *Proyecto Cities* está en la búsqueda e identificación de los elementos caracterizadores y/o peculiares de cada ciudad, con el fin de potenciarlos y construir perfiles diferenciales, singulares y competitivos en el contexto global.

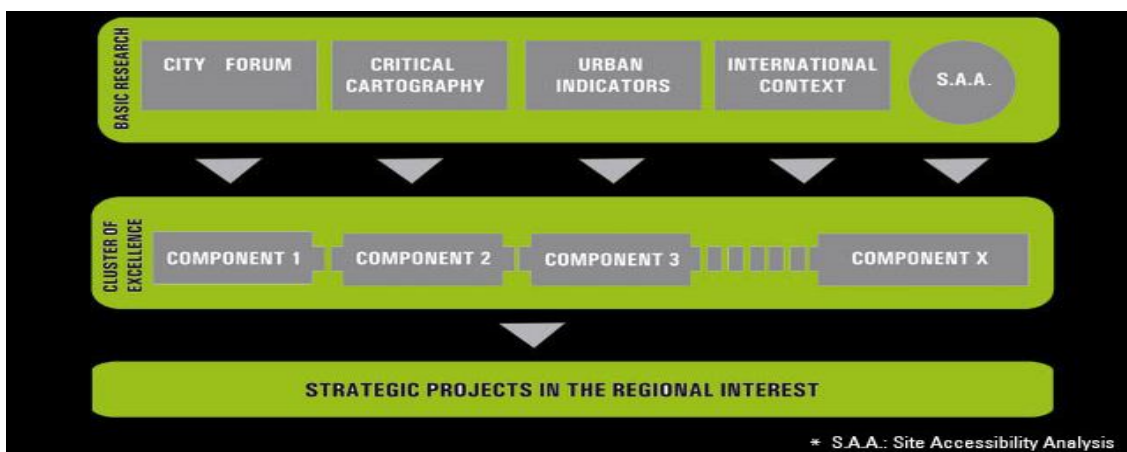
---

<sup>548</sup> Si bien es cierto, la dificultad estriba, más que en acceder, en permanecer dentro del selecto club. Y, para ello, será necesario mucho más que el despliegue de técnicas de marketing y las mediáticas apariciones ocasionales de destacadas estrellas internacionales.

<sup>549</sup> La Fundación Metròpoli pertenece al conjunto emergente de las llamadas “instituciones de capital intelectual”, dedicadas a crear y difundir conocimiento dirigido a construir un futuro sostenible. Esta institución internacional con sede en España pretende “[...] contribuir, desde una perspectiva global, a la innovación y el desarrollo de ciudades y regiones, actuando como catalizador de la transformación positiva y duradera de las ciudades y los territorios del siglo XXI”. La labor de la Fundación Metròpoli consta de tres ramas, a saber: la investigación, la innovación y la incubación, o en otras palabras, la generación de conocimiento y la aplicación de éste en la elaboración de proyectos originales con modelos de incubación específicos. Fuente: [www.fmetropoli.org](http://www.fmetropoli.org).

<sup>550</sup> El núcleo formal de la red Cities está lo integran las ciudades de Riad, Barcelona, Burdeos, Boston, Bucarest, Casablanca, Curitiba, Dubai, Dublín, Euskal Hiria, Hong Kong, Lisboa, Madrid, Marsella, Marrakech, Medellín, Miami, Milán, Monterrey, Montevideo, Philadelphia, Santo Domingo, Shanghai, Singapur, Sydney y Toronto. No obstante la red Cities está en constante expansión, y está abierta a la participación de otras ciudades o regiones. Fuente: [www.fmetropoli.org](http://www.fmetropoli.org).





**Gráfica 7. Metodología del Proyecto Cities.**

**Fuente: [www.fmetropoli.org](http://www.fmetropoli.org).**

En el caso concreto del Área de Nueva Centralidad de Avilés, las bazas o los componentes de excelencia identificados, tal y como recoge el último PGOU (2006), son: la ría, el puerto, los *brownfields* siderúrgicos, la riqueza del casco histórico y la proximidad al aeropuerto<sup>551</sup>. Estas bazas, usando el término empleado en el documento, representan la base de la “[...] *potencial competitividad urbana* [...]”<sup>552</sup>, y en torno a ellas gira todo el proyecto de ciudad que plantea el documento.

Para el desarrollo del proyecto se constituyó, en diciembre de 2008, con un capital social de 1.000.000 de euros, la sociedad *Avilés, Isla de la Innovación*, integrada por la sociedad estatal INFOINVEST (35%), el Principado de Asturias (35%), el Ayuntamiento de Avilés (25%) y la Autoridad Portuaria (5%)<sup>553</sup>. Los objetivos de la empresa son: la elaboración del Plan Especial correspondiente a las Áreas de Planeamiento Remitido APR-C1, C2 y C3 —PGOU 2006—, así como los documentos y/o estudios dependientes; la redacción de los Proyectos de Urbanización que desarrollarán el Plan Especial, así como todos los estudios y los documentos anejos; el estudio de viabilidad económico-financiera del futuro desarrollo, gestión y ejecución de las actuaciones; estudiar y evaluar la distribución de los costes de urbanización, las cargas del futuro desarrollo y los derechos urbanísticos resultantes del mismo; y, la elaboración de estudios que puedan contribuir a aumentar la competitividad del Puerto<sup>554</sup>.

<sup>551</sup> PGOTM (2006), Op.cit. pp.36-39.

<sup>552</sup> *Ibidem*, p.36.

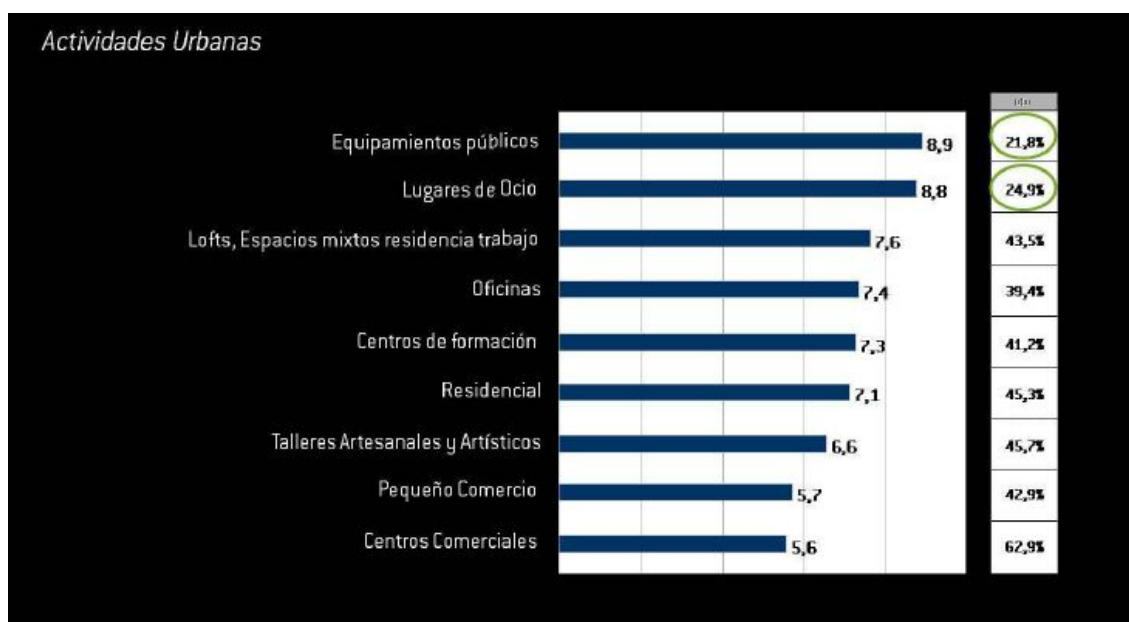
<sup>553</sup> Fuente: [www.isladelainnovacion.es](http://www.isladelainnovacion.es)

<sup>554</sup> Fuente: [www.isladelainnovacion.es](http://www.isladelainnovacion.es)



La idea central del *Proyecto Isla de la Innovación*, según el Masterplan, es la de “[...] *crear un lugar de encuentro con espacios públicos de relación y [...] generar un nuevo dinamismo en Avilés y en Asturias basado en la fusión entre cultura, ocio, innovación y crecimiento económico*”<sup>555</sup>. Tomando como referencia algunas operaciones similares, como las llevadas a cabo en la ría de Bilbao, en Lyon (Lyon Confluence), Nantes (Île de Nantes), Hamburgo (HafenCity), Linz (Ars Electronica) o Ámsterdam, recogiendo algunas de las que cita el documento, la Isla de la Innovación se ha concebido de manera estratégica como el foco capaz de impulsar la renovación completa de Avilés y garantizar el posicionamiento internacional de la ciudad.

El proyecto apuesta con fuerza por la multifuncionalidad, esto es, la mezcla sobre el terreno de usos diferentes pero aparentemente compatibles —cultural, residencial, institucional, turístico, comercial, etc.—. Una concepción abierta y flexible, “[...] *donde puedan convivir ocio y cultura, residencia y trabajo, residentes y visitantes, estudiantes y profesores, artistas y artesanos, empresarios y trabajadores*”<sup>556</sup>. Una miscelánea que ganaría fluidez gracias a la habilitación de espacios públicos de calidad, pensados para el intercambio, la relación y el tránsito peatonal, como atestiguan los numerosos paseos, plazas, parques y bulevares que plagan el proyecto de base.



**Gráfica 8. Usos de la Isla de la Innovación.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

<sup>555</sup> *Masterplan «Isla de la Innovación»*, Fundación Metrópoli, 2008.

<sup>556</sup> *Ibidem*, sp.



**Fig. 126. Zonas peatonales proyectadas en el área de la Isla de la Innovación.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

De hecho, según el orden de prioridades que recoge el Masterplan, los aspectos más destacados del proyecto son la eliminación de la barrera ferroviaria, la calidad del diseño de la arquitectura y de los espacios urbanos, la promoción de la innovación y la sostenibilidad, la proyección internacional de la ciudad, la creación de empleo y la integración con las áreas empresariales del entorno<sup>557</sup>.



**Fig.127 . Ámbitos de actuación del proyecto de la Isla de la Innovación.**

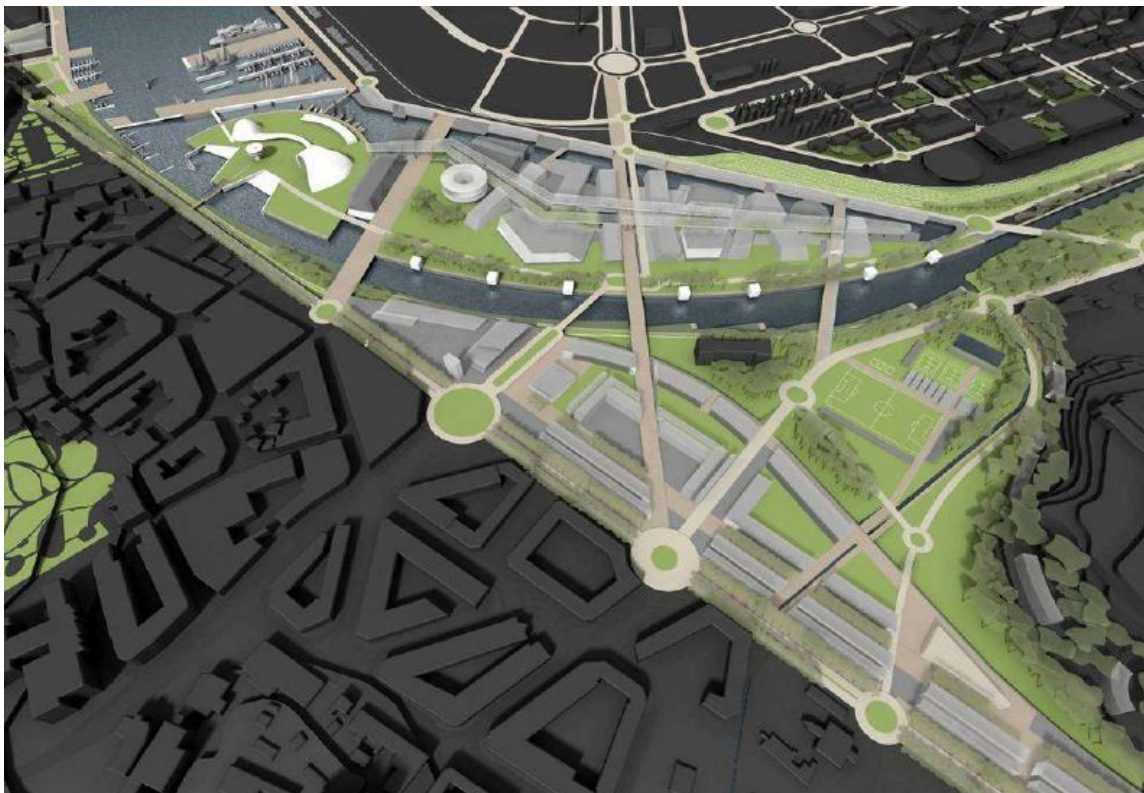
**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

<sup>557</sup> *Ibidem*, sp.



El proyecto de la Isla de la Innovación engloba tres grandes ámbitos de actuación: la llamada «Puerta de Avilés», que comprenderá la reorganización urbanística e infraestructural de la margen izquierda de la ría y los terrenos de Divina Pastora; el Puerto, que abordará la transformación del antiguo puerto siderúrgico en Marina y terminal de cruceros; y, finalmente, la «Isla de la Innovación», que consistirá en la construcción de un complejo lúdico-cultural en el centro de la ría.

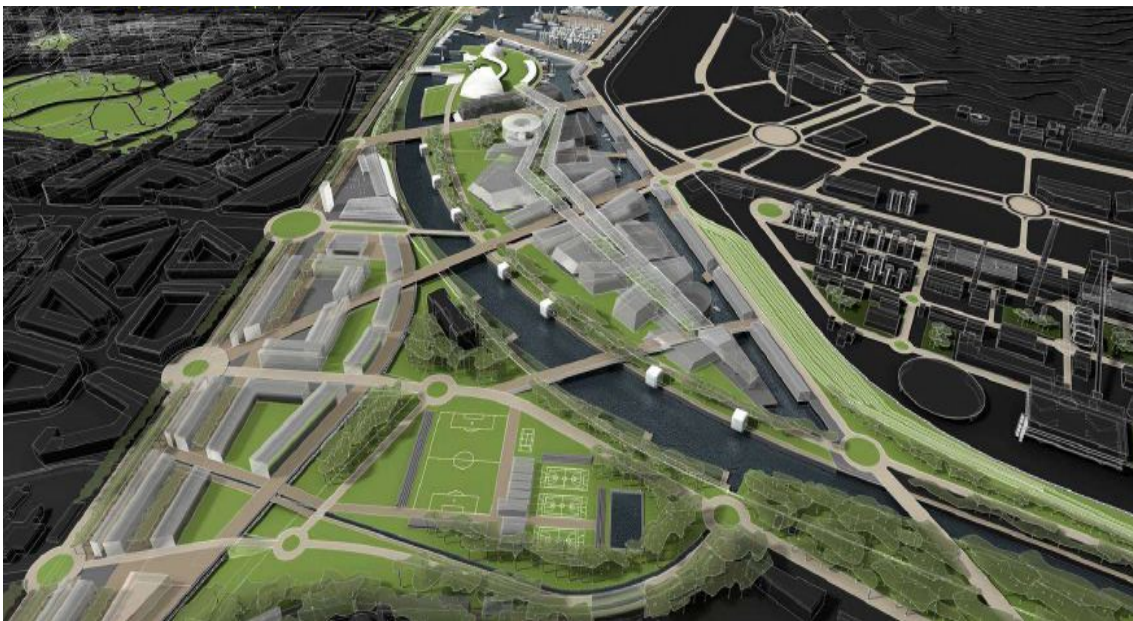
La actuación «Puerta de Avilés» tendrá como objetivo suturar el acceso a la ciudad, dotándolo de la accesibilidad, la coherencia y el carácter representativo de los que hoy día carece. Esta tarea será fragmentada a su vez en cuatro proyectos diferentes: «El Bulevar de Avilés», «El Parque de los Equipamientos», «La Plaza de la Estación» y «El Salón del Ferrocarril». Con esta operación está previsto que el acceso de Los Telares-El Muelle, que durante décadas había ejercido como frontera entre la ría y la ciudad, pasé a actuar como eje estructurador y como hall de entrada, conectando el Área de Nueva Centralidad con el resto del conjunto, lo que permitiría extender hasta allí las funciones centrales y, en consecuencia, suturar de manera coherente el tejido urbano.



**Fig. 128. La Puerta de Avilés.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

«El Bulevar de Avilés» es el nombre que recibió la gran avenida arbolada que, extendiéndose desde las inmediaciones del puente Azud hasta Entrecarreteras, funcionará como rótula entre los distintos nodos del Área de Nueva Centralidad, el casco histórico y el ensanche, y también como acceso principal o hall de la ciudad. «El Parque de los Equipamientos», emplazado en los actuales terrenos de Divina Pastora será una gran extensión verde de carácter multifuncional, que acogerá zonas para el deporte, zonas de ocio, paseos de borde y recorridos peatonales, etc., dando cierta continuidad estética y conceptual con respecto a los tramos del paseo fluvial ya regenerados. «La Plaza de la Estación» tratará de solucionar los problemas de permeabilidad urbana generados por la barrera ferroviaria, mediante la reestructuración de la red de vías y la construcción de un intercambiador multimodal que aúne la estación de tren y la de autobuses en el punto de confluencia de las líneas de RENFE y FEVE, en el entorno de Divina Pastora. No obstante, la imposibilidad de hacer desaparecer las líneas de ferrocarril en el tramo comprendido entre «El Bulevar de Avilés» y el paseo de la ría, dio origen al llamado «Salón del Ferrocarril», que es en realidad, “[...] *un confinamiento amable de las vías del tren* [...]”<sup>558</sup>. Con esta última actuación también pretenden resolverse las comunicaciones entre el casco urbano y los la Isla de la Innovación, permeabilizando la zona y articulando un diálogo visual entre la ciudad construida y los nuevos desarrollos.



**Fig. 129. Parque de los Equipamientos.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación**

---

<sup>558</sup>*Ibidem*, sp.

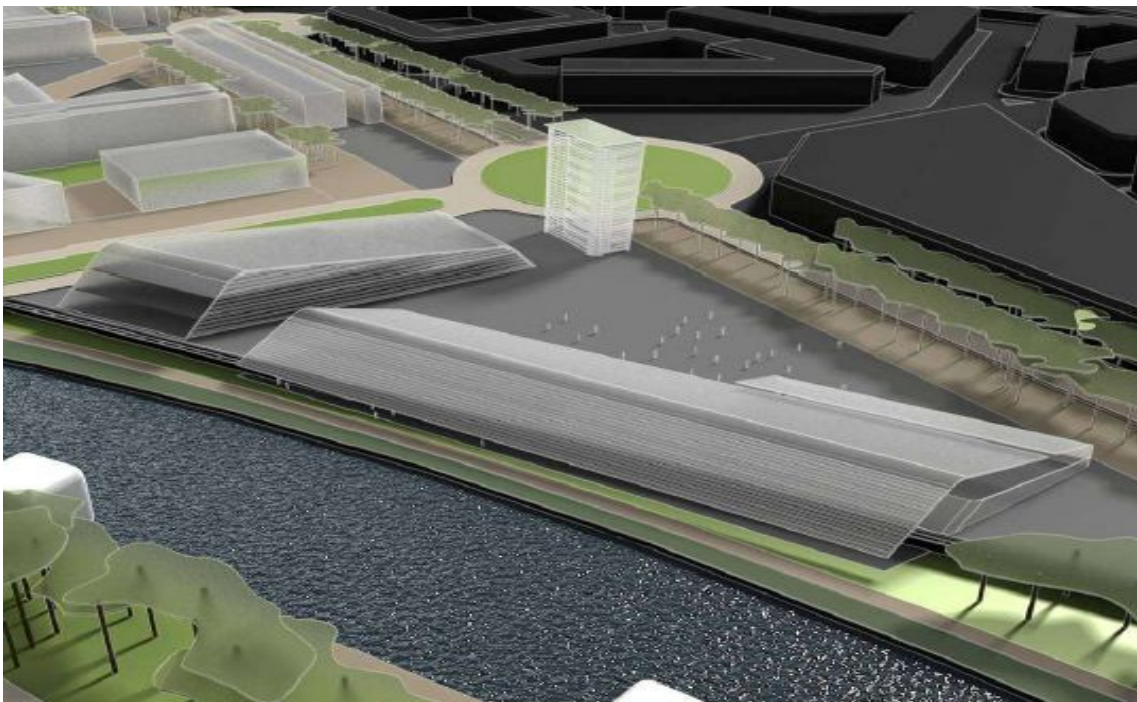




**Fig. 130. Salón del Ferrocarril.**  
**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación**



**Fig. 131. Estación intermodal.**  
**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación**



**Fig. 132. Plaza de la Estación.**  
**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación**



El segundo ámbito de actuación afectaría al Puerto, y más concretamente a la dársena de San Agustín y la línea de *waterfront* de Conde Guadalhorce. El objetivo aquí es el de regenerar la fachada marítima del centro y recuperar este segmento de la ría para uso y disfrute de la ciudadanía, reconvirtiéndolo en un puerto de recreo con paseos, marinas, clubs náuticos, etc. El punto de referencia de esta actuación lo marcaría la Terminal de Cruceros, que ratificaría la adhesión del puerto a la ciudad y la explotación turística de la zona. Así, el puerto pasaría a desarrollar también, además de los tradicionales usos pequero y comercial, que seguirían ocupando todo el sector norte de la ría y buena parte de la margen derecha<sup>559</sup>, otras funciones acordes con el perfil urbano de la ría a esta altura del cauce.



**Fig. 133. Plan de Utilización de Espacios Portuarios.**

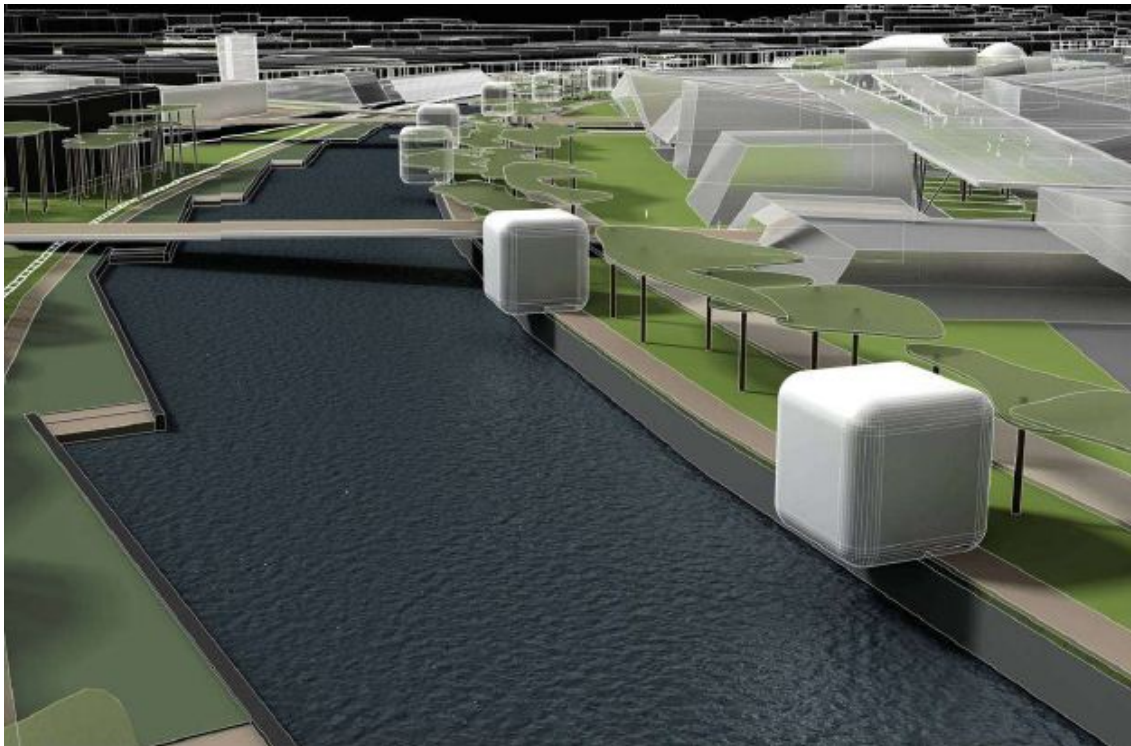
**Fuente: Masterplan/Autoridad Portuaria de Avilés**

El tercer y último ámbito de actuación es que le da nombre al proyecto, y consistirá en la creación de un complejo lúdico-cultural en una isla artificial con forma de pez construida a tal efecto en mitad del estuario: la Isla de la Innovación. Ésta, como ya dijimos, tratará de encauzar el desarrollo del Área de Nueva Centralidad, tomando como elemento emblemático el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, a cuyo proyecto arquitectónico hubo de subordinarse el diseño de la isla.

<sup>559</sup> De hecho, en este borde las funciones portuarias ganarán terreno con el *Proyecto de Desarrollo Portuario de la Margen Derecha* actualmente en curso, que tratará de reforzar e incrementar el papel comercial del puerto de Avilés en el futuro.

Según el Masterplan, en la Isla de la Innovación el elemento acuático también jugaría un papel estelar, con la apertura de numerosos canales de agua que se adentrarían en el terreno y recorrerían toda el área. El alto coste de la obra, dicen, quedaría compensado “[...] *por la imagen de singularidad que ofrece al proyecto*”<sup>560</sup>, y el diseño respetaría en todo momento la forma y la escala del Centro Niemeyer.

La espina dorsal de la Isla de la Innovación será el llamado «Parque de la Galería». Un espacio público longitudinal cubierto y basado en criterios de sostenibilidad, —con cubierta de paneles fotovoltaicos y telas inteligentes—, que ayudaría a estructurar y a dar de coherencia a los diferentes edificios que compondrían la Isla de la Innovación. Entre ellos cabe destacar el ya citado Centro Niemeyer, el Palacio de América, los *lofts* de la ría y los Cubos de la Innovación. Estos últimos están concebidos como pequeñas construcciones cúbicas con diseño eco-tecnológico, que, colgando sobre la ría, albergarán usos que van desde los restaurantes o las oficinas de información turística, hasta pequeñas galerías de arte, oficinas, talleres artesanales, etc. Y, cuyas fachadas interactivas actuarán como soporte de pequeñas proyecciones de arte electrónico, información de interés, etc.



**Fig.134. Cubos de la Innovación.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

---

<sup>560</sup> *Masterplan «Isla de la Innovación»*, Fundación Metròpoli, 2008.



**Fig.135. Antes y después del ámbito del Área de Nueva Centralidad.**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

Tras la presentación del *Masterplan de la Isla de la Innovación* de la Fundación Metròpoli, se convocó un concurso público para la redacción del *Plan Especial de la Isla de la Innovación*, que habría de desarrollar en detalle toda la operación. Entre las propuestas finalistas<sup>561</sup> nombres tan célebres como el David Chipperfield o el de Norman Foster, que, en colaboración con la UTE Fundación Metròpoli-Arup-Tecnia, presentó el proyecto ganador (julio de 2010), cuyo plazo de redacción y tramitación rondaría, según las estimaciones, los dos años y medio desde la formalización del contrato<sup>562</sup>.

Actualmente, dada la coyuntura económica, el proyecto de la Isla de la Innovación está a la espera de poder ser ejecutado ante las dificultades de financiación, contando además con el escollo de la barrera del ferrocarril, cuya eliminación es condición *sine qua non* para la creación del Área de Nueva Centralidad, y, en consecuencia, para desbloquear el desarrollo del PGOU (2006).

<sup>561</sup> Los cinco proyectos finalistas corresponden las UTE (Unión Temporal de Empresas): UTE Fundación Metròpoli-Arup-Tecnia, en colaboración con Foster Partners; UTE IDOM Consultoría-Rogers Stirk Harbour+ Partners y Vidal y Asociados; UTE Mangado y Asociados; UTE David Chipperfield Architects, Arqyur y Carlos Seoane Arquitecto; y, UTE Analistas Financieros Internacionales-Ezquiaga Arquitectura

<sup>562</sup> *La Nueva España*, 15 de julio de 2010, “El equipo de Norman Foster desarrollará la Isla de la Innovación”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 17/07/2010].

### ***3.4.3. Proyecto de eliminación de la barrera ferroviaria***

La focalización del PGOU (2006) en el Área de Nueva Centralidad hace que prácticamente todo el proyecto de futuro esté sujeto a la supresión de la barrera del ferrocarril, problema que parece que no quedará resuelto a corto plazo.

La relación entre la ciudad y el ferrocarril ha sido muy estrecha, al igual que sucedió en muchas otras localidades españolas, donde el progreso de la ciudad corrió en paralelo a la llegada del ferrocarril, locomotora de la economía y factor de atracción industrial y demográfica. En muchos casos la llegada del ferrocarril sentó las bases de la transformación de las ciudades, modificando la configuración natural del territorio y condicionando los elementos básicos de la estructura urbana. La ausencia de planificación y la falta de coordinación en los trazados amplificaron el impacto del ferrocarril sobre el tejido urbano, sobre todo cuando éstos solían responder a iniciativas particulares, generalmente dependientes de capitales privados con intereses económicos en la zona<sup>563</sup>.

En algunos casos el ferrocarril presentaba desarrollos dendríticos, que fragmentaban el territorio con diferentes ramales; y, en otros, presentaba desarrollos lineales, creando barreras que comprometían la fluidez de la trama, bien fuese actuando como límite o tope del desarrollo de la ciudad, bien como frontera entre dos o más sectores urbanos<sup>564</sup>.

Con el paso de los años las ciudades empezaron a acusar los efectos del trazado del ferrocarril, construido sin valorar cómo podría afectar al desarrollo y/o la expansión futura de las ciudades, lo que a larga resentiría la accesibilidad, y con ella, como cabe suponer, la calidad de vida de los habitantes. Así, desde los años ochenta, se ha venido reflexionando sobre la necesidad de sacar del centro urbano las barreras ferroviarias, o al menos, mitigar el impacto de éstas en el entorno, y de repensar los trazados del ferrocarril en sintonía con la ciudad del siglo XXI.

---

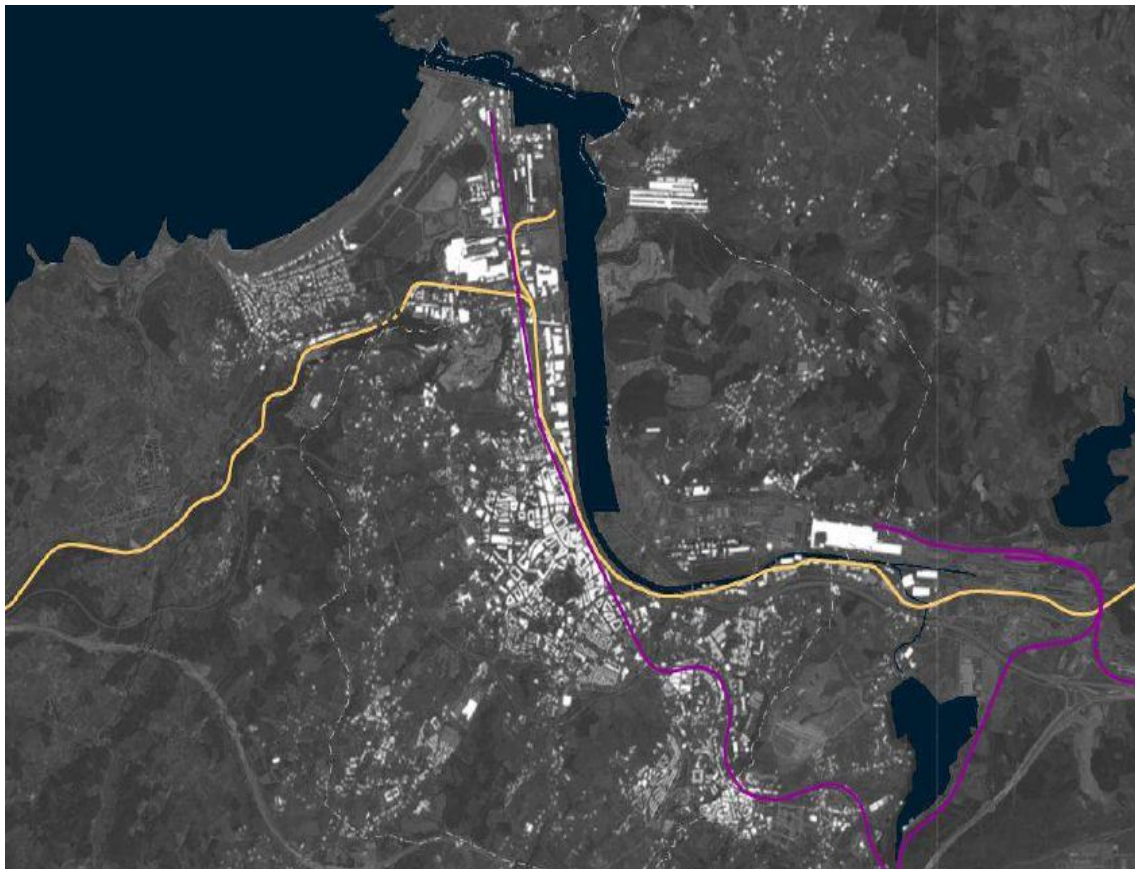
<sup>563</sup> LÓPEZ LARA, Enrique, “Información del Patrimonio Histórico: Urbanismo y ferrocarril”, en *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, Año 13, Nº55 (octubre 2005), p. 00-00.

<sup>564</sup> AGUILERA LÓPEZ, J., “Integración y condicionamientos ferroviarios”, en *Integración del ferrocarril en el medio urbano*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1994.



La primera ciudad asturiana en abordar el problema de la barrera ferroviaria fue Oviedo, con el *Proyecto de Remodelación de Estaciones y Trazados de FEVE en Oviedo (1991-1994)*, también llamada *Operación Cinturón Verde*<sup>565</sup>. Ya en los albores del siglo XXI se presentó en Gijón el *Plan Especial de Integración del Ferrocarril en la Ciudad (2008)*, bajo la dirección del arquitecto Jerónimo Junquera; y, sólo un año después, en Avilés, el *Plan de Integración Urbana del Ferrocarril (2009)*.

En el caso que nos ocupa, a la barrera del ferrocarril se suma la de la ría, que fluye en paralelo, marcando una frontera férrea entre el área industrial-portuaria y el casco urbano. De modo que, cuando la intención es la de reconquistar para la ciudadanía el sector de la ría más cercano al casco histórico, como lugar de paseo, de recreo y foco turístico de primer orden, resulta básico superar esta doble frontera, la natural y la artificial, fomentando la conexión entre ambos sectores.



**Fig.136. Trazado actual de las líneas de FEVE (morado) y RENFE (amarillo).**

**Fuente: Masterplan Isla de la Innovación.**

---

<sup>565</sup> TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, “La operación ferroviaria...Op.cit.





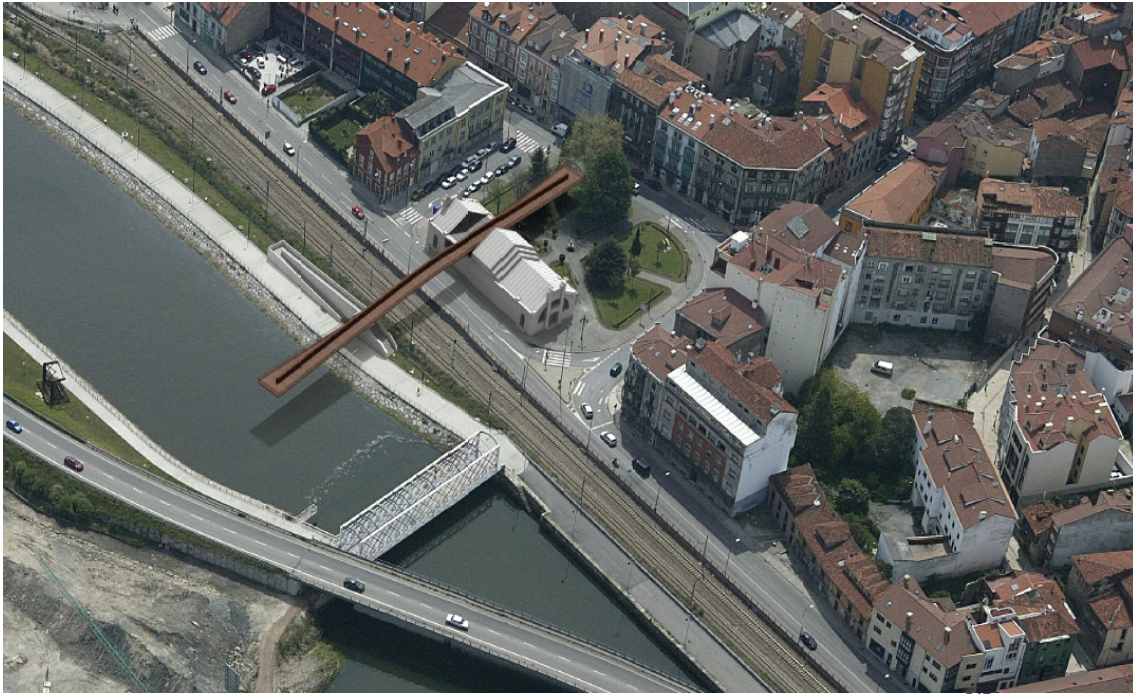
**Fig.137 . Barrera del ferrocarril entre el casco histórico y la ría.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino (2012)**

Junto al efecto barrera, el paso del tren por el centro genera otros problemas como el peligro de los pasos a nivel en puntos con flujos de tráfico importantes, que cruzan sin ningún tipo de protección en zonas peatonales de bastante tránsito. Este es el caso del paso a nivel de Larrañaga, que comunica el caso urbano con el paseo de la ría y con las pasarelas de acceso al Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer. Otra disfuncionalidad de la red de ferrocarril es la duplicidad de las redes de ADIF y FEVE, que en algunos tramos llegan a solapar los recorridos, así como la ubicación de la estación central<sup>566</sup> al final de la avenida de los Telares, que obliga a los trenes a atravesar el casco en el borde que apoya sobre la margen izquierda de la ría.

---

<sup>566</sup> La estación actual es obra del arquitecto José Manuel Pisa y data del año 1993. El *Proyecto del Intercambiador Modal de Transportes de Avilés* integró los servicios de RENFE y FEVE con las líneas regulares de autobuses, estructurándolos en cinco volúmenes: el primero es la antigua Estación Ferroviaria de Avilés, cuya morfología e imagen exterior se respetó íntegramente; el segundo elemento es un paralelepípedo de ladrillo que acoge los servicios comunes; el tercero es un vestíbulo concebido como una gran caja de cristal cubierta estructura de madera laminada de zinc; el cuarto elemento es un pórtico que configura la fachada urbana del conjunto y alberga la marquesina que cubre la zona peatonal de los andenes; y, el quinto elemento es una pasarela de estructura metálica que une los cuerpos anteriores y que permite atravesar las vías de RENFE para acceder a las de FEVE. [Datos extraídos de RÚA GARCÍA, Manuel, *José Manuel Pisa-Arquitectura. Monografía-Obras y proyectos*, Síntesis Arquitectura, Oviedo, 2009]. El muro externo de la estación acoge desde 2001 el mural *Bosque Encantado* del artista Carlos Suárez Fernández. Mural de 350 m<sup>2</sup> distribuidos en 20 paneles rectangulares, que representa árboles de diferentes tamaños en tonos marrones, grises y negro.



**Fig.138. Vista aérea de la barrera ferroviaria y la «grapa del Niemeyer»<sup>567</sup>.**

**Fuente: [www.abelgalois.blogspot.com](http://www.abelgalois.blogspot.com)**

Así, la eliminación de la playa de vías no sólo permitiría recuperar unos terrenos estratégicos, en el *waterfront* de la ría y en pleno corazón del futuro Área de Nueva Centralidad, a escasos metros del Niemeyer y en el cogollo del Proyecto de la Isla de la Innovación, sino que mejoraría la seguridad y la calidad ambiental, al reducir el tráfico y expulsar del centro los graneles sucios y las mercancías peligrosas.

En origen se barajó la posibilidad de soterrar la vías del ferrocarril (2002), pero el altísimo coste que la operación hubiese tenido hizo pensar en otras formas de solucionar el problema, no podemos olvidar que las vías corren en paralelo a la ría y el soterramiento, dadas las características del terreno, hubiese sido complejo y muy costoso. Así, en diciembre de 2009 el Ministerio de Fomento presentó el *Plan de Integración Urbana del Ferrocarril en Avilés*, que planteaba sacar la vías del centro y crear una variante ferroviaria de 17 Km. en paralelo a la carretera N-632.

---

<sup>567</sup> Como solución puntual y temporal al problema de la barrera del ferrocarril inauguró, que se dilatará en el tiempo más de esperado, se inauguró en 2011 la llamada pasarela del Niemeyer, popularmente rebautizada como «la grapa del Niemeyer», encargada de saltar las vías del tren desde la plaza de Santiago López, conectando a escasos metros con el puente de San Sebastián, encargado de saltar la barrera de la ría. Esta operación, junto con la reforma de la plaza de Santiago López y la polémica actuación en el edificio de la Antigua Pescadería, serán tratados con mayor detenimiento en el *Capítulo 4: La rehabilitación del casco histórico*.



La continuidad de las labores industriales en el entorno de la ría, con los polígonos del PEPA y Maqua en la margen derecha, y los de Las Arobias y San Juan de Nieva en la izquierda, condicionó el trazado del proyecto, puesto que, debía garantizar los tráfcicos de mercancías y seguir dando acceso al puerto y a las industrias anexas, ya que la actividad de éstos dependía del servicio de dichas redes.

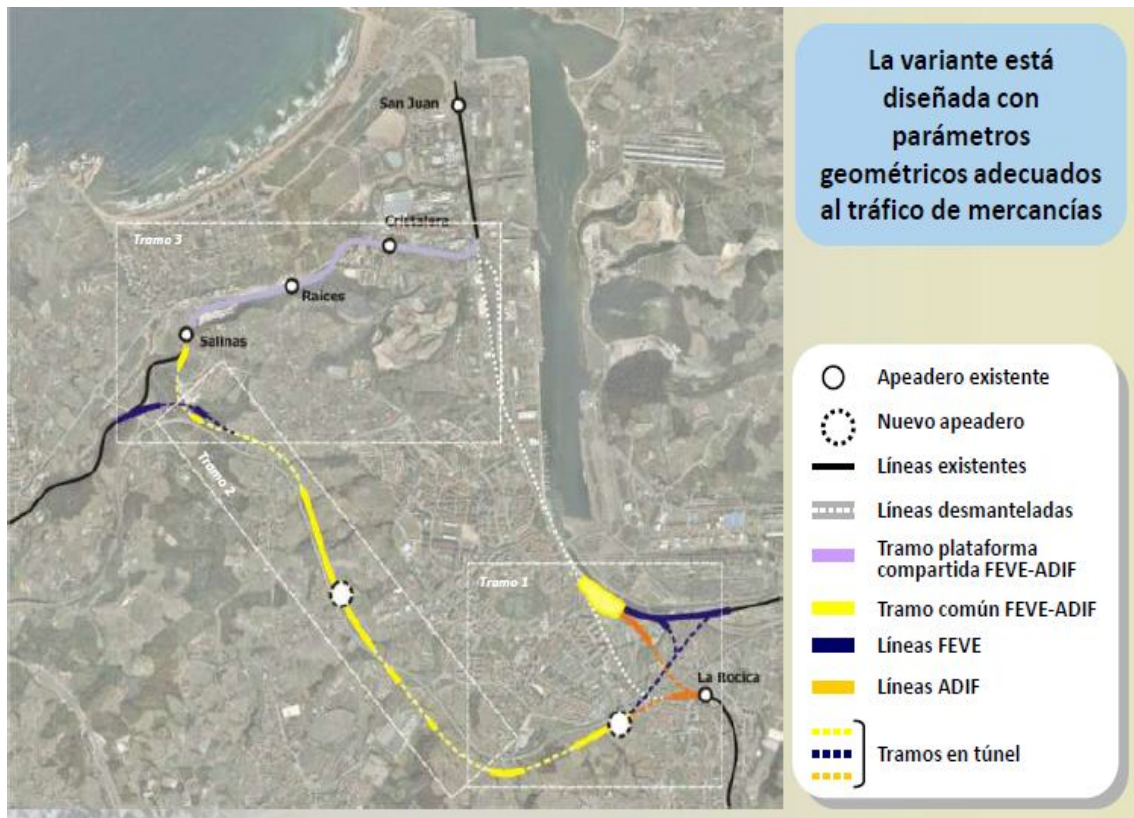


Fig.139 . Esquema de la ronda ferroviaria.

Fuente: *Plan de Integración Urbana del Ferrocarril*

Pero a ello hubo que añadir una serie de condicionantes urbanísticos, basados en el fomento de la permeabilidad entre la ría y la ciudad, en consonancia con el proyecto del PGOU (2006) y con el Proyecto de la Isla de la Innovación. Esto es, había que armonizar ambas esferas, la urbana y la industrial, cubriendo las demandas de la segunda sin comprometer el desarrollo coherente de la primera.

En la primera fase del plan está centrada en la construcción de la variante, fragmentando la operación en tres tramos: en el primero se modificará el trazado en Divina Pastora de acuerdo con el PGOU (2006) y se construirá un nuevo apeadero de cercanías en el área de La Llamosa, una de las áreas de nuevo desarrollo de la ciudad; en el segundo se ejecutará la circunvalación paralela a la ronda (N-632) y se construirá un nuevo apeadero en Gaxín, el otro foco emergente junto con La Llamosa, y que dará

también servicio al Hospital de San Agustín; en el tercero se reordenará el corredor de FEVE para reducir la afección territorial, al tiempo que mantiene en servicio las infraestructuras de mercancías, articulando un ramal de FEVE para los tráficos pesados.

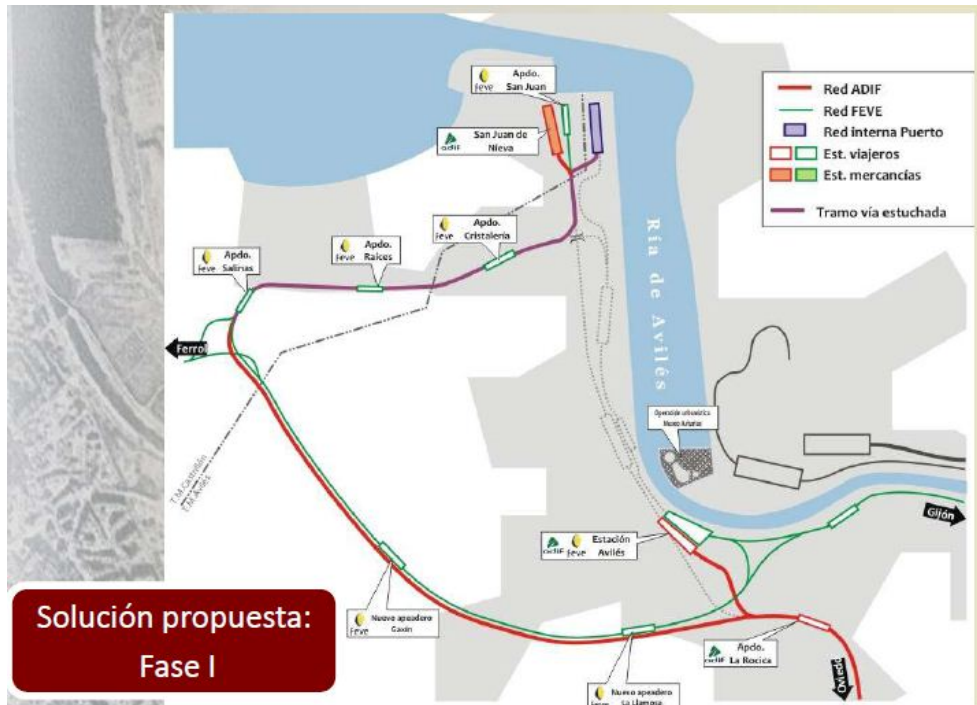


Fig.140 . Fase I de la propuesta.

Fuente: Plan de Integración del Ferrocarril en Avilés



Fig. 141. Fase II de la propuesta.

Fuente: Plan de Integración del Ferrocarril en Avilés

En la segunda fase del plan se acometerá la construcción de la nueva estación intermodal —autobús y ferrocarril— en el Área de Nueva Centralidad, que reemplazará a la actual y que conectará con la futura red de transporte urbano de metro ligero, el proyecto llamado «Tren-Tran», que discurriría sobre el trazado actual de FEVE, cerrando el anillo interno de comunicación, y con la posibilidad de extender la malla del metro ligero dentro del círculo.

La financiación del proyecto, según el Estudio Informativo de Fomento, ascendería a 382 millones de euros, de los cuales 260 los aportaría el Ministerio de Fomento, y los 122 restantes saldrían de las plusvalías de la venta de los terrenos liberados, de las arcas del Ayuntamiento de Avilés y de otras partidas del Ministerio de Fomento<sup>568</sup>. No obstante, la coyuntura y las querellas políticas a los que ya hemos hecho alusión, están retrasando la actuación, generando un retraso acumulado, y con efecto de dominó, sobre el resto de los proyectos focalizados sobre el Área de Nueva Centralidad.

#### ***3.4.4. Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha***

En las últimas décadas el puerto de Avilés ha ido consolidándose como puerto logístico de primer orden en el contexto regional, e incluso en todo el arco cantábrico. La función logística comercial ha estado presente en el estuario desde que, en la segunda mitad del siglo XIX la RCAM, construyese el muelle de la compañía en la dársena de San Juan de Nieva junto a la desembocadura. Pero no sería hasta el ecuador del XX cuando ésta experimentase un crecimiento meteórico al calor de la industria siderúrgica, con la intensificación y la diversificación de los tráficos de mercancías, llegando a superar en tráficos a la pesca, como demuestran las cifras de la Tabla ¿?. Los datos presentados, correspondientes al ejercicio de 2007, reflejan claramente el predominio de las actividades logísticas frente a las pesqueras, representando las primeras el 99,82% del total de tráficos del puerto, frente al minúsculo 0,18% de las segundas.

---

<sup>568</sup> *La Nueva España*, 29 de marzo de 2011, “Las obras de la ronda ferroviaria durarán cinco años, según el Estudio Informativo”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 29/03/2011].



TRÁFICOS	TONELADAS
Graneles sólidos	3.451.464
Mercancías en general	1.486.220
Graneles líquidos	609.006
Avituallamientos	48.502
Capturas (pesca fresca)	10.405
TOTAL	5.605.597

Tabla 13. Volumen de tráficos del puerto de Avilés en el año 2007.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Memoria Anual del Puerto de Avilés (2007)*

El *Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha de la ría* responde a la intención de la Autoridad Portuaria de Avilés de reforzar este papel logístico, afianzando los tráficos ya existentes y tratando de captar otros nuevos, que, según las estima dicha institución, podrían llegar a crecer hasta un 33% tras la ampliación.

Hasta la fecha los usos portuarios —industriales y comerciales— estaban localizados en cuatro puntos del estuario, a saber: la dársena de San Juan de Nieva, los muelles de Raíces, el muelle de Inespal y la dársena de San Agustín —los antiguos muelles de ENSIDESA—. Pero con la intensificación del tráfico comercial éstos han ido quedándose pequeños, lo que forzaría la construcción de nuevas infraestructuras de puerto acorde con la intensidad y el volumen de los flujos mercantiles.



Fig.142 .Esquema general del puerto de Avilés.

Fuente: [www.puertodeavilés.es](http://www.puertodeavilés.es)

Había que cubrir la demanda creciente de superficie portuaria para la manipulación y el correcto almacenaje de las mercancías, ya que, hasta ahora los tráficos sucios —carbón, blenda, ácidos, etc.— compartían espacio con los limpios —cereal, pienso, harina, hielo, etc.— en los muelles sur y oeste de la dársena de San Juan de Nieva y en el muelle de Raíces. De ahí que la intención del proyecto de ampliación sea, en primer lugar, la habilitación nuevos espacios que permitan reordenar los graneles según sus características, y, en segundo lugar, alejar de los núcleos urbanos de San Juan de Nieva y La Maruca el almacenamiento de las mercancías menos limpias y potencialmente perjudiciales para la salud.

El aumento de la envergadura, la eslora y el calado de los buques cargueros hacía también necesario aumentar la línea de atraque y el calado del puerto. Hasta ahora la zona de mayor profundidad la alcanzaban el muelle sur de la dársena de San Juan y la ampliación del muelle de Raíces, cuyo calado nominal alcanza los 12 m. en bajamar, lo que da acceso a buques de hasta 62.000 toneladas. Frente a ello el macro-puerto la margen derecha alcanzaría los 14 m. de calado, a coste de acometer costosas y complejas labores de dragado, lo que haría posible el acceso de buques tipo «Panamax» de hasta 85.000 toneladas, que, según datos del Puerto de Avilés, correspondería a entre el 85% y el 90% de los buques de la flota mundial.



**Fig. 143 . Panorámica de la bocana de la ría.**

**Fuente: [www.puertoaviles.es](http://www.puertoaviles.es)**



El Puerto de Avilés barajó distintas opciones para el emplazamiento del proyecto de ampliación portuaria. La primera de ellas, y aparentemente la más lógica, era la de respetar la dirección natural de desarrollo del puerto en la margen izquierda. Pero dada la densidad de ocupación en la zona, el único lugar susceptible de acoger el proyecto era el canal de entrada a la ría, opción desechada a causa de la intensa actividad del oleaje. La segunda opción era la de ampliar el puerto al exterior de la ría, lo que no tardó en descartarse dados los altos costes económicos que la operación entrañaría. La tercera y última opción, que es la que finalmente se aprobó, era la de desarrollar la ampliación en la margen derecha de la ría.

El *Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha de la ría* prevé la construcción de un macro-puerto con un muelle de atraque de 1,73 Km. de longitud, fraccionado en tres alineaciones: la primera, paralela al Canal de Pedro Menéndez, ocuparía 1.015 m., entre las canteras de Ariexca y El Estrellín; la segunda, sería un muelle oblicuo de 360,92 m. entre el Canal de Pedro Menéndez y el muelle de Inespal; y, la tercera, sería un muelle de 350 m. paralelo al muelle de Inespal, pero retranqueado 80 m. con respecto al actual a fin de ampliar el diámetro del círculo de maniobras.



**Fig. 144 . Esquema del círculo de maniobras**

**Fuente: [www.puertoaviles.es](http://www.puertoaviles.es)**

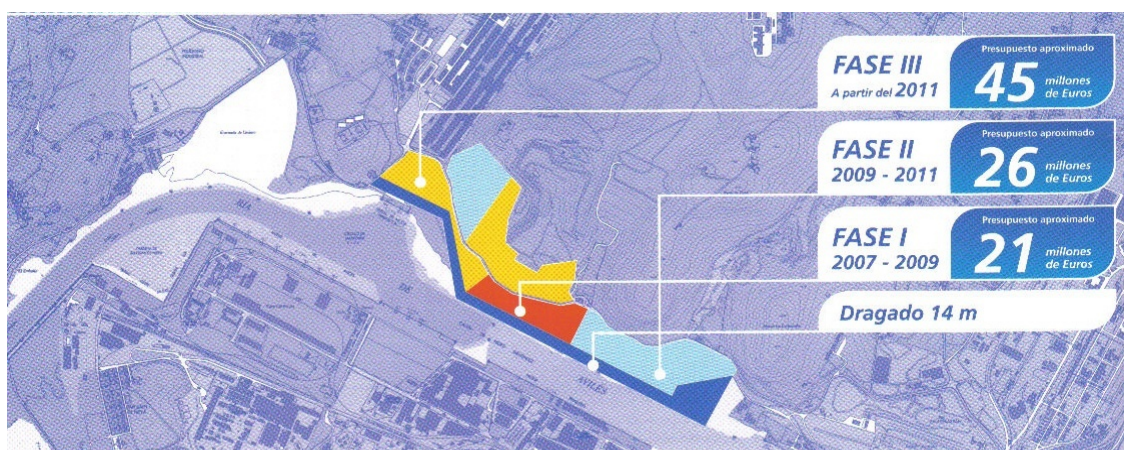




**Fig. 145 . Infografía general del proyecto.**

**Fuente:** [www.puertoaviles.es](http://www.puertoaviles.es)

La Fase I, cuyo arranque estaba planeado en el año 2007, comenzó finalmente en julio de 2008 con la llegada de la draga «D'Artagnan». La Fase II, a desarrollar entre 2009 y 2011, y que enlazaría la Fase I con la dársena de San Agustín, acumula ya gran retraso, no adjudicándose la obra hasta diciembre de 2010. La recepción de las obras de la Fase II se retrasará, según la empresa adjudicataria<sup>569</sup>, hasta junio de 2013<sup>570</sup>, lo que descuadrará bastante el cronograma, que pronosticaba el arranque de la Fase III, la más costosa y compleja, en el año 2011. El coste total del macro-puerto de la margen derecha ascendería a 92 millones de euros.



**Fig. 146. Fases, cronograma y aproximación financiera**

**Fuente:** [www.puertoaviles.es](http://www.puertoaviles.es)

<sup>569</sup> La UTE Trabajos y Obras (Sato)-Obrascón Huarte Laín-Tratamientos Asfálticos.

<sup>570</sup> *La Nueva España*, 20 de enero de 2013, “Las obras de la ampliación del puerto de Avilés se retrasan hasta el próximo junio”, [en línea], <[www.lne.es](http://www.lne.es)>, [Consulta: 20/01/2013].



**Fig. 147. Marismas del Recastrón.**

**Fuente: [www.asturiasverde.com](http://www.asturiasverde.com)**

La operación de ampliación portuaria de la margen derecha de la ría no está exenta de polémica, contando con el rechazo entre otros de muchas agrupaciones ecologistas —Greenpeace España, el Colectivo Ecologista de Avilés y el Grupo d’Ornitología Mavea—, que advierten del peligro que acecha a las marismas del Recastrón, de enorme riqueza geológica, floral y faunística. Y es que, según las denuncias de estos grupos, el dragado de la masa rocosa que protege las dunas de la ensenada de Llodero y la charca de Zeluán, amenazaría seriamente el ecosistema del que a día de hoy es el último reducto natural de la ría de Avilés. Este espacio, el único que conserva la morfología preindustrial del estuario, fue declarado Monumento Natural (Decreto 100/2002), e incluido como Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona Especial de Protección para Aves (ZEPA) del área Cabo Busto-Luanco. Y que, desde 2006, forma también parte en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural del Ayuntamiento de Avilés* como Monumento Natural de Interés Alto.



**Fig. 148 . Monumento Natural de la charca de Zeluán y la ensenada de Llodero.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**





**Fig. 149.** Delimitación del Monumento Natural de la charca de Zeluán y la ensenada de Llodero.

**Fuente:** Elaboración propia a partir de maps.google.es

El *Proyecto de ampliación portuaria de la margen derecha*, que limita directamente con la playa de San Balandrán, catalogada como Paraje Natural por el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultura de Avilés*, impactaría según el pronóstico los grupos ecologistas, en los ecosistemas protegidos, poniendo en peligro la población halófila asociada a los hábitats salinos, las aves limícolas y marismañas, y, la formación geológica de travertinos, calificada como Hábitat Prioritario para Proteger por la Red Natura 2000, por ser el único punto de la Unión Europea que muestra esta rareza geológica al aire libre.



**Fig.150 .** El cormorán moñudo (izq.), el halcón peregrino (centro) y la gaviota patiamarilla (dcha.) son algunas de las especies de Interés Especial catalogadas como “vulnerables” que, según los grupos ecologistas, más se resentirían de la alteración del ecosistema marismeano de Zeluán. **Fuente:** www.google.com

Aún así, y a pesar de la denuncia interpuesta por los colectivos ecologistas ante la Comisión Europea de Asuntos Medioambientales, a fecha de 9 de julio de 2008, las obras de la Fase I dieron comienzo ese mismo día, contando con la aprobación de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático según la Resolución de 23 de Abril de 2007 (BOE nº113 de 11 de Mayo de 2007), donde se formula «favorable» la realización del proyecto.



Fig.151 . Travertinos en la ría de Avilés.

Fuente: [www.asturiasverde.com](http://www.asturiasverde.com) y [www.ecoloxista.blogspot.com](http://www.ecoloxista.blogspot.com)

### 3.5. LA REGENERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LA RÍA

Al margen de las experiencias decimonónicas, el auténtico despegue de la industrialización en Avilés comenzó a mediados del siglo pasado<sup>571</sup>, con la llegada a la ciudad de la Siderúrgica Asturiana (SIASA) y la Empresa Nacional de Aluminio (ENDASA), que junto con la Real Compañía Asturiana de Minas, sentaron las bases del gran complejo siderometalúrgico de la ría de Avilés.

Pocos años después desembarcaría en la margen derecha, junto a dársena de San Agustín y a escasos metros del casco urbano, la que sin lugar a dudas sería la gran inductora del cambio radical que iba a operarse en la ciudad: ENSIDESA. La gran siderúrgica, si bien es cierto que estimuló enormemente la economía local, comarcal y regional, también acarreó serias consecuencias, entre ellas la alteración de la estructura

---

<sup>571</sup> Tras la promulgación de la *Ley de Protección y Fomento de la Industria Nacional* (1939) y la subsecuente creación del Instituto Nacional de Industria (1941).

demográfica,<sup>572</sup> la transformación de la fisonomía y la morfología de la ciudad, y la profunda degradación medioambiental del entorno.

Todo ello condicionó hasta el extremo el desarrollo futuro de la ciudad, que arrastró durante décadas —y aún arrastra en muchos casos— las secuelas de este crecimiento irrestricto amparado en el capitalismo industrial y modelo desarrollista, y que estigmatizó la ciudad durante décadas, afectando tanto a la fisonomía y la morfología urbana como a la calidad ambiental del entorno.

La súbita industrialización y la hipertrofia urbana que ésta aparejó, acarrearón importantes consecuencias medioambientales que afectaron a todo el conjunto de la ciudad, y particularmente al entorno de la ría, principal foco industrial de la comarca y entre los más destacados de la región. La ausencia de restricciones, junto con la falta de control de los poderes públicos y la escasa conciencia ecológica del momento, ampararon el establecimiento de numerosas industrias, la mayoría pertenecientes al sector siderometalúrgico —ENSIDESA, ENDASA, AZSA, CESA, etc. —, en ambos márgenes del estuario.

La situación topográfica de Avilés y las condiciones climáticas de la zona, poco propicias a la dispersión de los contaminantes, favorecieron la concentración en altas proporciones de los gases tóxicos y las partículas en suspensión que las industrias emitían a la atmósfera. La alta contaminación atmosférica menoscabó la calidad ambiental e impactó en la salud y el bienestar de la población, al incrementarse el riesgo de padecer enfermedades de tipo respiratorio, disfunciones y patologías pulmonares, desórdenes inmunológicos, etc. Por otro lado las partículas impuras en suspensión, además de filtrar la luz solar<sup>573</sup>, dando un aspecto lóbrego, al depositarse lo teñían todo con una espesa pátina negruzca.

Todo ello le costó a Avilés la declaración como *Zona de Atmósfera Contaminada* en 1981<sup>574</sup>, de acuerdo con la *Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de*

---

<sup>572</sup> La implantación de Ensidesa atrajo dos oleadas migratorias, la primera para trabajar en la construcción de la factoría y la segunda para trabajar como obreros dentro de la misma. MORALES MATOS, Guillermo, “Industrialización y crecimiento...Op.cit.

<sup>573</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio...*, Op.cit.

<sup>574</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 17 de febrero de 1981, N°41, p.3619, “Real Decreto 211/1981, de 23 de enero, por el que se declara zona de atmósfera contaminada al término municipal de Avilés (Asturias), con los efectos y régimen especial previstos en el título III del Decreto 833/1975, de 6 de febrero.

*Protección del Ambiente Atmosférico*<sup>575</sup>, que establecía que serían “[...] declaradas zonas de atmósfera contaminada aquellas poblaciones o lugares en que, aun observándose los niveles de emisión establecidos, la concentración de contaminantes rebasase cualquiera de los niveles de inmisión durante cierto número de días al año [...], con los asesoramientos técnicos pertinentes”<sup>576</sup>, quedando éstas “[...] sujetas a un régimen especial de actuaciones que persiguiesen la progresiva reducción de los niveles de inmisión hasta alcanzar los establecidos con carácter general”<sup>577</sup>.<sup>578</sup>

El otro gran damnificado del desarrollo irrestricto de la industria fue el entorno de la ría, cuya colonización, no sólo alteró drásticamente la morfología del estuario, desecándose las marismas y destruyéndose los ecosistemas asociados, sino que también trastocó completamente el rol de la ría en la economía comarcal, arrumbando los usos pesqueros, y consagrándose como eje del gran complejo industrial-portuario de la ría.

La desecación de las marismas y el desmonte de de los sistemas de dunas, acabaron con la fauna y la flora halófila y marismeña propias de las zonas intermareales fangosas<sup>579</sup>. Mientras que los residuos tóxicos procedentes de la industria acabaron por desplazar los caladeros tradicionales y redujeron dramáticamente la población de moluscos y crustáceos. Pero a los efluentes industriales hubo que añadir las aguas negras, que llegaban sin ningún tipo de tratamiento a la ría a través de los afluentes que recorrían la ciudad —los ríos Arlós, Magdalena, San Martín, Tuluergo y Raíces—, y a los que vertían directamente barrios emergentes como La Magdalena, La Luz, Versalles, Llaranes, Buenavista, etc. La proliferación de escombreras, canteras y vertederos incontrolados, junto con las marañas de tendidos eléctricos y las montañas de chatarra industrial, de enorme impacto paisajístico, también impactaron profundamente en la calidad del paisaje natural. Desde entonces la ría pasó a ejercer como frontera entre la zona industrial y la ciudad, resignada esta última a prescindir del elemento que durante

---

<sup>575</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 26 de diciembre de 1972, Nº309, pp.23.031-23.034, “*Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico*”.

<sup>576</sup> Artículo 5.1, *Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico*.

<sup>577</sup> Artículo 6.1, *Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico*.

<sup>578</sup> En el año 2010 la Consejera de Medio Ambiente del Principado de Asturias declaró la descatalogación de Avilés como Zona de Atmósfera Contaminada, debido a la desaparición de la figura administrativa de las Zonas de Atmósfera Contaminada y también al “[...] cambio radical en cuanto a la calidad del aire”. *La Nueva España*, 10 de junio de 2010, “Avilés, descatalogada como zona de atmósfera especialmente contaminada”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 14/11/2011].

<sup>579</sup> Sobre la desecación de las marismas de Avilés es de cita obligada la obra de ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup> y ROZA CANDÁS, Maximino, *La desecación de...* Op.cit.

siglos había actuado como espina dorsal de la comarca, sacrificándola en aras del desarrollo mal entendido.

### 3.5.1. *El cambio en la política medioambiental en Avilés*

En los años setenta se produjo la eclosión internacional de lo que podríamos entender como conciencia ecológica, siendo de cita obligada en este contexto la publicación en 1972 del Informe del Club de Roma, con la doctora Dennis Meadows a la cabeza, sobre *Los límites del crecimiento*<sup>580</sup>. Este estudio, partiendo del diagnóstico de los factores que amenazaban a la sociedad global —el rápido crecimiento demográfico, la insuficiencia de alimentos, la industrialización acelerada, el agotamiento de los recursos naturales y el deterioro medioambiental—, sentó las bases de la crítica al modelo patógeno de crecimiento exponencial del sistema capitalista, planteando la necesidad de establecer límites al desarrollo económico e industrial, e iniciar la transición hacia el equilibrio global. Así, empezó a tomarse conciencia de que los recursos del planeta eran preciados, finitos y comunes, y que, por tanto, era responsabilidad de todos el protegerlos y perpetuarlos.

Otro hito en materia ecológica fue la *Conferencia sobre el Medio Humano*, primera reunión mundial sobre medioambiente celebrada en Estocolmo en 1972, de la que surgió la creación de la *Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo* de la Organización de Naciones Unidas (1983). Sobre las pautas y recomendaciones de esta cumbre internacional, que dieron lugar al célebre *Informe Brundtland (Nuestro Futuro Común)*<sup>581</sup>, surgió el proyecto *Agenda21*. Un plan internacional de acción hacia el desarrollo sostenible elaborado en el marco de la *Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo* —la llamada *Cumbre de la Tierra*—, celebrada en Río de Janeiro en 1992; y ratificado en la *II Cumbre de la Tierra*, celebrada en Johannesburgo en 2002.

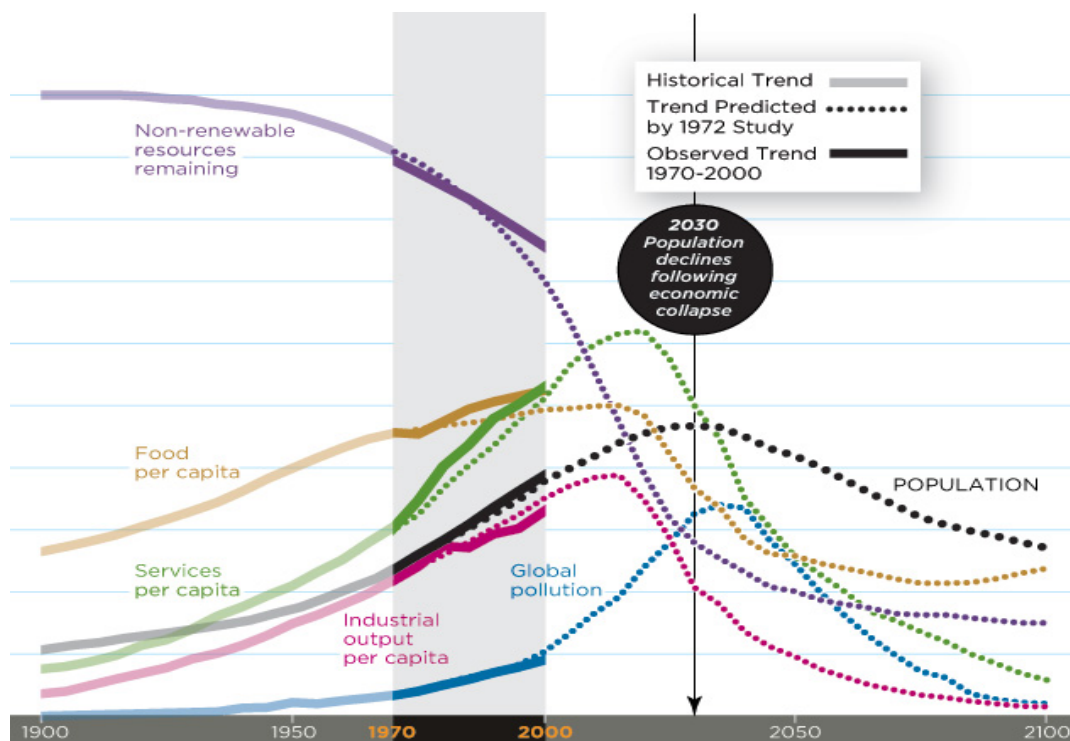
---

<sup>580</sup> Investigación respaldada por el Club de Roma sobre *El Predicamento de la Humanidad* y elaborada por el grupo de Dinámica de Sistemas del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT). MEADOWS, Donella, MEADOWS, Dennis, RANDERS, Jorgen y BEHRENS, William, *Los límites del crecimiento*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1972.

<sup>581</sup> HARLEM BRUNDTLAND, Gro (dir.), *Informe de la Comisión...*Op.cit.



El desarrollo sostenible, según la definición que proporcionó el *Informe Brundtland*, es aquel capaz de “[...] *satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para satisfacer sus propias necesidades*”<sup>582</sup>. En el llamado desarrollo sostenible podemos determinar tres vertientes: la económica, la social y la ecológica. Entendiendo que sólo cuando estos tres factores interactúan de forma armoniosa y equilibrada, esto es, consiguiendo un desarrollo económico que sea ecológicamente viable y socialmente equitativo, podemos empezar a hablar de sostenibilidad. Otra faceta, igualmente importante aunque no siempre valorada como se merece, es la cultural. Y es aquí donde entra en juego el patrimonio, herencia del pasado y catalizador de la identidad colectiva, cuya protección es obligada en lo que a sostenibilidad se refiere, ya que, la capacidad de proyectar hacia el futuro el legado cultural, además de ayudar a construir la personalidad de los pueblos es, como recoge la *Ley del Patrimonio Histórico Español*, “[...] *el camino seguro hacia la libertad* [...]”<sup>583</sup>.



Gráfica. 9. Diagrama de los límites del crecimiento (2011)

Fuente: Ugo Bardi<sup>584</sup>

<sup>582</sup> *Ibidem*.

<sup>583</sup> Preámbulo de la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>584</sup> BARDI, Ugo, *The Limits to Growth Revisited*, Springer, New York, 2011.

El detonante del cambio de actitud en Avilés podría fijarse en la declaración como *Zona de Atmósfera Contaminada* en 1981. Las partículas sedimentables controladas y medidas desde las once estaciones diseminadas por el municipio, superaban en todos los puntos de control los estándares españoles del momento — 300mg/m<sup>2</sup>/día —, llegando incluso a triplicar el máximo establecido en las zonas más cercanas a Ensidesa. Y la materia en suspensión, medida desde el observatorio colocado en el edificio del ayuntamiento, superaba el límite autorizado en más de cincuenta días cada año<sup>585</sup>. Con estos alarmantes datos la regulación de la calidad del aire y el saneamiento atmosférico pasaron a ser uno de los asuntos prioritarios de la política municipal, poniéndose en marcha distintas actuaciones dirigidas a reducir las emisiones contaminantes de las industrias y mitigar el impacto de éstas sobre la población.

En este sentido hay que destacar la actuación desarrollada en el entorno de Valliniello, cuya colindancia con los terrenos de la empresa siderúrgica había hecho inhabitable. La contaminación allí era tal que rebasaba con holgura el nivel de emergencia de tercer grado. Este hecho, junto con el riesgo potencial de algunas de las instalaciones industriales y la intensa contaminación acústica, que superaba en algunos momentos los 100 decibelios, hizo imposible la habitabilidad de la zona.

La presión de la ciudadanía, con las organizaciones vecinales y los colectivos ecologistas a la cabeza, consiguió la implicación de las administraciones públicas, que se concretaría en la firma de un convenio interinstitucional<sup>586</sup> para la elaboración del *Plan Especial de Protección Ambiental de Valliniello* (1984), cuyo objetivo fundamental era el traslado de las familias que aún residían allí a otras zonas de Avilés y la creación de una barrera natural, el llamado *Cinturón Ambiental de Valliniello*, que mitigase en la medida de lo posible el impacto de la contaminación y disuadiese de futuros asentamientos humanos<sup>587</sup>.

---

<sup>585</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...*, Op.cit.

<sup>586</sup> Convenio interinstitucional (2 de mayo de 1983) firmado por la Dirección General de Medio Ambiente del MOPU, el Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda del MOPU, la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Avilés.

<sup>587</sup> Sobre el *Proyecto de Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello* trataremos más adelante.

Sin embargo el punto de inflexión llegó cuando el Ayuntamiento de Avilés asumió realmente su compromiso con el desarrollo sostenible con la adhesión a la *Carta de Aalborg* y la puesta en marcha de la Agenda 21 Local<sup>588</sup>. La primera etapa de esta agenda consistió en la elaboración de un diagnóstico de la realidad socioeconómica y medioambiental del concejo, para, a continuación, identificar las áreas de intervención potenciales y establecer los baremos de sostenibilidad. En paralelo se diseñó un plan de comunicación, con la publicación de 10.000 ejemplares del *Manual de Buenas Prácticas Ambientales* (2007)<sup>589</sup>, encaminado a fomentar la participación social y a impulsar la educación ambiental y la conciencia ecológica entre la ciudadanía.

Entre las acciones más relevantes emprendidas en este sentido, todas ellas encaminadas hacia el desarrollo sostenible de la ciudad, cabe destacar la integración de Avilés en la *Red Española de Ciudades Saludables*, iniciativa dependiente del proyecto internacional *Healthy Cities* de la Organización Mundial de la Salud; y, el compromiso con la gestión sostenible de los residuos a través de las campañas de reciclaje y de la construcción de los puntos limpios de Los Canapés y El Quirinal.

También se articuló una amplia red de espacios verdes, rehabilitado jardines y parques públicos —parques de Ferrera<sup>590</sup>, El Muelle, Las Meanas, El Quirinal, La Magdalena, El Pozón, Bustiello, etc.—, y habilitando sendas naturales, como la que corre paralela al cauce del río Arlós desde el poblado de La Luz hasta el centro de la ciudad, o los dos paseos marítimos que bordean las dos márgenes de la ría: el Paseo de la Ría, en la orilla izquierda, y el llamado Paseo del Arañón, en la derecha, desde la desembocadura hasta la ensenada de Llodero y la charca de Zeluán, ambas pertenecientes a la *Red de Espacios Naturales Protegidos del Principado de Asturias* y declaradas como Monumento Natural.

---

<sup>588</sup> La estructura dinámica y la dimensión abarcable de las corporaciones locales hicieron que éstas adquiriesen especial relevancia en el desarrollo de la Agenda 21 de Naciones Unidas, entendiéndose que las iniciativas locales tendrían mayor viabilidad y efectividad que las complejas y, hasta cierto punto, utópicas conceptualizaciones globales. Así, en 1994 fue firmada la *Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad*, conocida como *Carta de Aalborg*, con el objetivo subrayar el papel de las ciudades en el desarrollo de programas de sostenibilidad local, para lo que fue creada la llamada «Agenda 21 Local».

<sup>589</sup> *Manual de Buenas Prácticas Ambientales (Agenda 21)*, Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2007.

<sup>590</sup> El parque de Ferrera, el más grande e importante de la ciudad, formó parte de las propiedades de los marqueses de Ferrera y Santa Cruz, hasta que a mediados de los años setenta, en cumplimiento de las previsiones del Plan Mesones, fue adquirida por el Ayuntamiento y puesta a disposición pública. A.M.A., Archivo General, Parques y Jardines, *Parque de Ferrera*, caja 1473, Expte. 478/1972.

Pero, sin duda alguna, la actuación estrella en materia medioambiental consistió en la recuperación global del conjunto de la ría de Avilés. Los primeros pasos de esta macrooperación se remontan a la década de los noventa, con la aprobación del *Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca Fluvial de la Ría de Avilés* en 1992 (Fig. 7). La limpieza del estuario continuó con la puesta en marcha del *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés* (2002-2006),<sup>591</sup> orientado a la recuperación de la parte alta del cauce, frente al casco urbano, donde desde mediados del siglo anterior habían ido acumulándose los sedimentos contaminados. El siguiente paso consistió en adecuar ambiental y urbanísticamente el entorno degradado de la ría, para transformar los antiguos suelos industriales en un espacio público, reconciliando a la ría con la ciudad a la que durante décadas había dado la espalda. Con esta finalidad, tras canalizar la ría y construir algunos azudes que mitigasen el impacto de las mareas, se emprendieron labores de urbanización en ambos márgenes del estuario, que consistieron en la habilitación de paseos de la Ría y el Arañón; la construcción de puentes y pasarelas; la revegetación de los márgenes con cerezos, sauces, avellanos, espinos albares, fresnos y junquillos; la habilitación de sendas peatonales y ciclistas, áreas de juego infantil, cobertura WIFI, etc.; y, por último, lo que podríamos definir como amueblamiento y ornamentación del espacio.

Sin lugar a dudas, la pieza más significativa del conjunto escultórico de la ría es la obra del escultor Benjamín Menéndez, *Avilés*, hito simbólico que marcó el punto de inflexión en la recuperación de este espacio, representando, como muy bien expresó Jaime Luis Martín “[...] *la nueva metáfora e imagen de un tiempo postindustrial, el símbolo de la apertura de una nueva ruta, con la ría como escenario para el diálogo y el imaginario, un órgano que desde la racionalidad geométrica construye un sueño, levantando la hipoteca del pasado sin olvidarlo, subvirtiendo el presente y dominando el futuro con audacia y modernidad*”.<sup>592</sup>

---

<sup>591</sup> PÉREZ HOLGUERA, Mauro H., y FERNÁNDEZ VELARDE, Carlos, “Recuperación ambiental de...”, Op.cit.

<sup>592</sup> MENÉNDEZ, Benjamín, *Proceso constructivo de la escultura “Avilés”*, Avilés, 2005.



**Fig. 152. La ría con la escultura *Avilés* de Benjamín Menéndez al fondo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

### ***3.5.2. La creación del Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello***

El área de Valliniello era, dada la topografía de la zona en fondo de valle, y la situación de cercanía respecto a empresas altamente contaminantes, entre ellas ENSIDESA, el hábitat más degradado de la comarca. Los primeros informes medioambientales, elaborados por el *Servicio de Lucha contra la Contaminación del Ayuntamiento de Avilés*, arrojaban unos índices de contaminación atmosférica alarmantes, rebasando ampliamente y de manera recurrente los niveles de emergencia. Esto, junto al riesgo potencial de algunas de las fábricas del entorno, que poseían depósitos de almacenamiento de amoníaco, obligó a adoptar medidas de seguridad, entre ellas la de habilitar en torno al área afectada una zona de protección.



Este problema de inseguridad es insalubridad había suscitado, desde los años setenta, las quejas de los habitantes de la zona, pero también de muchas otras agrupaciones vecinales y ecologistas. Esta situación forzó la firma del *Convenio Interinstitucional*, suscrito el 2 de mayo de 1983 entre la Dirección General de Medio Ambiente del MOPU, el Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda, la Consejería de Ordenación del Territorio y el Ayuntamiento de Avilés<sup>593</sup>, y que daría lugar a la aprobación del *Plan Especial de Protección Ambiental de Valliniello*, más conocido como el *Cinturón Ambiental de Valliniello*.

El documento contemplaba dos grandes líneas de actuación: centrada la primera en el desalojo de 136 familias del área de Valliniello y el traslado a otras zonas con menor índice de contaminación; y, la segunda, en la creación alrededor de la factoría de un cordón sanitario o barrera natural que disuadiese de futuros asentamientos humanos en la zona. Para ello en primer lugar hubo que determinar, según criterios técnicos medioambientales, la zona de ubicación del Cinturón de Protección, para, a continuación, elaborar el plan de expropiación y el de realojamiento, ambos basados en criterios de integración social. Seguidamente se declaró el terreno afectado como «suelo no urbanizable de especial protección con absoluta prohibición de construir»<sup>594</sup>, y se demolieron las edificaciones expropiadas.

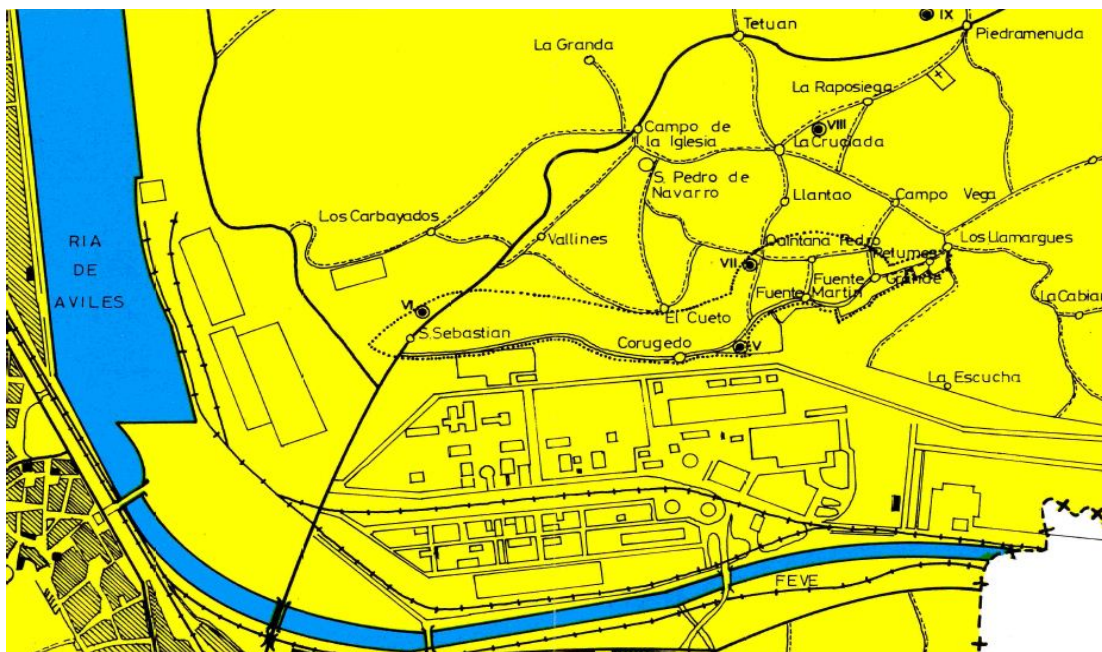
La última etapa se ocupó de la plantación de masa arbórea y arbustiva densa, con la idea de mitigar los efectos contaminantes de las fábricas cercanas, y que obstaculizase los posibles asentamientos. La habilitación del Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello, que ocupó una superficie de en torno a los 150.000 m<sup>2</sup>, se saldó con la plantación de más de 40.000 árboles y arbustos de más de doce especies diferentes<sup>595</sup>, elegidas para ofrecer la máxima garantía de alcanzar a medio plazo los fines ambientales y disuasorios planteados.

---

<sup>593</sup> A.M.A., *Parque y Jardines*, Caja 2557/1, N° Exp. 8548/89, f.6, “Limpieza del Cinturón de Valliniello”, 1989.

<sup>594</sup> *El Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello (Avilés)*, Agencia de Medio Ambiente, 1986.

<sup>595</sup> El tipo y la distribución de las especies sobre el terreno aparece detallada en el *Catálogo e Inventario de Especies Leñosas del Cinturón Ambiental de Valliniello*: A.M.A., *Parque y Jardines*, Caja 2557/1, N° Exp. 8548/89, f.257 al 270, “Limpieza del Cinturón de Valliniello”, 1989.



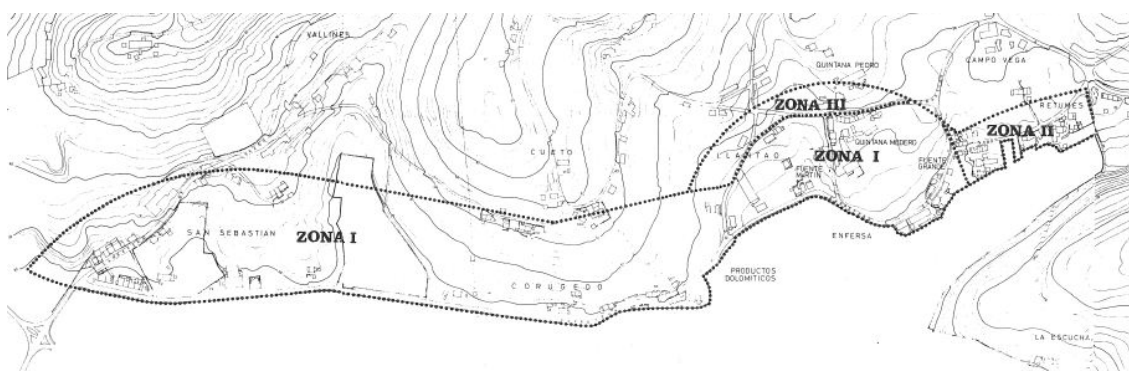
**Fig. 153. Área afectada por el Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello.**

**Fuente: PGOU (2006)**



**Fig. 154. Entorno de Valliniello tras las instalaciones de ENSIDESA.**

**Fuente: Servicio Técnico de Medio Ambiente (Ayto. Avilés)**



**Fig.155 . Zonas del Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello:**

**Zona I (Contaminación y peligro Nivel I); Zona II (Nivel II) y Zona III (Nivel III)**

**Fuente: Plan Especial de Protección Ambiental de Valliniello.**

### ***3.5.3. El Plan de Saneamiento Integral de la Ría de Avilés<sup>596</sup>***

Del largo proceso de regeneración medioambiental que experimentaría la ría, debemos subrayar la importancia de los trabajos de saneamiento del estuario, ya que éstos marcaron el comienzo de toda la compleja red de actuaciones encaminadas a la recuperación global de este espacio, desde las de ordenación hidráulica hasta las de urbanización o las de resignificación espacial mediante acciones artísticas concretas. Mucho más discretos y menos mediáticos que otras actuaciones de este entorno, las labores de saneamiento sentaron las bases de la redefinición de las relaciones de la ciudad con el estuario y del comienzo de la reconquista ciudadana de este lugar, restituyendo la calidad ambiental, o cuanto menos mitigando el impacto que las industrias y la ciudad tenían sobre las aguas de la ría.



**Fig. 156. Ría de Avilés antes de la regeneración medioambiental.**

**Fuente: *sites.google.com***

---

<sup>596</sup> En este apartado debo agradecer muy sinceramente la colaboración de la Confederación Hidrográfica del Norte, y muy especialmente la del Jefe del Servicio de Tecnología y de la Dirección Técnica de la CHN, Miguel Ángel Román Ortiz, que, además de brindarme su tiempo, me proporcionó toda la información a su alcance, así como las explicaciones necesarias para desentrañarla.



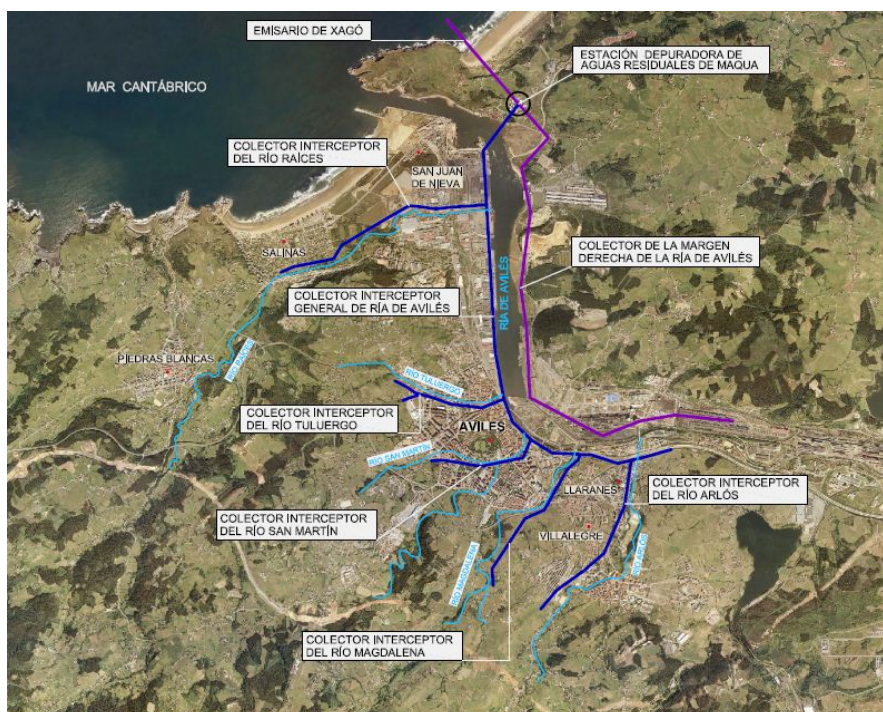
El germen del saneamiento de la ría prendió en 1982, cuando la corporación municipal, consciente de la situación de extrema degradación medioambiental de la ría, encargó la elaboración de un estudio preliminar que determinase el índice y el alcance de la contaminación del estuario. El estudio puso de manifiesto en cifras y datos lo que ya se sabía de hecho, la contaminación de la ría alcanzaba índices preocupantes, rebasando ampliamente los límites sanitarios. Estos estudios preliminares dieron paso años después a los *Estudios de Saneamiento de la Zona de Avilés*, cuya redacción, incluida en el Programa Nacional de Interés Comunitario (PNIC) de Asturias, determinó en gran medida la elaboración del *Plan de Saneamiento Integral de la Ría de Avilés*.

La magnitud de las operaciones de saneamiento y la cuantía de la financiación de la obra, difícilmente asumibles desde la administración local, obligó a la corporación a solicitar la cooperación de las administraciones regional y estatal, quedando esta cooperación formalmente ratificada en 1992, con la firma del acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Avilés<sup>597</sup>. Fruto de este acuerdo surgió el *Proyecto Básico del Colector Interceptor General de la Ría de Avilés* (1993), documento que redactó la Confederación Hidrográfica del Norte (CHN) —hoy Confederación Hidrográfica del Cantábrico (CHC)— y que marcó la líneas maestras y determinó las acciones a seguir para sanear la ría y sus afluentes, así como las aguas litorales cercanas.

El esquema general del saneamiento que diseñó la CHN recogía, mediante el llamado Colector Interceptor General de la Ría, las aguas residuales de los concejos de Avilés, Castrillón, Corvera y Gozón, conduciéndolas a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua —en adelante EDAR de Maqua—, donde eran tratados y desde allí conducidos a través del Emisario de Xagó al mar. Dadas las dimensiones del *Plan de Saneamiento Integral de la Ría de Avilés*, éste se desarrolló en distintas etapas, dando lugar con ello a distintos proyectos: el Colector Interceptor General de la ría de Avilés; los Colectores Interceptores de los ríos Arlós, Magdalena, San Martín, Tuluergo y Raíces; el Colector Industrial de la Margen Derecha; la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua y el Emisario Submarino de Xagó.

---

<sup>597</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 26 de mayo de 1993, nº125, pp.15948-15949, “Resolución de 20 de abril de 1993, de la Dirección General de Calidad de las Aguas, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Principado de Asturias y el excelentísimo Ayuntamiento de Avilés, para afrontar las obras de saneamiento de la ría de Avilés”.



**Fig.157 . Esquema del saneamiento de la ría de Avilés.**

**Fuente:** *Plan de Saneamiento de la ría de Avilés.*

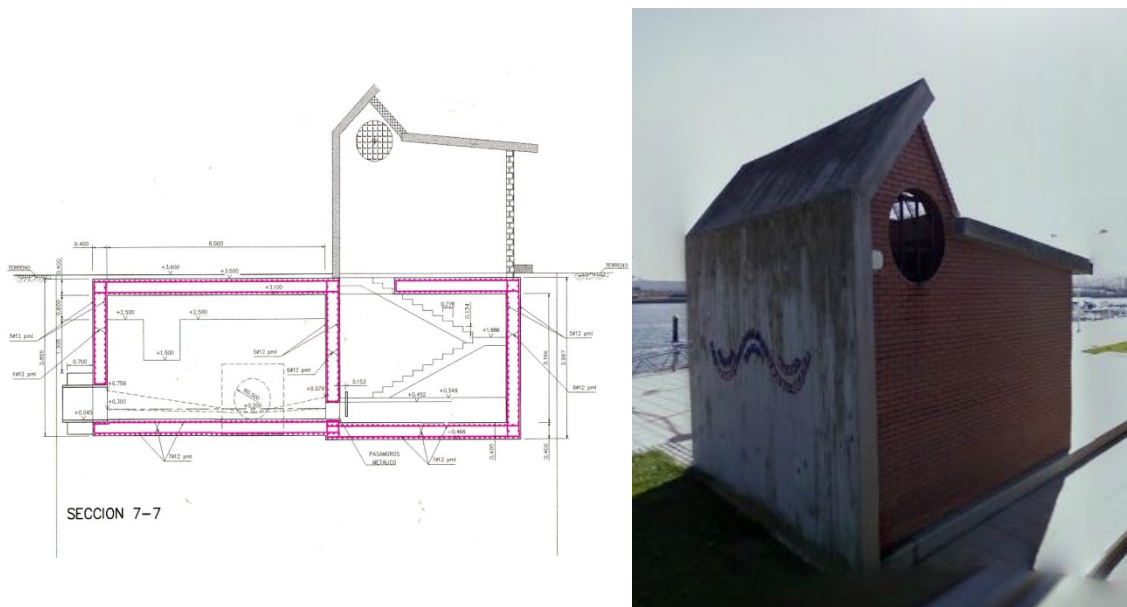
La primera fase (2004) consistió en la construcción del Colector Interceptor General de la Ría de Avilés. De 6.090 m. de longitud, recorre toda la margen izquierda del estuario interceptando todos los vertidos urbanos que llegan desde los distintos colectores municipales y los colectores secundarios de los afluentes de la ría —ríos Arlós, Magdalena, Tuluergo y Raíces—<sup>598</sup>.

Al exterior estos puntos de comunicación con el Colector dieron lugar a la construcción de catorce casetas, cuyo singular diseño debemos al artista asturiano Joaquín Rubio Camín. La colaboración del artista con la Confederación Hidrográfica del Norte era habitual, como dan cuenta los abundantes diseños de Camín que perlan las márgenes de los ríos asturianos —Nora, Nalón, Figaredo, etc. — y otros ámbitos de actuación de la CHN. Con ello conseguían no sólo dotar de visibilidad a obras ingenieriles que, aunque de gran magnitud, habrían quedado enterradas sin presencia física al exterior, sino también otorgarles cierta singularidad estética a actuaciones ceñidas a criterios estrictamente funcionales. Las casetas que diseñó Rubio Camín para

<sup>598</sup> La obra ejecutada en túnel con dovelas prefabricadas de hormigón armado, tiene 3 m. de diámetro de sección, excepto en el tramo final que cruza bajo la ría hasta la E.D.A.R. de Maqua en que se reduce a 1,60 m. A lo largo del trazado se construyeron siete pozos especiales, necesarios para la ejecución del túnel, y otros tantos aliviaderos de tormentas que regulan que caudal que pasa al Interceptor. Fuente: *Saneamiento de la ría de Avilés: Colector Interceptor General de la Ría de Avilés, Colector Interceptor del río Tuluergo y EDAR de Maqua*, CHN-Ayuntamiento de Avilés.



la ría de Avilés, de planta rectangular y alzado irregular, que recuerda lejanamente al perfil de las casetas de playa, combinan el ladrillo rojizo con el hormigón armado, contando con óculos de iluminación circulares abiertos a ambos lados de la construcción e hiladas de pavés cerrando los faldones de la cubierta. Como elementos singulares debemos destacar la puerta metálica moldurada y la ola de azulejos azul cobalto que ornamenta el muro de hormigón, diseño de Camín que funcionó como distintivo de las operaciones de saneamiento de la CHN en Asturias.



**Fig. 158. Casetas del colector de la margen izquierda diseñadas por Rubio Camín.**

**Fuente: CHN<sup>599</sup>**

Al mismo tiempo fue realizándose el saneamiento complementario de todos los cauces secundarios que desembocaban en la ría, y a los que llegaban los residuos urbanos de los distintos barrios de la ciudad. A este propósito respondió la construcción en distintas campañas del colector del río Arlós, que recoge los residuos del entorno de Llaranes, Villalegre y La Luz; el del río Magdalena; el del río San Martín, que recoge los de los barrios del sur, el polígono de La Magdalena y La Carriona; el del río Tuluergo, que recoge los del centro de la ciudad; y el del río Raíces, que pertenece parcialmente al municipio de Castrillón.

<sup>599</sup> *Archivo de la Confederación Hidrográfica del Norte*, “Modificación N°1 del Proyecto de Construcción del Colector Interceptor General de la Ría de Avilés”, Plano N° 19.4, marzo de 2001.

La segunda fase del saneamiento (2007-2010) consistió en la construcción del Colector Interceptor de la Margen Derecha<sup>600</sup>, que cuenta con aproximadamente 18 Km. de recorrido desde la rotonda de Tabaza hasta la EDAR de Maqua. Se encarga de recoger los efluentes pretratados de las principales industrias de la zona: COGERSA, Dupont Ibérica, Fertiberia, Arcelor Mittal<sup>601</sup> y Alcoa-Inespal de la margen derecha, existiendo en la actualidad otro ramal desde las obras de ampliación del puerto; y, AZSA y Saint-Gobain Cristalería de la margen izquierda.

Las dos grandes redes de saneamiento confluyen en la EDAR de Maqua (2004), que ocupa una parcela de 110.000 m<sup>2</sup> en el polígono homónimo<sup>602</sup>, y cuya función es la de recoger y tratar las aguas residuales urbanas que llegan desde el Colector Interceptor General de la Ría<sup>603</sup>.



**Fig. 159. Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua.**

**Fuente: CHN.**

---

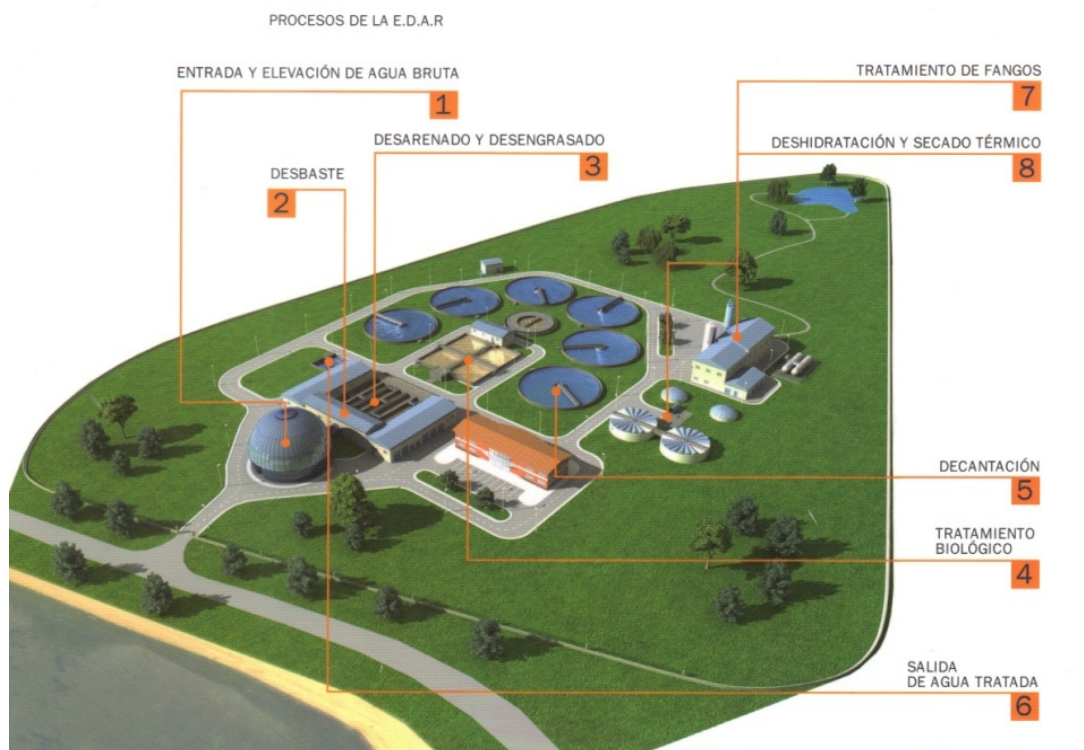
<sup>600</sup> El Colector Interceptor Industrial pasaría a llamarse después Colector Interceptor de la Margen Derecha, respondiendo este cambio a requerimientos burocráticos relacionados con la concesión de ayudas europeas, a las que la obra no hubiese podido optar de haberse presentado como una actuación de carácter industrial.

<sup>601</sup> Dada la dimensión y la disgregación de las instalaciones de Arcelor Mittal, ésta conecta con el Colector Interceptor Industrial en tres puntos —la acería, el tren de bandas en caliente y las baterías de coque—, aprovechando en algunos tramos la red de túneles de hormigón de la Central Térmica de ENSIDESA.

<sup>602</sup> Las características topográficas del terreno hicieron necesario cimentar las obras con más de 1.100 pilotes de hormigón de hasta 30 m. de longitud, sustentándose sobre ellos todos elementos que componen la planta depuradora —edificios, depósitos, arquetas, etc.—. Fuente: *Saneamiento de la ría de Avilés: Colector Interceptor General de la Ría de Avilés, Colector Interceptor del río Tuluergo y EDAR de Maqua*, CHN-Ayuntamiento de Avilés.

<sup>603</sup> Los efluentes pretratados del Colector Interceptor Industrial no llegan a la EDAR sino que son conducidos directamente a la arqueta de carga del emisario, donde confluyen con las aguas tratadas en la EDAR de Maqua.

El proceso de depuración comienza con la entrada del agua bruta en la cabecera de la planta mediante el sistema de bombeo, sometiéndola a continuación a desbaste en las líneas de tamizado a fin de eliminar los sólidos superiores a 15 mm. De ahí las aguas pasan al canal de desarenado y desengrasado, en el que la arena queda sedimentada en el fondo y la grasa asciende a la superficie donde es recogida con rasquetas y depositada, junto con la arena sedimentada extraída por bombeo, en contenedores que se trasladan al vertedero. El agua libre de grasas y arenas pasa a los reactores biológicos de alta carga, donde tiene lugar el tratamiento aerobio del agua residual con microorganismos, entrando a continuación en la arqueta de reparto que distribuye el agua a los decantadores. Esta última fase de la depuración consiste en separar el agua tratada del fango biológico formado en el tratamiento anterior, quedando éste el fondo de los decantadores de donde se extrae por succión<sup>604</sup> <sup>605</sup>.



**Fig.160 . Instalaciones de la EDAR de Maqua.**

**Fuente: CHN**

<sup>604</sup> Parte del fango que se obtiene de la decantación se redirige a los reactores biológicos donde ayuda a mantener y regenerar a los microorganismos, mientras que el resto es conducido desde los espesadores a los depósitos de tampón y luego a la sala de tratamiento de fangos, donde son deshidratados y reducidos a pellets para ser conducidos al vertedero correspondiente.

<sup>605</sup> Toda la información sobre el proceso de depuración está extraída de la publicación: *Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua*, Consorcio de Aguas de Asturias, 2005.

Después de recorrer las diferentes etapas del proceso de depuración, el agua tratada se envía a la ría o al mar a través del Emisario de Xagó. La construcción del Emisario de Xagó<sup>606</sup>, ya dentro del término municipal de Gozón, ha sido la última etapa del proceso de saneamiento de la ría, completándose las obras en el año 2011<sup>607</sup>.

El elemento que singulariza arquitectónicamente la EDAR es la gran cúpula de casi treinta metros de diámetro que cobija el sistema de bombeo, de estructura metálica de aluminio lacado y cubierta de policarbonato blanco y azul en la base. El diseño de la cúpula corrió a cargo de los técnicos de la CHN y la ejecución la realizó la empresa Dragados. Inicialmente pensaba construirse íntegramente en hormigón, sin embargo, los altos costes que hubiese acarreado hicieron que finalmente optasen por el material termoplástico. Como sucedía con las casetas de la ría, la Confederación Hidrográfica pretendía conseguir con estas actuaciones dar presencia y otorgar cierta entidad estética a las instalaciones de la depuradora. A ello contribuyó también Rubio Camín, a quien encargaron la planificación del reparto de los huecos de la fachada, la elección del color de las cubiertas en lo que denominó «azul cielo asturiano» y el diseño de los dibujos de las fachadas creados a partir de la inserción de bloques de distinto color haciendo trazos simples. Como actuación complementaria a la construcción de la E.D.A.R. de Maqua, trató de mitigarse en cierto sentido el impacto medioambiental con la construcción de dos lagunas artificiales nutridas con las aguas pretratadas terciarias y rodeadas de dunas y plantas autóctonas, y que han conseguido poco a poco atraer a alguna de las especies protegidas que abundan en el entorno de las marismas de Zeluán<sup>608</sup>.

---

<sup>606</sup> La construcción del emisario se ejecutó en tres tramos con tres técnicas diferentes: el primero, de 147 m. de longitud, se realizó en zanja colocando en el interior la tubería de hormigón armado que enlazaba con la arqueta de conexión de la EDAR; el segundo, de aproximadamente 1.400 m., que transcurrió en parte bajo la loma que separa el polígono de Maqua y la playa de Xagó y en parte bajo el mar, se realizó con la técnica de la hinca; y el tercero y último, de 230 m., correspondió al tramo submarino ejecutado mediante la técnica del fondeo controlado de la tubería, en la cual se colocaron 23 difusores, que son los encargados de distribuir las aguas residuales pretratadas en la Estación Depuradora de Maqua. Fuente: *Obras del Emisario de Xagó para el saneamiento de las aguas residuales de los municipios de Avilés, Castrillón, Corvera y Gozón. T.M. de Gozón (Principado de Asturias)*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino-Confederación Hidrográfica del Cantábrico, 2011.

<sup>607</sup> El retraso de las obras, que debían haberse concluido a lo largo del año anterior, se debió a la batida del mar, que dificultó las labores de fondeo del tramo submarino del emisario, y también a los arrastres del Nalón debido a las fuertes lluvias en el año 2010, que depositaron grandes cantidades de sedimento e impidieron el trabajo de los buzos.

<sup>608</sup> *Saneamiento de la Ría... Op.cit.*





**Fig.161. Esquema del Emisario de Xagó.**

**Fuente: CHN.**



**Fig.162. Instalaciones de la EDAR según diseño de Rubio Camín.**

**Fuente: CHN.**



**Fig. 163. Cúpula de la EDAR de Maqua.**

**Fuente: CHN.**



### **3.5.4. El Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la ría de Avilés**

Ya en los primeros años del nuevo siglo la limpieza del estuario continuó con la aprobación del *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés*, desarrollado entre 2002 y 2006, y orientado a la recuperación de la parte alta del cauce fluvial, donde, desde mediados del siglo XX, fueron acumulándose los sedimentos contaminados por los vertidos industriales y urbanos, concentrándose la mayor parte en la cola de la ría frente al casco urbano.

Los lodos acumulados, que llegaron a alcanzar un volumen aproximado de 160.000 m<sup>3</sup>, contenían en mayor o menor concentración un buen número de sustancias contaminantes –metales pesados, hidrocarburos, cianuros, BTEX, PCB, grasas animales, materia orgánica en descomposición, etc.-, constituyendo un foco de dispersión de la polución y, también, uno de los puntos estéticamente más degradados de Avilés<sup>609</sup>.



**Fig. 164. La ría en marea baja antes del saneamiento.**

**Fuente: Fototeca del Pueblo de Asturias (Archivo Gráfico *La Voz de Asturias*)**

---

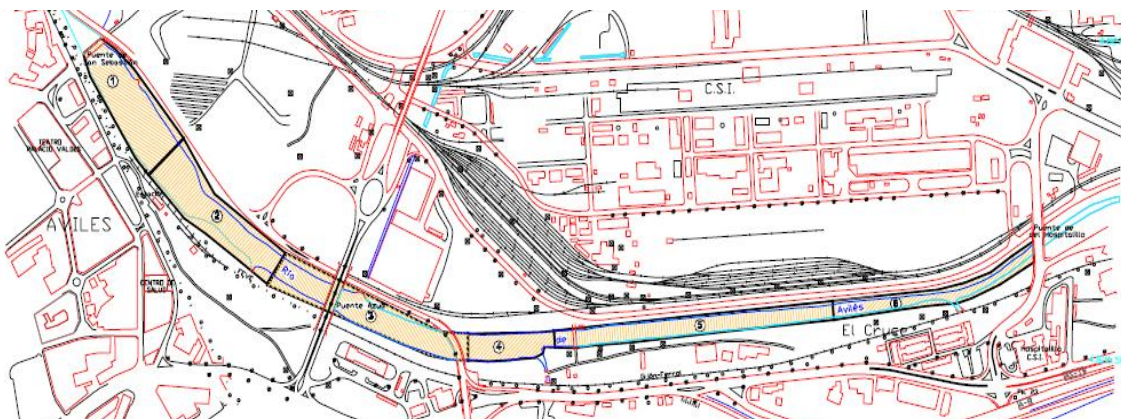
<sup>609</sup> PÉREZ HOLGUERA, Mauro H., y FERNÁNDEZ VELARDE, Carlos, “Recuperación ambiental de...Op.cit.

La primera labor realizada fue la retirada de los lodos, para lo cual el Ayuntamiento de Avilés realizó en el año 2002 el *Estudio de Caracterización de Sedimentos y de Gestión del Material Dragado*, en el que se hizo una descripción detallada de los sedimentos, orientada tanto a determinar la concentración y distribución de contaminantes, como a la cuantificación y caracterización de éstos. Tras analizar las características y morfología del cauce y los depósitos, así como del régimen hidráulico, se procedió al dragado en seco de los sedimentos, los cuales, una vez tratados y estabilizados, fueron transportados por vehículos especiales hasta el vertedero del Estrellín donde fueron encapsulados en un depósito de seguridad construido a tal efecto<sup>610</sup>.



**Fig.165 . Labores de retirada de lodos y construcción del depósito del Estrellín.**

**Fuente: *Recuperación ambiental de la ría de Avilés.***



**Fig. 166. Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés.**

**Fuente: *Recuperación ambiental de la ría de Avilés.***

<sup>610</sup> *Ibidem*, pp.7-8.

La segunda etapa del proyecto estuvo enfocada a la adecuación ambiental y urbanística de la ría, con el objetivo de transformar el entorno degradado del estuario en un espacio público de calidad pensado para el uso y disfrute de la ciudadanía.



**Fig. 167. Aspecto de la ría tras las labores de ordenación hidráulica y ambiental.**

**Fuente: PGOU 2006.**

Tras canalizar la lámina de agua y construir varios azudes para mitigar el impacto de las mareas, fueron acometidas las labores de urbanización de los márgenes del estuario, consistentes en la construcción del Paseo de la Ría en la margen izquierda, entroncando con el paseo de la avenida Conde de Guadalhorce, y el del Arañón en la margen derecha; la restauración y construcción de puentes y pasarelas; el ajardinamiento y revegetación de los márgenes con cerezos, sauces, avellanos, espinos alvares, fresnos y junquillos; la instalación de servicios y mobiliario urbano como farolas, bancos, papeleras, barandillas, escolleras, senda de *footing*, área *wifi*, zonas de juego infantil, etc.; y, la ornamentación y resignificación espacial a través de la colocación de piezas industriales procedentes del desmantelamiento de ENSIDESA y de obras escultóricas significativas, como *Avilés* de Benjamín Menéndez y *Hemisferios en equilibrio* de Ricardo Mojardín, colocada ésta última, a modo de homenaje, donde antaño estuviera el taller de aprendices de la factoría siderúrgica.





**Fig. 106. Paseo de la Kia en la margen izquierda.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



**Fig. 109. Paseo del Aranon en la margen derecha.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

### 3.6. LA REGENERACIÓN ESTÉTICA DEL *WATERFRONT* DE LA RÍA

La ría de Avilés ha estado sometida a grandes transformaciones en los últimos años, encontrándose actualmente en curso algunas de las operaciones que, según todos los pronósticos, ayudarán a completar el salto de ciudad media industrial a ciudad media turística y de servicios. En este contexto la ría ha tenido que ir adaptándose a las demandas de los nuevos tiempos, reinventándose parcialmente y cultivando facetas hasta ahora apenas explotadas, como la de espacio público de calidad, la de elemento natural destacado o la de factor de atracción turística comarcal.

Para alcanzar el rango de «espacio público de calidad» la ría debe actuar como «lugar» en el sentido antropológico del término, esto es, como punto de relación y de identificación del grupo, capaz de alentar la filiación simbólica del grupo y de fomentar la interacción humana en el contexto urbano. Según Jordi Borja el espacio público ha de ser, ante todo y por definición, “[...] *un lugar de relación y de identificación, de contacto entre gentes, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria* [...]”<sup>611</sup>. Ha de contemplarse otro factor cuando hablamos de «lugar», que es el respeto al *genius loci*, al alma y la atmósfera del lugar, algo intangible y ontológico que debe tenerse muy presente a la hora de proyectar actuaciones en el espacio público<sup>612</sup>. Y es en este punto, en el que las huellas de la Historia —las tangibles y las intangibles— son fundamentales, como nexo entre el pasado, el presente y el futuro, y como elemento de cohesión capaz de aglutinar la compleja mixtura social de la ciudad<sup>613</sup>.

La entidad histórica y la carga identitaria de la ría de Avilés están fuera de toda duda, lo mismo que el carácter relacional del puerto como lugar de interacción social. Pero tras el desembarco de la industria pesada en la ría, y muy especialmente con la llegada de ENSIDESA, comenzó la degradación del estuario, lo que condujo a la pérdida del papel histórico de la ría como foco de relación e identidad, actuando desde entonces como frontera natural entre el área urbana, que continuó expandiéndose en dirección opuesta a la ría, y el terreno de industria, que ocupó ambas orillas desde el fondo de saco hasta prácticamente la desembocadura.

---

<sup>611</sup> BORJA, Jordi, “Ciudadanía y espacio público”, en *Urbanitats*, nº7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, 1998.

<sup>612</sup> Sobre esta cuestión véase NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York, 1980.

<sup>613</sup> AUGÉ, Marc, *Los no-lugares...*, Op.cit.



Tras más de tres décadas de renuncia forzosa a la ría, la clausura de la cabecera avilesina de ENSIDESA liberó más de 250 ha en la margen derecha justo frente al centro, y desbloqueó los terrenos de borde de la margen izquierda, inutilizada hasta el momento dada la cercanía de la factoría y el estado de las aguas de la ría. La regeneración de estos *brownfield* ocuparía desde entonces un lugar prioritario en la política local, como dan cuenta los numerosos proyectos de refuncionalización y recuperación ambiental que hemos desgranado en apartados anteriores. Así, poco a poco, el entorno de la ría está reinsertándose en el pulso de la ciudad, hasta el punto de representar el eje del Avilés del siglo XXI, y el máximo exponente de la transformación que éste ha experimentado en las últimas décadas.

Avilés está ahora en pleno salto cualitativo con algunas actuaciones en curso, como el macro-puerto de la margen derecha, y otras a la espera de poder ejecutarse, como la Isla de la Innovación, que de momento sólo muestra la punta del iceberg con el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, o como la supresión de la barrera del ferrocarril, cuyo desenlace parece que no quedará resuelto a corto plazo.

Del éxito de los proyectos pendientes dependerá la posición y la imagen futura de la ciudad en el panorama regional, nacional e internacional. Pero la ciudad del futuro dependerá no sólo de que lleguen a buen puerto los planes programados con mayor o menor acierto, sino también y sobre todo, a la capacidad de hacer «lugar». En este punto, retomando el hilo del discurso con el que arrancaba este apartado, la integración de «la ciudad del pasado» juega un papel estelar en la cristalización de «la ciudad del futuro», ya que es ésta la responsable de anclarla a la Historia, arraigándola y singularizándola.

Y es aquí donde entra en liza la herencia cultural, histórico-artística y natural de la ciudad, eslabón entre la ciudad que fue, la que es y la que podría llegar a ser. Como recoge la *Carta de las Ciudades Educadoras* (Génova, 2004) “*La transformación y el crecimiento de una ciudad (deben estar) presididos por la armonía entre las nuevas necesidades y la perpetuación de construcciones y símbolos que constituyan claros referentes de su pasado, de su existencia [...]*”<sup>614</sup>. Las ciudades deberían ser capaces de armonizar el desarrollo con la protección la herencia patrimonial, esto es, deberían encontrar el punto de equilibrio entre la incontinenencia urbana, que decía Oriol

---

<sup>614</sup> Extracto del Punto 8 de la *Carta de las Ciudades Educadoras*, Congreso de Génova, Génova, 2004.

Bohigas<sup>615</sup>, y la formalización artificial y forzada de la ciudad. En este sentido la política de protección del Ayuntamiento de Avilés ha hecho aguas, sobre todo en lo que atañe a la defensa del rico patrimonio industrial que atesoraba la comarca. La dejación y el abandono diezmaron de manera dramática las huellas de la industria, y sobremanera las de ENSIDESA, contándose entre las decisiones más irracionales y contestadas la demolición de la Central Térmica, joya racionalista de cualidades espaciales y con una potencialidad de explotación difícilmente superables.

Otro ejemplo de esta desatención es el poblado de San Juan de Nieva, del que sólo quedan en pie algunas de las instalaciones de la RCAM, el trazado del ferrocarril y la estación y testimonios aislados de arquitectura residencial. No obstante, el caso más preocupante de la zona fue el de la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen, obra del arquitecto Ignacio Álvarez Castelao, y cuya conservación pendió de un hilo desde que la Autoridad Portuaria de Avilés anunciase en 2008 la intención de demolerla para ampliar la zona de operaciones del puerto. Los debates que suscitó<sup>616</sup>, el precedente de la Central Térmica y la presión del Ayuntamiento de Castrillón, a cuyo límite territorial pertenece la mitad del templo, afortunadamente frenaron los planes de derribo de esta peculiar construcción racionalista, que, en la línea del *paquebot style*<sup>617</sup>, emula la quilla de un barco invertida.

---

<sup>615</sup> BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004.

<sup>616</sup> De los que se hizo eco la prensa regional: *La Nueva España*, 24 de enero de 2001, “El futuro de una iglesia emblemática”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Nueva España*, 12 de diciembre de 2000, “San Juan reanuda la colecta de fondos para rehabilitar su templo”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Nueva España*, 24 de enero de 2001, “El futuro de una iglesia emblemática”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Nueva España*, 14 de noviembre de 2000, “El Puerto pone nuevas condiciones para mantener la iglesia de San Juan”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Nueva España*, 23 de marzo de 2000, “El valor de una iglesia de futuro incierto”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Nueva España*, 27 de marzo de 2000, “Ponga advierte de que derribará la iglesia de San Juan de Nieva si no la restauran”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 27/08/2007]; *La Voz de Asturias*, 17 de abril de 2000, “Avilés propone a Castrillón salvar la iglesia de San Juan”, [en línea], < www.lavozdeasturias.es >, [Consulta: 27/08/2007]; *La Voz de Asturias*, 26 de abril de 2000, “Un derribo poco cristiano. Los vecinos de San Juan de Nieva se oponen a la demolición de la iglesia”, [en línea], < www.lavozdeasturias.es >, [Consulta: 27/08/2007].

<sup>617</sup> FERNÁNDEZ GUTIERREZ, M<sup>a</sup> Fernanda, “Iglesia de San Juan de Nieva, un pasado para proteger. Argumentos para un acertado planteamiento sobre el patrimonio cultural”, en *IU Castrillón*, Año III, N<sup>o</sup>5, junio-julio de 2000, Grupo Municipal de Izquierda Unida, Gijón, 2000.

Peor suerte corrieron la sede histórica de la Autoridad Portuaria de Avilés (1953), en la calle del Muelle, también de la autoría de Álvarez Castelao, que fue demolida en 2010, poco después de pasar a manos de la administración autonómica; el puente de San Sebastián original, abandonado hasta que la única solución posible fue la demolición, conservándose hoy a modo de testimonio de la negligencia parte de la estructura original junto a la réplica colorista del artista avilesino Ramón Rodríguez; o los Almacenes Balsera, que siguen el mismo camino, cayéndose día a día ante las trabas burocráticas y la falta de acuerdo sobre el destino futuro.

Otro caso es el edificio de la Antigua Pescadería, en la plaza de Santiago López, que después de funcionar en los últimos años como sede de las Aulas de la Universidad Popular de Avilés (AUPA), se reconvirtió en Centro de Recepción de Visitantes del Centro Niemeyer, a través de una intervención muy controvertida, y ciertamente cuestionable desde la óptica de la defensa patrimonial, que consistió en seccionar en dos la construcción para dar apoyo a la pasarela de acero cortén, popularmente «la grapa del Niemeyer», encargada de saltar la barrera del ferrocarril.

Avilés ha dejado escapar algunas oportunidades de oro, como la que le habría supuesto la rehabilitación y la explotación turística y cultural del abundante y atrayente patrimonio industrial de la comarca<sup>618</sup>. Por eso no deja de resultar paradójico que entre las últimas operaciones llevadas a cabo en el *waterfront* de la ría, se reivindicque constantemente el pasado siderúrgico de la ciudad, erigiendo odas al recuerdo en los lugares que poco antes habían ocupado lo que ahora con tanta añoranza se recordaba, aquello que poco antes habían eliminado de manera deliberada.

En todo caso, y al margen de los errores, hay que reconocer los esfuerzos empeñados en hacer del *waterfront* un espacio público de calidad, con políticas de promoción artística centradas en generar nuevas referencias urbanas y nuevos patrimonios públicos. El conjunto escultórico de la ría, con obras muy sugerentes plagadas de referencias al pasado siderúrgico, como *Avilés* de Benjamín Menéndez, *Hemisferios en equilibrio* de Ricardo Mojardín o las piezas de la llamada Ruta del

---

<sup>618</sup> No hay que ir muy lejos para contemplar como la puesta en valor y la integración de estos recursos culturales, lejos de comprometer el desarrollo lo estimula, como atestigua el cercano puerto de San Esteban de Pravia, que ha sabido aprovechar con éxito la identidad industrial-carbonera que lo singulariza, patrimonializando los *drops* y las plumas del muelle y restaurando la arquitectura burguesa de la fachada marítima. Sobre el patrimonio industrial-carbonero de San Esteban de Pravia ver: GONZÁLEZ ROMERO, José Fernando y MUÑOZ DUARTE, Pelayo, *Minería del carbón y arquitectura industrial en Asturias*, UEE, Gijón, 2004.

Acero, representa a la perfección este espíritu de renovación artística. Igual sucede con el nuevo parque arquitectónico que perla el *waterfront* avilesino, con ejemplos de la talla del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, y con otros mucho más modestos pero igualmente interesantes, como los Tinglados del Puerto o el Centro de I+D+I de ArcelorMittal de Sergio Baragaño, el Centro Tecnológico del Acero de Jovino Martínez Sierra, la Nueva Lonja de Fernando Barroso o la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria del estudio de arquitectura Pérez Eguiagaray.

### ***3.6.1. El parque escultórico de la ría de Avilés***

La reconquista del extremo sur de la margen izquierda de la ría como espacio público de calidad, comenzó, como ya hemos analizado, con las labores de limpieza y ordenación hidráulica del cauce y ambas orillas, a lo que siguió las labores, no menos arduas, de resignificación e integración de un espacio muy estigmatizado, y es en este punto en el que el arte y la cultura juegan roles esenciales. Para ello había que ir mucho más allá del amueblamiento del lugar, era necesario crear algún hito simbólico que marcara el punto de inflexión, que engarzase pasado y el futuro, y atrajese a la ciudadanía y que la empujase a la apropiación simbólica del lugar. Y ese hito lo marcó la escultura *Avilés* de Benjamín Menéndez, colocada en el entonces flamante Paseo de la Ría en junio de 2005.

La instalación de *Avilés* fue probablemente la actuación más significativa en el proceso de regeneración del *waterfront* de la ría, hasta la mesiánica llegada del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, ya que, condensa la esencia del Avilés que fue y la ilusión por el Avilés que podría llegar a ser, al mismo tiempo que plantea una reinterpretación crítica del entorno. El vínculo de la obra con el pasado de la ciudad lo marcan las formas, tres monumentales conos de cerca de 30 m de altura con diferentes ángulos de inclinación, lo que algunos interpretan como la trasposición simbólica de las plumas de las grúas que habían dominado el paisaje del estuario<sup>619</sup>, y, por otros, como chimeneas sin humo o arboladuras de buque<sup>620</sup>. Es en definitiva un tributo al Avilés industrial. Los volúmenes afilados, agresivos, penetrantes y rotundos de la composición dialogan en forma y escala con los referentes visuales del entorno, integrándose en el paisaje y entretejiéndose en la identidad cultural e histórica del lugar. El nexo entre la

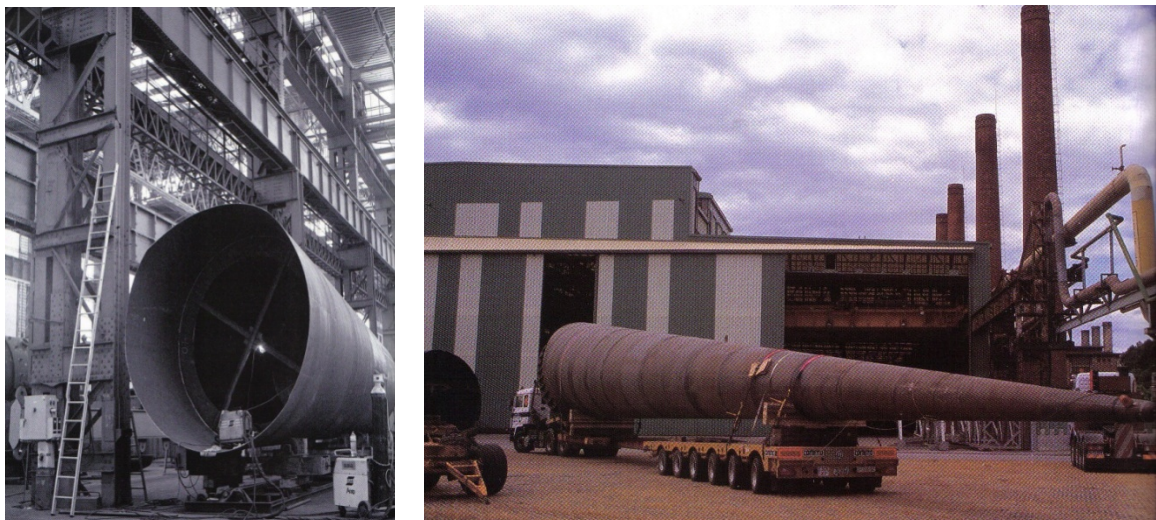
---

<sup>619</sup> MENÉNDEZ, Benjamín, *Proceso constructivo de...* Op.cit.

<sup>620</sup> *Ibidem*.

escultura y la ciudad reside también en el propio elemento de fabricación de los conos, pues, el acero cortén, trasciende aquí la categoría estrictamente material para convertirse en objeto expresivo y simbólico en sí mismo. La película áspera y rojiza de óxido superficial que caracteriza a este material y lo convierte, por su resistencia a la corrosión atmosférica, en el más adecuado para la intemperie, encierra además el valor expresivo de sugerir el ocaso de la industria, remitiéndonos a las necrópolis siderúrgicas achatarradas y decadentes, sombra espectral de un pasado glorioso y próspero.

La escultura *Avilés*, tal y como la definió el entonces presidente de la Autoridad Portuaria Manuel Ponga Santamaría, “[...] es una obra de Avilés, hecha por avilesinos y para los avilesinos”<sup>621</sup>. Y es que, todo el proceso creativo y constructivo estuvo estrechamente ligado a la ciudad, desde el escultor, nacido en Avilés en 1963, hasta la acería avilesina donde las piezas fueron realizadas, pudiendo estar este hecho en la base de la aceptación social generalizada de una pieza que, en otras circunstancias, y dado el recelo con que a priori suelen recibirse este tipo de obras escultóricas, habría sido difícil de digerir fuera de los círculos artísticos. Tras el debate inicial, la admisión consensuada de la obra fue un paso de gigante, representando la divulgación y la permeabilización en la sociedad de unas tendencias plásticas novedosas, complejas y controvertidas como la civilización que las gesta, y fomentando, en definitiva, la regeneración cultural y estética de la ciudadanía.



**Fig.170. Proceso de construcción de la escultura Avilés en el PEPA.**

**Fuente: *Proceso constructivo de la escultura «Avilés».***

<sup>621</sup> *Ibidem.*



El valor icónico de la escultura pública, de la que Rosalind Krauss destacaba su “[...] *poder de encarnar ideas y actitudes*”<sup>622</sup>, es magnificado en *Avilés*, representando, en palabras de Jaime Luis Martín, “[...] *la nueva metáfora e imagen de un tiempo postindustrial, el símbolo de la apertura de una nueva ruta, con la ría como escenario para el diálogo y el imaginario, un órgano que desde la racionalidad geométrica construye un sueño, levantando la hipoteca del pasado sin olvidarlo, subvirtiendo el presente y dominando el futuro con audacia y modernidad*”<sup>623</sup>.



**Fig. 171.** La escultura *Avilés* en poco tiempo se ha convertido en uno de los iconos de la ciudad, y como muestra hemos traído los «Conos de Chocolate» que presentó el confitero Emilio Vidal en el Salón del Dulce «*Sweet Llambión*» de la Comarca de Avilés (2010). Fuente: Rebeca Menéndez Marino (izq.) y Santy Comunicación (dcha.).

*Avilés*, de manera análoga a como había sucedido con el *Elogio del Horizonte* de Eduardo Chillida en Gijón, marcó el inicio de lo que en pocos años llegaría a ser la senda escultórica de la ría, encendiendo la mecha de la regeneración estética del *waterfront*, apuntalada en las políticas públicas de promoción artística. Dentro del parque escultórico pueden distinguirse dos tramos, el primero ocupado por restos de antiguas máquinas de ENISDESA, que, como apunta la profesora M<sup>a</sup> Soledad Álvarez Martínez, “[...] *descontextualizadas y desfuncionalizadas persiguen mantener en la memoria colectiva de Avilés la actividad desarrollada durante más de medio siglo en*

<sup>622</sup> KRAUSS, Rosalind, *Paisajes de la escultura moderna*, Akal, Madrid, 2002.

<sup>623</sup> MENÉNDEZ, Benjamín, Proceso constructivo de...Op.cit.

los cuatro altos hornos [...]”<sup>624</sup>; y, el segundo, por la llamada Ruta del Acero, que recoge ocho obras escultóricas que, bajo lenguajes y planteamientos muy heterogéneos, rinden tributo a la siderurgia

Llama la atención como en el primer sector del parque escultórico de la ría trata de recordar y homenajear la identidad siderúrgica del lugar, con la colocación de algunos restos procedentes del desmantelamiento de las viejas instalaciones de ENSIDESA. Esta musealización de los restos del naufragio resulta cuanto menos paradójica, ya que dichas piezas deberían haber formado parte de los fondos de algún museo como testimonios históricos técnicos. Indudablemente las piezas, de texturas, materiales y formas muy sugerentes<sup>625</sup>, presentan cualidades que las hacen dignas merecedoras del puesto que ocupan dentro el parque escultórico<sup>626</sup>. No obstante, el interés que guardaban como testigos materiales de la historia industrial de la región, de sistemas de producción y de técnicas ya superados, debería haber prevalecido sobre otros aspectos.



**Fig.172 . Restos de ENSIDESA en la Ruta del Acero.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

---

<sup>624</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M<sup>a</sup> Soledad, “Patrimonio destruidos/Patrimonios creados. La Ruta del Acero: un locus identitario ente la destrucción y la creación”, en *Libro Homenaje al profesor Gonzalo Borrás*, Universidad de Zaragoza, (en prensa).

<sup>625</sup> *Ibidem*, p.5.

<sup>626</sup> A la piezas descontextualizadas que hoy ocupan el primer tramo de la Ruta del Acero dedicó varias páginas la publicación *El Eco de Avilés* de información municipal, donde se elaboró un pequeño catálogo explicativo: *El Eco de Avilés*, “Industria y arte de paseo por la ría”, N°16, marzo-abril de 2007, pp.13-16.

El segundo tramo de la Ruta del Acero, entre el puente Azul y el Hospitalillo de ENSIDESA, lo ocupan ocho esculturas que rememoran el pasado siderúrgico de Avilés, a saber: *Vientos de Acero* de Anabel Barrio, *Miscelánea* de Tomás Marbán, *Desequilibrio* de Ricardo Mogo, *Hemisferios en equilibrio* de Ricardo Mojardín, *Alegoría de la Siderurgia* de Fidel Pena, *Vulcano y Prometeo* de Ramón Rodríguez, *Transición* de Luis Toboada y *Mano de Eva* de Truyés<sup>627</sup>. Todas ellas aluden directa o indirectamente al pasado siderúrgico, tanto en el material metálico como en el discurso artístico, y todos los autores están estrechamente ligados a la ciudad.



**Fig. 173. Hemisferios en equilibrio, Ricardo Mojardín (2004)**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

El germen de la Ruta del Acero se remonta al año 2004, cuando la «Asociación Cincuentenario Escuela de Aprendices de ENSIDESA Avilés», decidió conmemorar la fundación de la Escuela de Aprendices (1954) con la creación de un parque escultórico en lugar que ésta había ocupado junto a la ría<sup>628</sup>. La escultura que inauguró el conjunto fue *Hemisferios en equilibrio*, obra del artista y antiguo aprendiz de la escuela Ricardo

<sup>627</sup> AA.VV., *La Ruta del Acero*, Ayuntamiento de Avilés-ArcelorMittal, 2010.

<sup>628</sup> RODRÍGUEZ, Ramón, “Crónica de una obstinación: duros como el acero”, en AA.VV., *La Ruta del...Op.cit.* p.15



Mojardín, colocada en el año 2004. Ésta permaneció sola hasta que en el año 2009 se retomó el proyecto, con el empuje determinante de Justo Manso y Cirilo Capa<sup>629</sup>, y comenzaron a realizarse el resto de las piezas que hoy ornamentan y resignifican este lugar como tributo a la siderurgia.



**Fig. 174. *Alegoría de la Siderurgia*, Fidel Pena (2009).**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig. 175. *Mano de Eva*, Truyés (2009).**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

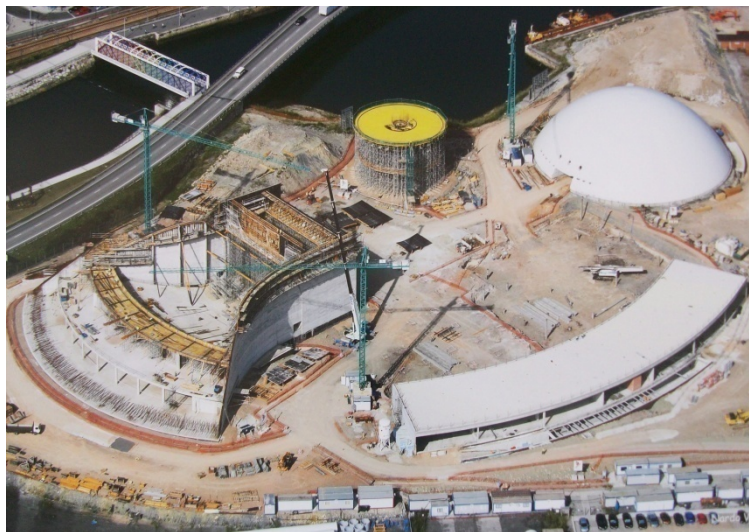
---

<sup>629</sup> *Ibidem*, p.16.

### 3.6.2. El nuevo parque arquitectónico del entorno de la ría

#### *El Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer*

El 7 de noviembre de 2007 se presentó oficialmente el *Proyecto Básico del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer*, obra del arquitecto brasileño Óscar Niemeyer. El maestro brasileño declaró que había cedido el proyecto al Principado de Asturias “[...] porque me convenció su propuesta de integrarlo en una solución urbanística innovadora para la Ría de Avilés y transformarlo en un gran centro de desarrollo cultural y social. [...]. Eso permitirá que el nuevo centro cultural ocupe una superficie despejada, necesaria para que vivan las formas libres de mi arquitectura para que el proyecto sea como lo soñé”<sup>630</sup>.



**Fig. 176. Construcción del Centro Cultural Óscar Niemeyer.**

**Fuente: Nardo Villaboy.**

Integran el conjunto cuatro construcciones: el auditorio y la cúpula —unidos mediante una suerte de *stoa* de líneas ondulantes—, el edificio administrativo y la torre-mirador. La colocación de los cuatro elementos dio lugar a un gran espacio público al aire libre, de más de 20.000 m<sup>2</sup><sup>631</sup>, que, además de dar cohesión al proyecto, habría de funcionar, tal y como expresó el propio Niemeyer, como “[...] una gran plaza abierta a todos los hombres y mujeres del mundo, un gran palco de teatro sobre la ría y la ciudad vieja”<sup>632</sup>.

<sup>630</sup> *El Eco de Avilés*, “Avilés sede del Centro Cultural de los Premios”, N°11, marzo-abril de 2006, p.6.

<sup>631</sup> *Ibidem*, p.11.

<sup>632</sup> *Ibidem*, p.6.





**Fig. 177. Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer.**

**Fuente: Nardo Villaboy.**

El auditorio está compuesto por una cáscara de hormigón armado con acceso lateral y cuenta con un aforo aproximado de 1.012 plazas, presentando además la posibilidad de trasladar algunos espectáculos a la gran plaza, a través de una abertura en la fachada de 20 m de ancho y 5 m de alto, con lo que se incrementa el aforo hasta las 10.000 personas.

La cúpula de trazado parabólico la integran dos bóvedas superpuestas, la exterior de hormigón armado y la interior de paneles de yeso auto-portantes. El edificio cuenta con dos accesos laterales diametralmente opuestos, el principal conectado con del auditorio a través una marquesina ondulante. El interior del edificio es diáfano y fluido, no encontrándose apoyos estructurales que sesguen la visión, al estar estos insertos en la cubierta. La circulación interna se soluciona con una escultural escalera lateral, que discurre pegada al muro. , guarnecido por la sinuosa marquesina que vincula ambas construcciones.

El edificio administrativo adopta una posición laminar con forma de segmento de arco y cuenta con fachadas acristaladas que facilitan la entrada de luz y la integración entre la plaza central y la edificación, retrayéndose la fachada vítrea con respecto al borde la cubierta para atraer la explanada hacia el interior del edificio. además de las funciones administrativas este módulo alberga las salas de reunión, la cafetería y las salas de audiovisuales con capacidad para 96 espectadores.

La torre-mirador es la construcción más cercana al cauce fluvial y está compuesta por un disco de 22,60 m de diámetro íntegramente acristalado, que alcanza los 13 m de altura sobre el nivel de la plaza. El mirador se alza sobre un cilindro de 4,70 m de diámetro exterior que, además de funcionar como apoyo estructural, alberga el ascensor y huecos para instalaciones. El soporte central está envuelto en una plástica escalera helicoidal que da acceso peatonal al mirador.

El Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, única obra de Óscar Niemeyer en España, compendia a modo de epílogo la estética arquitectónica que hizo del centenario creador enseña de la modernidad internacional. La intensidad plástica del proyecto avilesino de Niemeyer, siempre indagando en las cualidades técnicas y expresivas del hormigón armado, se condensa en volúmenes sinuosos de perfiles paraboloides y acabados niveos y satinados, expresivos y escultóricos.

El Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer es a día de hoy el gran icono del Avilés del siglo XXI, representando el culmen de las políticas de regeneración de la ría y los *brownfield* adyacentes que arrancaron en los años noventa, y que, según está programado, debería actuar como locomotora del *Proyecto de la Isla de la Innovación*.



**Fig. 178. Inauguración del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer el 26 de marzo de 2011.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

### *Tinglados del Puerto de Avilés*

Una de las obras más laureadas abordadas recientemente en la margen derecha del estuario es el edificio conocido como los Tinglados del Puerto, obra del arquitecto Sergio Baragaño Cachón, del estudio [b\_architects], autor también de la sede de la Fundación Metal y del Centro de I+D+I de Arcelor Mittal, ambos en las inmediaciones del Parque Empresarial Principado de Asturias.

El edificio de los Tinglados del Puerto respondió al encargo de la empresa AGP, estibadora de Arcelor Mittal en los muelles siderúrgicos, que hasta entonces había carecido de espacio específico de almacenamiento de los productos de acero destinados a la exportación, apilándolos a la intemperie junto a la dársena de San Agustín a la espera de ser cargados en los buques encargados del transporte.

El entorno y la situación de los Tinglados del Puerto son excepcionales en cuestión de presencia y contexto arquitectónico, dominando el frente marítimo de la margen derecha a escasos metros de la lámina de agua y sin construcciones mediante las que empañen el protagonismo de la construcción, mirando frente a frente al casco histórico y disfrutando de la soberbia compañía de la obra de Óscar Niemeyer.

Baragaño entiende la ría como espacio de encuentro y conexión entre la industria y la ciudad, entre la ciudad industrial y la postindustrial, entre el pasado y el futuro, entre la identidad histórica y la ilusión de ciudad del siglo XXI. También apela al potencial emocional e identitario que lo industrial atesora en territorios como el que nos ocupa, donde el acero, las plumas de las grúas, las montañas de carbón, el óxido, los contenedores, están hondamente arraigados en la memoria histórica de las gentes y del lugar. Además del gran interés cultural, histórico, sociológico y antropológico de la ría de Avilés, como esencia de la identidad industrial y portuaria de la ciudad, ésta posee cualidades estéticas innegables y difícilmente parangonables con las de otros sectores urbanos, o en palabras del propio arquitecto “Puede ser mucho más bello el paisaje de Avilés desde lo alto de una grúa del puerto que desde una terraza de Galiana”<sup>633</sup>.

Las edificaciones según Baragaño “[...] han de adaptarse al lugar, dialogar con él, con su memoria, con la gente [...]”<sup>634</sup>. Y eso es precisamente lo que persigue y

---

<sup>633</sup> VALLINA, Félix, “Entrevista a Sergio Baragaño”, en *La Nueva España* [en línea], 25 de abril de 2011, [Consultado: 25/04/2011], <<http://www.lne.es>>.

<sup>634</sup> *Ibidem*.

consigue de forma magistral con el edificio de los Tinglados del Puerto, “[...] agarrarse al entorno y a la memoria del lugar [...]”<sup>635</sup>.

La inspiración del arquitecto germina aquí en lo industrial y lo portuario, nutriéndose de la esencia del espacio circundante y reconociendo con ello el enorme potencial estético que encierran estas esferas, más allá de la excepcional carga sentimental e identitaria que poseen.

En el caso que nos ocupa el referente estético es el de los grandes buques cargueros con pilas de contenedores marítimos almacenados sobre las cubiertas. En el contexto socioeconómico actual el concepto de la *containerización* resulta sumamente interesante como objeto de análisis sociológico y antropológico, al tratarse del epítome de la industria global y la deslocalización. Los cargueros y los contenedores son la síntesis del largo recorrido de la materia entre puntos distantes del globo, a la espera de ser transformada a miles de kilómetros de distancia o consumida en mercados lejanos, que cargan en esos mismos contenedores otros productos con destino a otros mercados o factorías y así en bucle hasta el infinito. Pero también representan la interdependencia mutua de las personas implicadas en el recorrido de la materia, desde los operarios de las fábricas hasta los consumidores, círculo del que todos formamos parte.



**Fig. 179 . Contenedores en la cubierta de un buque carguero.**

**Fuente: Fotograma del documental *The Forgotten Spaces* (2010).**

Del potencial metafórico de la figura del carguero de contenedores partieron Noël Burch y Allan Sekula en el documental *The Forgotten Spaces*<sup>636</sup>, retrato de los

---

<sup>635</sup> *Ibidem*.

efectos de la globalización sobre las personas y los espacios ligados al mar, centrándose en la transformación de los puertos de Rotterdam, Long Beach, Hong Kong, Bilbao y Doel, tomando como hilo conductor el viaje marítimo de un carguero de contenedores.

La geometría esencial de estos cajones metálicos ha estimulado la imaginación de numerosos arquitectos y artistas plásticos de todo el mundo, proporcionándoles abundantes referentes formales y estéticos pero también coordenadas conceptuales, como iconos de sociedad global y la cultura de lo transitorio. Los contenedores son la máxima expresión de lo estandarizado, lo flexible, lo efímero y lo inmediato, lo que hace de ellos objetos de enorme interés en el actual contexto de desarrollo de la arquitectura modular, sobre todo en relación con las teorías del reciclaje y la ductilidad espacial. El carácter acomodaticio y fácilmente transformable de estos elementos es el que los coloca como modelos arquitectónicos ideales para adaptarse a la mutabilidad, la ambigüedad y la inestabilidad imperantes en la sociedad actual. Se trata de soluciones de bajo coste —fáciles de transportar, fáciles de transformar y *ready-to-use*—, que generan espacios fácilmente moldeables adaptables a funciones dispares, siendo esta cualidad de *customizable* la que hace de los contenedores elementos de aplicaciones arquitectónica tan interesantes y versátiles.

En los últimos años se han multiplicado los ejemplos de arquitecturas que exploran el potencial de los contenedores marítimos, entre los que podemos destacar el proyecto *Habitainer*, basado en el acondicionamiento doméstico de contenedores prefabricados; o el proyecto *Cargotecture* del equipo *Team Hybrid*, centrado en el desarrollo de viviendas provisionales para situaciones de emergencia. Otras experiencias dignas de mención son la célebre *Residencia de Estudiantes de Keetwonen* (Ámsterdam), de la empresa *Tempohousing*, hoy en día de la mayor ciudad de contenedores de Europa (1.000 contenedores)<sup>637</sup>, o la colorista *Ciudad Universitaria Spacebox* (Utrecht), ambas creadas a partir de contenedores marítimos reciclados .

---

<sup>636</sup> BURCH, Noël y SEKULA, Allan, *The forgotten Space* [HDCAM], Doc.Eye Film-WILDart Film, Holanda/Austria, 2010, 112 min. Premio Especial del Jurado en la Sección Horizontes del 67º Festival Internacional de Cine de Venecia y Mención Especial del Jurado en el 48º Festival Internacional de Cine de Gijón (Noviembre 2010).

<sup>637</sup> La experiencia de *Keetwonen* nació con la intención de proporcionar a los estudiantes alojamientos accesibles y baratos en el centro de Ámsterdam. Los más de 1.000 apartamentos que componen esta ciudad estudiantil están realizados a partir de contenedores reciclados de 30 m<sup>2</sup>, con electricidad, conexión a Internet y cocina y baño propios. La idea surgió en 2006 como instalación temporal que iría reubicándose en función de la disponibilidad de suelo del Ayuntamiento de Ámsterdam, sin embargo el





**Fig. 180 . *Spacebox Student Housing* (Utrecht)**

**Fuente: <http://www.spacebox.nl>.**

Los contenedores marítimos acogen hoy en día desde espacios expositivos, como la galería de arte itinerante GAD (Noruega) de *MMW Architects*; pabellones comerciales como el *Mall LOT-EK* de la Quinta Avenida de Nueva York; o microespacios como oficinas o pequeñas tiendas ambulantes.



**Fig. 181 . Galería de arte itinerante GAD.**

**Fuente: Judith Bellostes <<http://blog.bellostes.com>>.**

---

éxito de esta iniciativa han conseguido afianzarla hasta al menos 2016. <<http://www.tempohousing.com>>, [Consultado: 28/04/2011]

Es también interesante, ya no como espacio habitable sino como elemento escultórico, la original reutilización del contenedor marítimo abordada en la *follie Container Origami*, dentro del concurso *FollyDock* organizado en el puerto de Rotterdam en 2007 (Capital Europea de la Arquitectura). En este caso el contenedor metálico se deconstruye, se retuerce y se pliega como en un ejercicio de papiroflexia, transformando lo pesado en liviano, lo cerrado en abierto, lo sólido en frágil, lo rígido en flexible y lo estático en dinámico.



**Fig.182 . *Origami Container* (2007)**

**Fuente: Judith Bellostes <<http://blog.bellostes.com>>.**

No han sido los Tinglados del Puerto de Avilés la única construcción en que los contenedores marítimos han inspirado al arquitecto Sergio Baragaño, habiéndolos empleado igualmente como referencia directa en la Estación Marítima de la Autopista del Mar situada en el Muelle de la Osa del Musel (Gijón) o en el proyecto *Viviendas Crecientes [S, M, L, XL]*<sup>638</sup>, guiño a la obra teórica de Rem Koolhaas, en las que plantea la creación de casas industrializadas con diferentes tamaños, acabados y configuraciones, capaces de crecer, decrecer o cambiar de ubicación en función de las necesidades del usuario.

---

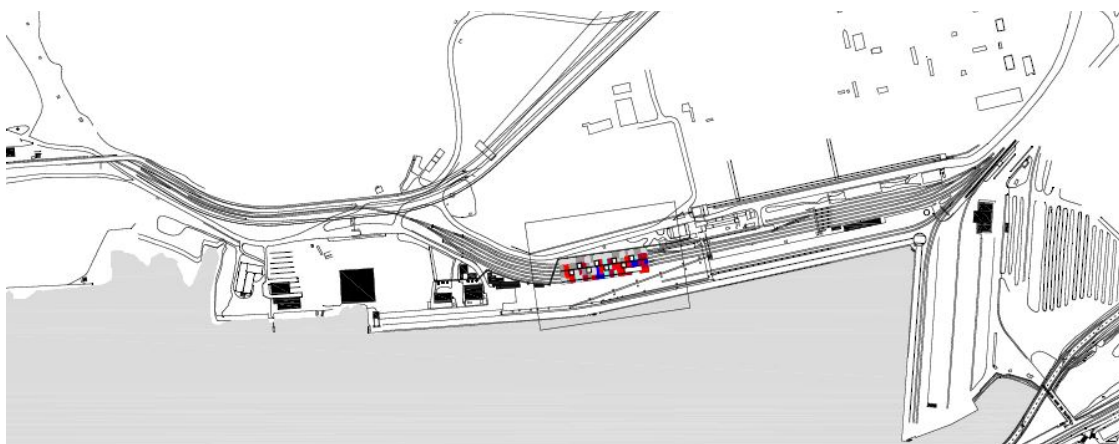
<sup>638</sup> Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects], <<http://www.barchitects.eu/>>.



**Fig. 183. Estación Marítima de la Autopista del Mar, El Musel (Gijón).**

**Fuente: Mariela Apollonio [b\_architects].**

Directamente inspirado en el concepto y la estética de los grandes buques cargueros y los contenedores marítimos, el edificio de los Tinglados del Puerto consiguió mixturarse y entretrejerse en el contexto industrial y portuario circundante. La idea de los contenedores como esencia del transporte marítimo, y éste del sistema de producción y consumo globalizado, es la que emplea Sergio Baragaño en los Tinglados del Puerto, cuyas fachadas tratan de reproducir el efecto estético de las pilas de contenedores almacenados sobre las proas de los cargueros.



**Fig. 184. Plano de situación de los *Tinglados del Puerto*.**

**Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)**



Construidos íntegramente en acero, tanto la estructura como las fachadas y la cubierta, los Tinglados del Puerto sorprenden a quienes lo contemplan debido al tratamiento de la fachada a base de parches geométricos de colores, que consiguen fragmentar el edificio en píxeles cromáticos, mitigando la horizontalidad que domina la construcción, y al mismo tiempo dotarlo de base conceptual en el contexto de la *containerización*. La elección de los colores no ha sido arbitraria, sino que recurrió a la gama cromática de la imagen corporativa de Arcelor Mittal y AGP, compañías promotoras de la actuación, así como a los colores de las construcciones industriales existentes en los polígonos de las cercanías y a la plástica de los propios contenedores<sup>639</sup>.

El acero empleado respondió a los criterios de racionalidad y sostenibilidad, pues, además de producirse en las fábricas cercanas de Arcelor Mittal, reduciendo ostensiblemente con ello los gastos y las emisiones a la atmósfera derivados transporte, pertenece a la gama de productos sostenibles de la gran multinacional siderúrgica<sup>640</sup>.



**Fig. 185. Estructura de acero de los Tinglados del Puerto.**

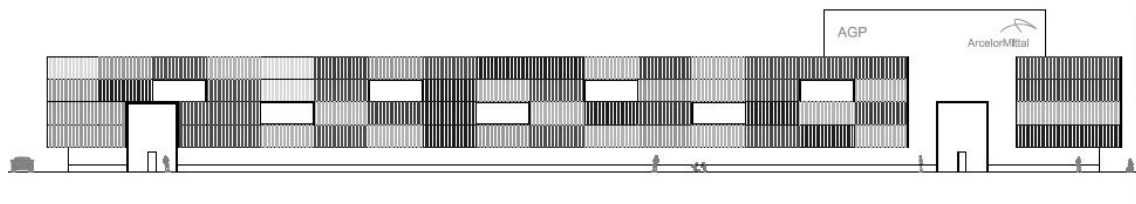
**Fuente: Sergio Baragaño y Ángel Sanchís Cienfuegos.**

---

<sup>639</sup> Información extraída de la web del Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects].

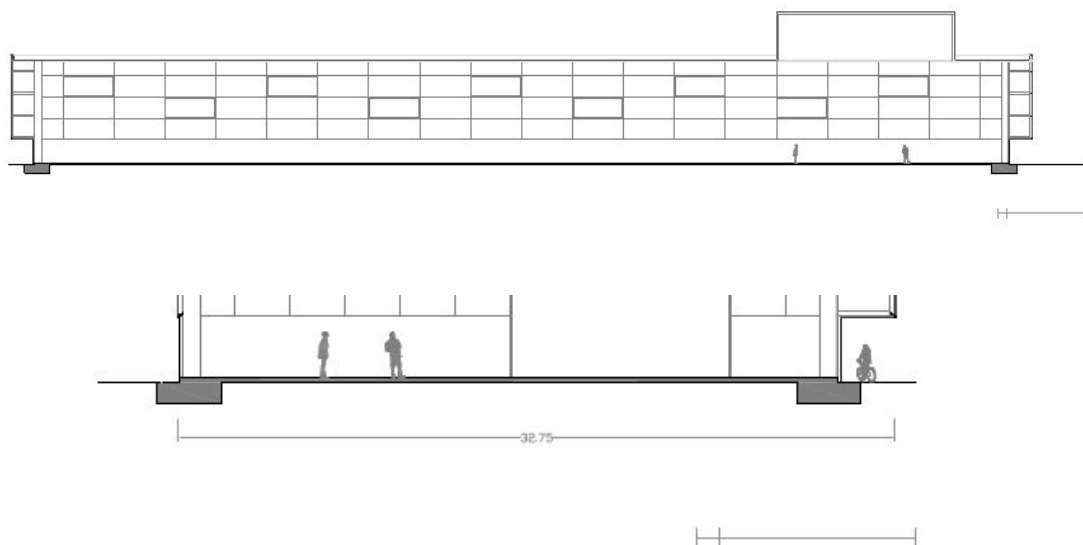
<sup>640</sup> Actualmente Arcelor Mittal lidera la producción mundial de acero reciclado, fabricado con revestimiento orgánico libre de cromo hexavalente y metales pesados (*Innovative organic coated steel for sustainable building solution, Nspired by Nature*, Arcelor Mittal, Octubre 2011). En la construcción de los Tinglados del Puerto emplean un alto porcentaje de material reciclado —superior al 70%—, producido por el sistema de horno eléctrico (Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects]).

Y es que la cualidad de reciclable es esencial en las obras de este arquitecto, no sólo en lo que atañe a la selección de los materiales, sino también y muy especialmente a la *reciclabilidad* del espacio y de la estructura. La estructura metálica atornillada que hoy funciona como almacén industrial junto a la dársena de San Agustín, podría acoger en el futuro cualquier otra función en cualquier otro lugar sin que el cambio implicase grandes costes o dificultades. Esta construcción es flexible, dinámica y efímera<sup>641</sup>, y como tal fácilmente *customizable* y adaptable a las necesidades cambiantes de cada momento. Y esto en el contexto ciclos cortos e inestables que caracteriza a la Nueva Economía, es muestra de compromiso, de audacia e incluso de modestia, ya que renuncia a la perpetuidad de la obra, al menos en el lugar y con el destino inicial.



**Fig. 186 . Alzado de los Tinglados del Puerto.**

**Fuente: [b\_architects]**



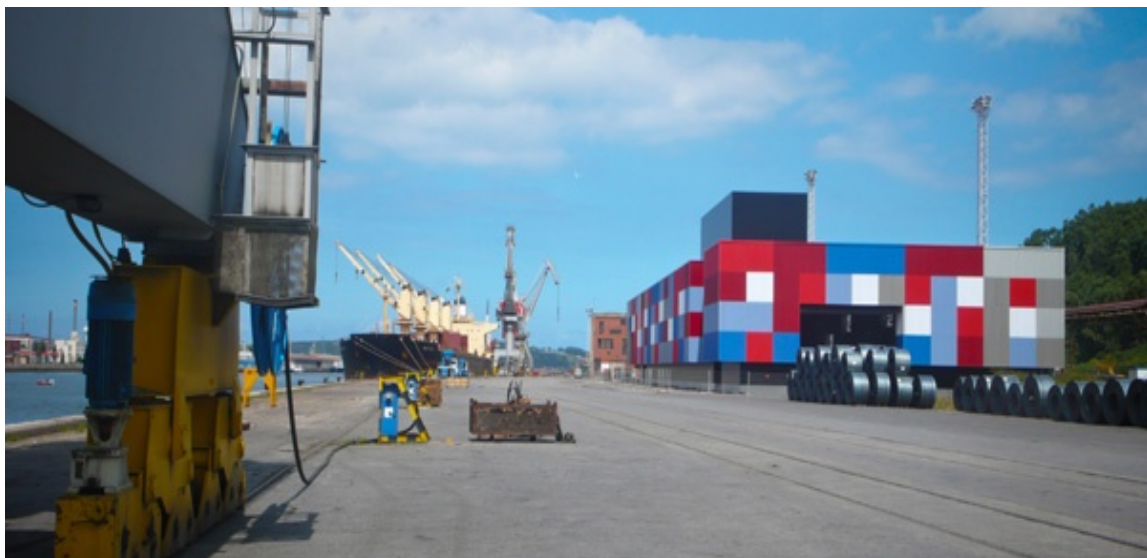
**Fig.187 . Sección transversal.**

**Fuente: [b\_architects]**

<sup>641</sup> “Lo efímero de los Tinglados”, en *Detail: Revista de Arquitectura y Detalles Constructivos*, Red Business Information, N°5 (Arquitectura prefabricada y modular), 2010, pp.574.



Recicla el concepto de *firmitas* adaptándose a la realidad mudable y tornadiza. La incertidumbre y la dinámica de cambio constante inherentes a la realidad actual, requieren de fórmulas arquitectónicas acordes con los tiempos. En este punto debemos detenemos y reflexionar, puesto que, si la durabilidad y la permanencia eran las directrices de la arquitectura en el pasado, cabría preguntarse si estas mismas coordenadas continúan siendo adecuadas en el seno de la sociedad de la inmediatez, la incertidumbre y lo efímero. Si, como recuerda Baragaño, Jean Prouvé ya había afirmado a mediados del siglo pasado que “no es normal que una casa se construya en dos años y un coche en dos días”, justificando así la sustitución de las fachadas tradicionales por otras ligeras prefabricadas de acero, cuanto más sentido cobra esta afirmación en la Era de la Información, cuando todo y a todas las escalas imaginables, desde lo local y lo micro hasta lo mundial y lo macro, depende de impulsos electrónicos abstractos descompuestos en complejos códigos binarios que se desplazan en milésimas de segundo a miles de kilómetros de distancia.



**Fig. 188 . La dársena de San Agustín y los Tinglados del Puerto.**

**Fuente: [b\_architects]**

El tiempo ha probado que la intención de permanecer no siempre conduce a la permanencia, al menos no siempre cómo y dónde el arquitecto desea. Y es que recogiendo las palabras del genio francés: “Construye para la eternidad y los objetos podrían convertirse en reliquias del pasado. Construye para una generación y podrían durar varias generaciones”<sup>642</sup>.

---

<sup>642</sup> KOIVU, Anniina, “Entrevista a Catherine Prouvé”, en *Boletín Informativo Vitra (Diseño)* [en línea], <<http://www.vitra.com>>, [Consultado: 20/04/2013].

Rememorando la composición y el concepto de la cubierta del carguero, la estructura de los Tinglados del Puerto se alza sobre un zócalo oscuro metálico, sobre éste se yerguen las fachadas emulando los contenedores amontonados y en centro la torre, como el puente del barco, rompe con la horizontalidad del edificio al tiempo que dialoga con las plumas de la grúas y las chimeneas del entorno. La cubierta está tratada como la quinta fachada del edificio, pues, en ella están representados los logotipos de las empresas promotoras con el objetivo de ser contemplados desde los aviones que aterrizan y despegan en el cercano Aeropuerto de Asturias<sup>643</sup>.

En síntesis, como tratamos de condensar con el título de este apartado, los Tinglados del Puerto son obra de contexto, que se nutre del espíritu del paisaje industrial y portuario del estuario, en contexto, en pleno corazón de la zona de operaciones del Puerto de Avilés.



**Fig. 189 . La dársena de San Agustín y los Tinglados del Puerto.**

**Fuente: [b\_architects]**

---

<sup>643</sup> Información extraída de la web del Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects].

### ***Centro de Desarrollo Tecnológico de ArcelorMittal en Avilés***

Otro de los proyectos de Sergio Baragaño en el entorno de la ría es la rehabilitación y ampliación del Centro de Desarrollo Tecnológico de ArcelorMittal en Avilés, en la orilla izquierda a la altura del Hospitalillo de ENSIDESA. El aumento del número de proyectos y la incorporación de personal en los últimos años forzó al Centro de I+D Global de ArcelorMittal a acometer la reforma del inmueble racionalista ampliado en los años setenta donde estaba ubicado, así como plantear la ampliación de algunos departamentos.

Curiosamente Baragaño basó la reforma del inmueble en el concepto del sushi roll «Inside-out», el popular *Uramaki* o «*sushi al revés*», cuya peculiaridad es que el arroz está fuera y el alga *nori* está dentro envolviendo al relleno. Apoyándose en esta propuesta gastronómica japonesa, el proyecto pretendía jugar con los conceptos de «dentro» y «fuera» del edificio y del entorno, tratando de conectar el Centro de I+D.<sup>644</sup>



**Fig. 190. Centro de Desarrollo Tecnológico de ArcelorMittal en Avilés.**

**Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)**

<sup>644</sup> Información extraída de la web del Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects]. <<http://barchitects.eu>>, [Consultado: 18/10/2012]

El nexo entre dentro y fuera lo proporciona el acero, que, producido dentro de la factoría de ArcelorMittal, da aquí el salto y es empleado como el elemento fundamental de la reforma. El acero fluye dentro y fuera del edificio, recubriendo fachadas, escaleras, cubiertas, tabiques, etc., en alusión a la producción de los trenes de laminación. El acero actúa aquí como carta de presentación de la empresa que lo produce, y a cuya exploración y mejora está dedicado el edificio objeto de la reforma<sup>645</sup>.

El proyecto estableció dos grandes líneas de acción: la recuperación del inmueble antiguo y la construcción de otros dos edificios nuevos, que en suma aportarían alrededor de 1.000 m<sup>2</sup> útiles de nuevos laboratorios y otros 200 m<sup>2</sup> de salas de trabajo<sup>646</sup>. La reforma del edificio preexistente se centró en el recubrimiento de la fachada exterior, de ladrillo y hormigón, de chapa de acero perforada naranja y gris oscuro, los colores corporativos de la empresa<sup>647</sup>; y, ya al interior, en la reforma del vestíbulo para conectar las tres plantas, el acondicionamiento de la sala de reuniones y la renovación y mejora de otras estancias.

Todo ello se completó con la construcción de dos edificios de planta baja junto al Centro de Desarrollo Tecnológico: el *Open Office* y el *Finger Lab*. El *Open Office* alberga en 125 m<sup>2</sup> dos salas de reuniones, aseos y una zona de descanso; y el *Finger Lab* acoge en 112 m<sup>2</sup> el laboratorio de energía, medioambiente y simulación de procesos, así como salas de juntas y aseos. Ambos edificios están revestidos con chapa de acero conformada lacada en color naranja<sup>648</sup>.

El proyecto de Baragaño en el Centro de Desarrollo Tecnológico de ArcelorMittal en Avilés, no sólo consiguió adecuar la antigua sede a las necesidades de I+D presentes y futuras de la empresa, sino también plantear un propuesta arquitectónica sugerente en el *waterfront* de la ría que dialoga con el entorno y conecta con la identidad industrial de la ciudad.

---

<sup>645</sup> Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)

<sup>646</sup> Información extraída de la web del Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects]. <<http://barchitects.eu>>, [Consultado: 18/10/2012]

<sup>647</sup> Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)

<sup>648</sup> Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)





**Fig. 191 . Ampliación del Centro de Desarrollo Tecnológico.**

**Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)**



**Fig. 192 . Interior del Centro de Desarrollo Tecnológico.**

**Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)**



**Fig.193 . Interior del Centro de Desarrollo Tecnológico.**

**Fuente: [www.constructalia.com](http://www.constructalia.com)**



### *Nueva Sede de la Fundación Metal en Avilés*

La tercera obra del arquitecto Sergio Baragaño<sup>649</sup> en el entorno de la ría es la Nueva Sede de la Fundación Metal, dentro del Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA). Esta obra es probablemente, junto con el Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos de Jovino Martínez Sierra, la propuesta más destacada de todo el polígono.

Como en las otras dos obras de Baragaño tratadas, ésta establece fuertes lazos con la memoria del lugar, respetando la identidad siderúrgica y explotando los recursos plásticos que ésta ofrece. En la Nueva Sede de la Fundación Metal la inspiración la brindaron las montañas de planchones de acero que ocupaban las parcelas cercanas, de hecho todo el proyecto juega con el concepto de las enormes láminas metálicas, que son las encargadas de acotar y definir el espacio, dando forma a patios, terrazas, miradores, etc.<sup>650</sup>.



**Fig. 194. Nueva Sede de la Fundación Metal en Avilés.**

**Fuente: [b\_architects]**

<sup>649</sup> El proyecto de ejecución y dirección de la obra correspondió a la empresa IMPULSO, que trabajó en colaboración con el arquitecto Sergio Baragaño. Este edificio quedó entre los cinco finalistas en el concurso *Building of the Year*, de la revista digital de arquitectura ARCH DAILY, en la categoría Edificación Industrial. <<http://www.impulso.es>>, [Consulta: 23/10/2012].

<sup>650</sup> Información extraída de la web del Estudio de Arquitectura de Sergio Baragaño [b\_architects]. <<http://barchitects.eu>>, [Consultado: 18/10/2012]

La idea, tal y como recoge el proyecto, era la de tratar de “[...]conseguir un edificio vivo y vivido, con grandes cubiertas transitables, desde las que se puede disfrutar de las vistas de la ciudad, de la nueva ría, del mar... Un edificio que podrá ser utilizado más allá del mero horario de un parque empresarial, un nuevo espacio para la ciudad de Avilés, que podrá acoger todo tipo de expresiones culturales y artísticas, a parte de su función principal como centro de formación”<sup>651</sup>. El edificio se entreteje en el entorno a través de un conjunto de volúmenes metálicos negros y rojos, que logran mimetizarse desde de la modernidad con el espíritu y la estética industrial del lugar.



**Fig. 195. Nueva Sede de la Fundación Metal en Avilés.**

**Fuente: [b\_architects]**



**Fig. 196. Nueva Sede de la Fundación Metal en Avilés.**

**Fuente: [b\_architects]**

---

<sup>651</sup> *Ibidem.*

## ***Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos***

Dentro de los límites del Parque Empresarial del Principado de Asturias está también el Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos, obra del arquitecto Jovino Martínez Sierra para la Fundación FICYT<sup>652</sup>. Este edificio, que fue uno de los primeros que se levantó en el PEPA, es, junto con la obra de Baragaño, como ya apuntábamos, la obra actual más sobresaliente del polígono, destacando sobre el resto del conjunto tanto en la calidad de la composición arquitectónica como en el resultado de la ejecución.

El Centro Tecnológico del Acero muestra al exterior el aspecto de gran caja de perfiles rotundos y carácter tecnológico, muy acorde con la función a desarrollar<sup>653</sup> y con el entorno en que está inserta. Este gran contenedor se descompone en tres cuerpos, cada cual asume unas tareas concretas del programa funcional a desarrollar en el centro — análisis, ensayos y producción—: el primero acoge las tareas de recepción, reunión y administración, así como las de nodo articulador de las circulaciones y la espacialidad interna; el segundo las de I+D, con laboratorios y dependencias anejas; y el tercero, el de mayor escala, las de producción, con talleres de pruebas e instalaciones auxiliares.<sup>654</sup> El espacio interno fluye continuo en la planta baja, estratificándose y restringiéndose a medida que ascendemos<sup>655</sup>.

En el exterior destaca el empleo de chapa de acero con diferentes acabados, lo que en contexto resulta muy acertado, pues, como declaró el autor, “[...] *si hay un lugar en Asturias donde el acero tiene sentido como utilización de pertenencia al lugar y para dar identidad, es Avilés*”<sup>656</sup>. Junto al acero cortén el otro elemento de referencia del edificio es el auditorio volado con frente acristalado sobre el acceso a modo de umbral.

---

<sup>652</sup> Fundación para el Fomento en Asturias de la Investigación Científica Aplicada y la Tecnología.

<sup>653</sup> El Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos (CEAMET), presta apoyo a la investigación aplicada e innovación a la industria del metal, tanto en su primera transformación como en sus aplicaciones finales, así como asesoramiento en el desarrollo de sus procesos y productos. El Centro está integrado en la Fundación ITMA, y está centrado en el sector del acero y el metalmecánico. Fuente: <http://www.idepa.es>.

<sup>654</sup> MARTINEZ SIERRA, Jovino, “Sede del Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos”, en [\*On diseño\*, N.º 274, 2006](#), págs. 122-133

<sup>655</sup> MARTINEZ SIERRA, Jovino, “Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos”, en *Liño, Revista Anual de Historia del Arte*, N.º13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2007, pp.175-179.

<sup>656</sup> Entrevista al arquitecto Jovino Martínez Sierra publicada en *La Nueva España*, 30 de marzo de 2011, “Cuando la gente entre en el Niemeyer se interesará por la arquitectura”, [en línea], <[www.lne.es](http://www.lne.es)>, [Consulta: 30/03/2011].



**Fig.197 . Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos.**

**Fuente: [www.jovinoms.com](http://www.jovinoms.com)**



**Fig.198 . Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos.**

**Fuente: [www.jovinoms.com](http://www.jovinoms.com)**

### *Nueva lonja climatizada*

En el cuadrante noreste de la ría, junto al polígono de Las Arobias y frente al puerto pesquero, destaca sobre el resto de las construcciones la nueva lonja climatizada del puerto de Avilés, diseñada con la intención de consolidar el liderazgo de Avilés en el sector pesquero, recuperando la posición hegemónica como principal núcleo pesquero de la región y el tercero de España en volumen de pesca desembarcada —sólo superada por Vigo y La Coruña—. Informatizada, climatizada y concebida desde criterios de sostenibilidad, la nueva lonja está a día de hoy entre las más modernas de la Cornisa Cantábrica.

El proyecto original lo diseñó entre 2002 y 2003 el ingeniero Jaime Arrandiaga, y la ejecución del proyecto recayó sobre el arquitecto Fernando Barroso Rodilla, que, tomando como referencia las lonjas climatizadas de los puertos lucenses de Burela y Cillero, dio forma al diseño ingenieril bajo el nombre «Rumbo al futuro». En el año 2007 la lonja estaba concluida, pero el conflicto pesquero entre armadores y cofradía retrasó la inauguración oficial hasta abril de 2009.

La estricta legislación higiénico-sanitaria aplicada a los espacios destinados a la manipulación de alimentos, así como las exigencias funcionales de la tipología, han dejado poco espacio a la creatividad, pues, tanto la disposición de las distintas estancias —sala de refrigeración, cancha de subastas, salas de preparación del pescado, almacenes de mayoristas, oficinas, cafetería, salón de actos, área logística exterior, etc.— como el tipo de materiales que deben utilizarse —asépticos, higiénicos, resistentes a la humedad y la corrosión, etc.—, están predeterminados por las normas correspondientes.

No obstante, las rígidas directrices que encorsetan a la tipología no han impedido crear un elemento de referencia: el lucernario escalonado circular, que marca el contrapunto a la marcada horizontalidad que impera en el conjunto<sup>657</sup>, actuando como elemento de anclaje visual y como cita singular, ya que, según declaró Barroso Rodilla, “*es obligatorio que la lonja ayude a mejorar el entorno*”<sup>658</sup>.

---

<sup>657</sup> Datos extraídos de la *Memoria de Ejecución del Proyecto de la Nueva Lonja del Puerto Pesquero*, Autoridad Portuaria de Avilés, 2003.

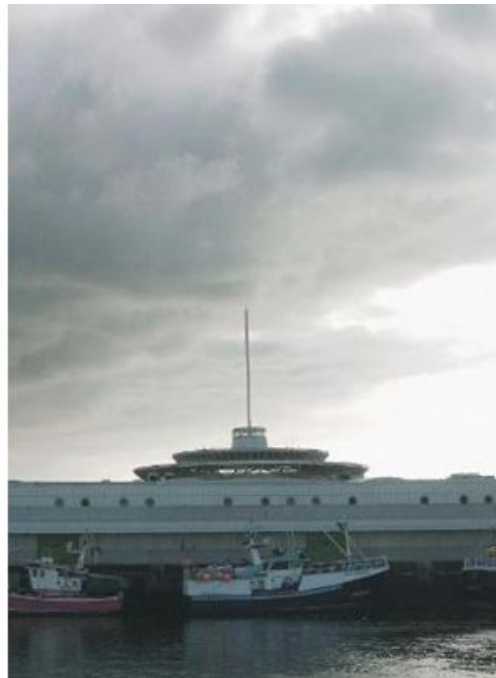
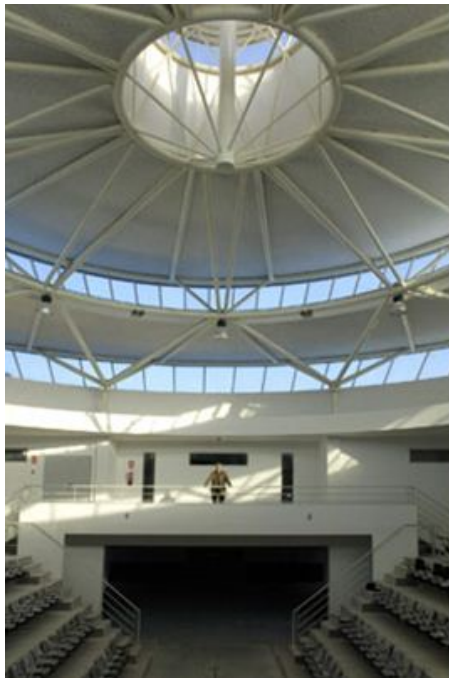
<sup>658</sup> *La Voz de Asturias*, 22 de enero de 2003, “Fernando Barroso Arquitecto: ‘Es obligatorio que la lonja ayude a mejorar el entorno’”, [edición digital], <[www.lavozdeasturias.es](http://www.lavozdeasturias.es)>, [Consultado: 03/08/2008].





**Fig.199 . Lonja climatizada de Avilés**

**Fuente: tecniaingenieros.com**



**Fig. 200. Lonja climatizada de Avilés**

**Fuente: interempresas.net (izq.) y www.lne.es**

### *Nueva sede la Autoridad Portuaria de Avilés*

Entre 1953 y 2007 la Autoridad Portuaria de Avilés ocupó el edificio que Ignacio Álvarez Castelao construyó a tal efecto en la céntrica calle del Muelle. El origen del traslado de la sede a la cabecera del puerto hay que buscarlo en el acuerdo firmado entre el Gobierno del Principado de Asturias y la Autoridad Portuaria en abril de 2005<sup>659</sup>, que ratificó la adquisición del inmueble por parte de la administración autonómica con la intención de transformarlo en sede de la administración pública en la ciudad. La sede histórica pasó así a manos de la administración autonómica, que poco después de la adquisición comenzó las obras de reforma y adaptación del edificio. Al iniciarse las obras, el equipo técnico detectó daños en los forjados del edificio, argumento que esgrimió la Consejería de Economía y Hacienda del Principado de Asturias, promotora de las operaciones de adquisición y rehabilitación, cuando solicitó permiso de derribo de la obra de Ignacio Álvarez Castelao a la administración local, que tras examinar las causas que aconsejaban dicha actuación consintió la demolición.

Inicialmente los técnicos tras detectar los problemas de los forjados estudiaron la posibilidad de reparar los daños estructurales y continuar con el plan de recuperación y adaptación del edificio de Álvarez Castelao. Si bien los altos costes que acarrearía esta operación y el impacto que tendría en el resultado arquitectónico final, sentenciaron de muerte al edificio histórico, sumándose así a la lamentablemente nutrida nómina de construcciones contemporáneas deliberadamente eliminadas, cebándose muy especialmente en las huellas arquitectónicas de la industria, el franquismo y el Movimiento Moderno, diezmados en la localidad hasta límites preocupantes. Lo que resulta paradójico y bastante desconcertante, al menos con los datos a los que hemos tenido acceso, es que pese al conocimiento del interés del inmueble, en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* del año 2006, el edificio apareciese ya catalogado como *Edificación Discordante*, lo que hacía presagiar el peor de los desenlaces.

---

<sup>659</sup> La Autoridad Portuaria contemplaba la posibilidad de deshacerse de este inmueble y trasladarse a San Juan de Nieva-Las Arobas ya en el *Plan de Inversiones del Puerto 2003-2007*. De hecho, a este propósito respondió el diseño del Edificio de Servicios Múltiples que la Autoridad Portuaria encargó al Estudio de Arquitectura Pérez Eguiagaray en el año 1998.

La redacción del proyecto del edificio que habría de sustituir al de Álvarez Castelao corrió a cargo de los arquitectos Javier Uría de la Fuente (director), Pedro Fernández Guerrero (coordinador), Verónica Durán Sela (redactora) y José Santana Martínez (redactor). La composición general del edificio recuerda en cierto modo a la de Álvarez Castelao, con dos cuerpos laterales enmarcando el central y el ático abierto, si bien los arcos escarzanos del edificio de los cincuenta son aquí sustituidos por un balcón corrido con parapeto de cristal. Además la propuesta trasladó la entrada del centro al lateral del edificio, transformando de este modo la antigua medianera sólida y opaca en fachada acristalada de acceso. La piel del edificio la componen láminas alternas de cristal, cerámica y acero, lo que incrementa la calidez y la luminosidad en el interior al mismo tiempo que garantiza la permeabilidad con respecto al entorno circundante, esto es, facilita la contemplación de la ría y del Centro Niemeyer. El mismo esquema que sigue la fachada a la calle del Muelle es el que se emplea en la trasera del edificio, perdiendo de este modo el carácter secundario e insertándose en el proceso de regeneración de la manzana de Los Alas recogido en el *Plan Especial de Reforma Interior y Mejora del Casco Histórico* recientemente aprobado (2012). De hecho, esta actuación contempla en el futuro acometer reformas en el gran patio trasero y en el antiguo economato de la Junta de Obras del Puerto.

El proyecto para la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria se encomendó en 1998 al Estudio de Arquitectura Pérez Eguiagaray estaba circunscrito a la construcción de un Edificio de Servicios Múltiples junto al muelle de Raíces, en la cabecera del puerto a medio camino entre el polígono de Las Arobias y San Juna de Nieva. Años más tarde, cuando el Edificio de Servicios Múltiples ya estaba acabado, el repentino cambio de planes que significó la firma del preacuerdo de adquisición de la antigua sede la JOPRA a cargo del Gobierno del Principado de Asturias, obligó a modificar el proyecto de partida y acometer con urgencia la ampliación del edificio matriz con el objetivo de hacer de él la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria.

El *Proyecto Básico y de Ejecución de Reforma y Urbanización del Edificio de Servicios Múltiple de la Autoridad Portuaria de Avilés*<sup>660</sup>, firmado en noviembre de 2005 por los arquitectos Antonio D. e Ignacio G. Pérez Eguiagaray, terminó de construirse entre finales de 2006 y comienzos de 2007. El solar sobre el que se erigieron los tres edificios que en conjunto integran la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria —la Capitanía Marítima, el Edificio de Servicios Múltiples y la Sede de la Autoridad Portuaria propiamente dicha—, estaba situado en la zona portuaria de Avilés<sup>661</sup>, entre la calle de Pedro Solís y la Travesía de la Industria. El solar, de perfil trapezoidal y topografía horizontal, contaba con una superficie de 7.731,85 m<sup>2</sup> y estaba netamente urbanizado — agua potable, electricidad, alcantarillado y telefonía— y perfectamente comunicado mediante acceso rodado.

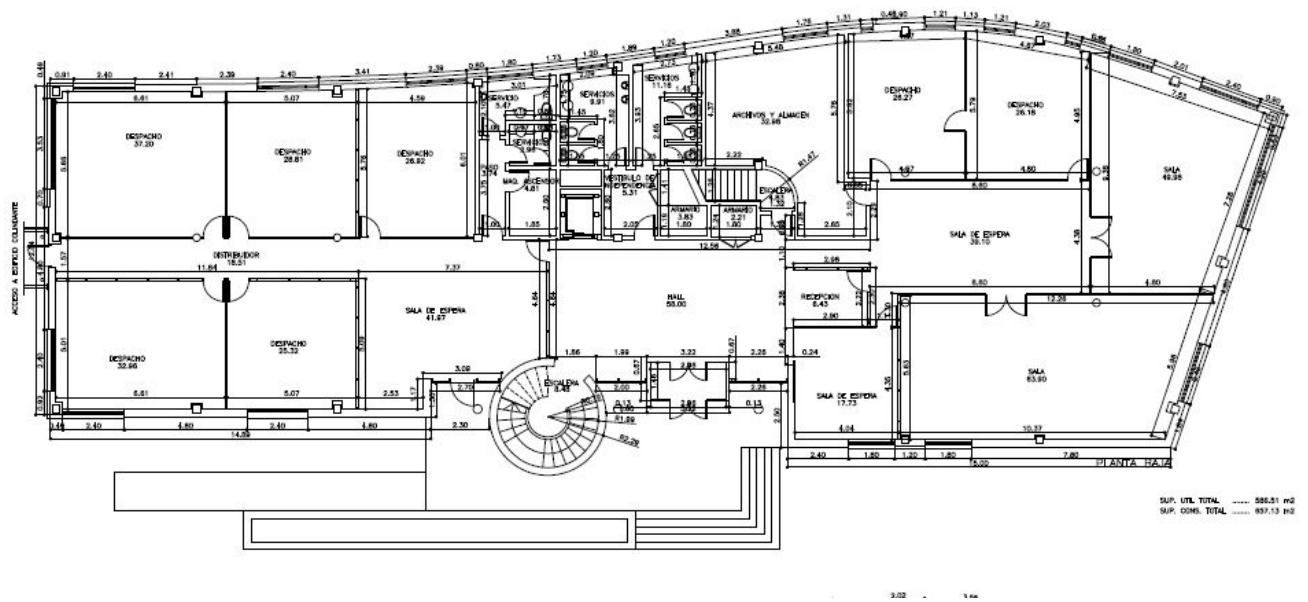
Al alzado norte del Edificio de Servicios Múltiples anexionaron seis años después la ampliación que habría de acoger la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria, si bien, entre ambas construcciones existe total armonía y conexión. Como nexo entre ambos edificios está el acceso situado en la fachada oeste, concebido como nodo espacial y distribuidor. El edificio norte está estructurado horizontalmente tomando como espina dorsal el pasillo central, que actúa como eje canalizador de las circulaciones hacia los distintos departamentos.

Según el plan de usos la planta del sótano acogería el núcleo de comunicaciones —escalera, ascensor y sala del generador—, almacenes, garaje y archivo; y en el resto de las plantas, de estructura muy similar, acogerían aseos, despachos, salas de trabajo y/o de reunión y espacios para el archivo de planta. En total el inmueble posee 2.445,86 m<sup>2</sup> de superficie construida, de los cuales 2.065,30 m<sup>2</sup> son de superficie útil.

---

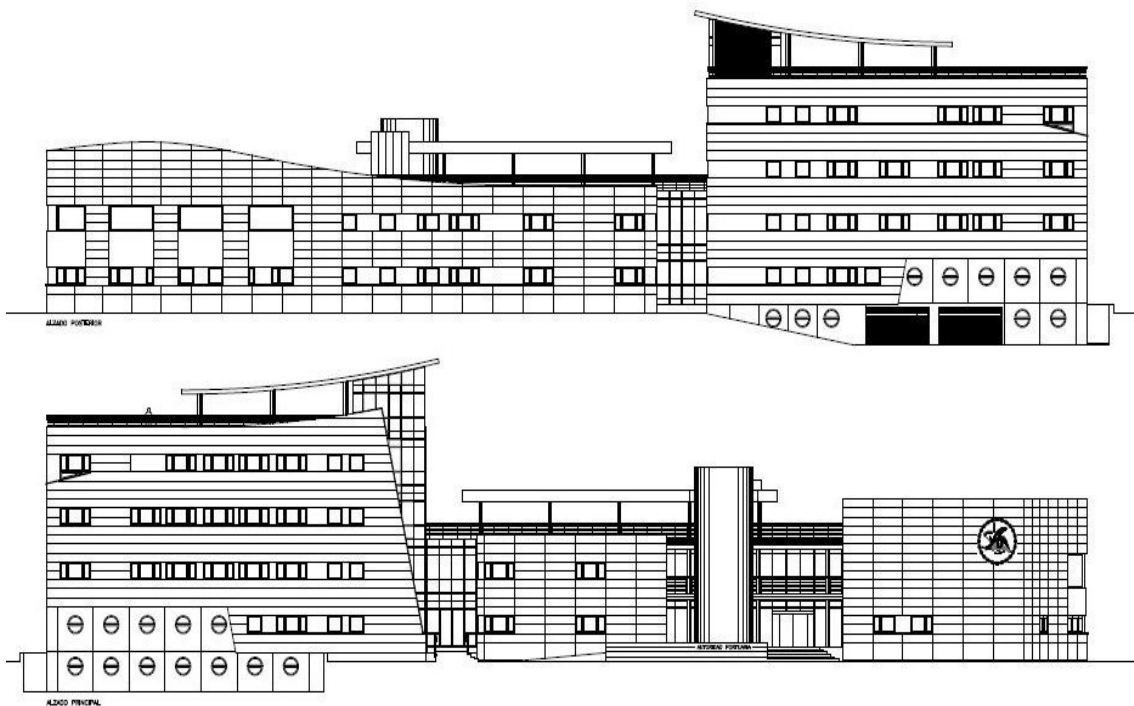
<sup>660</sup> He de agradecer aquí la colaboración del Estudio de Arquitectura Pérez Eguiagaray, que nos han facilitado el acceso a la información, los datos y el material planimétrico necesarios para la elaboración de este apartado. Estudio de Arquitectura Pérez Eguiagaray, *Proyecto Básico y de Ejecución de Reforma y Urbanización del Edificio de Servicios Múltiple de la Autoridad Portuaria de Avilés*, Documento 1 (Memoria), 2005.

<sup>661</sup> Esta parcela estaba calificada en el *Plan General de Ordenación Urbana* entonces vigente —PGOU 1986— como Zona Portuaria 2 (ZP2), integrante de las instalaciones y terrenos de la Junta de Obras del Puerto, directamente destinados a actividades portuarias y siempre bajo el control directo de la JOPRA. En esta categoría las edificaciones no tenían más regulaciones específicas en cuanto a edificabilidad, altura o disposición que las derivadas del propio uso y las relacionadas con la circulación general o los bienes ajenos.



**Fig. 201 . Distribución de la planta baja (Plano 2)**

**Fuente: Pérez Eguiagaray Arquitectos.**



**Fig. 202. Alzados principal (abajo) y posterior (arriba) (Plano 4)**

**Fuente: Pérez Eguiagaray Arquitectos.**



Debido a la composición del terreno, rico en arenas de grano fino, según determinó el estudio geotécnico realizado por la empresa Control Ingeniería y Servicios S.A. (SEINCO), los cimientos de pilotes prefabricados debieron hacerse bastante robustos y profundos. La estructura de ambos edificios es de hormigón armado, mientras que la fachada está recubierta de tablero de madera estratificado de alta densidad (parklex) y panel de aluminio con núcleo de polietileno lacado, siendo estos dos elementos los que le dan el acabo singular que lo distingue.



**Fig. 203. Vista aérea de la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria.**

**Fuente: Autoridad Portuaria de Avilés**

El diseño arquitectónico y la concepción general del edificio están plagados de referencias náuticas y marítimas, como parece corresponder al que habría de actuar como buque insignia de la Autoridad Portuaria, pudiendo identificar con facilidad la semejanza entre el edificio y el puente de mando de un buque, referencia estética muy acertada habida cuenta de las labores de gobierno y dirección que ambos comparten. La gran columna central que sobresale entre los dos edificios recuerda directamente a las chimeneas de los grandes transatlánticos del siglo XIX, cuya inclusión respondía al mismo tiempo a fines prácticos y simbólicos como muestra de poder y riqueza. Otros elementos náuticos presentes en el edificio son los ojos de buey abiertos en el basamento de cemento, el perfil de la planta ondulante como la superficie del mar o la cubierta a modo de arboladura de fragata.

La Nueva Sede la Autoridad Portuaria persiguió y ciertamente consiguió dotar a la cabecera del puerto de singularidad arquitectónica, tratándose, junto con la lonja climatizada de Fernando Barroso Rodilla, de los ejemplos más destacados dentro del paisaje arquitectónico reciente del entorno industrial de Las Arobas.



**Fig. 204. Detalle de la Nueva Sede de la Autoridad Portuaria**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

## **CAPÍTULO 4:**

# **LA RECUPERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO**

### **4.1. DEL «CENTRO HISTÓRICO» AL «CONJUNTO HISTÓRICO»**

Al abordar la recuperación del casco histórico de Avilés, conviene empezar por aclarar el concepto y establecer las coordenadas teóricas básicas, a fin de eludir ambigüedades y equívocos derivados de la falta de precisión terminológica.

Desde el siglo XIX hasta la actualidad, conceptos tales como «casco histórico», «centro histórico», «centro urbano» o «conjunto histórico», han suscitado intensos debates teóricos, hasta el punto de que aún hoy día faltan definiciones exactas y taxativas que resuelvan las polémicas. No es el cometido de este trabajo clarificar estos términos que tanta literatura han generado, sin embargo resulta ineludible determinar qué se entiende y qué se pretende significar en el marco del presente estudio con cada uno de ellos.

Para ello podríamos empezar por preguntarnos ¿qué entendemos por «centro» de las ciudades?, ya que dependiendo de la perspectiva que utilicemos, el sentido variará notablemente. Si explicamos el significado de «centro» desde el punto de vista histórico o patrimonial, éste atenderá generalmente a criterios cronológicos, identificándose con aquellos espacios de mayor recorrido temporal. Sin embargo, las coordenadas que determinan qué es y qué no es lo suficientemente antiguo como para ser considerado «histórico», resultan bastante difusas, limitándose para algunos a los antiguos sectores amurallados, mientras que, para otros, abarcaría toda la ciudad preindustrial o, incluso, todos los desarrollos urbanos hasta el arranque del siglo XX.

Cabría entonces preguntarse ¿cuál es el límite de «lo histórico» en la ciudad?, puesto que si a lo sumo sólo es considerado como tal la ciudad hasta el arranque del siglo pasado, eso excluiría muchos de los poblados y las instalaciones industriales, los desarrollos racionalistas, las barriadas de posguerra, etc., cuya naturaleza histórica hoy día resulta incuestionable. Paradójicamente el concepto mismo de «histórico» es histórico en sí, resultando anticuado y escasamente operativo dentro de la concepción actual del patrimonio, donde el valor de la historia ha pasado a entenderse como parte integrante de la propia cultura. Concepto mucho más extenso que engloba desde el patrimonio histórico hasta el inmaterial, el natural, el industrial, el etnográfico, el antropológico, etc.<sup>662</sup>.

Muy diferente es el significado desde la perspectiva espacial o, si se prefiere, urbana, donde el concepto de «centro» responde a criterios funcionales, cuando no estrictamente geométricos, entendiéndose como tal el espacio donde convergen las oficinas, los comercios, los servicios, la administración, etc. El «centro histórico» y el «centro urbano», aunque coincidentes en origen<sup>663</sup>, hoy por hoy responden a realidades territoriales no siempre asimilables<sup>664</sup>.

---

<sup>662</sup> FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor, “De la protección a la legitimación social del patrimonio urbano en España”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], Vol. IX, Nº194, 1 de agosto de 2005, sp., [Consulta: 03/01/2010], <<http://www.ub.es/GEOCRIT>>.

<sup>663</sup> El concepto de «centro histórico» se gestó en el siglo XIX al calor de las corrientes culturalistas del Romanticismo, que entendieron como tal aquellos sectores urbanos anteriores a la expansión de la ciudad industrial, esto es, el «centro urbano». Nítidamente delimitados por las antiguas murallas y caracterizados por poseer una extraordinaria riqueza funcional, una intensa vida social y un tejido urbano heterogéneo producto de la estratificación secular. GONZÁLEZ-VARAS, Ignacio, *Conservación de bienes culturales: Teoría, historia, principios y normas*, Cátedra, Madrid, 2000.

<sup>664</sup> Este hecho es perfectamente constatable en muchas ciudades anglosajonas, donde ambos centros suelen estar disociados, e incluso distanciados físicamente, existiendo por un lado el *historical district* y por otro el *city centre* o *central bussiness district* (CBD).

No obstante, en otras ciudades, sobre todo en las de pequeño o mediano tamaño, ambos centros se solapan, como sucede en el caso de Avilés, donde podemos hablar indistintamente de «centro histórico» o «centro urbano» para referirnos al mismo sector de la ciudad, pues ambos están sobrepuestos.

Pero conceptos como la centralidad o la historicidad y, por conjunción, el de «centro histórico», carecen de sentido en el marco actual de la «ciudad difusa»<sup>665</sup>, donde los límites entre el centro y la periferia han ido diluyéndose y sus rasgos diferenciales difuminándose, resultando cada vez más difícil establecer de manera rígida las fronteras de lo central y de lo histórico. Todo ello ha conducido a que la reflexión y el debate terminológico adopten términos más elásticos, que trasciendan la predominancia historicista y monumental inherente al concepto de «centro histórico», y adopten escalas territoriales más amplias, que, en conexión con las teorías patrimoniales actuales, interrelacionen los productos de la historia, o si se prefiere, los bienes culturales, con las distintas escalas espaciales en las que éstos están insertos, independientemente de la situación central o periférica de los mismos.

Esta visión amplia parece cubrirla el término «conjunto histórico», pero ¿qué incluye y qué excluye este concepto?, y, lo que es más importante, ¿cómo se decide y en base a qué criterios qué es el «conjunto histórico»? Este concepto, englobando acepciones jurídicas, administrativas, culturales, histórico-artísticas y socioeconómicas, es producto de la reflexión continuada y las sanciones sucesivas de numerosas convenciones y debates internacionales.

Una de las primeras aproximaciones a la cuestión de los conjuntos históricos llegó de la mano de la *Carta de Atenas* (1931), en la que se entendía que “[...] *la vida de una ciudad es un evento manifestado a través de los siglos por obras materiales, trazados o construcciones, que la dotan de personalidad propia, de la cual emana poco a poco su alma. [...] Forma parte del patrimonio humano y aquellos que lo detentan o están encargados de su protección tienen la responsabilidad y la obligación de hacer todo lo que sea lícito para transmitir intacta a los siglos esta noble herencia*”<sup>666</sup>.

---

<sup>665</sup> KAJIMA, Momoyo, *Made in Tokyo*, Kajima, Tokio, 2001.

<sup>666</sup> Artículo 65, *Carta de Atenas*, 1931.



En los años sesenta comenzó a germinar la conciencia internacional sobre el problema de la conservación de los conjuntos históricos, y empezó a reconsiderarse la definición de éstos, resultando en este sentido determinantes los distintos documentos emitidos por los organismos y las instituciones internacionales. Y, en este contexto general de refundación de las bases teóricas, la aportación italiana jugó un papel determinante, habiendo que citar como hito esencial la publicación de la *Carta de Gubio* (1960), resultado del congreso, celebrado en la ciudad de Gubio, que reunió a representantes municipales de toda Italia para debatir sobre la salvaguardia y la recuperación de los conjuntos históricos, y cuya principal aportación fue la de trasladar el centro gravitatorio de la protección patrimonial del “*monumento singular*” a la “*ciudad histórica*”.

Otros textos de referencia en la ampliación de los términos fueron el *Informe Ludwig Wies* (1963) y, sobre todo, la *Carta de Venecia* (1964), pues, aunque aún estaba centrada en la defensa de los “monumentos históricos”, entendía como tal “[...] *tanto la creación arquitectónica aislada [...] como el conjunto urbano o rural que da testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa, o de un acontecimiento histórico*”<sup>667</sup>.

Aún así, la consolidación y la difusión de estas reflexiones se produjo en la década siguiente, cuando comenzaron a proliferar los documentos internacionales, en los que se apoyarían las líneas de actuación imperantes durante los últimos veinte años del siglo XX, cabiendo destacar la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (Convención de París)* (1972), la *Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico* (1975), la *Declaración de Ámsterdam* (1975) o la *Declaración de Nairobi* (1976). Documentos todos ellos orientados hacia la ampliación y la flexibilización del concepto de «conjunto histórico».

Del espíritu de todos estos documentos dimanaron las distintas legislaciones de aplicación nacional, conformadas la mayoría en los años ochenta, siendo este el caso de la *Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español (LPHE)*, donde continuó ahondándose en conceptos como el que ahora nos ocupa.

---

<sup>667</sup> Artículo 1, *Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia)*, II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia, 1964.

Según la *Ley del Patrimonio Histórico Español* (LPHE) “*Conjunto histórico es la agrupación de bienes inmuebles que forman una **unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad.** Asimismo es conjunto histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna estas mismas características y pueda ser claramente delimitado*”<sup>668</sup>.

De esta definición se desprende, en primer lugar, que la obtención de la categoría de conjunto histórico es independiente de la continuidad o la dispersión de la agrupación de bienes inmuebles, siempre y cuando la estructura física de éstos sea representativa de la evolución o la cultura de una comunidad humana, o bien presente valor de uso y disfrute para la colectividad. Y, en segundo lugar, que puede o no coincidir con el centro histórico, cabiendo la posibilidad de que los límites tradicionales sean desbordados, pasando entonces el conjunto histórico a enmarcarse en una realidad territorial más amplia<sup>669</sup>.

En el ámbito regional esta definición quedó matizada en la *Ley de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias (2001)*, donde se entiende como conjunto histórico “[...] *las agrupaciones de bienes inmuebles que formen una unidad de asentamiento, continua o dispersa, con **coherencia suficiente para constituir una unidad claramente identificable y delimitable y con interés suficiente en su totalidad, aunque sus componentes o elementos no lo tengan individualmente.** A tal efecto se considerará como criterios relevantes las formas de organización del espacio, trazados viarios, disposición de las edificaciones y elementos singulares. Análogamente corresponderá la consideración de Conjunto Histórico a aquellos lugares o parajes de interés etnográfico derivado de la relación tradicional entre el medio natural y la población, así como a los lugares o parajes de interés cultural por constituir testimonios*

---

<sup>668</sup> Artículo 15.3, Título I, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>669</sup> PAREJO ALFONSO, Luciano, “La legislación urbanística y la legislación sobre patrimonio histórico, instrumentos para la protección de los centros históricos de las ciudades”, en MARTÍNEZ GARCÍA, Silvestre (coord.), *Jornadas de Estudio “Recuperación de centros históricos”*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1993, pp.11-28.

*significativos de la evolución de la minería y de la industria, de sus procesos productivos y de las edificaciones y equipamientos sociales a ellos asociados*<sup>670</sup>.

La ley autonómica, trabajando sobre la idea básica de la LPHE, introduce en la definición de Conjunto Histórico criterios como la coherencia, la unidad y el interés. Coherencia y unidad que permitan identificarlo y delimitarlo, independientemente de la proximidad que los bienes integrantes guarden entre sí, e interés, basado en aspectos ambientales o de conjunto, esto es, independientemente del interés individual que cada componente encierre de manera aislada. Visión más flexible e integradora, que amplía los conceptos de historia y patrimonio, que da cabida a aspectos inmateriales y que, en síntesis, redefine la forma de entender la ciudad.

Hemos visto cómo los términos y las definiciones han ido transformándose para, de forma inductiva, pasar de lo concreto y lo monumental, a lo general, o lo que es lo mismo, lo territorial o lo ambiental. Sabemos ahora que «centro histórico» y «centro urbano» ni son lo mismo ni necesariamente coinciden en el espacio; sabemos también que el concepto de «centro» carece de sentido en el contexto de la «ciudad difusa» y que el de «historia» resulta demasiado difuso en el contexto de los planteamientos patrimoniales actuales; sabemos también que la idea «conjunto histórico» es más amplia y más adecuada a la realidad de la «ciudad histórica». Sin embargo, los contornos físicos, la línea que sobre el plano delimitaría estas categorías, sigue estando difuminada, y ello es debido a que las acotaciones espaciales de este tipo dependen de las singularidades de cada territorio, siendo imposible fijarlas según criterios estandarizados o generalistas.

El interés actual de la teoría patrimonial en interrelacionar los bienes culturales con las distintas escalas territoriales en las que están insertos, con los procesos multidimensionales que les afectan —económicos, sociales, culturales, urbanos, etc.—, y con los diversos agentes implicados —gestores políticos, urbanistas, historiadores, asociaciones ciudadanas, etc. —, ha provocado, además de la revisión de los conceptos, la redefinición metodológica de los perímetros. Estos límites, como la mayoría de límites y categorizaciones fijados por el ser humano, no son naturales, sino que son

---

<sup>670</sup> Artículo 11.1-b), Título I, *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*.

representaciones sociales en el sentido durkheimiano del término, son, en definitiva, constructos mentales producto de la reflexión colectiva o de la tipificación institucional.

En el caso de Avilés, la normalización del conjunto histórico quedó definida en el último *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006), siendo ésta la propuesta más reciente efectuada hasta el momento. En ella, partiendo de la aceptación de discontinuidad del conjunto histórico, se ha ampliado el término del mismo hasta zonas ajenas hasta entonces a la protección patrimonial, al tiempo que se han precisado los límites del casco histórico.

Una de las aportaciones más importantes del PEPPC ha sido la ampliación del conjunto histórico, expandiendo la visión protectora más allá de los límites del casco histórico, incluyendo otros recintos amurallados de interés arqueológico, relacionados con la protección del acceso marítimo y terrestre a la villa; conjuntos menores, entendidos como entidades de escala y carácter intermedios entre el casco histórico y los núcleos rurales tradicionales; núcleos rurales, incluidos por su interés paisajístico y/o etnográfico; caminos históricos, destacando entre ellos el Camino de Santiago; y, por último, poblados e instalaciones industriales. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 1]

Dentro del conjunto histórico de Avilés destaca el casco histórico. La delimitación del casco histórico propuesta en el PEPPC, surgió de la agregación de las declaraciones sucesivas aplicadas sobre distintos ámbitos del mismo —la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955, la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística, la declaración del Conjunto Histórico de la plaza del Mercado de 1993 y las declaraciones aisladas de los Bienes de Interés Cultural y sus respectivos Entornos de Protección —. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 2].

Así, el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, refundiendo el conglomerado de espacios centrales de interés histórico, amplió el perímetro del casco histórico, incluyendo en él: el antiguo recinto amurallado de La Villa, el arrabal de pescadores de Sabugo, los desarrollos moderno extramuros —plaza del Ayuntamiento, Rivero y Galiana— y algunos crecimientos decimonónicos —calle La Cámara, plaza y mercado de Las Aceñas, parque de El Muelle y parte del Ensanche Sur—.

El marco geográfico del presente estudio quedará por tanto circunscrito a los límites del casco histórico establecidos en el PEPPC, al tratarse de la propuesta más reciente, y probablemente la más coherente, efectuada hasta el momento.

Parafraseando a Chueca Goitia<sup>671</sup>, podríamos decir que la destrucción sistemática del legado urbanístico español, especialmente de los cascos históricos, al tratarse de los sectores más sensibles de las ciudades, comenzó a mediados del siglo XX, intensificándose en la década de los sesenta, cuando, a la decadencia física, manifiesta en el ruinoso parque inmobiliario, se sumó la crisis funcional, ante la progresiva desaparición de las actividades económicas tradicionales —la artesanía, la pesca, el pequeño comercio, etc.—, y la social, fruto del envejecimiento y la fragilidad económica de los habitantes primitivos. Esta convergencia de factores condujo al abandono de los cascos históricos, muchos de los cuales pasaron entonces a guarecer actividades marginales y precarias, convirtiéndose paulatinamente en espacios lumpenizados.

Las clases sociales con mayor poder adquisitivo, cautivadas por la modernidad, rechazaban entonces como lugar de residencia los cascos históricos, por antiguos e inoperativos, identificándolos con lo añejo y lo atrasado, lo cual, no deja de resultar paradójico, ya que, pocos años más tarde serían precisamente estos grupos los que pugnasen por este territorio, fomentando los procesos de gentrificación, las “operaciones de deportación”<sup>672</sup> de la población marginal y la elitización espacial.

Siguiendo el mecanismo ecológico de competición-invasión-sustitución, teoría clásica de la Escuela Sociológica de Chicago<sup>673</sup>, los cascos históricos cayeron en una espiral de degradación: las ocupaciones y los sectores poblacionales arraigados empezaron a ser sucedidos por actividades ilícitas y grupos marginales, que, a medida que se consolidaban en el espacio, forzaban e intensificaban la migración centrífuga del escaso patrimonio social tradicional que aún resistía.

---

<sup>671</sup> CHUECA GOITIA, Fernando, *La destrucción del legado urbanístico español*, Espasa-Calpe, Madrid, 1977.

<sup>672</sup> DUARTE BOMFIM, Juarez, “Innovación y renovación urbana. El caso del centro histórico de Salvador de Bahía en Brasil”, en *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, [en línea], N°69 (67), agosto de 2000, sp., [Consulta: 04/03/2010], <<http://www.ub.es>>.

<sup>673</sup> PARK, Robert E., *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1999 y BURGESS, Ernest W., MACKENZIE, Roderick D. y PARK, Robert E., *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*, The University of Chicago Press, Chicago, 1967.



Esta situación, alentada por los mecanismos especuladores y la dinámica excluyente que caracterizaba y caracteriza al capitalismo avanzado, la recrudeció en el caso español el régimen franquista, que, sofocando cualquier tentativa de contestación o reclamación social y frustrando cualquier atisbo de asociación ciudadana, favoreció la degradación y la subsiguiente destrucción de los cascos históricos, perpetrando destrozos irreversibles en el patrimonio urbanístico nacional.

En los años setenta comenzó a gestarse la conciencia urbana y a contemplarse la necesidad de actuar de manera rápida sobre los sectores históricos de la ciudad a fin de frenar el proceso destructivo y, en la medida de lo posible, subsanar, o al menos paliar, los daños infligidos. Fue entonces cuando germinaron las reflexiones teóricas, los debates culturales y las reivindicaciones sociales, relacionados con la planificación, el diseño y las dinámicas de construcción/destrucción de las ciudades, que fructificarían en las décadas posteriores en proyectos e intervenciones concretos para la recuperación de las ciudades y, particularmente, de aquellos sectores que, como los cascos históricos, los cinturones obreros periféricos o las áreas industriales obsoletas, padecían la degradación más intensa.

Uno de los factores clave del cambio en la forma de entender las ciudades y de actuar sobre ellas, fue la reorientación política y cultural de los arquitectos y urbanistas españoles. La difusión de *L'Architettura della città* (1966) de Aldo Rossi<sup>674</sup>, que sentó las bases de la cultura urbana posmoderna, junto con las enseñanzas de la Escuela de La Cambre (Bruselas), que fomentó el reencuentro con la identidad de la arquitectura histórica y de la ciudad tradicional, y sin olvidar las aportaciones críticas de la Nueva Sociología Urbana<sup>675</sup> —que, aunque de matriz francesa, con Henri Lefebvre a la cabeza, gozó de enorme aceptación entre sociólogos españoles como Manuel Castells o Jordi Borja—, determinaron el cambio de mentalidad y la revisión disciplinar de la arquitectura y el urbanismo.

De todos modos hubo que esperar hasta los años ochenta, tras la constitución de las primeras corporaciones municipales democráticas, para asistir a la renovación integral de las políticas urbanas y, con ellas, a la recuperación efectiva de los cascos

---

<sup>674</sup> ROSSI, Aldo, *La arquitectura de...* Op.cit.

<sup>675</sup> POL MÉNDEZ, Francisco, “La recuperación de los centros históricos en España”, en POL MÉNDEZ, Francisco (coord.), *Arquitectura y urbanismo en las ciudades históricas*, UIMP-MOPU, Cuenca, 1986, pp.26-47.

históricos. Comenzó al inicio de la década la revisión de los marcos urbanísticos generales, dando lugar a una nueva generación de Planes Generales de Ordenación Urbana, que, frente al crecimiento cuantitativo y expansionista de los de la primera, apostaban por el crecimiento cualitativo e interior, o lo que es lo mismo, por el urbanismo de sutura y remate. Estos planes, de marcada inclinación social, reorientaron el objetivo hacia la recuperación de la ciudad, detectando los problemas y las debilidades de ésta —carencia de equipamientos y servicios públicos, falta de urbanidad, degradación física y social, falta de cohesión y compacidad, zonificación socioeconómica, desarrollo urbano diferencial, etc.—, y proponiendo medidas precisas y pragmáticas para solucionarlos, generalmente concretadas en Planes Especiales, más flexibles, operativos y tácticos que los Planes Generales de Ordenación Urbana.

La preocupación social y la inclinación culturalista de esta generación de planes, determinó la actitud marcadamente defensiva en materia patrimonial, pues, reaccionando contra el flagrante desinterés de épocas anteriores, desarrollaron extensas y rígidas medidas para salvaguardar los cascos históricos, garantizando la contención de las operaciones destructivas, exacerbando los criterios de protección e incentivando la recuperación y la rehabilitación de los mismos.

También se renovó en la década de los ochenta la legislación patrimonial, con la promulgación de la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*, con la que trató de paliarse la dispersión normativa del ordenamiento jurídico en materia patrimonial, ocasionada por la multitud de fórmulas legales con las que, a lo largo de más de medio siglo, quisieron afrontarse situaciones concretas no previstas o inexistentes en el momento de la promulgación de la *Ley del Tesoro Artístico Nacional* (1933), antecedente de la vigente en la actualidad. Esta ley redefinió y amplió la extensión del Patrimonio Histórico Español, incluyendo bienes muebles e inmuebles; patrimonio arqueológico y etnográfico; museos, archivos y bibliotecas de titularidad estatal; y, patrimonio documental y bibliográfico. Y, dentro de la categoría de bienes inmuebles, contempló, no sólo los monumentos aislados, sino también, que es lo que aquí nos interesa, los conjuntos, jardines y sitios históricos y arqueológicos<sup>676</sup>, para cuya declaración como bienes de interés cultural se exigía a los municipios la obligación de “[...] redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u

---

<sup>676</sup> Artículo 15.1, Título I, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

otro instrumento de planeamiento de los previstos por la legislación urbanística [...]»<sup>677</sup>.

Este contexto es en el que debemos incardinar la recuperación del casco histórico de Avilés, pues, a pesar de que los primeros gestos de interés hacia éste se remontan a mediados del siglo XX, con la declaración del *Conjunto Histórico de 1955*, el carácter puramente nominal y la ausencia de perspectiva global de ésta, careció de efectos reales sobre el tejido urbano. De hecho, hubo que esperar hasta mediados de los ochenta para asistir a las primeras disposiciones efectivas para la protección del casco histórico, llegadas de la mano del *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, del que derivó el primer *Catálogo Urbanístico* de la ciudad. Sin embargo, el auténtico detonante de la regeneración del casco histórico fue la declaración del *Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística* en 1990, de la que dimanaron la práctica totalidad de las actuaciones desarrolladas desde entonces.

La reorientación estratégica de las actuaciones en el casco histórico llegó con el *Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés* y con el último *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, ambos de 2006. Y, en la actualidad, se prevé la llegada del impulso definitivo con la aplicación del *Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico*, aprobado inicialmente a principios de 2010, como contrapunto y complemento práctico a la naturaleza esencialmente teórica del PEPPC.

## 4.2. APROXIMACIÓN LA CONFIGURACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO DE AVILÉS<sup>678</sup>

### *Origen y desarrollo medieval de la villa de Avilés*

Son pocas las evidencias físicas y documentales que avalan la existencia de Avilés antes del siglo XI, cuando, la concesión del fuero de población por Alfonso VI en 1085 y la ratificación del mismo por Alfonso VII en 1155, certificaron la presencia de este núcleo poblacional. Aún así, tal como apunta el profesor Uría Ríu<sup>679</sup>, parece ser que el origen de la villa se remonta a la época romana, pues, apoyándose en argumentos

<sup>677</sup> Artículo 20, Título I, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>678</sup> Para la elaboración de este apartado se ha recurrido a las fuentes bibliográficas dispersas existentes sobre el tema en cuestión, de cuyo examen se desprende la ausencia de estudios completos y exhaustivos sobre el urbanismo medieval, y la falta de investigaciones históricas globales sobre la progresión urbanística de la ciudad de Avilés. Las dos obras de referencia que se han ocupado del tema, abarcando etapas cronológicas distintas, han sido, el estudio, ya clásico, del geógrafo Guillermo Morales Matos, *Industria y espacio urbano en Avilés* (1982); y, la Tesina de Licenciatura inédita de M<sup>a</sup> Sabina Rodríguez Vega, *Arquitectura y urbanismo de Avilés durante el siglo XVII* (1983).

<sup>679</sup> URÍA RÍU, Juan, “Oviedo y Avilés en...”, Op.cit.

de tipo filológico, deduce que el propio nombre de *Abilles* —denominación frecuente, según explica, en la diplomática de los siglos XII y XIII— derivaría del de *Abilius*, antropónimo del poseedor romano que le otorgó el nombre de *Abiliese*. Esta tesis la respaldan los abundantes vestigios arqueológicos diseminados por toda la comarca, entre ellos fragmentos de tégulas e inscripciones, restos numismáticos, la lápida de Molleda, el ara anepigráfica de San Martín de Laspra o el capitel de mármol de orden corintio usado como pila bautismal en la iglesia de los Padres Franciscanos<sup>680</sup>.

Otra huella del Avilés preforal la constituyen los restos del castillo de Gauzón, baluarte defensivo situado en el Peñón de Raíces, junto a la desembocadura del *Neva* —antigua denominación de la ría de Avilés—. Esta fortificación, que formaba parte, junto a la de San Martín en la desembocadura del Nalón y la de Santa María en la de la ría de Villaviciosa, de la red defensiva tejida por los monarcas asturianos en la franja costera, fue levantada a finales del siglo IX por orden de Alfonso III el Magno.

Sin embargo, las últimas excavaciones, iniciadas en 2007 bajo la dirección de los arqueólogos Iván Muñiz López y Alejandro García Álvarez-Busto<sup>681</sup>, han sacado a la luz unas muestras pertenecientes a la zanja de cimentación del ala oriental de la fortificación, que, tras ser sometidas a las pruebas del carbono 14, han sido datadas entre finales del siglo VII y principios del VIII, revelando así la existencia de una edificación anterior.

En cualquier caso, y con independencia de la revisión cronológica, la presencia del castillo, guarneciendo desde el *Picu Altu* la entrada del estuario, sería la prueba no sólo de la existencia de un asentamiento cercano, sino también de la entidad estratégica de éste, al tratarse de una vía de acceso rápido a la capital del reino.

Aún así, habría que esperar hasta mediados del siglo XII para asistir al verdadero ascenso de la villa. La reactivación de las rutas comerciales atlánticas, conseguida al erradicar la piratería musulmana con la conquista de Lisboa en 1147, unida a la recuperación del comercio oriental con el avance de Las Cruzadas, inauguraron una etapa de prosperidad que afectó a todo Occidente, incluida la Península Ibérica.

---

<sup>680</sup> *Ibidem*.

<sup>681</sup> GARCÍA ÁLVAREZ-BUSTO, Alejandro y MUÑIZ LÓPEZ, Iván, *El territorio de Castrillón en la Edad Media*, Patronato Municipal de Cultura- Ayuntamiento de Castrillón, Piedras Blancas, 2005 y GARCÍA ÁLVAREZ-BUSTO, Alejandro y MUÑIZ LÓPEZ, Iván, *Arqueología medieval en Asturias*, Trea, Gijón, 2010.

Es en este contexto en el que hay que situar el despegue de Asturias, y, muy especialmente, de Oviedo y Avilés, cuyos fueros, los más antiguos de la región — concedido el de Oviedo en 1145 y confirmado el de Avilés en 1155—, espolearon el desarrollo económico, demográfico y urbano de ambas villas.

La intensificación del comercio en torno al puerto de Avilés, principal abastecedor de la capital, lo afianzó como el puerto más importante de la región y uno de los primeros del área cantábrica, integrándose incluso en las rutas atlánticas, con intensos intercambios mercantiles con los puertos franceses de Nantes y La Rochelle<sup>682</sup>. El efecto imán del crecimiento económico, así como las prerrogativas emanadas del fuero, atrajeron a la burguesía artesana y comerciante, a la que hubo que añadir la población foránea que, proveniente de otros países europeos, sobre todo de Francia, recalaron en el puerto de Avilés, trayendo consigo los usos y costumbres de su pueblo, lo que justifica la presencia de advocaciones extranjeras como San Nicolás de Bari o Santo Tomás de Canterbury.<sup>683</sup>

La concesión del fuero, que marcó el paso de aldea a villa de realengo, fue uno de los factores determinantes, junto con la actividad del puerto, para la cristalización de la ciudad, pues, además de servir para hacer patente la naturaleza urbana hasta entonces latente del asentamiento, fijó las condiciones jurídicas y administrativas de ocupación del territorio, o lo que es lo mismo, precisó las líneas maestras del crecimiento urbano.

Aunque no se conoce documentación cartográfica que lo avale, ya que el plano más antiguo conservado de la ciudad de Avilés data de mediados del siglo XIX, parece ser que la estructura urbana estaba ya claramente definida en el siglo XIII, con La Villa y Sabugo como núcleos principales. La Villa, ceñida por la muralla, estaba separada del arrabal de Sabugo por las marismas del Tuluergo, estando conectados durante siglos únicamente por el Puente Viejo, que ya aparece documentado en una escritura de 1232<sup>684</sup>.

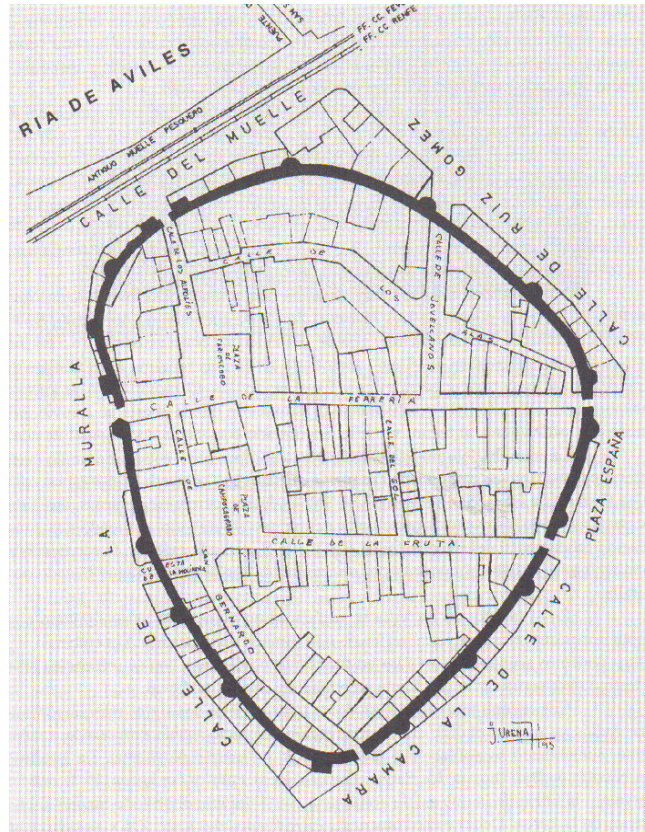
---

<sup>682</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...*, Op.cit.

<sup>683</sup> *Ibidem*.

<sup>684</sup> URÍA RÍU, Juan, “Oviedo y Avilés en...”, Op.cit.





**Fig. 205. Trazado de la muralla según Justo Ureña.**

**Fuente: Avilés. Una historia de mil años.**

La muralla, cuyo perfil almendrado le granjeó el apelativo de “Avilés redondo”, fue una de las primeras obras públicas emprendidas y, probablemente, la que más pesó sobre las arcas municipales. Y es que, además de la consabida función defensiva, actuaba también como cerco fiscal y emblema de ciudadanía. A pesar de que los restos conservados son escasos y fragmentarios, si prestamos atención a la morfología urbana, donde aún es perceptible la cicatriz de la cerca, sería posible trazar su perímetro, que, según la reconstrucción hipotética de Justo Ureña, partiría de la plaza de España, bajaría por la calle La Cámara, seguiría por las calles de La Muralla y El Muelle y completaría el recorrido por la calle Ruiz Gómez. Horadaban la muralla cinco puertas, que comunicaban el interior de La Villa con los principales caminos de la comarca. Al norte se abría la Puerta del Mar o de San Nicolás, que, situada frente a las marismas, daba acceso al arrabal de Sabugo a través del Puente Viejo; al este la Puerta de los Pilares o de San Sebastián, cuyo nombre lo tomaba del puente homónimo que cruzaba la ría camino de Gozón, siendo ésta la más importante desde el punto de vista fiscal y económico, dada su cercanía al puerto y al alfolí; al sureste se abría la Puerta de la Ferrería, que, enlazando con el camino a Oviedo, constituía el vial comercial por

excelencia; no muy alejada de ésta, al suroeste, se encontraba la Puerta del Reloj o de Cimadevilla, que daba salida a la Rúa Nueva; y, por último, al oeste se alzaba la Puerta de la Cámara o del Postigo, denominada en la Edad Media de Cabruñana, por empalmar con el camino que conducía a este pequeño puerto de montaña del concejo de Grado.

La disposición de estas puertas condicionó a su vez la estructura viaria intramuros. Así, la calle La Ferrería unía la puerta septentrional y la meridional; la calle del Azogue —actual calle San Bernardo— conectaba la Puerta del Mar con la del Postigo; y, finalmente, la calle de Los Alas unía la Puerta de los Pilares con la de La Ferrería. El entramado lo completaban dos pequeñas callejas: la del Sol, nexo perpendicular entre La Ferrería y la Rúa Nueva, y la de Gozón o Los Alfolíes, que partía de la Puerta de los Pilares y llegaba hasta la plazuela de San Nicolás —actual plaza de Carlos Lobo—, que, situada frente al templo, para dar desahogo en los oficios litúrgicos y facilitar la actividad comercial del cercano alfolí, es la única plaza de herencia medieval conservada intramuros. [APÉNDICE I, IV-I, Plano 1]

Del caserío medieval sólo han llegado hasta nuestros días, y a duras penas, las escasas y alteradas huellas del trazado derivado de su disposición, pues, las viviendas populares, probablemente construidas en madera y muy próximas unas de otras, cayeron pasto de las llamas en el incendio de 1478. Únicamente se libraron de la catástrofe los edificios que habían sido construidos en piedra, como la iglesia parroquial de San Nicolás de Bari —hoy iglesia de los Padres Franciscanos—, la capilla de Los Alas o el Palacio de Valdecarzana<sup>685</sup>.

Completando la estructura bipolar medieval, fuera del perímetro amurallado y aislado por las marismas, se hallaba el arrabal de Sabugo. Pequeño barrio de pescadores que, aunque subordinado administrativa y jurídicamente a La Villa, presentaba respecto a ésta un alto grado de independencia, como así testimonia el hecho de contar ya desde el siglo XIII con su propia iglesia parroquial, dedicada al mártir inglés Santo Tomás de Canterbury —hoy iglesia vieja de Sabugo—. El templo, cuya arquitectura destacaría

---

<sup>685</sup> La iglesia de San Nicolás de Bari, construida entre finales del siglo XII y principios del XIII, siguiendo en origen los estilemas románicos, es el edificio más antiguo conservado en Avilés, habiendo sido además el único templo levantado intramuros, lo que lo convirtió en el templo matriz de La Villa. Adosada al muro norte se levantó en el siglo XIV la capilla funeraria de Los Alas, fundada por Pedro Juan de Alas en 1346, siendo a día de hoy la más antigua de esta tipología conservada en Asturias. Directamente relacionado con la vida mercantil se construyó, entre finales del siglo XIV y principios del XV, el Palacio de Valdecarzana, también conocido como Casa de las Baragañas o de Pedro I El Cruel, tratándose del único resto conocido de arquitectura civil bajomedieval de la ciudad. DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio artístico de...* Op.cit.

entre el humilde caserío circundante, presidía la plaza del Carbayo, que, además de ser el centro neurálgico de la vida social, actuaba como distribuidor espacial, pues de ella partían las dos calles que integraban el poblado mareante: la calle de Alante —hoy de La Estación— y la calle de Atrás —hoy Bances Candamo—, completándose el callejero con la calle de En medio —hoy Carreño Miranda—, que unía transversalmente las dos anteriores.



**Fig. 206. Plaza del Carbayo a finales del siglo XIX.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

Sorprende, dada la temprana cronología y el carácter incidental del asentamiento, la regularidad con que fue concebido, describiendo un damero casi perfecto<sup>686</sup>. De la plaza del Carbayo también partían los tres caminos que comunicaban Sabugo por el oeste: el camino de Muros por Quiloño, el de San Cristóbal de Entreviñas y el de Luarca. [APÉNDICE I, IV-I, Plano 1]

Atraídos por el crecimiento económico y urbano de Avilés, llegaron, en la segunda mitad del siglo XIII, los hermanos franciscanos, que fundaron entre 1267 y 1274, treinta años después de iniciarse el proceso en Oviedo, la iglesia de la comunidad —hoy iglesia parroquial de San Nicolás de Bari— en un pequeño promontorio

---

<sup>686</sup> TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, “Avilés (Asturias): La morfología...”, Op.cit.

extramuros muy cercano a La Villa<sup>687</sup>. Algunas evidencias arqueológicas, como el fragmento de un cancel prerrománico que hoy ornamenta una de las paredes del claustro, dan alas a la hipótesis de que la iglesia franciscana, al igual que la de San Nicolás, pudo haber sido construida sobre un templo prerrománico.

Con estos tres núcleos —La Villa, Sabugo y el convento de San Francisco— quedó configurada la estructura urbana del Avilés bajomedieval, habiendo que sumar también otro lugar extramuros, ya más alejado de la ciudadela, la iglesia de Santa María Magdalena de Corros, vinculada probablemente a un hospital de peregrinos del ramal asturiano del Camino de Santiago, que sería el embrión del arrabal de La Magdalena.

### ***De la villa medieval a la ciudad moderna***

Decía Chueca Goitia en *La destrucción del legado urbanístico español*, alegato contra el abandono, la subestimación y la desprotección de las ciudades españolas, que, aún pudiendo resultar paradójico, “[...] *el aliado de la planificación fue muchas veces el siniestro, la catástrofe* [...]”, asimilándolo muy elocuentemente a la “[...] *convulsión y dolores de parto que preparaban el nacimiento de los nuevos entes urbanos*”<sup>688</sup>. A lo largo de la historia han sido numerosos los ejemplos de ciudades, villas y pueblos que, tras padecer incendios, inundaciones, terremotos, huracanes, erupciones volcánicas y cuántos cataclismos podamos imaginar, renacieron de sus propias ruinas.

Y así sucedió en las dos principales villas medievales asturianas: Oviedo, devastada por el incendio de 1521, y Avilés, cuyo caserío medieval fue devorado por las llamas en el incendio de 1478. En ambos casos, la devastación funcionó como pretexto para la reconstrucción de la ciudad bajo parámetros modernos —la mayoría emanados de las disposiciones del reinado de los Reyes Católicos y las Cortes de Toro—, iniciándose así el tránsito de villa medieval a ciudad moderna.

Al año siguiente de producirse el incendio en La Villa, y como vía para incentivar la economía de la comarca, especialmente el comercio, seriamente resentido por los destrozos, los Reyes Católicos concedieron a Avilés la autorización para

---

<sup>687</sup> FERNÁNDEZ CONDE, Javier, “La orden franciscana en Asturias: Orígenes y primera época”, en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, Año N°43, N°130, 1989, pp.397-448.

<sup>688</sup> CHUECA GOITIA, Fernando, *La destrucción del...* Op.cit. p.47.

celebrar todos los lunes un mercado franco de alcabala. Privilegio confirmado, ya en el siglo XVII, por Felipe IV, para paliar los efectos de otro incendio ocurrido en 1621<sup>689</sup>.

No obstante, el impulso definitivo se produjo en el siglo XVI, cuando el puerto de Avilés recibió la autorización para el comercio americano, en 1529, y, ya bajo el reinado de Felipe II, para la exportación de la lana castellana, convirtiéndose en el único puerto asturiano acreditado para tal menester.

En paralelo a la recuperación económica, vieron la luz varios proyectos de carácter municipal encaminados a la recomposición y mejora de la ciudad. Entre ellos, y ocupando un lugar preeminente, se encontraba el refuerzo de la muralla, coincidiendo con los tiempos agitados de finales del siglo XV, cuando tuvo lugar la Guerra de Sucesión Castellana, que enfrentó a Juana la Beltraneja e Isabel la Católica.

También por aquel entonces fue reforzada la defensa del puerto, cuya posición e importancia regional, siendo hasta el siglo XVIII el principal puerto asturiano, lo convertía en un objetivo estratégico de primer orden, para lo cual se reparó el castillo de San Juan de Nieva, armándolo con una batería de artillería para repeler las amenazas militares y corsarias.

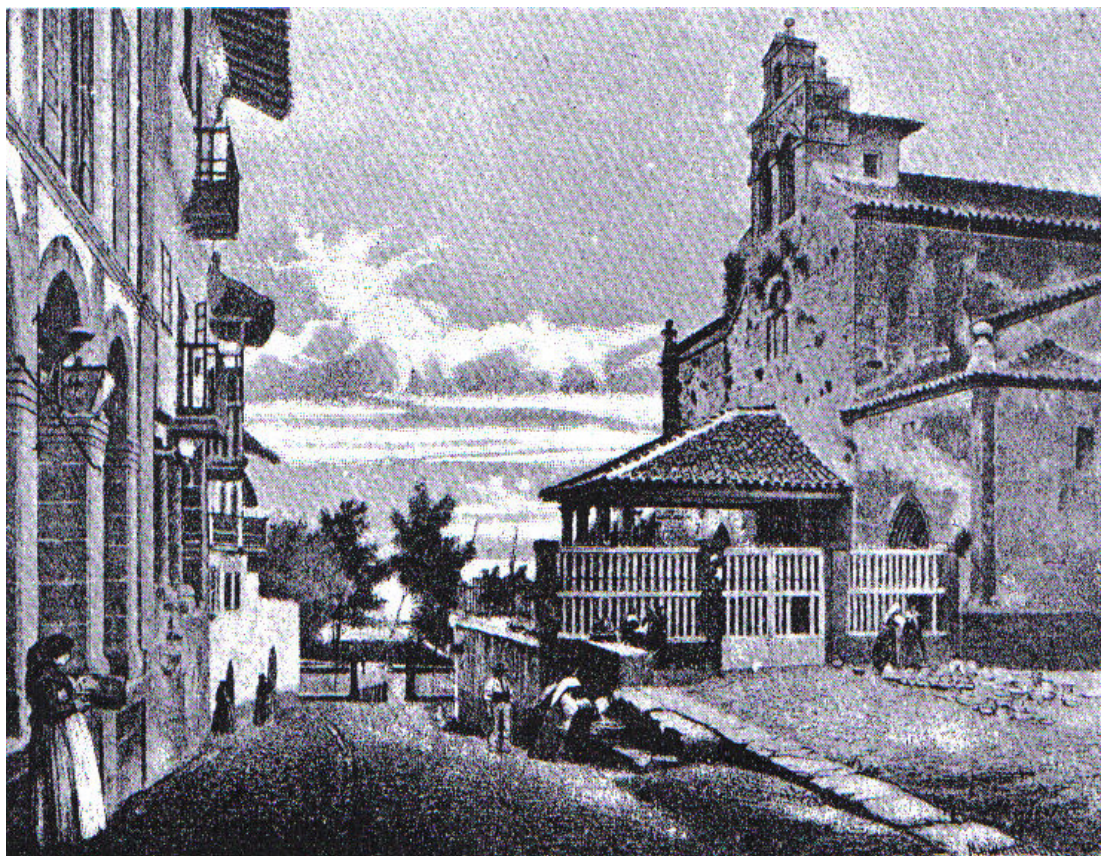
Para aliviar la intensa ocupación del recinto amurallado, cuya población en aumento constreñía la cerca medieval, fue abierta la Rúa Nueva —calle La Fruta desde 1746—, que daba salida a la calle del Azogue por la Puerta del Reloj. Quizás la apertura de esta vía podría guardar alguna relación con la llegada a Avilés en 1552 de una congregación de monjas bernardas de velo negro procedentes de Gúa, en el concejo de Somiedo, que, apoyadas por la familia Alas, construyeron en la calle del Azogue el convento de Nuestra Señora la Real de Las Huelgas.

El excedente poblacional que no pudo ser absorbido por La Villa se instaló extramuros, siguiendo el trazado de los principales caminos medievales, dando así origen a los arrabales camineros que durante el siglo XVII se convertirían en la médula del crecimiento urbano: Rivero, Galiana y Cabruñana.

---

<sup>689</sup> También trataron los monarcas de estimular el tráfico marítimo cuando, en 1488, concedieron licencia para efectuar reparaciones en la entrada de la ría, donde los aterramientos constantes dificultaban cada vez más la navegación, especialmente para las naves de mayor calado. RUÍZ SEISDEDOS, Mónica y NAVARRO BIDEGAIN, Antonio, *Dique de la bocana...* Op.cit





**Fig. 207. Fuente de San Nicolás.**

**Fuente:** *Ilustración Gallega y Asturiana.*

Comenzaron también en el siglo XVI algunas de las labores de saneamiento que cobrarían fuerza en los siglos posteriores, entre ellas el acondicionamiento del viario interno, que fue empedrado e higienizado a través de canales centrales de evacuación, y la creación de una red de abastecimiento de aguas. Según indica Pilar García Cuetos, parece ser que, ya desde 1570, el recinto amurallado contaba con la traída de aguas del manantial de Valparaíso, encargándose en 1573 la revisión de ésta a Juan Cerecedo el Mozo, a la sazón maestro de obras de la catedral de Oviedo<sup>690</sup>. Aún así, las obras de abastecimiento de La Villa y, algunos años después, las del arrabal de Sabugo<sup>691</sup>, no fueron culminadas hasta el siglo XVII, cuando se establecieron las condiciones para la construcción de las dos fuentes públicas más importantes: la de San Francisco —hoy Caños de San Nicolás— y la de San Nicolás, hoy desaparecida.

---

<sup>690</sup> GARCÍA CUETOS, Pilar, “Avilés gótico y renacentista”, en DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico de Avilés*, Casa Municipal de la Cultura, Avilés, 1989.

<sup>691</sup> Sobre la traída de aguas de Sabugo consultar HEREDIA ALONSO, Cristina, “La traída de aguas del barrio avilesino de Sabugo, traza y obra de Pedro de la Bárcena”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº14, Universidad de Oviedo, 2008, pp.23-33.

Obra de Juan de Cerecedo el Mozo, fueron también las trazas para la renovación del Puente de los Pilares —construido en el siglo XIII pero documentado a partir del XV—, encargadas por el consistorio en 1573<sup>692</sup>.

Aunque desde el punto de vista planimétrico las transformaciones experimentadas por la ciudad a lo largo del siglo XVI fueron escasas, no registrándose cambios sustanciales en el trazado vial ni en la estructuración general del espacio, aún así fue un periodo decisivo para la cristalización de la ciudad moderna, preparando el entramado sobre el que en el siglo XVII se tejería el ensanche barroco, desbordando los límites de la cerca medieval y protagonizando la primera gran expansión de Avilés.

### ***Los nuevos crecimientos del siglo XVII: El Ensanche Barroco***<sup>693</sup>

En el siglo XVII, sobre la base heredada de la centuria anterior, cristalizó la ciudad barroca, otorgando a la otrora villa medieval una nueva identidad arquitectónica, expandiéndose modelos que, como los soportales, llegarían a convertirse en la seña distintiva del Avilés moderno; y, sobre todo, una nueva dimensión urbanística, que se manifestó no sólo en la transformación del espacio intramuros, sino también en los crecimientos más allá del límite de la muralla, como los arrabales de Rivero y Galiana.

La prosperidad económica, que se proyectó inercialmente hasta fines del siglo XVI, invirtió el signo a principios del XVII, entrando Avilés en un periodo recesivo que se prolongaría durante toda la Edad Moderna. La actividad del puerto menguó considerablemente, ante la retracción del sector pesquero y de los flujos comerciales, lo cual, sin embargo, no influyó en la significación estratégica ni en la supremacía del fondeadero avilesino. Recayó entonces en la artesanía, encabezada por la producción de la loza y el cobre, y, sobre todo, en las actividades agropecuarias del alfoz, que habían experimentando un desarrollo sin precedentes debido a la introducción del cultivo del maíz, el estímulo y sostenimiento de toda la economía comarcal<sup>694</sup>.

---

<sup>692</sup> La ejecución, que corrió a cargo de Rodrigo de Alas, fue concluida en 1575 por su hijo Nicolás, si bien, no sería hasta 1580 cuando la obra quedó completamente rematada. GARCÍA CUETOS, Pilar, “Avilés gótico y...”, Op.cit. p.36.

<sup>693</sup> Para la elaboración de este apartado ha sido fundamental la consulta de RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, *Arquitectura y urbanismo de Avilés durante el siglo XVII*, Tesina de Licenciatura (inérita), Universidad de Oviedo, 1983 y RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, “El Avilés barroco”, en DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico de Avilés*, Casa Municipal de la Cultura, Avilés, 1989.

<sup>694</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...*, Op.cit.

El índice demográfico progresó positivamente, alcanzando a mediados del siglo XVII los 679 habitantes<sup>695</sup>, incluyendo los núcleos de Miranda y Sabugo, habiendo que añadir al crecimiento natural de la población, las migraciones rurales y la afluencia de comerciantes y artesanos. El correlato de esta coyuntura fue la transformación de la ciudad, tanto de la fisonomía, esto es, de la apariencia externa, como de la morfología o estructura interna —plano, viario, parcelario, usos del suelo, etc.—<sup>696</sup>.

La saturación del tejido urbano intramuros, donde la ocupación alcanzó cotas tan elevadas que llegó incluso a construirse en aquellos lugares que aún dentro de la cerca habían quedado descartados por insalubres, obligó a plantear toda una serie de reformas encaminadas a favorecer e incrementar la habitabilidad en el interior de la villa. Entre ellas, y ocupando un lugar preeminente, estuvo la aprobación de algunas disposiciones de ordenación urbana, como el establecimiento de criterios unificados para la renovación del caserío, siguiendo los postulados estéticos y constructivos modernos, o sobre la alineación y holgura de las calles, medida importante para evitar catástrofes como el incendio de la Rúa Nueva de 1621, con el que se destruyeron, además de casas particulares, importantes edificios municipales, como la casa de pósito o la panera.

A principios del siglo XVII se adoptaron las primeras medidas higiénicas, recogidas en las Ordenanzas Municipales de 1602, en las que se prohibía entre otras cosas “*arrojar aguas de mal olor, [...] tener lechones, [...] tener hierba o [...] tener corripo*”<sup>697</sup>. También existió preocupación por el mantenimiento de las calles, apelando a la colaboración vecinal en lo concerniente al cuidado de los caminos que comunicaban La Villa con el exterior, y corriendo a cargo del erario municipal la conservación del viario intramuros. Asimismo, fueron fijadas normas para evitar la deforestación del bosque del Carbayedo que, situado al final de Galiana, suministraba la mayor parte de la madera empleada en la industria naviera avilesina.

Algunas de las obras públicas ideadas o iniciadas durante el siglo XVI fueron culminadas en el XVII, como el remate de la red de abastecimiento de aguas con la construcción de las fuentes de San Francisco, San Nicolás y Sabugo, donde también se vio satisfecha la demanda vecinal que, ya desde el siglo anterior, reivindicaba la

---

<sup>695</sup> RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, “El Avilés...”, Op.cit.

<sup>696</sup> VILAGRASA IBARZ, Joan, “El estudio de la morfología urbana: Una aproximación”, en *GEO Crítica* [en línea], Marzo de 1991, Año XVI, N<sup>o</sup>92, Universidad de Barcelona, sp., [Consultado: 14/11/09], <<http://www.ub.es/geocrit>>

<sup>697</sup> RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, *Arquitectura y urbanismo...*, Op.cit.



construcción de un nuevo puente que reforzase la comunicación entre el recinto amurallado y el barrio de pescadores. Éste, levantado al oeste del Puente Viejo, salvaba los marjales de Las Meanas, conectando la Puerta del Postigo con los terrenos donde, durante la misma centuria, sería erigido el convento de Nuestra Señora de La Merced, concluido en 1610.

La estructura viaria intramuros se completó con la apertura de dos callejones, “el de Detrás de la Muralla” —hoy calle de los Alas— y “el de Detrás del Ayuntamiento”, pequeño tránsito, hoy desaparecido bajo la reforma de la casa consistorial, que unía la Puerta del Reloj y la de la Ferrería por la trasera del edificio. Sin embargo, la alteración más significativa del tejido urbano intramuros fue la apertura de la plaza de Camposagrado. A fin de resaltar el poder, la riqueza y la distinción que le otorgaba el flamante título nobiliario, Bernaldo de Quirós, marqués de Camposagrado desde 1660, ordenó reformar la fachada meridional de su palacio. A fin de facilitar la contemplación de la fachada, cuya magnificencia y exuberancia requerían de perspectiva para ser admiradas, el marqués de Camposagrado adquirió en 1664 el solar situado en el vértice de la Rúa Nueva con la calle del Azogue, justo frente al palacio, y eliminó el caserío que allí se levantaba para crear, ya en la última década del siglo XVII, el llamado “Enlosado del marqués de Camposagrado”<sup>698</sup> —hoy plaza de Camposagrado—.



**Fig. 208. Plaza de Camposagrado hacia 1920.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

<sup>698</sup> *Ibidem.*

A pesar de las reformas acometidas en el interior de La Villa, la presión demográfica fue tal que la ciudad acabó desbordando los límites de la cerca medieval, dando origen a los arrabales extramuros. Aún así, y pese a haber perdido parte del cometido defensivo, la muralla se mantuvo en pie hasta el siglo XIX, consumiéndose abundantes recursos municipales en la conservación y el reforzamiento de la misma. Buena muestra de ello fue la gran reforma llevada a cabo entre 1614 y 1644, financiada por los propios vecinos, que contaron además con una sisa concedida por Felipe IV. Las trazas le fueron encomendadas a Gonzalo Güemes Bracamonte, pero la dilación de las obras hizo que el remate corriese a cargo de maestros canteros locales.<sup>699</sup>

La dirección de la expansión estuvo condicionada por las particularidades topográficas de los terrenos que circundaban a La Villa, ya que, limitado el crecimiento hacia el este por la ría y hacia el norte por las marismas del Tuluergo, únicamente era viable el desarrollo hacia el sur y suroeste. Así, siguiendo la trayectoria de los antiguos caminos medievales, cristalizaron los arrabales extramuros de Rivero, Galiana y Cabruñana, los tres caracterizados por presentar el desarrollo lineal propio de los asentamientos camineros. [APÉNDICE I, IV-I, Plano 1]



**Fig.209. Calle Rivero.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

---

<sup>699</sup> *Ibidem.*





**Fig. 210. Calle Galiana.**

**Fuente:** *Avilés. Memoria gráfica.*

De la Puerta de La Ferrería, en dirección a Oviedo, partía Rivero, cuya ocupación, remontándose a finales del siglo XVI, tomó los dos lados de la calzada, contrastando con lo ocurrido en Galiana, donde todo el caserío basculaba hacia el oeste, coartando el desarrollo por el otro lado las posesiones del marqués de Ferrera y las huertas del convento de San Francisco, que también condicionaron la inclinación del caserío de la calle La Canal —actual San Francisco— hacia poniente.

Este ensanche de vocación temprana era portador de la modernidad, tal como afirmó Germán Ramallo Asensio, no sólo en la regularidad de su trazado, heredero de épocas anteriores, sino también en la concepción uniforme de las edificaciones allí construidas<sup>700</sup>. La arquitectura popular que durante el siglo XVII se extendió por Rivero, Galiana, Cabruñana y parte de Sabugo, respondió a un modelo estandarizado. Estas viviendas, que oscilaban entre las dos y las cuatro alturas, albergaban en el piso bajo tiendas, a las que se accedía por medio de los característicos soportales, que, además de responder a las premisas estético-formales emanadas del Ayuntamiento, como veremos más adelante, cumplían la doble función de aislar la vivienda del suelo y proteger a los transeúntes de las inclemencias del tiempo. En el piso superior, el salón,

---

<sup>700</sup> RAMALLO ASENSIO, Germán, *La arquitectura civil asturiana (Época Moderna)*, Colección Popular Asturiana, Ayalga Ediciones, Gijón, 1978.

que era la habitación principal, asomaba a la calle gozando de ventilación e iluminación directas. Otro tanto sucedía con la cocina, que por razones prácticas —extracción de humos, condensación, etc.— daba a la calle trasera, donde solía ubicarse la pequeña huerta doméstica. La angostura de las casas, desarrolladas en profundidad, determinó el carácter interior del resto de las dependencias, cuyo número decrecía a medida que se iban alejando de La Villa<sup>701</sup>.

La plaza del Ayuntamiento, dando la espalda al recinto medieval, rompió con el pasado y pasó a convertirse en el nuevo centro de la ciudad moderna, vertebrando el crecimiento urbano y actuando como nodo y distribuidor de los principales ejes viales, ya que, en ella desembocaban las calles de La Ferrería y la Rúa Nueva, procedentes del interior de la muralla, y de ella partían las calles de Rivero y La Canal-Galiana, ejes del ensanche barroco, así como la recién abierta calle La Cámara, que, partiendo de la Puerta del Reloj, bordeaba el perímetro de la cerca hasta el arranque del Puente Nuevo. Allí, siguiendo las trazas de Juan de Estrada, hacia 1677 se erigió la Casa del Regimiento —el edificio del Ayuntamiento—, la cual, además de actuar como eje del triángulo barroco de la plaza, junto con los palacios del marqués de Ferrera y de Rodrigo García Pumarino, ejerció de referente arquitectónico, sirviendo de ejemplo al resto de construcciones cultas y populares de la ciudad<sup>702</sup>.



**Fig. 211. Plaza del Ayuntamiento en 1895.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

<sup>701</sup> DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...*, Op.cit.

<sup>702</sup> RAMALLO ASENSIO, Germán, *La arquitectura civil...*, Op.cit.



A pesar de la irregularidad del trazado de la plaza, que a duras penas perfilaba un triángulo escaleno, ésta gozaba de armonía y poseía cierta unidad estética conferida por las calles soportadas que recorrían todo el perímetro, a excepción del palacio del marqués de Ferrera. La nómina arquitectónica concentrada en torno a la plaza —la Casa Consistorial, el Palacio de Ferrera, el Palacio de Canalejas, el Palacio de García Pumarino, etc.— determinaron la significación de ésta como espacio de poder y de prestigio, despliegue de la escenografía urbana tan característica del barroco. A esto había que añadir por aquel entonces la presencia de importantes edificios públicos, como el hospital de San Juan de La Villa, la escuela, la cárcel o la casa del peso, que, convirtieron esta plaza en el principal escenario de la vida ciudadana<sup>703</sup>.

También crecieron en este periodo algunos núcleos rurales que, desde la Edad Media, habían ido gestándose en torno a los antiguos caminos, y que, con el tiempo, irían poco a poco incorporándose a la ciudad, destacando entre ellos el de La Magdalena y el de Los Molinos, situado este último al final de Rivero y accesible a través del puente de Texera<sup>704</sup>. Otro desarrollo digno de mención lo experimentó el arrabal de pescadores de Sabugo, cuando, en el último cuarto del siglo XVII, la Orden de los Mercedarios levantó allí, entre el camino de Muros por Quiloño y la marisma de Las Aceñas, el convento de Nuestra Señora de La Merced.

### ***Las transformaciones de la ciudad en el siglo XIX***

Podríamos fijar como hito de partida de la ciudad contemporánea 1818, año en que dieron comienzo las labores de demolición de la muralla medieval, culminadas en 1821 con el derribo de la Torre del Reloj —antigua cárcel, cuyos materiales de desecho fueron empleados en la construcción de la nueva cárcel de partido y en la remodelación del edificio del Ayuntamiento—. Si bien, la eliminación de esta construcción física que durante siglos había ceñido La Villa, respondió más a motivaciones de tipo político que a otras estrictamente urbanísticas o demográficas. Ya que, las murallas, símbolo distintivo de las ciudades medievales, estaban ligadas histórica y conceptualmente al pasado feudal, a épocas de aherrojamiento y subyugación, o lo que es lo mismo, a todo aquello contra lo que luchaban los estados liberales.

---

<sup>703</sup> RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, *Arquitectura y urbanismo...*, Op.cit.

<sup>704</sup> *Ibidem*.

En cualquier caso, la demolición de la muralla no comportó grandes cambios en el desarrollo de la ciudad, al menos de manera inmediata. De hecho, si analizamos detenidamente el *Plano de la villa de Avilés y pueblo de Sabugo* de 1846 —primer plano completo conocido de la ciudad— [APÉNDICE I, IV-I, Plano 1], advertimos cómo, a mediados del siglo XIX, la estructura urbana avilesina no había experimentado transformaciones radicales con respecto a las descripciones y planos parciales proporcionados durante los siglos XVII y XVIII.

El esquema básico de la ciudad continuaba vertebrado por los antiguos embriones medievales de La Villa y Sabugo, separados aún por el Tuluergo y las marismas aledañas, y a los cuales, ya en época moderna, se había agregado el ensanche de la plaza del Ayuntamiento y los asentamientos camineros de Rivero y Galiana. También se consolidaron algunos ejes como la calle La Cámara, que cobraría gran protagonismo durante la segunda mitad del siglo como epicentro de la vida burguesa, la calle Cabruñana y la prolongación de Galiana a través de la Calle Nueva —hoy avenida de Portugal—.

Tal como indicó Guillermo Morales Matos, el poblamiento laxo y lineal predominante dejó amplios espacios sin edificar, tanto en el interior de La Villa, véanse las huertas del convento de San Bernardo en la calle homónima o las huertas que flanqueaban a la calleja de Los Alas, como en los arrabales de Sabugo, Galiana y Cabruñana, edificadas las dos últimas sólo en el lado oeste. El espacio intersticial lo rellenaban grandes fincas y heredades como las huertas y prados del marqués de Ferrera o las huertas del convento de San Francisco entre Rivero y Galiana; las huertas de Llano Ponte, al norte de La Llosa municipal; y, la finca de los González Carvajal o la huerta de La Merced al otro lado del Tuluergo<sup>705</sup>.

Hubo que esperar hasta la segunda mitad del siglo XIX para asistir a las primeras transformaciones efectivas de la ciudad, derivadas todas ellas de procesos característicamente decimonónicos, determinantes en la gestación y el desarrollo de las ciudades españolas contemporáneas, a saber: la industrialización, la desamortización, las corrientes higienistas y las leyes de ensanche.

---

<sup>705</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio...*, Op.cit.

Para hablar de un verdadero despegue industrial en España hubo que esperar hasta el siglo XIX, fecha ciertamente tardía, sobre todo en comparación con la de otros países europeos. Este proceso fue además repentino, obviando la fase protoindustrial inherente a los modelos canónicos, y de repercusión no generalizada, sino polarizada en torno a tres focos: Asturias, País Vasco y Cataluña.

A pesar de la tardía incorporación de la provincia al proceso de industrialización, cuando ésta se produjo lo hizo siguiendo las mismas pautas que habían regido en el resto del territorio nacional, desarrollándose en primer lugar la industria de bienes de consumo, enraizada en las tradiciones preindustriales manufactureras de cada región, para prosperar posteriormente la industria pesada y la de bienes de equipo.

El primer gran hito en la historia industrial de la comarca avilesina lo sentó la *Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón*, constituida en 1833 con el capital aportado por los belgas Nicolás y Adolfo Lessoine y los catalanes Joaquín Ferrer y Felipe Riera. El propósito inicial, explotar las concesiones hulleras de Arnao y Santa María del Mar con destino a la industria siderúrgica, quedó truncado debido a la mala calidad del carbón extraído. Sin embargo, pocos años después, el ingeniero Jules Hauzeur descubrió que las características de esta hulla —de naturaleza altamente gaseosa y con llama de combustión larga— resultaban ideales para la fabricación del zinc, dando así lugar a la constitución en 1853 de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, primera gran empresa de la industrialización asturiana en el sentido estricto y moderno del término<sup>706</sup>.

Arnao, en el vecino concejo de Castrillón, fue el emplazamiento elegido por la *Real Compañía Asturiana de Minas* para instalar el establecimiento metalúrgico, debido a la accesibilidad a las materias primas necesarias para la fabricación del zinc y a la privilegiada situación de cercanía respecto a la ría de Avilés. La implantación de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, además de espolear la actividad industrial y económica de la comarca, indujo a la radical transformación física y funcional del espacio, actuando como embrión del complejo industrial-portuario de la ría avilesina y dando lugar a asentamientos residenciales como La Fábrica, El Pontón, San Juan de Nieva o la colonia balnearia de Salinas.

---

<sup>706</sup> SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, *Arnao. Análisis geográfico...*, Op.cit.



Pero al margen de la experiencia de la RCAM, la industria avilesina, hasta bien entrado el siglo XIX, estuvo representada por una nutrida cohorte de manufacturas, cuyos planteamientos y orientación, lejos de conectar con los principios capitalistas de la empresa belga, entroncaban más con la orientación protoindustrial del Antiguo Régimen.

De la situación de la industria avilesina durante la primera mitad del siglo XIX se hizo eco Pascual Madoz, quien, atribuyó al medio natural, con “[...] *las ricas y abundantes minas de carbón de Arnao y Santa María del Mar, Santo-Firme y Ferrones* [...]” y “[...] *los escelentes (sic.) saltos de agua, formados por varios ríos, que cruzándola en distintas direcciones, van a desaguar a la ría* [...]”, así como al “[...] *carácter pacífico, laborioso y sufrido de sus habitantes* [...]”<sup>707</sup>, la proliferación de estas pequeñas industrias.

Dentro de las industrias del Avilés decimonónico destacaban el sector del cobre, con el martinete de Villalegre, “[...] *en donde se trabaja(ba)n calderas de cobre de todos gruesos y tamaños, y de la que no sólo se surt(ía) la provincia, sino también las de Galicia y parte de Castilla*” y la industria alfarera, focalizada en la zona de Miranda. La producción de loza y cobre, contaba con gran arraigo en la ciudad, llegando a constituir dos de las principales actividades económicas de la villa a lo largo del siglo XVIII. De hecho, el paso de la producción artesanal tradicional a la protoindustrial se produjo con el establecimiento en la zona de Miranda de la fábrica de cobre, en 1753, y la fábrica de loza, en 1785, pudiendo haber sido esta última la más temprana de la región<sup>708</sup>.

Especial relevancia tuvo también la fabricación de vidrio —vidrios planos, ladrillos refractarios, crisoles, tarros ginebrinos, fanales, tejas para lucernas, etc.—, destacando la vidriera establecida a las afueras de la villa en 1845, cuya distribución, contenido y producción describió exhaustiva y minuciosamente Pascual Madoz<sup>709</sup>.

---

<sup>707</sup> MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico: Asturias*, [Reprod. parcial del *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, 1845-1850*], Editorial Ámbito, Valladolid, 1985, p.60.

<sup>708</sup> DE LA MADRID, Juan Carlos, *Avilés: Una historia...*, Op.cit.

<sup>709</sup> MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico...*, Op.cit.p.63.

La fabricación de tejidos también sobresalió, destacando la manufactura situada en el antiguo convento de La Merced, “[...] *en la que se manufactura(ba)n ricas mantelerías, batistas y driles [...]*” para ser vendidos “[...] *en Madrid y en la isla de Cuba, así como en todos los mercados en que se presenta(ba)n, pues en ellos lo mismo que en a esposición (sic.) de la industria española, ocupa(ba)n un lugar distinguido*”<sup>710</sup>.

Asimismo, la actividad curtidora, recogiendo las tradiciones centro-regionales, llegó a convertirse a lo largo del siglo XIX en una rama potente de la industria avilesina, actividad que culminó con la construcción a principios del XX de La Curtidora.

El sector de la construcción —cal, arcilla, canteras, etc.— y el alimentario —conservas, harineras, cerveceras, chocolateras, azucareras, etc.— completaban este panorama de la industria elemental avilesina.

De mano de la industrialización, que estimuló el crecimiento demográfico, emergieron focos como el del barrio de Los Molinos, al final de Rivero; San Juan de Nieva, en la bocana del estuario; y las aldeas de Villalegre y Miranda, a las afueras de la ciudad. El barrio de Los Molinos, donde concurrieron la vidriera, la vieja y la nueva curtidora, la tejera y la harinera, adquirió tal entidad durante la segunda mitad del siglo XIX, que aparece perfectamente definido en el *Plano de Población de Avilés* realizado por Francisco Coello en torno a 1870<sup>711</sup>. [APÉNDICE I, IV-I, Plano 2].

De enorme trascendencia en los procesos de transformación urbana resultaron también los distintos impulsos desamortizadores experimentados en la España contemporánea —desde finales del siglo XVIII, con las acciones de Miguel Cayetano Soler, y durante todo el siglo XIX, con la Desamortización de Juan Álvarez Mendizábal (1836), la de Baldomero Espartero (1841) y la de Pascual Madoz (1855)—.

La incautación y venta de los bienes de aquellas instituciones que, como la eclesiástica, detentaban propiedades de carácter inalienable, repercutió en mayor o menor grado en la configuración de la práctica totalidad de las ciudades españolas

---

<sup>710</sup> *Ibidem*, pp.62-63.

<sup>711</sup> COELLO, Francisco, “Plano de Población-Avilés”, en *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, [Material Cartográfico], Madrid, 1848-1880.

contemporáneas, saldándose la liberalización de los terrenos con la apertura de calles, plazas, bulevares y ensanches<sup>712</sup>.

En Asturias, veintiséis instituciones del clero regular se vieron afectadas por la Desamortización —nueve de monjas y diecisiete de frailes—, entre ellos los tres existentes en Avilés: el convento de Nuestra Señora la Real de Las Huelgas o de San Bernardo, el de San Francisco y el de Nuestra Señora de La Merced<sup>713</sup>.

De los nueve conventos femeninos exclaustros, el de las Bernardas de Avilés era el tercero más rico, tras el de las Pelayas y el de Santa María de la Vega, ambos en Oviedo, expandiendo todos ellos sus posesiones más allá de los concejos en que estaban enclavados. El convento de Nuestra Señora la Real de Las Huelgas, situado sobre el amplio solar de la calle del Azogue —hoy calle San Bernardo— concedido a mediados del siglo XVI por la familia Alas para la instalación de la congregación bernardina, sufrió la desamortización en 1868. Ese mismo año, tras la exclaustros, el conjunto conventual fue adquirido en subasta por Luis González Pola, quien, en 1869, lo cedió a la corporación municipal “[...] *para ensanche de la población*”<sup>714</sup>, esto es, para acometer parte de la reforma interior de La Villa. Así, tras derribar completamente el edificio, el terreno liberado se fraccionó en diez lotes regulares, sobre los que, entresiglos, serían construidas las viviendas burguesas que aún hoy cubren los solares. Por su parte, las huertas del convento, aunque parcialmente sacrificadas, contribuyeron a esponjar en interior de la manzana.

El conjunto conventual de San Francisco, enclavado entre Rivero y Galiana, a pesar de que hacia 1836 pensaba destinarse a “casa de venerables” para acoger a los regulares exclaustros, enfermos o ancianos, fue finalmente ocupado en 1847 por las monjas de Santa Clara de Oviedo. La iglesia pasó a convertirse en la nueva sede de la parroquial de San Nicolás, el ex-convento acogió una escuela primaria y las huertas, aunque fueron parceladas inmediatamente después de ser desamortizadas, permanecieron sin edificar hasta principios del siglo XX.

---

<sup>712</sup> Sin embargo, no todos los edificios desamortizados corrieron la misma suerte, siendo, en el mejor de los casos, reconvertidos para albergar funciones civiles o militares —cuarteles, escuelas, fábricas, dependencias administrativas, etc. —, o simplemente derribados con el propósito de generar suelo urbanizable o edificable.

<sup>713</sup> MORO BARREÑADA, José María, *La Desamortización en Asturias en el siglo XIX*, Silverio Cañada, Gijón, 1981.

<sup>714</sup> Cita extraída de TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, “Avilés (Asturias):...”, Op.cit.





**Fig. 212. Plazuela de San Francisco en 1905.**

**Fuente: *Avilés. Memoria gráfica.***



**Fig. 213. Convento de La Merced en 1880.**

**Fuente: *Avilés. Memoria gráfica.***



Por último, el convento de Nuestra Señora de La Merced, situado junto al arrabal de pescadores de Sabugo, tal y como aparecía recogido en el *Diccionario* de Pascual Madoz, “[...] *pasó a alojar (una) escuela pública, las oficinas de la administración de rentas y una afamada fábrica de tejidos*”<sup>715</sup>. Al igual que había sucedido con el cenobio bernardino, el convento de La Merced cayó víctima de la piqueta, siendo demolida la iglesia en 1876 para prolongar la calle La Cámara y el resto del convento en 1895 para construir la iglesia de Santo Tomás de Canterbury, y frente a ella la plaza de La Merced, también conocida como el Campo de Caín.

Otros bienes de menor entidad sufrieron también la Desamortización, entre ellos la malatería de Santa María Magdalena de Corros o las distintas posesiones que las bernardas tenían diseminadas por todo el concejo. Pero, si bien es cierto que los procesos desamortizadores incidieron notablemente en el desarrollo y transformación de las ciudades españolas, en el caso de Avilés, como así explicó Guillermo Morales Matos<sup>716</sup>, la repercusión resultó bastante modesta. El escaso número de conventos existentes, unido a la situación entonces periférica de dos de ellos, pues, sólo el de San Bernardo estaba inserto en la trama urbana, cercenó las perspectivas de densificación o reforma del espacio consolidado de la ciudad<sup>717</sup>.

En cualquier caso, e independientemente de las secuelas físicas de las desamortizaciones, la laicización de la propiedad materializó el progresivo aburguesamiento de la ciudad durante el siglo XIX.

Otro elemento fundamental en la evolución de las ciudades contemporáneas fue el desarrollo de las líneas de pensamiento higienistas, aquellas que, desde finales del siglo XVIII, y anticipándose a los trabajos de ecólogos, geógrafos y sociólogos, analizaban el influjo del entorno físico y el medio social en la vida y, especialmente, en la salud del ser humano.

El pensamiento higienista, estrechamente relacionado con las corrientes culturalistas, criticó la insalubridad y el carácter pernicioso de las emergentes ciudades industriales, así como las penosas condiciones laborales y la escasa calidad de vida de los obreros. En definitiva, el higienismo, al igual que el resto de ciencias sociales

---

<sup>715</sup> MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico...*, Op.cit, p.62.

<sup>716</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y crecimiento...*, Op.cit.

<sup>717</sup> *Ibidem*, p.50.



modernas, reflexionó y trató de dar explicación a los desajustes y conflictos derivados de la industrialización y el crecimiento de las ciudades fabriles.

Los estigmas de la sociedad industrial, que los higienistas no tardaron en relacionar con la propagación de epidemias y los altos índices de mortalidad, dieron pie a la elaboración de medidas higiénicas y propuestas sociales de distinto tipo, entre ellos la elaboración de estudios epidemiológicos<sup>718</sup>. Pero, junto al enfoque médico predominante, el higienismo instauró toda una línea de pensamiento social, que relacionaba las cuestiones epidemiológicas con temas tales como el pauperismo y la beneficencia, la moralidad y las costumbres, los sistemas políticos, las corrientes utopistas, la lucha de clases, la reforma social, etc.<sup>719</sup>.

Como no podía ser de otra manera, todas estas teorías y estudios imprimieron su huella en la concepción del espacio urbano contemporáneo, situándose los criterios higienistas de limpieza, salubridad y saneamiento en un lugar privilegiado a la hora de intervenir en las ciudades, tanto en las reformas interiores como en la planificación de las nuevas zonas de expansión. Así, cuestiones como el alcantarillado, el alumbrado, el abastecimiento o la habilitación de cementerios, hospitales, mataderos, mercados, cárceles y demás lugares de utilidad pública e interés comunitario, cobraron especial relevancia durante el siglo XIX<sup>720</sup>.

---

<sup>718</sup> Dichos estudios epidemiológicos, centrados en el análisis de enfermedades epidémicas —cólera, fiebre amarilla, etc.—; enfermedades endémicas de las ciudades —viruela, tifus, difteria, escarlatina, etc.—; enfermedades relacionadas directamente con la revolución industrial —asma, silicosis, etc.— y enfermedades relacionadas con el sistema de vida urbano —ictericia, raquitismo, etc.—; atribuían en muchos casos al medio físico, sobre el que recogían abundante información, el origen de las afecciones. También espoleó la investigación geográfica, dando lugar a las famosas Geografías y Topografías médicas, estudios de tipo geográfico-estadístico sobre el origen y desarrollo de la morbilidad en general, ceñidas a ciudades, localidades, comarcas o regiones, y que trataba de relacionar la génesis y evolución de determinadas enfermedades con el clima y el medio local. URTEAGA GONZÁLEZ, José Luis, “Miseria, miasmas y microbios. Las topografía médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX”, en *GEO Crítica* (Cuadernos de Geografía Humana) [en línea], N°9, Año V, noviembre de 1980, Universidad de Barcelona, sp., [Consulta:13/10/09], <<http://www.ub.es/GEOCRIT/>>.

<sup>719</sup> Dentro de la abundante y sumamente interesante producción literaria y científica sobre las condiciones de vida de la clase obrera en el medio urbano, merece ser destacada la figura de Fredrich Engels, quien, en 1844, con la publicación de *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, realizó la primera conexión analítica entre espacio urbano y exclusión social. Igualmente esencial fue la labor del fotoperiodista Jacob Riis, que, utilizando la entonces naciente técnica del flash, iluminó los oscuros suburbios neoyorquinos e ilustró la vida de “la otra mitad” a finales del siglo XIX. ENGELS, Fredrich, *La situación de...*, Op.cit. y RIIS, Jacob, *Cómo vive la otra mitad: estudios entre las casas de vecindad de Nueva York*, Alba, Barcelona, 2004.

<sup>720</sup> NAVARRO VERA, José Ramón, “Técnicas de saneamiento urbano en España. Siglo XIX. El tiempo de los ingenieros higienistas”, en *OP. Ingeniería y Territorio* (Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona) [en línea], N°31, 1995, sp., [Consulta: 17/12/09], <<http://hispagua.cedex.es>>

En el caso de Avilés las medidas higienistas quedaron condensadas en dos grandes proyectos, por un lado, la creación del cementerio de La Carriona y, por otro, la desecación de las marismas que circundaban la villa, operación titánica que, a pesar de presentarse como una actuación en beneficio de la comunidad, estaba esencialmente guiada por intereses especulativos.

Como explica Carmen Bermejo Lorenzo, los primeros lugares de inhumación documentados en la villa de Avilés estaban asociados a las iglesias parroquiales, como el cementerio adosado a la iglesia de San Nicolás de Bari —hoy de los Padres Franciscanos— y el de Santo Tomás de Canterbury, cubriendo así el enterramiento de ambos núcleos, La Villa y Sabugo. A ellos había que añadir los cementerios anejos a los conventos de San Francisco, Nuestra Señora la Real de Las Huelgas y Nuestra Señora de La Merced; y, los camposantos de Miranda y San Cristóbal en el área rural<sup>721</sup>. Esta distribución atomizada e intraurbana de los enterramientos cambió a finales del siglo XIX, cuando, tras dar orden el Gobernador Civil de clausurar los antiguos cementerios de Avilés, Miranda y San Cristóbal, comenzó a construirse a las afueras de la ciudad el cementerio de La Carriona. Las obras, siguiendo los planos del arquitecto municipal Ricardo Marcos Bausá, dieron inicio en 1885 y se dilataron hasta 1897, aunque la inauguración se produjo en agosto de 1890<sup>722</sup>.

Mayor trascendencia urbanística tuvieron, sin embargo, las desecaciones de las marismas y los humedales, a los que solían achacársele, siguiendo las teorías miasmáticas, toda suerte de efectos nocivos sobre la salud pública.

Dada la situación geográfica de Avilés, frente al fondo de saco de la ría y recorrida por las múltiples ramificaciones de ésta —los ríos Raíces, Tuluergo, San Martín, Magdalena y Arlós—, las marismas eran parte intrínseca de la ciudad, destacando entre ellas los marjales del Tuluergo, integrados por el Ribazo del Faraón y las marismas de Las Aceñas y Las Meanas, que durante siglos fracturaron el espacio urbano avilesino.

---

<sup>721</sup> BERMEJO LORENZO, M<sup>a</sup> del Carmen, *Arte y arquitectura funeraria. Los cementerios de Asturias, Cantabria y Vizcaya (1787-1936)*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998.

<sup>722</sup> El cementerio de La Carriona, auténtico catálogo artístico, atesoró interesantes muestras arquitectónicas y escultóricas, como por ejemplo el enterramiento de los marqueses de San Juan de Nieva, obra de Cipriano Folgueras; el del escritor Armando Palacio Valdés, obra de Jacinto Higuera; o el de la familia Menéndez Valdés, realizado por Manuel del Busto en colaboración con Ángel Arias Falcón. *Ibidem*.

De las marismas de Las Aceñas, llamadas así por los molinos allí levantados, decía el *Diccionario* de Pascual Madoz que “[...] *si bien da[ban] un aspecto pintoresco á la población por el lago ó estanque que forma[ban] en mareas vivas, [eran] nocivas á la salud pública, pues sirviendo de depósito y sumidero de todas la inmundicias del pueblo, y componiéndose su suelo de una especie de fango corrompido, cuando se descubr[ían] en mareas bajas, las enfermedades pútridas que cont[enía] auxiliadas por la acción del calor, desp[edían] miasmas que vicia[ban] la atmosfera y [eran] causa de no pocas enfermedades, entre las cuales se p[odía] contar las apoplegias (sic.) que tanto se rep[etían] en este distrito*”<sup>723</sup>.

De hecho, entre los factores que impulsaron la supresión de dichos esteros, destacó la epidemia de fiebres tercianas desatada en la ciudad, que motivó la promulgación de la Real Orden de 15 de diciembre de 1865 para sanear los terrenos calificados como insalubres<sup>724</sup>.

Dadas las características y los males que se le atribuían, parecía pues menester desecarla en beneficio de la colectividad. Pero tras este aparente altruismo social, según apuntó ya Ramón Alvargonzález, las operaciones de apropiación masiva de las marismas, desde finales del siglo XVIII y, más intensamente, durante el XIX, encerraban intereses implícitos de la burguesía, que advertían el enorme potencial económico y urbanístico de dichos terrenos. Con la llegada tardía de la revolución industrial y la consolidación de la clase burguesa, “[...] *las áreas litorales, al igual que el resto del territorio, fueron vistas como superficies a ordenar y explotar para satisfacer las necesidades del sistema de producción capitalista*”<sup>725</sup>.

Desde entonces, y hasta la actualidad, el estuario avilesino ha experimentado los efectos de la antropización más salvaje, hasta el punto de destruir completamente la morfología marismeña originaria, quedando “[...] *hoy reducida a un canal navegable enmarcado por malecones que confinan antiguas zonas húmedas ocupadas hoy por actividades industriales, portuarias y, en menor medida, inmobiliarias*”<sup>726</sup>.

---

<sup>723</sup> MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico...*, Op.cit, p.58.

<sup>724</sup> UREÑA Y HEVIA, Justo, *Avilés y sus calles*, Azucel, 1995, p.81.

<sup>725</sup> Información extraída de: ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup> y ROZA CANDÁS, Maximino, *La desecación de...*, Op.cit.

<sup>726</sup> *Ibidem*, p.17.

Aunque desde finales del siglo XVIII existieron proyectos para la desecación total de las marismas avilesinas, la primera intervención de resonancia urbanística real tuvo lugar en 1826, con el saneamiento de los terrenos comprendidos entre la cárcel y el paseo de El Bombé. Así nació la calle de El Muelle que, apoderándose de la cuña de terreno comprendida entre la línea de marea y el muelle, habilitó un espacio que sería urbanizado y acogería instalaciones portuarias y municipales. Aún así, la operación más trascendente en este sentido del siglo XIX, fue, sin ningún género de dudas, la desecación de las marismas del Tuluergo, pues, dio lugar al nacimiento de tres espacios esenciales para la ciudad burguesa: el parque del Muelle, sobre el Ribazo del Faraón; la plaza y el mercado de Las Aceñas, sobre la marisma homónima; y el parque del Retiro, sobre la de Las Meanas.

El punto de partida de la enajenación de los marjales de Las Aceñas hay que fijarlo en 1853, con la iniciativa municipal de construir una dársena entre los dos puentes que comunicaban La Villa y Sabugo, representada como “dársena en construcción” en el plano de Avilés de 1870. La idea era emplear los lodos extraídos durante la construcción del *dock* para levantar las marismas alledañas, en las que, desde el *Plano de Población* de 1849, estaba previsto el aprovechamiento urbanístico, operación que aparecía representada en el plano de Francisco Coello como “casas proyectadas”. [APÉNDICE I, IV-I, Plano 2].

Además de las motivaciones higiénico-sanitarias mencionadas, la desecación de Las Aceñas albergaba el propósito de mejorar la comunicación entre La Villa y Sabugo a través de la prolongación la calle de La Cámara, que habría de convertirse en la espina dorsal de la vida burguesa, implicando esta operación la eliminación de las zonas pantanosas intermedias, pero también la demolición de la iglesia y el convento mercedario. Así al menos lo arguyó en 1861 el entonces alcalde Fernando María Ochoa, quien justificó la operación “[...] *no sólo porque así lo exige el ornato público, sino porque es de imperiosa necesidad arreglar el tránsito del Puente Nuevo [...] amenazado de ruina y con una estrechez que imposibilita el tránsito de carros y carruajes*”<sup>727</sup>.

---

<sup>727</sup> Información extraída de: TORAL ALONSO, Elena, “La Plaza y el Mercado...”, Op.cit.

Así, a partir de 1870, la antigua marisma comenzó a transformarse en lo que podríamos definir como el primer ensanche burgués de la villa, con la construcción de la plaza y el mercado de Las Aceñas, siendo ésta la mayor operación de expansión urbana de la ciudad hasta el *boom* inmobiliario desatado por la industrialización siderúrgica de mediados del siglo XX.



**Fig. 214. Vista aérea de la Plaza de las Aceñas.**

**Fuente: Archivo Gráfico de la Voz de Asturias.**

Y es que, limitado el crecimiento de la ciudad al sur por las propiedades del marqués de Ferrera, Llano Ponte y González Carbajal, así como las del convento de San Francisco, cuyas parcelas aunque desamortizadas permanecieron sin ocupar hasta principios del siglo XX, la expansión tomó dirección norte, desecando y saneando los terrenos existentes entre los dos núcleos históricos. Allí, siguiendo el modelo de las plazas nuevas, tan extendido durante el reinado isabelino, fue construida la plaza de Las Aceñas, también llamada de los Hermanos Orbón, que, además de actuar como bisagra espacial, pasó a convertirse, junto con la calle La Cámara, en el primer espacio burgués por excelencia de la ciudad<sup>728</sup>.

---

<sup>728</sup> El proyecto para la construcción de la plaza, aprobado en 1861, corrió a cargo de Mariano Alcázar, quien presentó ese mismo año los planos, la memoria descriptiva, el pliego de condiciones facultativas y el presupuesto. Si bien, como asegura Elena Toral Alonso, es probable que las obras no diesen comienzo hasta varios años después, pues, en 1873 aún estaba abordándose el replanteo o nivelación de la plaza. A



Otro de los hitos en la ordenación y expansión de las ciudades burguesas españolas lo marcó la promulgación de la Real Orden de 25 de julio de 1846, en la que se instaba a “[...] *los ayuntamientos de los pueblos de crecido vecindario [...] [a] levantar el plano geométrico de la población, sus arrabales y paseos, trazándolos según su estado actual a escala [...]; [y a] que en el mismo plano se mar[casen] con líneas convencionales las alteraciones que hayan de hacerse para la alineación futura de cada calle, plaza, etc. [...]*”<sup>729</sup>.

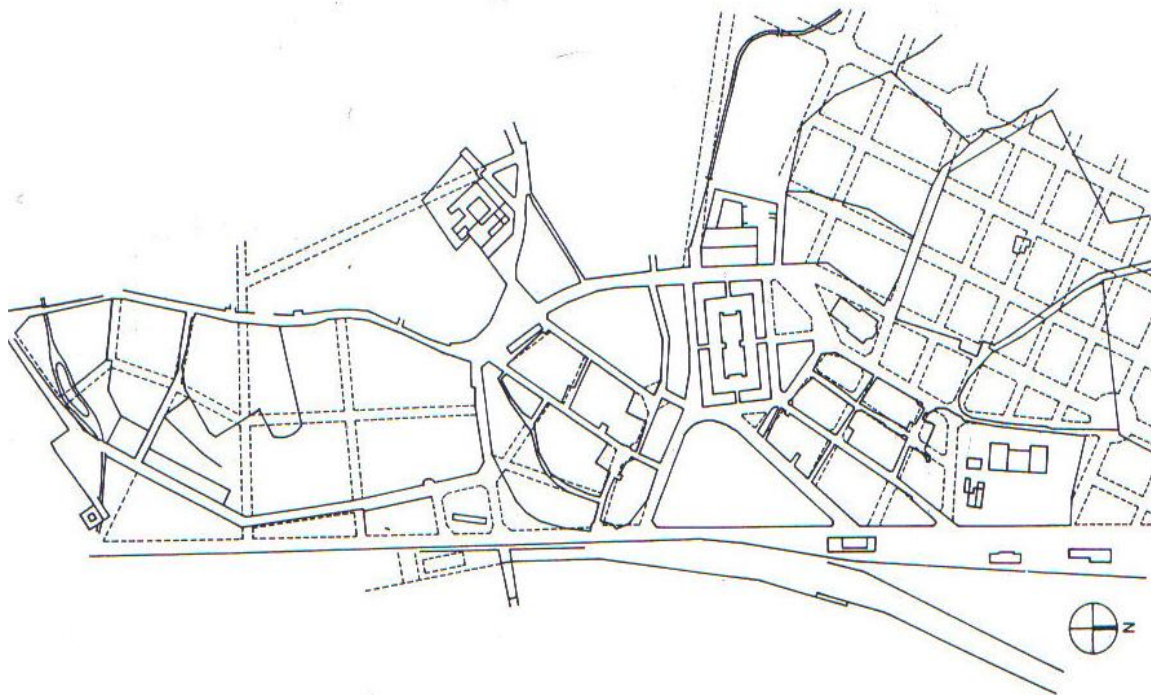
Frente a la superficialidad y la laxitud de las normas urbanísticas anteriores — ordenanzas de edificación, policía urbana, reglamentos de ornato público, etc.—, encargadas básicamente de la regulación de las formas, las medidas y los elementos exteriores de las edificaciones, la instauración de los planos geométricos simbolizó un avance, tímido pero importante, en la concepción del urbanismo, sentando las bases de la ordenación y la planificación urbana.

Entre los cometidos de los planos geométricos, que desde la promulgación de la orden proliferaron por todo el territorio nacional, estaba planificar la renovación de las redes infraestructurales, la realineación de las calles viejas y el diseño y apertura de otras nuevas, la creación de espacios públicos —plazas, bulevares, paseos, parques, alamedas, etc.— y el remozamiento o la sustitución del caserío preexistente por otro más acorde con los gustos de la burguesía.

---

diferencia de las de los siglos XVII y XVIII, las fachadas de la plaza de Las Aceñas estaban volcadas hacia exterior, donde se alzaban las cuatro monumentales crujías que daban acceso al interior, siguiendo las fachadas interiores el mismo esquema que las traseras de los edificios del casco histórico, a base de madera laminada y cristal, sobre soportales creados a base de columnas de fundición. El perímetro rectangular de la plaza se dividió en veintiocho parcelas iguales, donde los futuros propietarios debían edificar según los planos generales de Alcázar, que preveían edificios de cuatro alturas: la planta baja dedicada a cafés y comercios; las plantas primera y segunda destinadas a viviendas burguesas; y, la tercera ocupada por buhardillas modestas, ratificando así la estratificación social vertical tan característica del siglo XIX. El interior de la plaza, pensado en origen para el asueto de la clase ociosa, dio cobijo finalmente el mercado de Las Aceñas. Los dos primeros proyectos conservados, datados en 1879 y 1880 respectivamente, fueron diseñados por el arquitecto municipal Pedro Cobrerros, siendo sustituidos finalmente por los de Juan Morán Lavandera, quien, tras ser nombrado arquitecto municipal en 1880, presentó uno nuevo más arreglado al presupuesto municipal. La última reforma, fechada en 1882, se debió al arquitecto provincial Javier Aguirre Iturralde, siendo éste, a juicio de Elena Toral Alonso, el más atrevido y moderno de todos, y el que le confirió el aspecto que, salvo pequeñas modificaciones, perduró hasta mediados del siglo XX. TORAL ALONSO, Elena, “La Plaza y...Op.cit.

<sup>729</sup> Cita extraída de DÁVILA LINARES, Juan Manuel, “El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el plan geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849”, en *Investigaciones Geográficas*, N°7, Universidad de Alicante, 1989, pp.99-108.



**Fig. 215. Plan de Ensanche de Avilés.**

**Fuente:** *Industria y espacio urbano en Avilés.*

Esta iniciativa estatal trató de regular y coordinar las intervenciones urbanísticas, pues, plasmar sobre el plano geométrico la morfología y el trazado de la ciudad existente, que era lo que en definitiva promovía la R.O., facilitaba el análisis de conjunto y permitía identificar las limitaciones de la ciudad —problemas de circulación, de comunicación, de crecimiento, etc. —, y, sobre esta base, programar las soluciones oportunas, siendo éste el germen de los planes de reforma interior y de los ensanches.

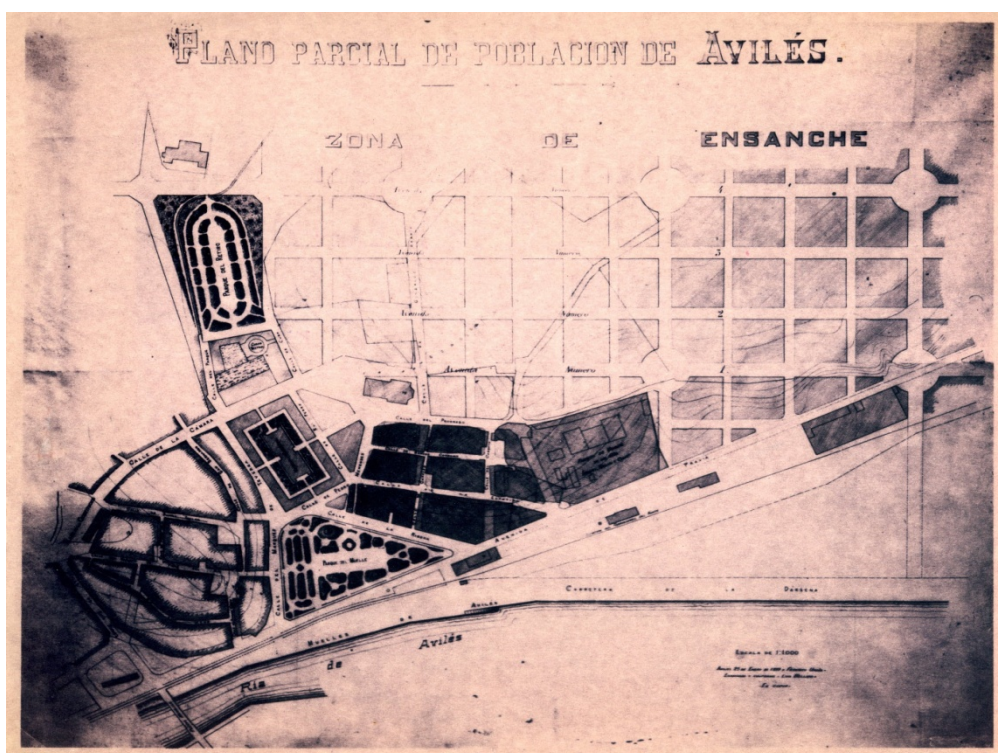
La planificación legal de los ensanches arrancó de la promulgación de la *Ley, de 29 de junio de 1864, de Ensanche de Poblaciones*<sup>730</sup>, quedando poco después perfilada en el *Reglamento para la ejecución de la Ley de Ensanche de Poblaciones*, donde “[...] se entend[ía] por ensanche de una población la incorporación a la misma de los terrenos que constituyan sus afueras en una extensión proporcionada al aumento probable del vecindario á juicio del Gobierno, siempre que aquellos terrenos hayan de convertirse en calles, plazas, mercados, paseos y edificios urbanos”<sup>731</sup>.

<sup>730</sup> *Gaceta de Madrid*, 30 de junio de 1864, Año CCIII, N°182, pp.1-2, “Ley de Ensanche de Poblaciones”.

<sup>731</sup> *Gaceta de Madrid*, 1 de marzo de 1867, Año CCVI, N°121, p.1, “Reglamento para la ejecución de la Ley de 29 de junio de 1864 relativa al ensanche de poblaciones”.

Este imperativo legal, que obligaba a todas las corporaciones municipales a planificar el crecimiento de las ciudades a través de los Ensanches de Población, no tuvo cumplido efecto en Avilés hasta las postrimerías del siglo XIX, con el Plan de Ensanche diseñado por el arquitecto Federico Ureña entre 1895 y 1898<sup>732</sup>.

Este ambicioso proyecto, que preveía acoger en torno a los 20.000 habitantes, a pesar de que la población en 1887 apenas superaba los 10.200 habitantes<sup>733</sup>, dadas sus dimensiones, estaba dividido en dos zonas, concretadas en sendos Planos Parciales de Población: el Ensanche Norte y el Ensanche Sur. Éstos, planeados sobre la ciudad preexistente, de haberse llevado a efecto, habrían supuesto la drástica transformación de la villa y, muy especialmente, del barrio de Sabugo, pues, implicaban la erradicación de la morfología parcelaria tradicional, que sería sustituida por otra meticulosamente reticular, de calles rectilíneas y manzanas regulares, así como el derribo masivo de todas aquellas construcciones que obstaculizasen el desarrollo del damero.



**Fig. 216. Plano Parcial de Población del Ensanche Norte.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruíz.**

<sup>732</sup> MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “Pórticos, portales, balcones...”, Op.cit.

<sup>733</sup> De hecho, esta cifra no se alcanzaría hasta mediados del siglo XX, con la primera oleada migratoria llegada a la ciudad para trabajar en las obras de construcción de la factoría siderúrgica de ENSIDESA, contabilizándose alrededor de 18.000 habitantes en 1940 y en torno a 21.300 en 1950. Fuente: INE.



Finalmente, y por fortuna para el arrabal de pescadores, el Ensanche Norte quedó truncado<sup>734</sup>, ejecutándose únicamente parte del proyecto del Ensanche Sur, que, aunque profundamente desvirtuado, se extendió al oeste de Rivero, ocupando los terrenos de Llano Ponte y la finca municipal de La Llosa. Allí, a comienzos del siglo XX, se abrieron tres calles paralelas a Rivero, las actuales Palacio Valdés, Llano Ponte y la prolongación de la calle de El Muelle; y tres perpendiculares, las actuales calles de Pablo Iglesias, La Libertad y Las Artes. Sin embargo, a pesar de la temprana urbanización de este espacio, el proceso de ocupación fue lento, dilatándose hasta el último cuarto del siglo XX<sup>735</sup>. Por ello, y al carecer de ensanche en el sentido estricto del término, la burguesía avilesina quedó diseminada por la ciudad, concentrándose especialmente en las calles de La Cámara, La Fruta, San Bernardo y San Francisco, atesorando esta última la mayor concentración de arquitectura modernista de la ciudad<sup>736</sup>; en el entorno de la plaza de Las Aceñas; y, ya dentro del ámbito rural, en núcleos como el de Villalegre.



**Fig. 217. Calle La Cámara en 1905.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

<sup>734</sup> Si bien, tal y como advirtió Guillermo Morales Matos, el Ensanche Sur sirvió de inspiración a los arquitectos redactores del primer *Plan General de Ordenación Urbana de Avilés* en 1956. MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio...*, Op.cit.

<sup>735</sup> *Ibidem.*

<sup>736</sup> MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “Pórticos, portales...”, Op.cit.

### *El desarrollo urbanístico de Avilés hasta mediados del siglo XX*<sup>737</sup>

Durante las primeras décadas del siglo XX, y al calor de la industrialización y la actividad portuaria desarrollada alrededor del polo de San Juan de Nieva, el espacio urbano avilesino creció notablemente.

El capital burgués, procedente básicamente de la industria, la navegación, el carbón y el comercio, junto con las remesas de capital indiano, espolearon el desarrollo de la ciudad a través de la construcción de casonas, palacios y edificios públicos, como la Casa de Eladio Muñiz o la de Larrañaga, el Palacio de Balsera o el de Maqua, el Teatro Palacio Valdés, la Escuela de Artes y Oficios, el Hospital de la Caridad, el Gran Hotel o la iglesia de Santo Tomás de Canterbury.

En paralelo a las grandes promociones de la burguesía, que salpicaron aquí y allá la trama urbana, se acometió la renovación total del caserío de la ciudad tradicional, según las corrientes estéticas imperantes en el periodo de entresiglos, lo que dio lugar a series de arquitectura burguesa como las de la calle La Fruta o San Bernardo en el interior de La Villa; la de la calle San Francisco; las de La Estación, Bances Candamo y Carreño Miranda, en el arrabal de Sabugo; y las del entorno de la plaza de Las Aceñas y la calle La Cámara —Rui Pérez, La Florida, plaza de La Merced, etc.—.

Las profundas reformas interiores efectuadas en los sectores consolidados de la ciudad, materializadas en las realineaciones de las calles, las reagrupaciones de solares, la densificación de la trama, el esponjamiento —con la apertura de plazas, parques, bulevares, etc.— y la apertura de calles nuevas —como la de Julia de la Riva, que conectaba Cabruñana con la plaza de Álvarez Acebal, la de Fernández Balsera, continuación del eje La Muralla-Doctor Graño, y González Abarca, prolongación de la de Carreño Miranda—, acabaron de desvirtuar los escasos reductos, si es que aún quedaba alguno, de la morfología, el viario y el parcelario tradicionales.

Esto también afectó al parque inmobiliario de mayor solera, especialmente a los conjuntos de arquitectura popular de los siglos XVII y XVIII, que se convirtieron en pasto sistemático de la piqueta, destruyéndose con ellos la auténtica esencia de la ciudad tradicional, ya que, salvo algunos elementos puntuales, prácticamente nada se

---

<sup>737</sup> Para la elaboración de este apartado hemos recurrido a la obra ya citada de Guillermo Morales Matos: MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio...*, Op.cit.



conservaba de los siglos anteriores. Todo ello nos permite afirmar que el casco histórico de Avilés, al igual que el de la mayoría de las ciudades españolas, es producto del intenso desarrollo urbano desencadenado a mediados del siglo XIX. De hecho, según palabras de Horacio Capel, “[...] a pesar de su larga historia el paisaje urbano español podría ser considerado con toda propiedad como un paisaje nuevo”<sup>738</sup>, afirmación perfectamente aplicable al caso avilesino.

La dinámica expansiva se ralentizó entre 1920 y 1950, a causa de la regresión industrial y económica, pero también debido a la coyuntura posbélica, más preocupada en las labores de reconstrucción que en la planificación de crecimientos. En este periodo la escasa actividad constructiva quedó circunscrita a la colmatación de los huecos existentes dentro de la trama consolidada y a la edificación progresiva de los solares del Ensanche Sur, especialmente de las calles Llano Ponte y Palacio Valdés, donde, como ya vimos en el capítulo anterior, a pesar de haber sido tempranamente urbanizadas, la ocupación fue lenta y prolongada, dilatándose incluso hasta la segunda mitad del siglo XX. En paralelo al relleno del espacio central de la ciudad, existieron algunas expansiones localizadas, fuera ya de los límites del casco histórico, como el Poblado de Pescadores, y la urbanización, aún dispersa, del área de Las Meanas y El Quirinal, la avenida de Alemania, la carretera de Galicia y la calle González Abarca.

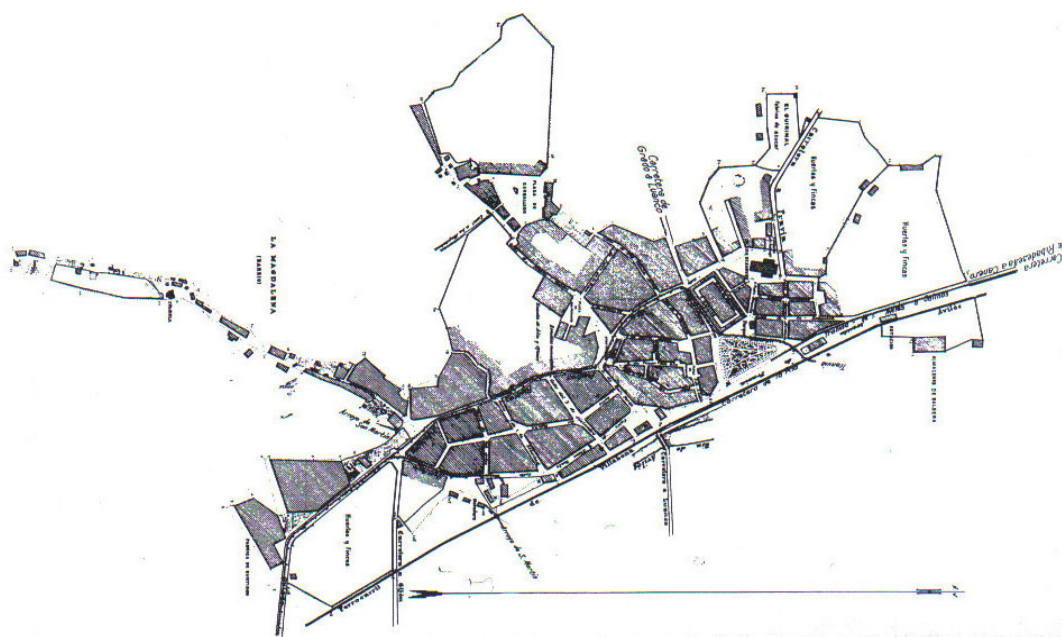


Fig. 218. Plano de Avilés en 1920.

Fuente: *Industria y espacio urbano en A*

<sup>738</sup> CAPEL SÁEZ, Horacio, *Capitalismo y morfología...*, Op.cit.

### 4.3. PROGRESIÓN URBANÍSTICA E INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN

#### 4.3.1. *La declaración del Conjunto Histórico-Artístico de Avilés de 1955*

La situación de estancamiento cambió drásticamente en la década de los cincuenta, cuando a raíz de la repentina industrialización, la estructura económica, demográfica, social y urbana de la ciudad experimentó de transformaciones radicales.

La súbita industrialización de la comarca, con la implantación de la Empresa Nacional Siderúrgica (ENSIDESA), pero también de otros proyectos industriales de la talla de ENDASA, AZSA o CESA, desencadenó un incremento demográfico sin precedentes, debido al contingente migratorio llegado a la ciudad en dos oleadas, la primera para trabajar en la construcción de la gran factoría siderúrgica y, la segunda, para nutrir las filas de ésta. Un desarrollo industrial de la celeridad, la envergadura y la trascendencia del que experimentó Avilés, produjo profundas modificaciones en la fisionomía y la morfología de la ciudad, ante la obligación de dar cobijo de manera apresurada al ingente volumen de población llegada desde todos los puntos del país.

En este contexto nació el *Plan General de Ordenación Urbana* de 1956, el cual, a pesar de que intentó plantearse como el instrumento que prepararía la ciudad para el cambio que estaba sufriendo, actuó realmente como mecanismo de segregación espacial, zonificando el territorio en función de parámetros socioeconómicos y plegándose sin disimulo a los intereses del capital. Los objetivos verdaderos y explícitos del documento fueron el fomento del negocio inmobiliario y la aplicación de medidas paliativas, que contuviesen los conflictos sociales que podrían resultar de un urbanismo abiertamente deficitario. De hecho, entre las observaciones planteadas en los plenos municipales realizados durante la elaboración del documento, llegó a decirse que todos los problemas ocasionados por éste “[...] *ha[bían] de ser resueltos con el menor daño para la propiedad privada*”<sup>739</sup>. Buena muestra de los intereses económicos e inmobiliarios subyacentes, es que el radio de actuación del PGOU estuviese focalizado básicamente en dos grandes áreas: el centro histórico, tradicionalmente asociado al hábitat y la actividad burguesa, y aquellos terrenos periféricos que eran susceptibles de generar beneficios y plusvalías, resultando cuanto menos sorprendente la ausencia de actuaciones urbanísticas concretas en las zonas del extrarradio encargadas de absorber

---

<sup>739</sup> Pleno 27-V-1955. Cita extraída de AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico, intereses...”, Op.cit.

el incremento demográfico, las cuales crecieron sin planificar, espontáneamente, careciendo de las mínimas condiciones de urbanidad exigibles y de las dotaciones y equipamientos necesarios.

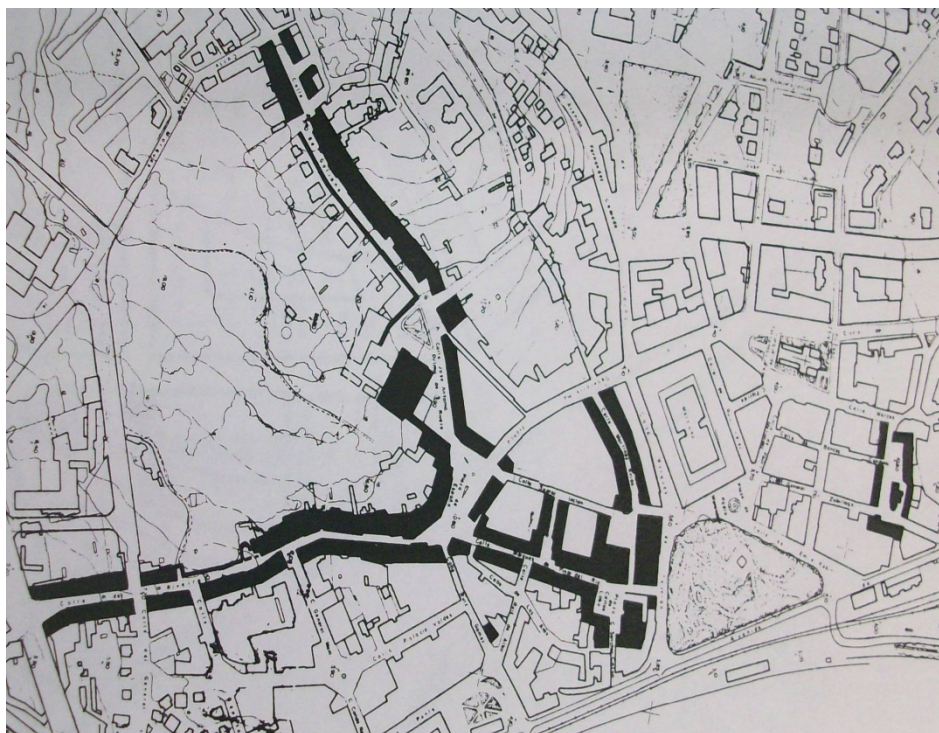
El suelo, comprendido por las clases dominantes como mercancía, quedó sometido a las leyes de la oferta y la demanda, convirtiéndose en el instrumento básico de la especulación inmobiliaria. Así, el desarrollo urbano adoptó dos trayectorias antagónicas. El cinturón obrero periférico creció hasta la hipertrofia, dando lugar a barrios como Llaranes, el Grupo Francisco Franco (La Texera), el Grupo José Antonio (Buenavista), La Carriona, La Pedrisca, La Luz, La Magdalena, Versalles, La Rocica, etc. Mientras que el núcleo central de la ciudad permaneció prácticamente intacto, impermeable a cualquier tipo de actuación urbanística al margen de algunos derribos y sustituciones puntuales.

Contra lo que cabría esperar, la apremiante necesidad de alojar a miles de personas en tan corto espacio de tiempo, desvió el crecimiento hacia el exterior y actuó como escudo protector del casco histórico de la ciudad, al menos hasta los años setenta, salvaguardándose durante este lapso de tiempo el patrimonio arquitectónico de los estragos del desarrollismo más salvaje. Salvaguarda fortuitamente reforzada con la creación de una corona intersticial entre el casco histórico y el extrarradio, correspondiéndose actualmente con la zona de Las Meanas, El Carbayedo y El Quirinal, terrenos reservados por la propiedad privada a la espera de ser revalorizados e incrementar el aprovechamiento especulativo de los mismos.

Esta protección del casco histórico, resultado involuntario de la conjunción de los intereses particulares y las exigencias espacio-temporales del crecimiento, y, por tanto, completamente ajena a la sensibilidad patrimonial, adquirió una nueva perspectiva a mediados de la década, con la primera declaración del *Conjunto Histórico-Artístico de Avilés*, efectuada por Decreto el 27 de mayo de 1955<sup>740</sup>. [APÉNDICE I, IV-II, Plano2].

---

<sup>740</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 7 de junio de 1955, N°158, p.3456, “Decreto de 27 de mayo de 1955 por el que se declara Conjunto Histórico-Artístico diversas zonas de la villa de Avilés”



**Fig. 219. Conjunto Histórico-Artístico de 1955.**

**Fuente: A.M.A.**

La villa de Avilés, decía el documento, “[...] *es una de las poblaciones españolas en las que el sello de la arquitectura tradicional y el sabor peculiar de sus calles y sus casas no se han alterado con el tiempo, contando con un número crecidísimo de edificios, venerable por su antigüedad y valor artístico. Esta monumental ciudad, tan floreciente hoy en los aspectos cultural, industrial y comercial, como lo fuera antaño con sus generaciones de navegantes, guerreros y próceres, fue cuna de figuras tan relevantes como el pintor Carreño, el marino Pedro Menéndez y el escritor Bances Candamo*”<sup>741</sup>. En estos argumentos, tan discutibles como insuficientes, se cimentó la declaración del Conjunto Histórico-Artístico, recurriendo a razones, tan del gusto del franquismo, como las glorias del pasado o la prosperidad del presente, ambas magnificadas hasta la deformidad por el aparato propagandístico del régimen.

A pesar de la intención aparente de proteger la totalidad del conjunto, desprendida de los propios términos de la declaración, ésta careció de visión global y circunscribió la protección a algunos elementos aislados, esencialmente monumentos, y a ciertas unidades espaciales reducidas y concretas. Así, analizando el plano anterior (Fig.219), vemos cómo la custodia se restringe a la Ferrería, las plazas de Carlos Lobo y de Camposagrado, y las calles San Bernardo y El Sol, dentro de La Villa; y, fuera de

---

<sup>741</sup> *Ibidem.*

ésta, a las plazas del Carbayo, el Ayuntamiento y San Nicolás, las calles Rivero y Galiana, Los Canapés y el edificio de la antigua cárcel; quedando excluidos sectores completos del antiguo recinto amurallado y del arrabal de Sabugo, así como la mayoría de espacios decimonónicos, entre ellos La Cámara, la plaza de Las Aceñas, el parque del Muelle, la iglesia de Santo Tomás de Canterbury o el Teatro Palacio Valdés.

Esta declaración, de sesgo marcadamente monumentalista, perpetuó la consideración del centro histórico como espacio contemplativo y sentimental, apreciado únicamente por su singularidad artística y por su recorrido histórico. Siguió, por tanto, sin reconocer la dimensión ambiental del conjunto y sin comprenderlo como parte integrante de una realidad territorial más amplia y compleja.

A pesar de las limitaciones, las insuficiencias y la escasa operatividad del documento, la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955 ha de ser valorada como el germen del interés futuro por el casco histórico, al tratarse del primer instrumento destacable, si bien más simbólico que fáctico, para la protección de este sector de la ciudad.

#### ***4.3.2. El espíritu proteccionista y recualificador de los años ochenta***

A finales de la década de los sesenta la expansión centrífuga dio paso a la expansión centrípeta, con el desplazamiento de la actividad constructora de los barrios periféricos hacia el centro urbano, así como hacia aquellos anillos intermedios que la iniciativa privada había mantenido hábilmente en barbecho. Las sociedades constructoras y las grandes inmobiliarias salen a escena pisando fuerte, amparadas por unos *Planes Generales de Ordenación Urbana* —PGOU 1956 (Plan Galmés) y PGOU 1969 (Plan Mesones)—, abiertamente comprometidos con los intereses del capital y excesivamente permisivos con la especulación inmobiliaria.

La producción de plusvalías y la multiplicación de los beneficios rigieron la actividad constructiva del centro urbano, convirtiéndose éste, hasta entonces impermeable a la acción especulativa, en el escenario principal de la incontinencia urbana<sup>742</sup> desarrollista. De hecho, de los 426 inmuebles construidos entre 1968 y 1978 en todo el municipio, nada menos que 211 fueron levantados en el casco histórico<sup>743</sup>.

---

<sup>742</sup> BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia...* Op.cit.

<sup>743</sup> MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio...*, Op.cit., p.231.



Los edificios crecieron en altura, superando ampliamente el tope marcado por los documentos de ordenación; las densidades se incrementaron, tupiendo la trama urbana y menoscabando los espacios libres del interior de las manzanas; las reagrupaciones de solares dieron al traste con los escasos rastros subsistentes de la morfología parcelaria tradicional; y, la piqueta se cebó en el patrimonio arquitectónico del casco histórico, especialmente en la calle La Cámara y en el barrio de Sabugo, donde los derribos y las sustituciones alcanzaron tal volumen que transformaron radicalmente la fisonomía de la zona.

El panorama de los años ochenta, sin embargo, resultó bien distinto, estimulado por la revolución en la teoría patrimonial que supuso la aprobación de la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*, pero también por la renovación de la teoría y los instrumentos urbanísticos, encarnados en Avilés en el nuevo *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, el llamado *Plan Balbín*.

Quizás, la principal aportación de la LPHE haya sido la revisión y la ampliación del concepto de «patrimonio», pues, recogiendo los debates teóricos internacionales en materia de bienes culturales, y muy especialmente influida por las aportaciones italianas, superó la acepción estrictamente estética de «monumento» y «patrimonio artístico», para adoptar la de «bien cultural», mucho más flexible y completa, incluyendo: “[...] *los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico, [...] el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico*”<sup>744</sup>. Y, dentro de la categoría de bienes inmuebles, además de contemplar los monumentos aisladamente, como había sucedido hasta la fecha, consideró también los conjuntos, jardines y sitios históricos y arqueológicos<sup>745</sup>.

Otra contribución importante de la LPHE fue la potenciación del significado y el valor social del Patrimonio Histórico Español, estableciendo como “[...] *objetivo último [...] que un número cada vez mayor de ciudadanos pueda contemplar y disfrutar las obras que son herencia de la capacidad colectiva de un pueblo. Porque en un Estado democrático estos bienes deben estar adecuadamente puestos al servicio de la*

---

<sup>744</sup> Art. 1.2., Título Preliminar, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>745</sup> Art. 15.1, Título Preliminar, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

*colectividad en el convencimiento de que con su disfrute se facilita el acceso a la cultura y que ésta, en definitiva, es camino seguro hacia la libertad de los pueblos*”<sup>746</sup>.

Bajo planteamientos diametralmente opuestos a los de las décadas anteriores, surgió en los años ochenta el nuevo *Plan General de Ordenación Urbana* (1986), que, invirtiendo la tendencia a la expansión centrífuga del desarrollismo, potenció el crecimiento centrípeto y cualitativo de la ciudad, proponiendo soluciones prácticas a los problemas concretos de la trama urbana consolidada, la mayoría derivados del *laissez faire* de los años cincuenta, sesenta y setenta.

Frente al esquema mononuclear tradicional, en el que el centro ejercía una influencia magnética sobre el resto de áreas de la ciudad, fomentando el movimiento unidireccional periferia→centro, el PGOU de 1986 abogó por el modelo polinuclear, entendiendo la ciudad como un conglomerado de áreas distintas, que habían de ser potenciadas independientemente para conseguir el equilibrio y la compacidad espacial. Así concluyó la asimilación exclusiva de la ciudad al casco histórico y comenzaron a cobrar protagonismo los barrios periféricos, paliando las deficiencias dotacionales a través de la redistribución equilibrada de los equipamientos y los servicios, concentrados hasta entonces en el centro, y, cohesionando y compactando el tejido urbano, o lo que es lo mismo, “rematando” los barrios y “suturando” la ciudad.

Como reacción a las destrucciones sistemáticas e indiscriminadas del patrimonio arquitectónico perpetradas en los años sesenta y, especialmente, los setenta, el PGOU de 1986 adoptó una actitud defensiva y abiertamente combativa en materia patrimonial. La inclinación culturalista y social que caracterizó a este tipo de planes<sup>747</sup>, unida al desarrollo de la teoría patrimonial, sentó las bases de la nueva forma de acercarse al patrimonio urbano y arquitectónico, entendiéndolo más que como huella material de la historia, como catalizador de la identidad colectiva y, por extensión, de la apropiación del espacio por parte de la ciudadanía.

---

<sup>746</sup> Preámbulo, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>747</sup> Como reacción a los valores materiales propugnados desde los foros racionalistas, el culturalismo planteó la recuperación de la dimensión espiritual, tanto del ser humano como de su hábitat. Rechazando la concepción universalista y uniformadora que el racionalismo tenía del ser humano, la visión culturalista defendió la idea de que cada ser humano, lejos de ser un ente anónimo con patrones de comportamiento y necesidades susceptibles de racionalización, es extremadamente complejo y portador de rasgos que lo individualizan y lo dotan de identidad. En conexión con estas ideas, las corrientes culturalistas trataron de ofrecer una nueva forma de entender el hecho urbano, abogando por un espacio humanizado, adaptado a las necesidades de los ciudadanos, y potenciando los valores estético-artísticos, determinantes en la construcción y la consolidación de las identidades humana y urbana.

Denunciando 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>748</sup>, el PGOU de 1986 propuso la redacción de un *Plan Especial de Protección, Conservación y Restauración de la Ciudad Histórica*<sup>749</sup>, el cual abarcaría desde el rediseño de los espacios públicos hasta el tratamiento del parque arquitectónico, tanto del tradicional como de los edificios actuales que allí fuesen a erigirse. Entre los principios rectores del plan estaba la obligación de respetar la autenticidad y la originalidad del patrimonio, insustituible por copias o imitaciones e irreductible a la mera condición de decorado, oponiéndose así frontalmente a las operaciones de taxidermia arquitectónica, al fachadismo y al «simulacro»<sup>750</sup>.

Pero, además de la conservación del patrimonio arquitectónico tradicional, se plantearon también las directrices generales que habrían de regir las nuevas edificaciones que, puntualmente, se levantasen en el casco histórico. Éstas deberían concebirse desde el respeto escrupuloso a la imagen dominante de la zona —volúmenes, alturas, intensidades, etc. —, huyendo de las estridencias y las disonancias, pero también de los falsos históricos, exigiendo, por el contrario, que, al igual que las arquitecturas protegidas, fuesen expresión de la época en que se gestaron. Esto sólo podría conseguirse recurriendo a los lenguajes estéticos y los métodos constructivos propios de finales del siglo XX, elogiándose como la alternativa más acertada la posmodernidad, entendida aquí como estilo arquitectónico, puesto que, reinterpretaba desde la distancia y la ironía los lenguajes históricos.

Otra de las preocupaciones consistió en la adaptación de algunos de los edificios del casco histórico a funciones actuales y, preferentemente, de beneficio público, destacando las experiencias de refuncionalización realizadas en la llamada Casa de

---

<sup>748</sup> *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, Ayuntamiento de Avilés, 1984.

<sup>749</sup> *Ibidem*.

<sup>750</sup> Decía el filósofo francés Jean Baudrillard que los seres humanos “*precisamos un pasado visible, un continuum visible, un mito visible de los orígenes que nos tranquilice acerca de nuestros fines [...]*”. BAUDRILLARD, Jean, *Cultura y simulacro...*, Op.cit. Esta necesidad de sentirnos anclados al pasado y vinculados a las raíces culturales de nuestra sociedad, nos ha conducido, en numerosas ocasiones, a «construir» la historia, a «simularla», especialmente cuando las huellas de ésta han sido diluidas o, incluso, deliberadamente extirpadas por las mismas sociedades que luego las reclaman. Esta actitud, perfectamente identificable en el campo patrimonial, llenó nuestras ciudades de copias, imitaciones y pastiches pseudo-históricos, esto es, de «simulacros» que disolvieron las fronteras entre “lo verdadero” y “lo falso”, entre “lo real” y “lo imaginario”.

Pedro Menéndez, en la plaza de Camposagrado, y en el Palacio de Balsera, en la plaza de Domingo Álvarez Acebal, que, desde 1983, pasaron a acoger respectivamente el Museo-Escuela Municipal de Cerámica y la Escuela Municipal de Música, dinamizadores de la vida cultural y ciudadana de la villa, pero también del espacio urbano en el que estaban insertos.

### ***La elaboración del primer Catálogo Urbanístico de Avilés (1984)***<sup>751</sup>

El documento que mejor encarnó la sensibilidad cultural y el espíritu abiertamente protector de los años ochenta fue el llamado *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés* de 1984<sup>752</sup>, el primero Catálogo Urbanístico aprobado en la ciudad. Llama la atención el hecho de que la aprobación del Catálogo Urbanístico fuese anterior a la aprobación del *Plan Balbín* (1986), e incluso al propio *Plan Especial de Protección de Avilés Antiguo*<sup>753</sup> del que supuestamente debía depender o emanar. Pero ello respondió a la estrategia general de defensa patrimonial que había trazado el equipo de Enrique de Balbín —responsable también de la elaboración del Catálogo Urbanístico—, anticipándose a la más que probable oleada de destrucciones que habría tenido lugar de haberse dilatado la aprobación de dicho catálogo hasta la aprobación en firme de los otros documentos. La falta de instrumentos de protección y las lamentables consecuencias de esta situación, justificaron la urgencia en la tramitación y la aprobación del documento.

La publicación anticipada respondía igualmente a la voluntad de sondear la postura y la respuesta de la ciudadanía a las propuestas lanzadas desde el *Catálogo Urbanístico*, fomentando el debate y la participación social en la construcción y/o reforma del documento final. La redacción del catálogo trató “[...] *de seleccionar los elementos más significativos para la definición de la imagen de las zonas más tradicionales de Avilés, [...] de detectar la identidad física del conjunto urbano heredado. Por lo tanto, se trataba también de captar la posición y la respuesta de la*

---

<sup>751</sup> Memoria e Inventario General del *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés* recogidos en el APÉNDICE II, IV.

<sup>752</sup> La versión definitiva del Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés la aprobó el Ayuntamiento en Pleno en sesión celebrada el día 29 de marzo de 1984. Servicio Técnico de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Avilés, Catálogo 171, N° Exp. 2.687/82, *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés*, I.

<sup>753</sup> Servicio Técnico de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Avilés, Catálogo 171, N° Exp. 2.687/82, *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés*, I, folio 152 (r.)

ciudadanía sobre la propuesta de identidad e imagen que le brindábamos”<sup>754</sup>. El fomento de la participación ciudadana, en sintonía con la filosofía del *Plan Balbín*, es otro de los rasgos de transparencia y renovación presentes en muchos documentos de los ochenta, presentándose más como documentos de trabajo, abiertos al debate y a la participación, que como documentos cerrados y dogmáticos. De todos modos la participación ciudadana en la construcción del documento resultó muy baja, y, paradójicamente, las escasas alegaciones de oposición presentadas iban justo en la línea opuesta, “[...] *al tratar de excluir elementos concretos, al ver amenazada la rentabilidad de los terrenos en el mercado inmobiliario, pero sin aportar argumentos de fondo*”<sup>755</sup>.

Una de las grandes aportaciones del documento fue la expansión de la protección más allá del casco histórico, trascendiendo las restricciones tradicionales e incluyendo elementos de los polígonos periféricos de Buenavista, Versalles, El Quirinal, El Nodo, Villalegre, El Muelle, Miranda y La Carriona<sup>756</sup>.

La catalogación se realizó en función del interés arquitectónico de los elementos, encajándolos en base a este rango dentro tres grandes grupos, a saber: «monumentos», «arquitectura culta»<sup>757</sup> y «arquitectura popular»; pero además, como novedad, aportó otras dos tipologías que atendían a la dimensión urbanística y/o cultural: la «ambiental» y la «testimonial»<sup>758</sup>. Así, quedaron establecidas las categorías de protección que, a grandes rasgos, heredarían los documentos posteriores, entre ellos el actual *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006).

Con todo ello el arco de protección pasó a abarcar un espectro mucho más amplio, tanto en cuanto a la dispersión geográfica de los elementos catalogados, como en cuanto al número de tipologías contempladas y al arco cronológico manejado<sup>759</sup>. Esta

---

<sup>754</sup> *Ibidem.*

<sup>755</sup> *Ibidem.*

<sup>756</sup> Ver Apéndice documental IV: *Catálogo de de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés* (Inventario).

<sup>757</sup> Dentro de la clasificación por tipologías de arquitectura solo en la arquitectura culta se señalan niveles de calidad, siendo la mejor estimada la que se señala con el número 1 [C-1] y la de menor calidad la 2 [C-2], con un paso intermedio entre ambos niveles para poder graduar [C-1,2], pero comprobándose que con uno es suficiente, aunque en la propuesta inicial se manejaban dos niveles intermedios. Documento Memoria, *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés*, 1984.

<sup>758</sup> *Ibidem.*

<sup>759</sup> La versión definitiva del documento, incorporando las recomendaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias, extendió la protección a la arquitectura modernista, ecléctica, racionalista y de primera posguerra.



apertura queda también reflejada en la terminología empleada en el catálogo, pues frente a la acepción común de «edificio», utilizan la de «elemento», mucho más amplia, englobando en ella cerramientos, arbolados, soportales, restos de sillería, etc., que “*en muchas ocasiones [...] son de tanta importancia como los edificios completos*”<sup>760</sup>.

Otra aportación interesante del Catálogo Urbanístico de 1984 fue la idea de crear un Catálogo Académico en el que quedasen documentados fotográficamente todos los elementos que fuesen a desaparecer<sup>761</sup>, con el objetivo de facilitar las labores de documentación a los futuros investigadores.

#### ***4.3.3. De la teoría a la práctica: Protección y rehabilitación en los años noventa***

Frente a las declaraciones de intenciones y los debates teóricos de las décadas anteriores, los noventa dieron paso a la praxis, aterrizando a través de proyectos de intervención concretos, las aspiraciones abstractas de recuperación formuladas en los documentos urbanísticos y patrimoniales gestados en la década anterior. El hito de este cambio de orientación lo sentó la declaración del *Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística* (1990), de la que dimanaron la gran mayoría de las acciones para la regeneración del casco histórico. Como también resultó fundamental la ampliación del Conjunto Histórico-Artístico a la plaza del Mercado (1993) y la declaración de tres Bienes de Interés Cultural dentro del casco histórico (1991) —el Palacio de Maqua, la Capilla de los Alas y el Palacio de Balsera—.

Todo ello vivificó la recuperación del casco histórico, desarrollándose desde entonces diversas operaciones de protección, conservación y rehabilitación arquitectónica; múltiples planes de reurbanización y renovación de servicios y equipamientos de los sectores tradicionales, e intervenciones de ornamentación y significación espacial, a través de la instalación de mobiliario urbano y la colocación puntual de obras de arte público, básicamente esculturas y murales cerámicos o pictóricos.

---

<sup>760</sup> *Ibidem*.

<sup>761</sup> Sobre este punto la Memoria explica cómo en algunos casos las descatalogaciones responden a criterios basados en el análisis y el expertizaje, respondiendo “[...] *en general, a la mal convivencia del elemento de que trataba con el entorno de las restantes edificaciones [...]*”; pero en otros la decisión fue ajena a los redactores del documento, “[...] *bien por haberse producido su derribo después de su catalogación inicial, bien por Acuerdo Municipal expreso en el contexto de un convenio urbanístico*”. *Ibidem*, f.156 (r.).

### ***El Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de Avilés***

La iniciativa para la creación de Áreas de Rehabilitación Integrada partió del Real Decreto 2555/1982<sup>762</sup>, a través del cual se arbitraron las primeras medidas para la rehabilitación integrada del patrimonio arquitectónico de los centros urbanos, los núcleos rurales y los conjuntos histórico-artísticos. La raíz legal de la que brotó esta disposición fue el Real Decreto-Ley 12/1980<sup>763</sup>, que introdujo la posibilidad de dotar de protección oficial a la rehabilitación de viviendas existentes, ampliando así el campo tradicional de actuación de la Administración Pública, hasta entonces reservada a la promoción de viviendas de nueva construcción; y también el Real Decreto 375/1982<sup>764</sup>, que, desarrollando al anterior, estableció las condiciones técnicas y financieras en que dicha rehabilitación habría de llevarse a efecto.

La proliferación de éstas y otras medidas de naturaleza similar, reflejó el cambio radical producido en la legislación y la gestión urbanística española tras la constitución de las primeras corporaciones municipales democráticas. Si hasta mediados de la década de los setenta, la preocupación exclusiva en materia urbanística había sido la expansión de las ciudades y el desarrollo del mercado inmobiliario, la situación comenzó a cambiar a partir de 1979, cuando los primeros consistorios democráticos, ya en posesión de las competencias urbanísticas, volvieron la mirada hacia la ciudad consolidada, olvidada y desamparada durante la época de la bonanza desarrollista.

El profundo deterioro del patrimonio inmobiliario, la calidad ambiental y la habitabilidad de los sectores tradicionales de las ciudades y pueblos, constató la necesidad inaplazable de fomentar actuaciones públicas, encaminadas a subsanar las consecuencias derivadas de años de abulia institucional respecto al mantenimiento y mejora del patrimonio arquitectónico y urbano afianzado.

De este caldo de cultivo nacieron las disposiciones legales anteriormente citadas, sin embargo, los escasos efectos reales de éstas en el fomento de los procesos de rehabilitación, requirieron la elaboración de un corpus normativo renovado, que

---

<sup>762</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 11 de octubre de 1982, N°243, pp.28042-28043, “Real Decreto 2555/1982, de 24 de septiembre, por el que se arbitran las medidas para la rehabilitación integrada del patrimonio arquitectónico en centros urbanos, núcleos rurales y conjuntos histórico-artísticos”.

<sup>763</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 3 de octubre de 1980, N°238, pp.21974-21975, “Real Decreto-ley 12/1980, de 26 de septiembre, para impulsar las actuaciones del Estado en materia de vivienda y suelo”.

<sup>764</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 3 de marzo de 1982, N°53, p.5521, “Real Decreto 375/1982, de 12 de febrero, sobre rehabilitación de viviendas”.

desambiguase algunas cuestiones confusas referentes a la financiación, la gestión y el ámbito de aplicación de las operaciones de rehabilitación, y que solventase ciertos problemas de orden práctico originados por el Real Decreto 2555/1982. Todo ello tomó forma en el Real Decreto 2329/1983<sup>765</sup>, que, derogando los anteriores, pasó a convertirse en el instrumento referencial para la declaración de Áreas de Rehabilitación Integrada.

El objeto básico de la declaración de Áreas de Rehabilitación Integrada, tal como recoge el texto legal, es “[...] *la mejora o recuperación de los conjuntos urbanos o áreas rurales, de sus condiciones naturales, de las actividades económicas y sociales y de las condiciones de vida de sus residentes, a través de las necesarias actuaciones sobre edificios, espacios libres, infraestructuras, servicios y equipamiento [...]*”<sup>766</sup>.

Este fomento de la rehabilitación permitió al mismo tiempo paliar las deficiencias de habitabilidad del parque inmobiliario tradicional y recuperar el patrimonio histórico-artístico, reasignándole funciones de tipo cultural, docente, expositivo, etc. De este modo, además de enmendar la carencia o insuficiencia de equipamientos y servicios comunitarios de primera necesidad, eludía los derribos masivos y las construcciones actuales, con todos los beneficios culturales, ambientales y económicos derivados.

A través de estas operaciones se perseguía también estimular el mercado laboral en el sector de la construcción, contemplándose la creación de empleo dentro de los objetivos de las mismas. Pues, la proporción de mano obra requerida en las actuaciones de rehabilitación, para las que además demandaban oficios tradicionales en trance de extinción, solía superar a la empleada en las de nueva planta.

La rehabilitación de estas áreas, guiada por la intención de respetar y preservar la especificidad sociológica del lugar, desarrolló regímenes de protección para evitar, o al menos mitigar, el riesgo de expulsión de las clases populares residentes como consecuencia de la mejora ambiental del barrio, que atraía habitantes exógenos de extracción social alta o de ambientes culturales ajenos. La prevención de los procesos de gentrificación, indisolublemente ligados a las estrategias de regeneración urbana, pasó

---

<sup>765</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 7 de septiembre de 1983, N°214, pp.24673-24678, “Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, sobre protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano”.

<sup>766</sup> *Ibidem*, p.24673.

por el fomento de la financiación pública, combinada con la participación embridada de la iniciativa privada, fijando para ello tres regímenes de rehabilitación distintos: la rehabilitación libre, la rehabilitación protegida de promoción pública y la rehabilitación protegida de promoción privada.

Las de promoción pública se efectuaron dentro del marco económico y financiero del *Programa Trienal de Vivienda 1981-1983*, vigente en el momento de aprobación del Real Decreto 2329/1983. La financiación estatal se reforzó con la contribución de las autonomías y los municipios, coordinando esta acción pública con la instrumentación de inversiones complementarias procedentes de otros sectores. Así, en el Real Decreto se explicitaba que la declaración de Áreas de Rehabilitación Integrada buscaría “[...] *la coordinación de las actuaciones de las Administraciones Públicas y el fomento de la iniciativa privada, dirigidas a rehabilitar de forma integrada los conjuntos urbanos y áreas rurales de interés arquitectónico, histórico-artístico, cultural, ambiental o social*”<sup>767</sup>.

La actuación en Áreas de Rehabilitación Integrada debía apoyarse en la existencia un planeamiento urbanístico aprobado y vigente, que contuviese y desarrollase medidas para frenar el deterioro, salvaguardar el patrimonio arquitectónico y sociocultural existente y evitar el desarraigo de las comunidades residentes, pudiendo recurrir a la Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo para colaborar en la redacción del mismo en caso de carecer de éste.

Debían existir asimismo estudios pormenorizados de rehabilitación, que, de acuerdo con las determinaciones generales del planeamiento urbanístico vigente, recogiesen la información, la documentación y el diagnóstico necesarios para justificar soluciones concretas de rehabilitación y presentar propuestas precisas de gestión, financiación y ejecución. La realización de dichos estudios corría a cargo de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, a solicitud del Ayuntamiento o Ente Público Territorial competente, siendo necesaria, en el caso de los conjuntos histórico-artísticos, la resolución previa de la Dirección General de Bellas Artes y Archivos, donde se establecerían las condiciones específicas complementarias de la rehabilitación.

---

<sup>767</sup> *Ibidem*, p.24677.

Así, basándose en el planeamiento urbanístico y en los estudios de rehabilitación correspondientes, quedaba delimitada físicamente el Área de Rehabilitación Integrada, considerando como factor prioritario para trazar la demarcación, la viabilidad económica y real de las actuaciones.

Los sectores susceptibles de obtener la declaración A.R.I. en áreas urbanas, debían mostrar rasgos distintivos y significativos que los singularizase respecto a la totalidad del asentamiento al que pertenecían, esto es, habían de gozar de identidad diferencial. En el caso de los asentamientos dispersos en áreas rurales, la declaración A.R.I. exigía la existencia de interrelaciones económicas y/o funcionales entre las partes, así como, dado el caso, la presencia de rasgos urbanos, arquitectónicos o culturales comunes. También eran susceptibles de obtener dicha categoría los conjuntos histórico-artísticos declarados o en trámite de serlo y las áreas incluidas en programas municipales de rehabilitación de acuerdo con el planeamiento urbanístico.

La solicitud de declaración de Áreas de Rehabilitación Integrada, formulada por el Ayuntamiento o Ente Público Territorial competente, sería elevada conjuntamente por las Direcciones Generales de Arquitectura y Vivienda y de Acción Territorial y Urbanismo al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En caso de ser evaluada favorablemente, la solicitud sería aprobada por Real Decreto a propuesta de dicho ministerio, efectuándose la propuesta conjuntamente con el Ministerio de Cultura en caso de tratarse de conjuntos histórico-artísticos declarados o en trámites de declaración.

Para cada Área de Rehabilitación Integrada debía constituirse dentro del Ayuntamiento respectivo una Comisión Gestora, encargada de la elaboración, desarrollo y control del Programa Anual de Actuaciones, de la coordinación y asesoramiento de los particulares y organismos afectados, de la gestión de las actuaciones, del fomento de la participación ciudadana y de la elaboración de los informes anuales sobre las actuaciones realizadas<sup>768</sup>.

---

<sup>768</sup> Todas estas condiciones, enunciadas en el Real Decreto, fueron desarrolladas pocos meses después a través de una Orden Ministerial, de la cual ha sido tomada la información aquí recogida. *Boletín Oficial del Estado*, 8 de diciembre de 1983, N°293, pp.33200-33201, “Orden de 30 de noviembre de 1983 sobre las Áreas de Rehabilitación Integrada reguladas en el Real Decreto 2329/1983, de 26 de julio, de Protección a la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano”.



En el marco de la reorganización competencial de las Comunidades Autónomas, el Principado de Asturias asumió las competencias legislativa, reglamentaria y ejecutiva exclusivas en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda<sup>769</sup>. Así, y en virtud del Real Decreto 1316/1984<sup>770</sup>, pasó a manos de la administración autonómica la elaboración de normativa propia en materia de vivienda, la gestión de la rehabilitación de áreas urbanas y rurales y la conservación y mejora del parque inmobiliario.

Convenía, por último, regular el ejercicio por el Principado de Asturias de la competencia para declarar Áreas de Rehabilitación Integrada en su territorio, lo cual se dispuso a través del Decreto 81/89<sup>771</sup>, por el que se autorizaba al Consejo de Gobierno del Principado de Asturias, a propuesta del Consejero de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, y a petición del Ayuntamiento correspondiente, para declarar por Decreto Áreas de Rehabilitación Integrada, de acuerdo con las condiciones y los requerimientos explicitados en la legislación de ámbito estatal.

Los primeros A.R.I. declarados en el Principado de Asturias fueron el de Cudillero, en 1985, antes de la formalización de la transferencia de competencias a las autonomías, y el del barrio de Cimadevilla en Gijón, en 1989. Si bien, las declaraciones se multiplicaron notablemente durante la década siguiente, contándose entre ellas el A.R.I. de Llanes (1990), el de Avilés (1990), el de Pravia (1990), el de Cangas de Narcea (1990), el de Oviedo (1993), el de Grado (1994), el de Luanco (1994), el del barrio de El Cambaral en Luarca (1995), el de Villaviciosa (1996) o los de Salas y Tineo (1998).

El 31 de mayo de 1990 la Consejería de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda del Principado de Asturias aprobó el Decreto 55/90<sup>772</sup>, por el que se declaraba la zona histórico-artística de Avilés como Área de Rehabilitación Integrada. La declaración del casco antiguo de Avilés como Área de Rehabilitación Integrada respondió a la acuciante necesidad de frenar e invertir el estado de profundo deterioro que padecían los edificios, y de subsanar las manifiestas deficiencias de los

---

<sup>769</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 11 de enero de 1982, N°9, pp. 524-530, “Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias”.

<sup>770</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 21 de julio de 1984, N°174, pp.21494-21510, “Real Decreto 1361/1984, de 20 de junio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado al Principado de Asturias, en materia de patrimonio arquitectónico, control de la calidad de la edificación y vivienda”.

<sup>771</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 31 de julio de 1989, N°176, pp.3350-3351, “Decreto 81/89, de 27 de julio, por el que se regula la concesión de ayudas para la rehabilitación integrada de viviendas”.

<sup>772</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 26 de junio de 1990, N°147, pp.3284, “Declaración de un Área de Rehabilitación Integral en la zona histórico-artística de Avilés”.

equipamientos y los servicios urbanos en esta zona de la ciudad. La delimitación del espacio físico del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de Avilés, con los efectos y en las condiciones recogidas en la legislación vigente, comprendió tres sectores distintos de la ciudad: el Conjunto Histórico-Artístico declarado en 1955; la plaza del Mercado de los Hermanos Orbón, en aquel entonces con expediente incoado como BIC/Conjunto Histórico-Artístico; y, los viales pertenecientes al barrio de Sabugo que unían los núcleos de la primitiva declaración —La Villa y la plaza del Carbayo—.



**Fig. 220. Área de Rehabilitación Integrada de 1990**

**Fuente: A.M.A.**

Si comparamos el plano del Conjunto Histórico-Artístico de 1955 (Fig.219) con el plano del Área de Rehabilitación Integrada de 1990 (Fig.220), comprobamos cómo el ámbito de protección se extiende hasta zonas hasta entonces descartadas. En el caso de La Villa, la protección aislada de las calles de La Ferrería, San Bernardo y El Sol, adquirió con el A.R.I. la vocación de conjunto, ampliándose la protección al interior de las manzanas y a las calles de La Fruta, Los Alfolís y Los Alas, quedando excluidas únicamente la calle Jovellanos y las manzanas contiguas a la mitad norte de la calle Los

Alas. En el borde sureste del antiguo recinto amurallado, la protección se dilató hasta la calle Ruiz Gómez, incorporando así todo el entorno de la Antigua Cárcel. Lo mismo sucedió en la esquina noreste, incorporando las construcciones del perímetro del ábside de la iglesia de los Padres Franciscanos.

En la zona del ensanche moderno la protección del A.R.I. también aumentó, agregando al espacio de la declaración primitiva la calle Alfonso VII, la manzana comprendida entre ésta y la calle San Francisco, el entorno de la plaza de Domingo Álvarez Acebal, las construcciones del lado derecho de Galiana, de las cuales hasta entonces sólo estaba incluida la línea de fachadas, y parte del perímetro del parque del Carbayedo. Asimismo pasó a integrarse en el A.R.I. la mitad meridional de la calle La Cámara, hasta la intersección con la calle Doctor Graíño.

En el barrio de Sabugo, la declaración, circunscrita originalmente a la iglesia vieja y al perímetro de la plaza del Carbayo, pasó a incluir las calles de La Estación, Bancos Candamo y Carreño Miranda. También cubrió la calle Pedro Menéndez y parte de la cuña triangular delimitada entre ésta, la calle Rui Pérez y la plaza de La Merced, actuando este espacio como eslabón entre los dos núcleos de la declaración primitiva y la plaza de Las Aceñas.

Pero el A.R.I., además de revisar y consolidar los márgenes de protección de la declaración de 1955, adquiriendo una vocación más ambiental que particularista, dilató el campo de la tutela hasta el entorno de la plaza del Mercado Hermanos Orbón o de Las Aceñas —declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico-Artístico en 1993—, comprendiendo, además de la plaza y el mercado propiamente dichos, las calles de La Muralla y Rui Pérez.

La declaración del A.R.I. de la zona histórico-artística de Avilés impulsó el desarrollo de proyectos y actuaciones encaminados a la regeneración integral del casco histórico. Las iniciativas, abundantes y heterogéneas, abarcaron la rehabilitación individual de algunos hitos arquitectónicos, la recuperación o creación de espacios públicos, el mantenimiento y mejora de los principales ejes viales y el ornato y acondicionamiento del espacio ciudadano a través de la colocación de mobiliario y diversas obras de arte público.

### ***La ampliación del Conjunto Histórico-Artístico***

A fin de cubrir las lagunas de la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955, el 3 de marzo de 1978, la Dirección General de Patrimonio Artístico, Archivos y Museos incoó expediente de declaración de Conjunto Histórico-Artístico a favor de la plaza del Mercado de Avilés. Dado que, con la llegada de la democracia y la construcción del Estado de las Autonomías, las competencias en materia de cultura fueron transferidas a las Comunidades Autónomas, la tramitación del expediente corrió a cargo de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Principado de Asturias.

El 27 de enero de 1993, quince años después de iniciarse el proceso, la plaza de Las Aceñas fue finalmente declarada Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico-Artístico<sup>773</sup>. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 2]



**Fig. 221. Ampliación del Conjunto Histórico-Artístico de 1993.**

**Fuente: Elaboración propia a partir de <https://maps.google.es>**

<sup>773</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 23 de febrero de 1993, N°44, p.1253-1254, “Decreto 7/93, de 27 de enero, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Conjunto Histórico-Artístico) la Plaza del Mercado de Avilés, en Avilés”.

Aunque la plaza de Las Aceñas, formando un rectángulo perfecto, estaba acotada por las calles La Muralla, La Cámara y Rui Pérez, y la plazoleta de Pedro Menéndez, la declaración de ésta como Bien de Interés Cultural exigió la delimitación del entorno afectado, instrumento legal estipulado en la LPHE, para garantizar la protección de los bienes objeto de la declaración.

Ante el imperativo legal de describir con claridad y precisión el perímetro de la declaración, se convino que los límites del Conjunto Histórico-Artístico de la plaza del Mercado correrían, al este, paralelos a la ría, desde la desembocadura de la calle Los Alfolíes hasta el arranque de la avenida de Los Telares; al norte, por las calles Carreño Miranda y González Abarca, hasta la intersección con la calle José Manuel Pedregal; al oeste, por la calle Cuba; y, cerrando el perímetro, al sur, continuaría por las calles Doctor Graíño, La Cámara y San Bernardo, hasta la plaza de Carlos Lobo, donde conectaría con Los Alfolíes.

Así, la ciudad vio finalmente satisfecha la justa y repetida demanda de ampliación del Conjunto Histórico-Artístico, del que, desde entonces, pasaron a formar parte como miembros de pleno derecho, no sólo la plaza de Las Aceñas, sino también el parque del Muelle, la parte baja de Sabugo —desde Carreño Miranda hasta Pedro Menéndez—, la plaza de La Merced, parte de Las Meanas, la calle La Cámara y el extremo septentrional del recinto amurallado de La Villa.

### ***La declaración de Bienes de Interés Cultural***

Entre los distintos niveles de protección establecidos en la LPHE, los Bienes de Interés Cultural ocupan la categoría más alta —por encima de los “Bienes Culturales sin Declaración” y de los “Bienes Culturales Inscritos o Declarados”—, gozando esta figura legal de la máxima protección por parte de los poderes públicos.

La declaración BIC, realizada mediante Real Decreto, requiere “[...] *la previa incoación y tramitación de expediente administrativo por el organismo competente, [...] (donde) deberá constar informe favorable de alguna de las instituciones consultivas (de la Administración del Estado o de las Comunidades Autónomas)*”<sup>774</sup>.

---

<sup>774</sup> Artículo 9.2., Título I, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.



La incoación de expediente exige además la aplicación provisional del mismo régimen de protección previsto para los declarados de interés cultural<sup>775</sup>, y determina también la suspensión de las licencias municipales de parcelación, edificación y demolición<sup>776</sup>.

Otro aspecto importante de las declaraciones BIC es que los inmuebles declarados como tal serán entendidos como “inseparables de su entorno”, habiendo de permanecer físicamente ligados a éste, salvo por causas de fuerza mayor. En torno al BIC se habilitará el entorno afectado, que actuará como cinturón de seguridad y protección alrededor del inmueble, no pudiendo efectuarse en él obras que no hayan recibido autorización expresa del organismo competente, ni levantarse construcciones que alteren el carácter de los inmuebles o perturben su contemplación<sup>777</sup>.

En Avilés han sido declarados Bien de Interés Cultural con la categoría de “Monumento” cinco inmuebles. El primero en obtener este rango fue el Teatro Palacio Valdés, declarado el 26 de diciembre de 1982; habiendo que esperar hasta 1991 para engrosar la lista de los BIC con la declaración del Palacio de Maqua<sup>778</sup>, la capilla de los Alas<sup>779</sup> y el Palacio de Balsera<sup>780</sup>. El último inmueble en conseguir esta categoría ha sido la iglesia vieja de Sabugo, declarada el 29 de junio de 2006<sup>781</sup>. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 3]. Actualmente otros once inmuebles del casco histórico tienen incoado expediente de declaración BIC, siendo estos: el Palacio de Camposagrado, la Casa de Pedro Menéndez, la iglesia de San Francisco, el Palacio de Valdecarzana, el edificio de la Antigua Cárcel, el Ayuntamiento, el Palacio de Llano Ponte, el parque y el Palacio de Ferrera, la Casa de los Arias Noceda, la iglesia de San Nicolás de Bari y la fuente de Los Caños de San Francisco. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 4]

---

<sup>775</sup> Artículo 11.1., Título I, *LPHE*.

<sup>776</sup> Artículo 16.1, Título II, *LPHE*.

<sup>777</sup> Artículo 19.3., Título II, *LPHE*.

<sup>778</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 24 de octubre de 1991, N°247, pp.6444-6445, “Decreto 138/1991, de 3 de octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento) el Palacio de Maqua, sito en Avilés (Asturias)”.

<sup>779</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 14 de noviembre de 1991, N°264, pp.6694-6695, “Decreto 145/91, de 31 de Octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento), a la Capilla de Las Alas, en Avilés”.

<sup>780</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 24 de octubre de 1991, N°247, pp.6442-6443, “Decreto 138/1991, de 3 de octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento) el Palacio de Balsera, sito en Avilés (Asturias)”.

<sup>781</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 10 de agosto de 2006, N°190, pp.30045-30047, “Decreto 70/2006, de 29 de junio, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de monumento, la iglesia de Santo Tomás de Canterbury, en el Concejo de Avilés”.



Fig. 222. Teatro Palacio Valdés antes de la restauración<sup>782</sup>.

Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.

A esta nómina debemos añadir la propuesta de declaración BIC con la categoría de “Conjunto Histórico” el Camino de Santiago (Ruta Interior y Ruta Costera), cuyo ramal litoral atraviesa el concejo de Avilés —San Cristóbal de Entreviñas, Campo del Conde y Avilés—, recorriendo el itinerario todo el casco histórico de la localidad, discurriendo por Rivero, la plaza del Ayuntamiento, La Ferrería, la plaza de Carlos Lobo, La Muralla, la plaza de Pedro Menéndez, La Estación, la plaza del Carbayo y la avenida de Alemania. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 5]

Otra de las categorías de protección supramunicipal, inferior a la de los Bienes de Interés Cultural, la constituyen aquellos bienes muebles o inmuebles relacionados con la historia y la cultura regional incluidos en el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias* (IPCA), que, gozando de notable interés histórico, artístico, arqueológico, etnográfico, documental, bibliográfico o de cualquier otra naturaleza cultural, no cuenten con la declaración BIC<sup>783</sup>.

---

<sup>782</sup> Sobre la historia de este edificio véase: DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal y Juan Carlos, *Cuando Avilés construyó un teatro*, Ediciones Trea, Gijón, 2002.

<sup>783</sup> Artículo 22.1., Capítulo II, Título I, *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*.

Aunque por el momento no existe en Avilés ningún bien incluido individualmente en el IPCA, catorce inmuebles están propuestos para su inclusión, de los cuales, seis están situados en el casco histórico, a saber: la Casa de Carlos Lobo, la Casa de Campa Balsera, la iglesia de Santo Tomás de Canterbury, la Casa de Cuervo Arango, la capilla de Jesús de Galiana y la capilla del Cristo de Rivero. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 4]

#### ***4.3.4. El casco histórico en los albores del siglo XXI.***

La doble dimensión patrimonial y urbanística de los conjuntos históricos hizo que en ellos confluyeran competencias y, por extensión, legislaciones e instrumentos diferentes. Esta situación generó durante años duplicidades y solapamientos entre los distintos instrumentos implicados en la protección y la ordenación de estos espacios, llegando en ocasiones a desarrollarse de manera independiente, ignorándose recíprocamente. Esta concurrencia competencial comenzó a desbrozarse y a organizarse cuando la LPHE, abandonando el tradicional desconocimiento de la legislación urbanística, abordó la ordenación y la gestión protectoras de los conjuntos históricos, con el propósito de conciliar el régimen jurídico de protección en ella establecido con la ordenación urbanística general vigente<sup>784</sup>. Según lo dispuesto en la LPHE, “*La declaración de un conjunto histórico, sitio histórico o zona arqueológica, como bien de interés cultural, determinará la obligación para el municipio o municipios en que se encontraren de redactar un Plan especial de protección del área afectada por la declaración u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística que cumpla en todo caso las exigencias en esta ley establecidas [...]*”<sup>785</sup>. Éstos, encargados de la protección del conjunto histórico como unidad, deberán acompañarse además de catalogaciones, según lo dispuesto en la legislación urbanística, de los elementos unitarios que integran el todo —inmuebles, espacios libres interiores y exteriores, estructuras significativas, componentes naturales, etc.—, definiendo el grado de protección y los tipos de intervención posible en cada uno de ellos<sup>786</sup>.

---

<sup>784</sup> PAREJO ALFONSO, Luciano, “La legislación urbanística y la legislación sobre patrimonio histórico, instrumentos para la protección de los centros históricos de las ciudades”, en MARTÍNEZ GARCÍA, Silvestre (coord.), *Jornadas de Estudio “Recuperación de centros históricos”*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1993, pp.11-28.

<sup>785</sup> Artículo 20.1, Título II, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

<sup>786</sup> Artículo 21.1, Título II, *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*.

El cometido de estos instrumentos es la protección y la conservación de la estructura urbana, arquitectónica y ambiental de los conjuntos históricos, protegiendo las alineaciones, las parcelaciones y las edificaciones heredadas, y controlando que todas las remodelaciones urbanas allí desarrolladas contribuyan a la integración de este espacio con el entorno territorial y eviten los usos degradantes para el propio conjunto.

Dicho plan, aclara la LPHE en los puntos siguientes del artículo, deberá establecer los usos públicos, las posibles Áreas de Rehabilitación Integrada, para fomentar la recuperación y/o mejora del tejido social y económico, y los criterios de conservación de fachadas y cubiertas e instalaciones sobre las mismas.

A estos imperativos legales respondió la redacción del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (PEPPC) y el *Catálogo Urbanístico* de Avilés, aprobado inicialmente en 2004 y definitivamente en 2006, y elaborado bajo la dirección del arquitecto Carlos Ferrán Alfaro —Estudios de Planeamiento y Arquitectura—, así como el *Plan Especial de Mejora y Reforma del Casco Histórico*<sup>787</sup>, realizado por el mismo estudio.

En el *Avance del Plan Especial del Casco Histórico*<sup>788</sup>, presentado en 2002, se barajaron dos posibilidades, o bien, condensar en un único documento las dos vertientes

---

<sup>787</sup> El *Plan Especial de Mejora y Reforma del Casco Histórico de Avilés* se aprobó inicialmente en abril de 2010, no procediéndose a la aprobación definitiva del documento hasta agosto de 2012, lo que lo deja fuera del arco cronológico que abarca el presente trabajo.

<sup>788</sup> En paralelo a la elaboración del *Avance Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* se elaboró el *Avance del Plan Especial de Reforma Interior*, embrión del actual *Plan Especial de Mejora y Reforma del Casco Histórico de Avilés*. El *Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico*, presentado en julio de 2002, se concibió con la intención de completar el enfoque protector-conservador del PEPPC con propuestas de intervención específicas enfocadas a la mejora del entorno urbano del casco histórico. Una de las medidas contempladas en el documento fue la eliminación discriminada de “elementos conflictivos”, o lo que es lo mismo, edificaciones discordantes o disconformes, bien dejándolos fuera de ordenación o anticipando de forma viable y regulada su demolición. Estos inmuebles, recogidos en el PEPPC [APÉNDICE I, IV-II, Plano 9], derivaron, en algunos casos, en la redacción de Modificaciones de Normativa Zonal (MNZ), como las que afectaron al antiguo convento de los Padres Franciscanos. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 10] Las directrices generales que rigieron el Avance del PERI se centraron en determinar el aprovechamiento, la edificabilidad y los usos de cada subconjunto; regenerar integralmente los espacios degradados del casco histórico; recuperar los espacios verdes e incrementar los espacios libres del casco histórico; reforzar la dotación de equipamientos e infraestructuras; y, fomentar la accesibilidad, equilibrando espacio peatonal, espacio circulatorio, aparcamiento y transporte público. Entre las intervenciones recogidas en el documento, algunas de las cuales están hoy en proceso de ejecución, cabe destacar el proyecto de rehabilitación del entorno de la plaza de Carlos Lobo, orientado a descubrir los restos de la muralla, la capilla de Los Alas y el ábside la iglesia de los Padres Franciscanos, a través de la demolición del convento anexo y de las cuatro casas bajas que apoyaban en el lienzo de la cerca. La calle de Los Alas centró también la atención del documento, convirtiéndose en lugar determinante para la regeneración urbana, al tratarse de uno de los principales ejes de comunicación entre el casco histórico y el Área de Nueva Centralidad, los dos espacios estratégicos sobre los que pivota el proyecto de ciudad defendido en el PGOU (2006). Y es que,

del plan, esto es, Protección-Conservación y Rehabilitación-Mejora, o bien, disociarlas y desarrollarlas en dos documentos independientes pero interrelacionados. Finalmente, y dado que la legislación urbanística asturiana recomendaba la separación de ambos instrumentos<sup>789</sup>, se optó por la segunda alternativa, dando lugar al *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, encargado de definir y delimitar “[...] las distintas clases y categorías de Bienes de Interés Cultural, natural y urbanístico, y establecer las medidas normativas necesarias para la conservación y protección de los bienes patrimoniales catalogados”; y al *Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico*, centrado en determinar “[...] el programa de intervenciones necesarias para la mejora y recuperación del patrimonio, de los elementos del mismo amenazados de destrucción o modificación sustancial, [...] (y también de perfeccionar) el régimen de nueva edificación para las parcelas del suelo urbano incluidas en los ámbitos históricos catalogados como tales en el PEPPC”<sup>790</sup>.

Al funcionar en tándem, ambos documentos compartieron objetivos generales, concibiéndose el PERI como la continuidad natural del PEPPC, pudiendo sintetizarse en los siguientes puntos:

- Consolidar el papel central del casco histórico como núcleo administrativo, cultural, económico, turístico y comercial de la comarca, compatibilizándolo con la puesta en valor, la protección y la recuperación del patrimonio cultural, a través de la coordinación de las estrategias generales del PGOU 2006 y las específicas del PEPPC.
- Incentivar el desarrollo funcional del casco histórico como núcleo urbano principal de la ciudad y la comarca, incentivando el mantenimiento y la recuperación de las actividades tradicionales —residencial, comercial,

---

este sector del casco histórico, será, junto con la construcción del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, el vestíbulo de Avilés y, como tal, su carta de presentación. La actuación propuesta en el entorno de Sabugo consistió en reconvertir la parcela antes ocupada por la Fábrica de Vidrios de Ybarra Galán y Cía., entre las calles Luz Casanova y Marcos del Torniello, en un parque público que se extendería casi hasta el borde septentrional de la plaza del Carbayo. Y, como proyecto estrella, el Avance del PERI planteó también la reconversión de todo el antiguo cauce del Tuluergo, desde el borde de la ría hasta Las Meanas, en un gran eje cívico-comercial-deportivo ajardinado y fluido.

<sup>789</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 27 de abril de 2004, N°97, pp.5906-5969, “Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo”.

<sup>790</sup> Vol.1., p.12., *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Ayuntamiento de Avilés, 2006.



administrativa y cultural— y fomentando la incorporación de actividades económicas avanzadas y especializadas.

- Acrecentar la nómina del patrimonio cultural avilesino, incluyendo categorías patrimoniales hasta entonces excluidas de los catálogos municipales —áreas naturales, parques, jardines, núcleos rurales, instalaciones y poblados industriales, yacimientos arqueológicos, etc.—.
- Difundir el valor y amplificar el conocimiento del patrimonio cultural avilesino, tanto entre la ciudadanía, activando los mecanismos de asimilación y apropiación, como entre las instituciones, estimulando la implicación de los organismos oficiales en materia de cultura.
- Impulsar adicionalmente y prepararse, teórica y formalmente, para la posible tramitación de solicitud de declaración del patrimonio cultural de la ciudad como parte del Patrimonio de la Humanidad.
- Integrar el patrimonio histórico y el patrimonio natural, estableciendo una relación fluida entre la ciudad y el entorno y permeabilizando los espacios urbanos con los espacios naturales —ría, cinturón verde periférico, parques, jardines, huertas, etc.—, a fin de incrementar la calidad y la salud urbana.
- Restablecer los vínculos tradicionales del casco histórico con la periferia y la comarca, rotos tiempo atrás a causa del crecimiento difuso e improvisado del extrarradio, rescatando los caminos históricos, los cauces fluviales, las cuñas verdes, etc.
- Recuperar las relaciones históricas del casco histórico con la ría, fomentando la integración puerto-ciudad y difuminando la doble barrera —ferroviaria y rodoviaria— que segrega ambos espacios, a fin de conseguir la continuidad física entre el casco histórico y el Espacio de Nueva Centralidad, recogido en el PGOU 2006 y focalizado en el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer y la Isla de la Innovación.
- Revisar y ampliar los límites del casco histórico, refundiendo los distintos conjuntos declarados anteriormente y habilitando un entorno de protección alrededor del mismo, a la expectativa de obtener la declaración BIC.

- Mejorar la calidad del espacio público del casco histórico, tanto en lo tocante a urbanización —pavimentación, jardinería, mobiliario urbano, etc.—, como en lo referente a edificación —edificios singulares, públicos, privados, frentes de fachada, bajos comerciales, etc.—.
- Fomentar la accesibilidad conciliando y equilibrando el espacio peatonal y el del tráfico rodado, evitando tanto la peatonalización masiva del viario del casco histórico, normalmente acompañada del abandono de la función residencial, como el acceso indiscriminado de vehículos, generalmente asociado a la devaluación del patrimonio y del espacio urbano.
- Proteger y revalorizar las fachadas traseras del casco histórico, especialmente en aquellos sectores desarrollados linealmente siguiendo el trazado de los antiguos caminos —Rivero, Galiana, Cabruñana, San Francisco, etc.— y en las calles del recinto amurallado de La Villa, entendiendo la rehabilitación de las mismas esencial a la hora de remodelar y recuperar la imagen de la ciudad.

### ***El Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural (2006).***

La redacción del documento, dada la concurrencia competencial aludida, requirió la coordinación correlativa descendiente de los distintos instrumentos implicados directa e indirectamente en la construcción de este espacio, desde la Constitución hasta la legislación municipal<sup>791</sup>.

El PEPPC, en el que se encuentra también incluido el *Catálogo Urbanístico*, está estructurado en tres volúmenes: el Volumen 1, dedicado a la Memoria Resumen, revisa desde una perspectiva global los planteamientos generales desde los que se enfocará la valoración y la protección del patrimonio municipal; el Volumen 2, recoge los planteamientos específicos por sectores, fraccionándose en: Paisajes de Interés Histórico-Ambiental (2.1), **Conjuntos Históricos de Interés Urbano y Rural (2.2)**, Edificios de Interés Cultural y Urbanístico (2.3), Elementos en Espacio Urbano (2.4),

---

<sup>791</sup> Así, el texto aglutinó las directrices generales sancionadas por la UNESCO, la *Ley del Patrimonio Histórico Español* (1985) y la *Ley del Principado de Asturias de Patrimonio Cultural* (2001), en materia patrimonial; y, el *Reglamento de Planeamiento del Estado* (1978), el *Reglamento de Disciplina Urbanística del Estado* (1978), el *Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo* (TROTUA) (2004), el *Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano* (POLA) (2004) y el *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

Bienes de Interés Etnográfico (2.5) y Bienes de Interés Arqueológico (2.6); y, por último, el Volumen 3, reúne cuestiones relacionados con la participación pública y las alegaciones.

Ya que el objeto de estudio es la recuperación del casco histórico, centraremos aquí el análisis en el volumen dedicado a los Conjuntos Históricos de Interés Urbano y Rural, y, dentro de este, especialmente, en el apartado referente al casco histórico.

Partiendo de la definición de “Conjunto Histórico” establecida en la *Ley 1/2001 del Principado de Asturias de Patrimonio Cultural*, “[...] las agrupaciones de bienes inmuebles que formen una unidad de asentamiento, continua o dispersa, con coherencia suficiente para constituir una unidad claramente identificable y delimitable y con interés suficiente en su totalidad, aunque sus componentes o elementos no lo tengan individualmente”<sup>792</sup>, el PEPPC distinguió tres criterios de relación entre los elementos independientes para poder otorgarles la categoría de “conjunto”: el primero, correspondería a aquellas agrupaciones de bienes vinculados por pertenecer a la misma tipología histórico-cultural, sin necesidad de que exista entre ellos una relación espacial estrecha; el segundo, englobaría aquellas agrupaciones de bienes característicos e inseparables de un espacio geográfico, urbano o rural; y, por último, el tercero, respondería a aquellas agrupaciones de bienes estrechamente relacionados con algún acontecimiento, fenómeno o proceso histórico, de notable o excepcional interés, con independencia del que puedan tener sus elementos constitutivos y de que estén separados o aislados geográficamente entre sí.

Así, el PEPPC, propone la descomposición de la ciudad histórica en varios conjuntos, subdivididos en función de la naturaleza heterogénea de los mismos, distinguiendo: el casco histórico, hasta entonces el único valorado y protegido por las entidades responsables del patrimonio; los recintos amurallados dentro y fuera del casco histórico —La Villa, el castillo de San Juan, el castro de El Barrial, el castro de Gaxín y el castillo de Raíces—; los conjuntos históricos menores, satélites del casco histórico, de escala y carácter intermedio entre éste y los pequeños núcleos rurales tradicionales —Llaranes, La Magdalena, La Barquería, Miranda, San Pedro Navarro y Villalegre—; los núcleos rurales, valorados por su interés paisajístico y etnográfico —Los Corros (Castañeda), Entreviñas (El Caliero, Heros y San Cristóbal), La Luz y Miranda (Los

---

<sup>792</sup> Artículo 11.1-b), Título I, *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*.

Calvos, Nondivisa, Vidolado y La Cruz de Illas)—; las instalaciones y poblados industriales —La Curtidora, el puente de San Sebastián, La Azucarera de Villalegre, los Almacenes Balsera, los laboratorios de Cristalería Española, las naves de fundición y electrólisis de Alcoa-Inespal, la nave de lixiviación de Asturiana de Zinc y algunas instalaciones aisladas de ENSIDESA como la Acería Martín Siemens, el taller de laminación oeste, los hornos de fosa y el parque de bomberos—<sup>793</sup>; y, los caminos históricos, red básica que entreteje los patrimonios natural y urbano, destacando entre ellos el Camino de Santiago.

Frente a la tendencia tradicional a reducir lo «histórico» al «centro», el PEPPC amplió la perspectiva y extendió la protección más allá del casco histórico, siendo ésta, quizás, la principal aportación del documento.

Dadas las dimensiones y la diversidad del casco histórico, conjunto histórico por excelencia, y a fin de facilitar la comprensión de las distintas áreas de interés patrimonial y urbanístico existentes dentro de él, el PEPPC planteó la fragmentación del espacio en veintiocho subconjuntos: La Muralla, Ferrería-Los Alas, La Fruta, San Bernardo, Mercado-Avenida del Tuluergo, La Cámara, Plaza del Ayuntamiento, Rivero Baja, San Francisco-Álvarez Acebal, Plaza de La Merced, Sabugo, Rivero Alta, Parque de Ferrera, Galiana, Plaza del Carbayedo, Del Marqués, Palacio Valdés, Llano Ponte Baja, Cabruñana Baja, Fernández Balsera, Parque de Las Meanas, Manuel Pedregal, Marcos del Torniello, Llano Ponte Alta, Avenida de Cervantes, Estadio-Avenida Tuluergo. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 6]

Los subconjuntos, tal y como los define el documento, serían aquellas “[...] agrupaciones de edificios y espacio público con coherencia interna e interés suficiente en su totalidad para constituir unidades claramente identificables y delimitables”<sup>794</sup>,

---

<sup>793</sup> Sorprende cómo, a pesar de la larga e intensa historia industrial de la comarca, donde el sector siderometalúrgico indujo la radical transformación de la estructura económica, demográfica, social y urbana, el patrimonio industrial reciba tan escasa consideración dentro del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*. La protección ambiental, reivindicada constantemente como base para la elaboración del citado documento, es inexistente en el caso de los poblados y las instalaciones industriales, de las que, asombrosamente, han sido excluidos conjuntos industriales del interés del poblado de San Juan de Nieva o el complejo industrial-portuario de la ría, y donde la protección de complejos de la entidad de ENSIDESA, ENDASA, CESA o AZSA, ha quedado reducida a escasos elementos aislados, obviando el interés del conjunto y respondiendo presumiblemente a criterios ajenos a lo estrictamente patrimonial y al rigor y la objetividad científica.

<sup>794</sup> Volumen 2.3., p.25, *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Ayuntamiento de Avilés, 2006.

independientemente de la conexión individual que guarden por separado los distintos componentes —edificios, calles, plazas, etc.—.

Esta categoría patrimonial establece una escala intermedia entre la totalidad del casco histórico y la especificidad de los edificios catalogados de forma individual, permitiendo, desde el punto de vista patrimonial, aproximarse sistemáticamente a la delimitación de los entornos de los Monumentos, analizar y reconstruir la morfología histórica y patrimonial del casco histórico y matizar las estrategias de conservación, protección e intervención sobre el patrimonio del mismo; mientras que, desde el punto de vista urbanístico, la categoría del subconjunto facilita el análisis de la forma urbana —retícula de calles, edificios singulares, masas edificatorias, centralidades, etc.—, la formulación del programa funcional del conjunto urbano y la programación de acciones sectoriales o integrales de intervención sobre unidades completas.

El interés y el valor patrimonial de cada subconjunto varía en función de la antigüedad del mismo y de la concentración y la categoría de los edificios que posea —BIC, Monumento, Interés Arquitectónico o Interés Ambiental—. En conexión con estos criterios se crearon cinco niveles de interés —Muy Alto, Alto, Medio, Bajo y Sin Interés—, cada uno de los cuales tenía asignado un nivel de protección. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 8].

Los subconjuntos de Interés Muy Alto, correspondiéndose con los ámbitos de mayor trayectoria histórica y coincidiendo, generalmente, con los conjuntos históricos declarados por organismos supramunicipales, gozan de Protección Integral, incluyéndose en esta categoría los subconjuntos de La Muralla, Ferrería-Los Alas, La Fruta, San Bernardo, Mercado-Avenida del Tuluergo, La Cámara, Plaza del Ayuntamiento, Rivero Baja, San Francisco-Álvarez Acebal, Sabugo, Rivero Alta, Parque de Ferrera y Galiana. Los de Interés Alto, adyacentes a los anteriores, gozan de Protección Parcial, encuadrándose en esta categoría los subconjuntos de la Plaza del Carbayedo y Palacio Valdés. Los de Interés Medio, de carácter similar a los anteriores aunque transformados durante el siglo XX, cuentan con la Protección Ambiental, perteneciendo a esta categoría los de la Plaza de La Merced, Del Marqués, Cabruñana Baja y Cabruñana Alta. Los de Interés Bajo son zonas que, aunque intensamente degradadas, están vinculadas urbanística e históricamente con otros ámbitos de mayor interés, por lo que carecen de protección específica, insertándose en esta categoría los



subconjuntos de Llano Ponte Baja, Fernández Balsera, Parque de Las Meanas, Llano Ponte Alta y Libertad-Las Artes. Y, finalmente, los subconjuntos Sin Interés corresponden a aquellas zonas de situación perimetral, cuya delimitación responde exclusivamente a la intención de tramitar el expediente para la declaración BIC del casco histórico, perteneciendo a esta categoría los subconjuntos de Manuel Pedregal, Avenida de Cervantes y Estadio-Avenida Tuluergo. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 8]

El casco histórico de Avilés, como hemos podido comprobar en apartados anteriores, ha sido objeto de sucesivas declaraciones sobre distintos ámbitos del mismo, cuya agregación nunca resultó lo suficientemente amplia y coherente. Es por esto por lo que entre los objetivos del PEPPC se planteó la necesidad de revisar y expandir los límites tradicionales, envolviendo las diferentes delimitaciones administrativas efectuadas en el pasado e incluyendo las rectificaciones y las ampliaciones exigidas en materia patrimonial y urbanística durante la redacción del último PGOU (2006) y del PEPPC que ahora ocupa nuestro análisis. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 8]

La delimitación propuesta, como así aparece recogido entre los objetivos del PEPPC, deberá actuar como fundamento para tramitar el expediente de declaración del casco histórico como Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico, ya que, además de acotar el conjunto objeto de la posible declaración, establece alrededor de éste el Entorno de Protección cautelar exigido por la legislación.

#### **4.4. LAS TRANSFORMACIONES DEL CASCO HISTÓRICO (1980-2010)**

Con el propósito de facilitar y sistematizar el estudio de las actuaciones acometidas en el casco histórico durante las últimas décadas, se analizará el espacio de forma sectorializada, tomando como referencia la división en subconjuntos propuesta en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* de 2006. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 7]

Ante la imposibilidad de analizar todas las intervenciones específicas llevadas a cabo en el casco histórico, al menos en el marco de esta investigación, se ha optado por examinar detalladamente ocho áreas o entornos, centrándonos, dentro de ellos, en los espacios públicos más significativos y de mayor carga simbólica, ya que, al tratarse de los espacios relacionales por excelencia, han sido los que han focalizado la mayoría de la acciones regeneradoras y, generalmente, las más destacadas e interesantes. Todos los

sectores seleccionados aparecen catalogados en el PEPPC como de Interés Muy Alto, cubriendo con ello el estudio de los espacios públicos referenciales del casco histórico.

Los primeros subconjuntos que analizaremos serán La Villa —que dividiremos en cuatro subsectores: La Muralla, La Ferrería-Los Alas, La Fruta y San Bernardo— y Sabugo, los dos núcleos originales de Avilés, concentrando éstos algunas de las experiencias más interesantes. A continuación estudiaremos la reurbanización del subconjunto de la plaza del Ayuntamiento, epicentro de la expansión moderna de la villa, para pasar, luego, a examinar la regeneración de tres subconjuntos configurados en su forma actual en la Edad Contemporánea, el eje San Francisco-Domingo Álvarez Acebal, la plaza del Mercado y la plaza de Santiago López. Por último repasaremos la recuperación de dos de las áreas ajardinadas más emblemáticas del casco histórico: el parque de Ferrera y la plaza del Carbayedo. Prestaremos aquí especial atención a la vertiente urbanística de la recuperación, injustamente relegada a un segundo plano en los estudios de la ciudad, considerando también la dimensión arquitectónica, bien sea de rehabilitación o de obra nueva, y la artística, aproximándonos aquí al papel del nuevo parque escultórico, las obras cerámicas y el mobiliario urbano en la revalorización y la resignificación estética del espacio.

#### ***4.4.1. El subconjunto de La Villa***

Dentro de los subconjuntos que integran el casco histórico de Avilés, el antiguo recinto amurallado de La Villa ocupa, junto con el arrabal de pescadores de Sabugo, un lugar preeminente, concedido entre otras razones por la antigüedad del asentamiento. Pues, como ya quedó explicado en otros puntos de este trabajo, de la cristalización de ambos núcleos en el siglo XII germinó la ciudad, cuyo desarrollo urbano ulterior quedó condicionado por la estructura bipolar fraguada en la Edad Media.

Pero además de los valores rememorativos<sup>795</sup>, el conjunto de La Villa posee gran interés artístico y urbanístico. De hecho, la concentración de patrimonio arquitectónico es especialmente intensa y significativa en este sector, abarcando todo el espectro estilístico, desde la Edad Media hasta la Edad Contemporánea.

Además de las joyas monumentales allí erigidas, como la iglesia de los Padres Franciscanos, el Palacio de Valdecarzana, el Palacio de Camposagrado, etc., existen en

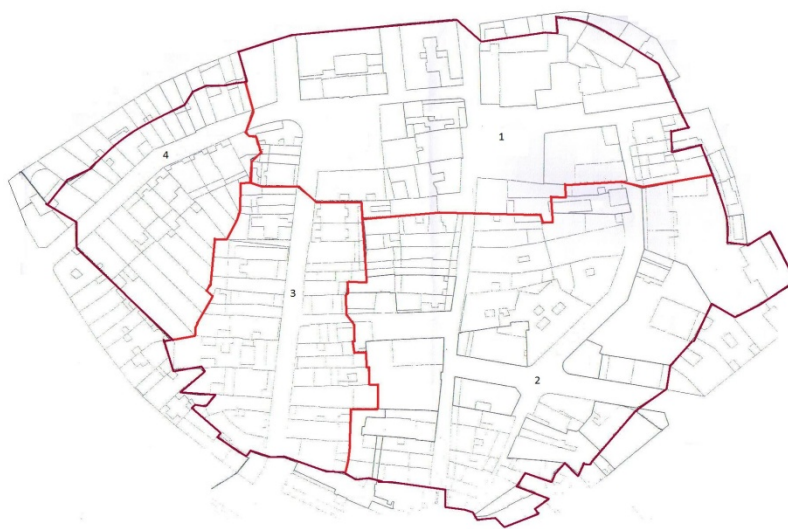
---

<sup>795</sup> RIEGL, Alois, *El culto moderno...*Op.cit.

La Villa interesantes conjuntos de arquitectura culta, cuyas edificaciones, aunque no alcanzan individualmente el rango monumental, adquieren valor agrupados, siendo este el caso de las calles de La Ferrería, La Fruta y San Bernardo.

La importancia urbanística, por su parte, queda condensada en el perfil, el trazado viario y la parcelación de La Villa. La silueta almendrada del conjunto, resultado de siglos de desarrollo interno constreñido por la cerca medieval, permite reconstruir fielmente el recorrido de la muralla y acotar espacialmente el primer estadio evolutivo de la ciudad. El trazado viario, aunque profundamente modificado por las alineaciones impuestas en el siglo XIX, refleja a grandes rasgos el callejero primitivo, supeditado a la distribución de las puertas de La Villa, describiendo una gran H formada por las calles de La Ferrería, La Fruta y El Sol, y completándose con las calles de San Bernardo y Los Alas, de trazado oblicuo paralelo al de la cerca. Por último, la morfología parcelaria tradicional, de solares estrechos y profundos, aunque también intensamente alterada por los procesos decimonónicos de reforma interior y desamortización, es aún perceptible en algunos sectores de La Villa, especialmente en la calle La Ferrería y la mitad norte de La Fruta.

A fin de facilitar el estudio de este entorno, que por extensión y contenido resulta bastante complejo, estructuraremos el análisis del espacio en cuatro sectores, coincidentes con los cuatro subconjuntos de La Villa delimitados en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, a saber: el de La Muralla, el del eje Ferrería-Los Alas, el de la calle La Fruta y el de la calle San Bernardo.



**Fig. 223. Delimitación de los subconjuntos de La Villa:**  
1) La Muralla, 2) Ferrería-Los Alas, 3) La Fruta y 4) San Bernardo.

## La Muralla

La importancia del subconjunto de La Muralla, al igual que sucede en el caso del de La Ferrería-Los Alas, reside en la densidad, el interés y la significación del patrimonio arquitectónico que acoge. De las 26 parcelas edificadas que integran el subconjunto de La Muralla, nada menos que seis gozan de la Protección Integral: la iglesia de los Padres Franciscanos, la capilla de Pedro Solís, la Casa de Carlos Lobo, la casa tradicional del N°1 de la plaza de Carlos Lobo, el Palacio de Camposagrado y la llamada Casa de Pedro Menéndez. Lo que significa que se trata de la mayor concentración monumental del casco histórico avilesino, contándose además todos los edificios mencionados incluidos en el Inventario del Patrimonio Arquitectónico Asturiano (IPAA) y en el último *Catálogo Urbanístico del Ayuntamiento de Avilés*, donde aparecen recogidos como Edificación Monumental, a excepción de la casa tradicional N°1, catalogada como Arquitectura Culta. Custodia también este subconjunto el único Bien de Interés Cultural del recinto amurallado de La Villa: la capilla de los Alas, declarada BIC/Monumento en 1991. En la actualidad se encuentran propuestos para declaración BIC/Monumento la iglesia de los Padres Franciscanos, el Palacio de Camposagrado y la Casa de Pedro Menéndez.



Fig. 224. Plano detallado del subconjunto de La Muralla<sup>796</sup>.

Fuente: PEPPC.

<sup>796</sup> El código cromático será el mismo para los planos de detalle de todos los subconjuntos: En granate los Bienes de Interés Cultural, en fucsia los elementos incluidos en el IPCA, en rojo los elementos de Protección Integral, en azul de los de Protección Parcial y en verde los de Protección Ambiental.

Otros doce edificios cuentan con Protección Parcial, mientras que sólo uno, la correspondiente al N°6 de la calle Los Alfolíes, es de Protección Ambiental. De las edificaciones restantes, dos fueron catalogadas como discordantes: el antiguo convento de los Padres Franciscanos, adosado al ábside de la iglesia, y el edificio de la esquina de la calle San Bernardo con La Fruta. Y, otras cuatro quedaron fuera de catálogo, entre ellas las parcelas situadas en el arranque de la calle La Ferrería frente a la plaza de Carlos Lobo, cuyas construcciones fueron demolidas para dejar espacio a la nueva residencia franciscana y al futuro Museo de la Ciudad.

Dada la complejidad de este espacio dividiremos el análisis en dos entornos, tomando como referencia las plazas históricas de Carlos Lobo y Camposagrado, examinando primero la recuperación del entorno monumental de la iglesia de San Francisco, para pasar después a estudiar la rehabilitación urbanística y arquitectónica del entorno de Camposagrado.

### **A) El entorno de la plaza de Carlos Lobo**

En el entorno de la plaza de Carlos Lobo, llamada antes plaza del Barro o plazuela de San Nicolás, y que tomó luego el nombre del que fuese alcalde de la ciudad a principios del siglo XX, coexisten piezas arquitectónicas, medievales, modernas y contemporáneas, suficientes como para perfilar a grandes rasgos la historia constructiva de la villa, siendo ejemplo de excepción la iglesia de los Padres Franciscanos, cuyo crecimiento orgánico secular compendia nada menos que ocho siglos de historia<sup>797</sup>.

---

<sup>797</sup> Desde el embrión románico de la iglesia de los Padres Franciscanos —llamada en origen iglesia de San Nicolás de Bari—, cada centuria fue imprimiendo sus huellas y estilemas en el conjunto, conformando poco a poco el agregado arquitectónico que es hoy. Mención especial en dicha evolución merece la construcción, en el siglo XIV, de la capilla protogótica de Los Alas, situada en el antiguo cementerio de San Nicolás, adosado al flanco septentrional del templo, al tratarse de la capilla funeraria privada más antigua conservada en Asturias. Entre finales del siglo XIV y principios del XV se abrió la capilla del Rosario, de la cual sólo se ha conservado la portada gótica. A finales del siglo XV comenzó a levantarse la capilla de Pedro Solís según los criterios estéticos del gótico manierista, siendo reformada a principios del siglo XVI por el maestro catedralicio Juan de Badajoz el Viejo. A mediados del siglo XVII, ya bajo postulados barrocos, se acometió la reforma moderna del edificio medieval, que afectó a la capilla mayor, al cuerpo de naves y al pórtico, abriéndose también por esas fechas las capillas de León-Falcón y del marqués de Camposagrado. Y, ya durante el siglo XVIII, se abrió la capilla del Cristo, ocupando el espacio antes dedicado a la del Rosario, y se construyó la antigua sacristía en el flanco meridional del templo. DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico...*, Op.cit.





**Fig. 225. Plaza de San Nicolás a finales del siglo XIX.**

**Fuente: Avilés, memoria gráfica.**

Durante el siglo pasado el conjunto de los Padres Franciscanos se vio alterado con la anexión al flanco sur del templo de la primera residencia franciscana, construida en 1922 según el proyecto de Tomás Acha, que sería sustituida años después por otras más moderna, cuya incrustación acarreó la destrucción de la antigua sacristía, la alteración de algunos elementos estructurales y el enmascaramiento de la fachada lateral y el ábside de la iglesia.

El recorrido histórico de la iglesia de los Padres Franciscanos, explica la responsabilidad que implicaba tanto la rehabilitación del templo como la recuperación urbanística del entorno. El crecimiento edilicio espontáneo en torno a la iglesia de los Padres Franciscanos degradó profundamente el entorno, puesto que, el crecimiento edilicio, ante la falta de espacio en este sector urbano, se amoldó a los intersticios del conjunto monumental, constriñéndolo y empotrándolo en la densa y caótica trama edificada. Los parapetos construidos impedían la percepción global del conjunto, siendo las partes peor paradas la capilla de Los Alas, que quedo encajonada entre las traseras de las casas con fachada a la calle La Muralla, el patio-almacén de un establecimiento hostelero y las construcciones precarias que rellenaban la manzana; y, el ábside y la fachada sur del templo, ocultos bajo la residencia franciscana que parasitaba al monumento.



**Fig. 226. Vista aérea del entorno monumental de los Padres Franciscanos antes de la intervención.**

**Fuente: Santy Comunicación.**

Las primeras actuaciones para la rehabilitación de la iglesia de los Padres Franciscanos, comenzaron poco tiempo después de la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de Avilés en mayo de 1955. Así, en julio de 1956 se aprobó un proyecto para la consolidación y recalzo de la fachada de la iglesia, formulado por el arquitecto Luis Menéndez-Pidal<sup>798</sup>, encargado también de la redacción en 1958 del primer *Proyecto de Restauración de la Capilla de Santa María o de Los Alas*. Este último consistió básicamente en la reparación de las armaduras, las cubiertas y el pavimento enlosado de los arcos de los sepulcros<sup>799</sup>, actuaciones que se completaron con la aprobación en 1960 del documento técnico para la restauración de otros elementos de la cubierta, los paramentos interiores de la capilla y el alero de la fachada principal<sup>800</sup>.

---

<sup>798</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 16 de septiembre de 1956, N° 260, p.5970, “Orden de 23 de julio de 1956 por la que se aprueba un proyecto de obras en la iglesia de San Nicolás de Avilés (Asturias)”.

<sup>799</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 29 de julio de 1959, N°180, p.10260, “Orden de 2 de junio de 1959 por la que se aprueba un proyecto de obras en la capilla de Santa María de los Alas, en Avilés (Asturias)”.

<sup>800</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 18 de octubre de 1960, N°250, p.14504, “Orden de 18 de agosto de 1960 por la que se aprueban obras en la capilla de Santa María de los Alas, en Avilés (Asturias)”.

Aún así, ni la protección legal que le otorgaba el hecho de formar parte del Conjunto Histórico-Artístico, ni las acciones de rehabilitación emprendidas poco tiempo después, consiguieron preservar el edificio de operaciones tan desafortunadas como el enquistamiento de la residencia franciscana entre 1958 y 1962.

Hubo que esperar hasta principio de los años ochenta, cuando el urbanismo positivista de las décadas anteriores cedió el testigo al urbanismo recualificador posmoderno, para advertir cambios sustanciales en la manera de acercarse conceptual y operativamente al patrimonio heredado, combinando las operaciones de rehabilitación arquitectónica y regeneración urbana con el desarrollo de políticas de protección y conservación sólidas y efectivas, o lo que es lo mismo, combinando la acción directa con la preventiva<sup>801</sup>.



**Fig. 227. Iglesia de San Francisco y residencia franciscana.**

**Fuente: Santy Comunicación.**

---

<sup>801</sup>CAMPESINO FERNÁNDEZ, Antonio José, “La rehabilitación integrada de los centros históricos: el reto urbanístico de finales de los ochenta”, en *Investigaciones Geográficas*, N°7, Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, Alicante, 1989, pp.7-18.



**Fig. 228. Estado de la capilla en los años ochenta.**

**Fuente: Fernando Marín Valdés.**

En el caso del conjunto arquitectónico que ocupa nuestro análisis, las primeras intervenciones integradas estuvieron centradas en la capilla de Los Alas, que, a principios de los ochenta, siguiendo la descripción proporcionada por Fernando Marín Valdés, evidenciaba un “abandono absoluto”, con la parte posterior volcada “[...] *al pequeño patio de un chigre en el que se amontonaban cascacos, cajones y desperdicios* [...]” y con el tejado deteriorado e invadido por “*exuberantes hierbajos*”<sup>802</sup>.

En enero de 1982, y en respuesta a la solicitud formulada por la Comisión Provincial del Patrimonio Histórico-Artístico, la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas incoó expediente de declaración de Monumento Histórico-Artístico a favor de la capilla de Los Alas. En abril de 1984 el arquitecto Manuel García García, en colaboración con José Manuel Caicoya Rodríguez, redactó el *Proyecto de Restauración de la Capilla de Los Alas*, iniciándose las obras el 2 de mayo de 1985<sup>803</sup>. Ese mismo año el arquitecto José Manuel Caicoya Rodríguez redactó el *Proyecto de Restauración de la Iglesia de San Francisco*, focalizado, por lo limitado del

---

<sup>802</sup>MARÍN VALDÉS, Fernando, “Avilés, ciudad y concejo”, en *Liño*, Nº2, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981, pp.99-129.

<sup>803</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, “El proyecto de restauración de la capilla de los Alas (s.XIV) en Avilés”, en *Liño*, Nº14, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2008, pp.179-191.



presupuesto, en las cubiertas del templo<sup>804</sup>. Ambas intervenciones contaron con la financiación de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Principado de Asturias, ratificando de ese modo el reciente compromiso de las instituciones con la recuperación patrimonial.

El 31 de octubre de 1991 la capilla de Los Alas fue finalmente declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento, siendo éste el cuarto edificio declarado BIC en Avilés, tras el Teatro Palacio Valdés y los palacios de Maqua y Balsera.

En el año 2000, tras desprenderse el escudo pétreo del siglo XVII que guarnecía la puerta de acceso a la capilla, el Ayuntamiento de Avilés solicitó a la Consejería de Cultura una subvención para su restauración<sup>805</sup>. Una vez reconstruido, el escudo original pasó a depositarse en una mesa expositora en el interior de la capilla, sustituyéndolo al exterior una réplica idéntica, corriendo la dirección de las obras a cargo del arquitecto municipal José Germán Blanco Colunga<sup>806</sup>.

Sin embargo la intervención más relevante de todas llegó a principios del siglo XXI de la mano de los arquitectos Cosme Cuenca Busto y Jorge Hevia Blanco, autores del *Proyecto de Recuperación del Entorno Monumental de la iglesia de San Francisco*. Este proyecto coordina, desde la coherencia y la visión de conjunto, diversas acciones, encaminadas a revertir la calidad arquitectónica y urbanística a esta zona del casco histórico, contándose entre ellas el derribo del convento franciscano adosado al ábside, la restauración del exterior del templo y la urbanización de los espacios públicos recuperados.

Complementando esta operación, y sin desviarse de la estrategia de intervención sincrónica original, Cosme Cuenca Busto y Jorge Hevia Blanco diseñaron el *Proyecto Básico y de Ejecución de la Restauración de la Capilla de Los Alas*<sup>807</sup> y el *Proyecto Básico de Rehabilitación y Ampliación del Palacio de Carlos Lobo para Hotel de Cinco Estrellas*<sup>808</sup>. También son obra de estos arquitectos los edificios de nueva planta erigidos

---

<sup>804</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto para la Recuperación del Entorno Monumental de la Iglesia de San Francisco*, 2006.

<sup>805</sup> A.M.A., Expte.25.529/2000, *Subvención a la Consejería de Cultura para la Restauración de Bienes de Interés Histórico (2000)*.

<sup>806</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, "El proyecto de restauración...", Op.cit.

<sup>807</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto Básico y de Ejecución de la Restauración de la Capilla de Los Alas*, 2007.

<sup>808</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto Básico de Rehabilitación y Ampliación del Palacio de Carlos Lobo para Hotel de Cinco Estrellas –Hotel Palacio de Los Alas S.A.–*, 2008.



en los dos solares, antes abandonados, de la esquina de La Ferrería con la calle San Bernardo, frente al borde occidental de la plaza de Carlos Lobo: la nueva residencia franciscana y el futuro Museo de la Ciudad.

El punto de partida del *Proyecto de Recuperación del Entorno Monumental de la Iglesia de San Francisco*, presentado en el año 2006 y actualmente en fase de ejecución, fue el convenio urbanístico, aprobado el 20 de octubre de 2005, suscrito entre el Ayuntamiento de Avilés, el Arzobispado de Oviedo, la Provincia Franciscana de Santiago y la Sociedad Mercantil Asturiana de Proyectos Inmobiliarios S.A., con el objetivo de recuperar este sector degradado del casco histórico de Avilés. El proyecto, dirigido por los arquitectos Cosme Cuenca Busto y Jorge Hevia Blanco, contó con la colaboración de un equipo pluridisciplinar compuesto por: el aparejador Miguel Ángel Rus, el historiador del arte Vidal de la Madrid Álvarez, el arqueólogo Sergio Ríos Fernández, los restauradores Luis Suárez Saro y Jesús Puras Higuera, GEA Asesoría Geológica y el fotógrafo Santy Comunicación. Tratándose básicamente del mismo equipo que intervino en el *Proyecto de Rehabilitación del Palacio de Ferrera* y en el *Plan Director de la Catedral de Oviedo*.

La primera de las actuaciones previstas fue el derribo de la residencia franciscana, levantada a mediados del siglo XX ocultando las fachadas lateral y trasera del templo de San Francisco y la capilla de Los Alas. Edificación valorada como Disconforme en el *Catálogo Urbanístico* del Ayuntamiento de Avilés y correspondiente al ámbito de Modificación de la Normativa Zonal N°16 del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*. [APÉNDICE I, IV-II, Plano 10] La relación parasitaria existente entre los dos edificios, de antigüedad, diseño, materialidad y valoración radicalmente divergentes, obligó a examinar cuidadosamente los sistemas constructivos empleados en cada caso, para determinar a continuación el procedimiento deconstructivo y reparador más adecuado. Tras el análisis preliminar se decidió que el derribo y desmontaje de la casa-convento se haría siguiendo un método gradual, descendente y ordenado, o lo que es lo mismo, “[...] *de arriba hacia abajo, de dentro hacia fuera y elemento a elemento*”<sup>809</sup>.

---

<sup>809</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto para la Recuperación del Entorno Monumental...*, Op.cit., p.44.

Una vez demolido el convento, el siguiente paso será restaurar la envolvente del templo, rehabilitando los paramentos pétreos, traslapados hasta ahora por la fachada del convento; restituyendo los huecos originales que hubiesen sido alterados o tapiados; reparando los empotramientos estructurales en la fábrica histórica; reformando a origen las cubiertas; y, en definitiva, restañando todas las heridas provocadas por la violenta incrustación del convento en los años sesenta.

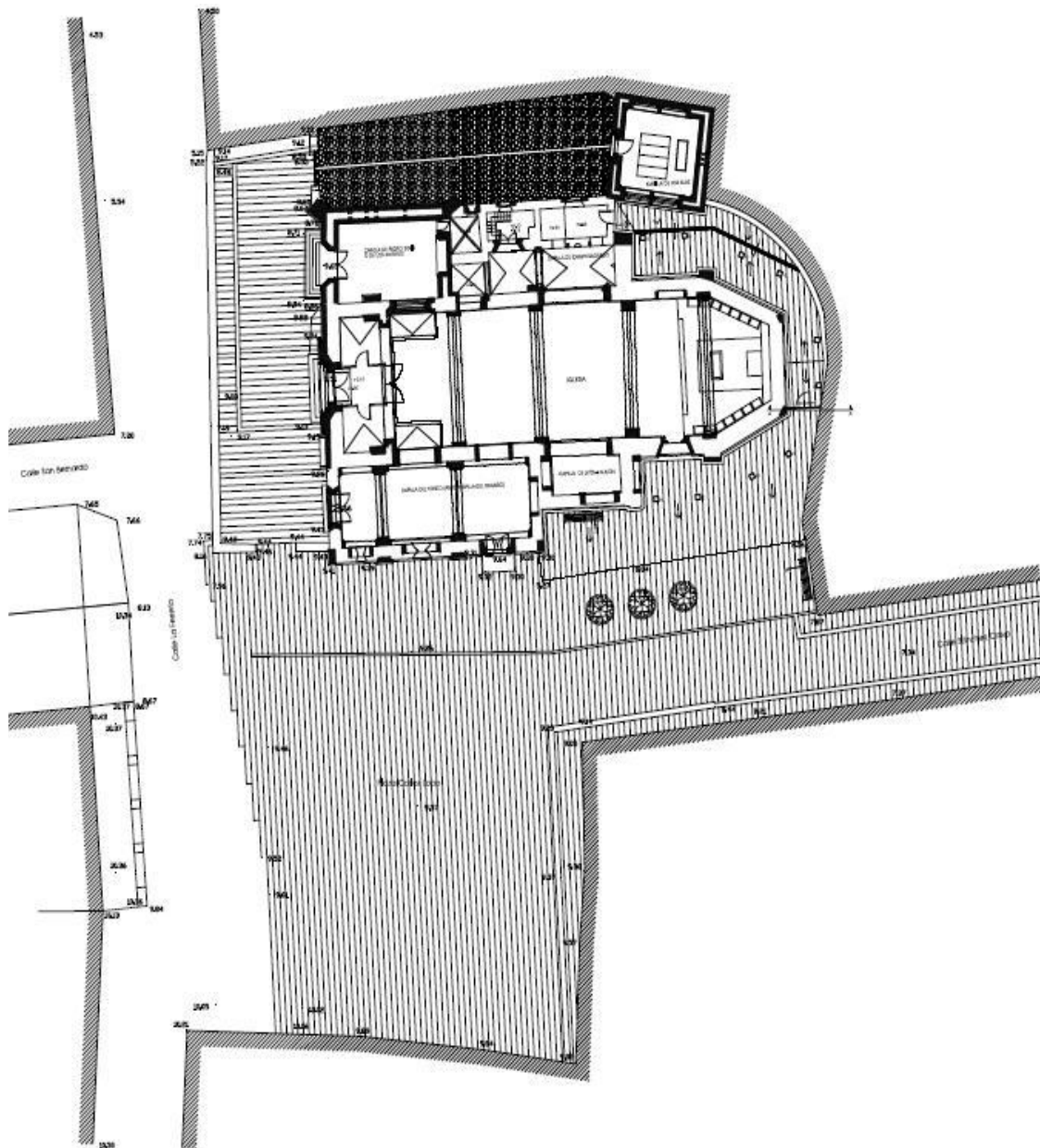
El último paso será regenerar el solar liberado tras el derribo, cuyo tratamiento permitirá oxigenar el edificio, esponjando la trama urbana circundante, así como mejorar la calidad ciudadana, a través de la habilitación de un espacio público atractivo en uno de los sectores más arraigados de La Villa.



**Fig. 229. Obras de demolición de la antigua residencia franciscana en 2010.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

El tratamiento urbanístico de este espacio prevé la pavimentación de la plaza de Carlos Lobo, la calle Los Alfolíes y todo el perímetro del templo, incluida la cabecera poligonal, que podrá ser rodeada, y el antiguo cementerio de San Nicolás, anejo a la pared septentrional de la iglesia, frente a la capilla de Los Alas, que se cubrirá con solado rústico. Todo ello se completará con la colocación de dos bancos estilo *Montseny*, arbolado y luminarias empotradas para la iluminación monumental.



**Fig.230 . Plano general de la intervención: Pavimentación, equipamiento e iluminación.**

**Fuente: Jorge Hevia y Cosme Cuenca.**

En paralelo, ambos arquitectos asumieron en 2007 la asistencia técnica para la redacción del *Proyecto Básico y de Ejecución de la Restauración de la capilla de Los Alas*. Después de compilar los datos históricos, artísticos y constructivos existentes sobre la capilla de Los Alas, y tras diagnosticar las patologías estructurales y petrológicas de ésta<sup>810</sup>, los arquitectos, en colaboración con el equipo pluridisciplinar habitual, marcaron dos pautas de actuación.

La primera, que dio lugar al *Plan para la Localización de los Contenidos Medievales Desaparecidos de la Capilla de Los Alas*<sup>811</sup>, se centra en el rastreo de las obras góticas de arte mueble que albergaba la capilla y a las que ésta estuvo históricamente ligada, como demuestran los abundantes testimonios conocidos — Jovellanos, José María Quadrado, Bellmunt y Canella, Fortunato Selgas, Aurelio de Llano, etc.—, a saber: la escultura de madera policromada de la Virgen sedente con el Niño y el retablo de alabastro de *Los Gozos de María*, ambas estudiadas e inventariadas recientemente por el historiador Pedro Paniagua Félix<sup>812</sup>.



**Fig.231 . Retablo de alabastro de *Los Gozos de María*, s. XV.**

**Fuente: Archivo Mas.**

<sup>810</sup> GEA Asesoría Geológica, *Estudio Alterológico de la Capilla de Los Alas*, 2005.

<sup>811</sup> Existen indicios de que ambas piezas, desaparecidas durante la Guerra Civil, podrían haber sido vendidas a coleccionistas o anticuarios extranjeros, cabiendo también la posibilidad de que el retablo fuese despiezado para comercializar los paneles por separado. Partiendo de esta hipótesis, el Plan de Localización se estructura en tres apartados: el primero, recoge toda la información histórico-artística conocida relativa a estas obras; el segundo, perfila la metodología de rastreo, centrada en la divulgación de la documentación histórico-artística y gráfica recopilada —exposiciones itinerantes, difusión mediática, incorporación a las redes de información de Internet, etc.—, e incentivando la participación ciudadana en el rastreo a través de la dotación de recompensas económicas; por último, el tercero, indica el soporte jurídico que le proporciona la necesaria cobertura legal al plan —*Ley del Patrimonio Histórico Español* y *Ley del Principado de Asturias de Patrimonio Cultural*—. CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Plan para la Localización de los Contenidos Medievales Desaparecidos de la Capilla de Los Alas*, 2007.

<sup>812</sup> PANIAGUA FÉLIX, Pedro, *Arte gótico en Asturias. Imaginería, orfebrería, artes decorativas y artes del color*, Tesis Doctoral (inédita), Universidad de Oviedo, 2007.



La segunda pauta de actuación se centra en la restauración propiamente dicha de la capilla de Los Alas, consistente en la revisión y refuerzo de la disposición constructiva de la cubierta proyectada en 1984; la recuperación de las fábricas pétreas deterioradas por la humedad; la mejora de los sistemas de ventilación y drenaje para evitar daños futuros; y, el levantamiento del pavimento interior para sustituir el lecho de arena marina y los morteros de cemento por otros materiales aislantes, limpios y libres de materia orgánica. Simultáneamente se realizará la excavación arqueológica del interior y de los costados meridional y occidental de la capilla, así como del exterior del ábside de la iglesia de los Padres Franciscanos. Todo ello, seguido de la restauración de la decoración pictórica perdida de falso sillar del interior de la bóveda y la sustitución de la aparatosa iluminación mecánica por otra de suelo más discreta e integrada.

Dentro de esta operación coordinada para la recuperación integral del entorno de la plaza de Carlos Lobo, hay que enmarcar el diseño arquitectónico de la nueva residencia franciscana,<sup>813</sup> cuya construcción había sido condición *sine qua non* para el derribo de la antigua, y también del futuro Museo de Avilés<sup>814</sup>, ambos de la autoría de los arquitectos Cosme Cuenca Busto y Jorge Hevia Blanco.



**Fig. 232. Edificios del N° 33 de la calle La Ferrería y N° 28 de la calle San Bernardo.**

**Fuente: Vidal de la Madrid Álvarez**

<sup>813</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto de Ejecución de Edificio para Residencia de Comunidad Religiosa*, 2006.

<sup>814</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto de Ejecución de Edificio para Equipamiento Museístico Municipal*, 2006.



Estos edificios ocuparon los solares correspondientes a los ámbitos de Modificación de la Normativa Zonal N°15 y N°17 del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* [APÉNDICE I, IV-II, Plano 10], destinándose el primero, situado en el N°33 de la calle La Ferrería, a la construcción de la residencia franciscana, y el segundo, situado en el N°28 de la calle San Bernardo, al equipamiento museístico. A fin de facilitar la demolición de los edificios preexistentes, ambas parcelas fueron excluidas del *Catálogo Urbanístico*, siendo éstos dos de los cuatro solares sin catalogar del subconjunto de La Muralla.

Tras la demolición de los edificios, y dado que ambos solares pertenecían a la zona delimitada como Yacimiento Arqueológico del Casco Histórico en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, antes de iniciar los trabajos bajo el nivel de rasante, se llevó a cabo la excavación arqueológica del área, realizada por Catalina Yáñez Solís y Paula Bartolomé Ovejero entre agosto y septiembre de 2005. Si bien, a pesar de la cercanía a la muralla y al conjunto arquitectónico de los Padres Franciscanos, no se hallaron en la zona restos arqueológicos significativos<sup>815</sup>.



**Fig. 233. Solares vacíos tras la demolición.**

**Fuente: Santy Comunicación.**

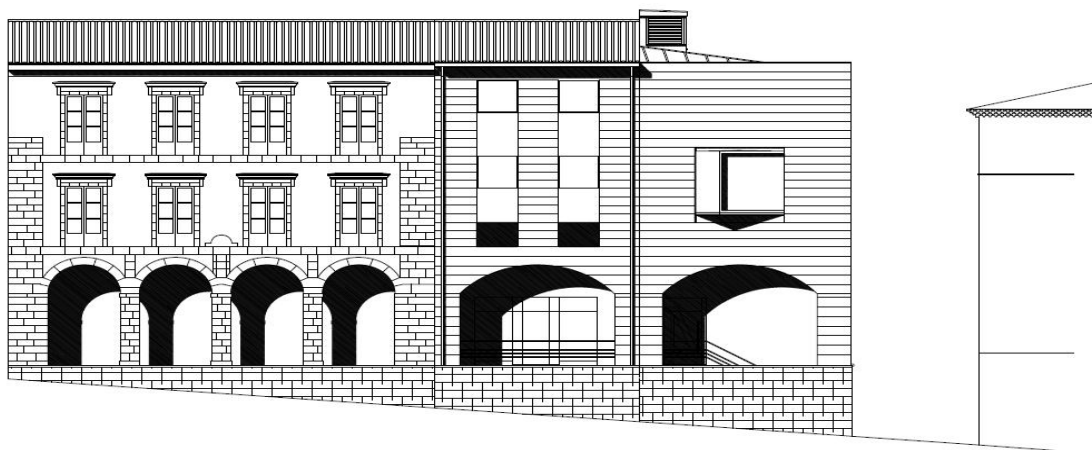
---

<sup>815</sup> *Informe sobre la excavación arqueológica realizada en los solares N°33 de la calle de La Ferrería y 28 de la calle de San Bernardo en Avilés, L'AZAGAYA Servicios Integrales de Arqueología y Topografía, Avilés, 2006.*

La construcción de la nueva residencia franciscana partió también del convenio urbanístico antes citado, en el que se acordó la construcción de un inmueble compensatorio que posibilitase el desalojo y posterior demolición de la antigua casa-convento adosada a la iglesia de los Padres Franciscanos. El equipamiento museístico, por su parte, fue fruto del convenio urbanístico suscrito entre el Ayuntamiento de Avilés y la compañía mercantil Proyecto Norton S.L. en 2005, que dio lugar al Área de Planeamiento Específico APE C-12.

Ambos proyectos están basados en el respeto al entorno privilegiado en el que se ubican, estableciendo un diálogo entre las construcciones de nueva planta, concebidas dentro de un lenguaje arquitectónico contemporáneo, y el resto de edificaciones históricas congregadas en torno a la plaza de Carlos Lobo.

En este sentido, resultó determinante la continuidad de los soportales, seña de identidad de La Ferrería. Si bien, en lugar de recurrir a la reproducción mimética de los soportales contiguos, con el riesgo de caer en los falsos históricos, se optó por reinterpretar las arquerías tradicionales con arcos rebajados de perfil escarzano, haciendo coincidir las claves y los arranques de las arcadas modernas con los de las antiguas a fin de potenciar la unidad. Otro elemento que garantiza la coherencia estructural entre ambas secuencias arquitectónicas es la continuidad del basamento del soportal, que se convierte en el zócalo del nuevo edificio.



**Fig. 234. Alzado frontal de la residencia franciscana y el equipamiento museístico.**

**Fuente: Jorge Hevia y Cosme Cuenca.**

El equilibrio cromático y la integración estética de los edificios actuales se consiguieron utilizando materiales neutros, como el aplacado de piedra natural, que, además de resultar estéticamente inocuos, resisten casi inalterables las inclemencias meteorológicas, minimizando al máximo los gastos de mantenimiento.

Recorren la fachada de la residencia franciscana dos estrechas hileras verticales de espejos que, reflejando la iglesia de los Padres Franciscanos, sellan simbólicamente la conexión espiritual y física entre el convento y el templo de San Francisco, al tiempo que permeabilizan arquitectura y entorno. En el caso del equipamiento museístico, destacará sobre el paramento pétreo la cubierta curvada de chapa de cobre electrolítico y el mirador volado de vidrio y metal de la fachada principal.

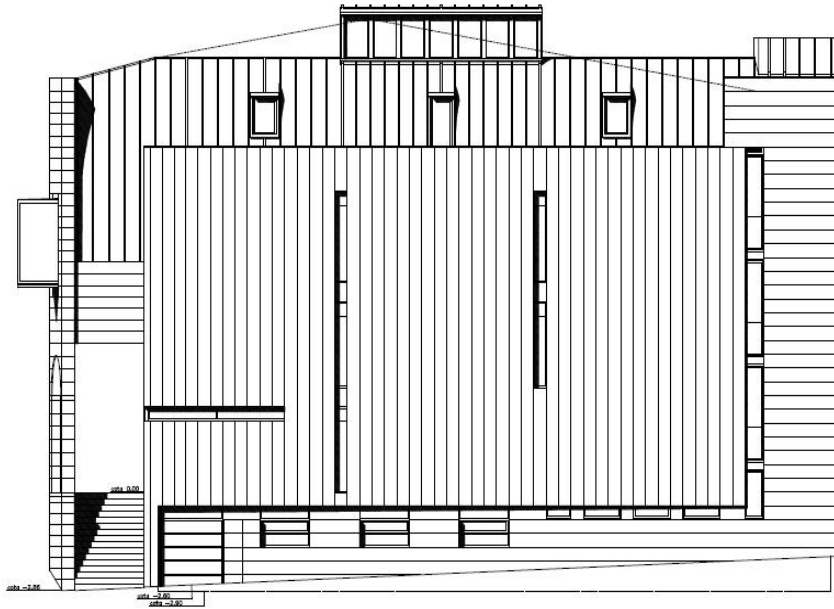
La residencia franciscana, ya construida y en uso, cuenta con una superficie total construida de 639,90 m<sup>2</sup>, repartidos entre el semisótano, destinado a instalaciones, almacenes y lavandería; la planta baja, que alberga el vestíbulo, un despacho, un aseo y una sala polivalente; la planta primera, donde encontramos otro aseo, la biblioteca, la cocina, el comedor y la despensa; y las plantas segunda y tercera, destinadas a las habitaciones de los frailes y el oficio de planta.

En lo que respecta al equipamiento museístico, la idea que rige el proyecto es la de adecuar el continente a las características y las necesidades del contenido expositivo de un centro de interpretación de la historia urbana de Avilés.



**Fig.235 . Residencia franciscana y obras del Museo de Avilés en enero de 2010.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig. 236. Alzado del equipamiento museístico a la calle San Bernardo.**

**Fuente: Jorge Hevia y Cosme Cuenca.**

El contenido museográfico lo definieron los historiadores Juan Carlos y Vidal de la Madrid Álvarez, autores del *Anteproyecto del Programa Expositivo*, presentado en mayo de 2006. Los 538,03 m<sup>2</sup> del museo se dividirán entre: el semisótano, con acceso independiente desde la calle San Bernardo, que albergará las estancias y los servicios del personal del centro, los aseos generales del edificio y los almacenes; la planta baja, donde se ubicará la recepción, la tienda y la sala de audiovisuales con capacidad para cuarenta espectadores; la planta primera, destinada a los contenidos expositivos sobre la villa medieval y la ciudad moderna; la planta segunda, dedicada a la ciudad burguesa e industrial, y donde además se construirá el mirador volado con vistas a la plaza de Carlos Lobo, con la intención de integrar la iglesia de los Padres Franciscanos en el discurso de la historia urbana de la ciudad; y, por último, el bajo cubierta, donde probablemente se colocará una cámara oscura.

Completando esta actuación integral en la plaza de Carlos Lobo, el estudio de arquitectura de Cuenca y Hevia presentó en abril de 2008 el *Proyecto Básico de Rehabilitación y Ampliación del Palacio de Carlos Lobo para Hotel de Cinco*

*Estrellas*<sup>816</sup>, con el objetivo de reconvertir la casa de Carlos Lobo, conocida también como Palacio de Los Alas, en el segundo hotel de cinco estrellas de la ciudad, después del Hotel Palacio de Ferrera, tratando así de cubrir las necesidades de alojamiento en el casco histórico que, según se prevé, crecerán notablemente con la creación del Área de Nueva Centralidad y la operación Niemeyer-Isla de la Innovación.

Siguiendo la estrategia utilizada años atrás en el Palacio de Ferrera, la médula del proyecto será la rehabilitación integral de la casona histórica, elemento singular que acogerá la recepción, los salones, las suites principales y el restaurante «El Llagarón», taberna histórica situada en los bajos del palacio, pero con acceso independiente por la calle Los Alfolíes, que pretende vincularse al establecimiento hotelero. El resto del alojamiento quedará resuelto mediante la ampliación del edificio, a través de una construcción de nueva planta anexa y subordinada a la casona barroca, destinada a albergar las instalaciones, la maquinaria, los equipos y las servidumbres en general.



**Fig.237. Casa de Carlos Lobo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>816</sup> CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Proyecto Básico de Rehabilitación y Ampliación del Palacio de Carlos...*, Op.cit.



## B) El entorno de la plaza de Camposagrado

Situada en la intersección de la calle San Bernardo con la de La Fruta, en la antigua calle del Azogue, la plaza de Camposagrado, única pervivencia del urbanismo barroco intramuros, es, junto con la vecina plaza de Carlos Lobo y la plazoleta de Alfonso VI, uno de los espacios recuperados de mayor trascendencia dentro del recinto amurallado de La Villa.

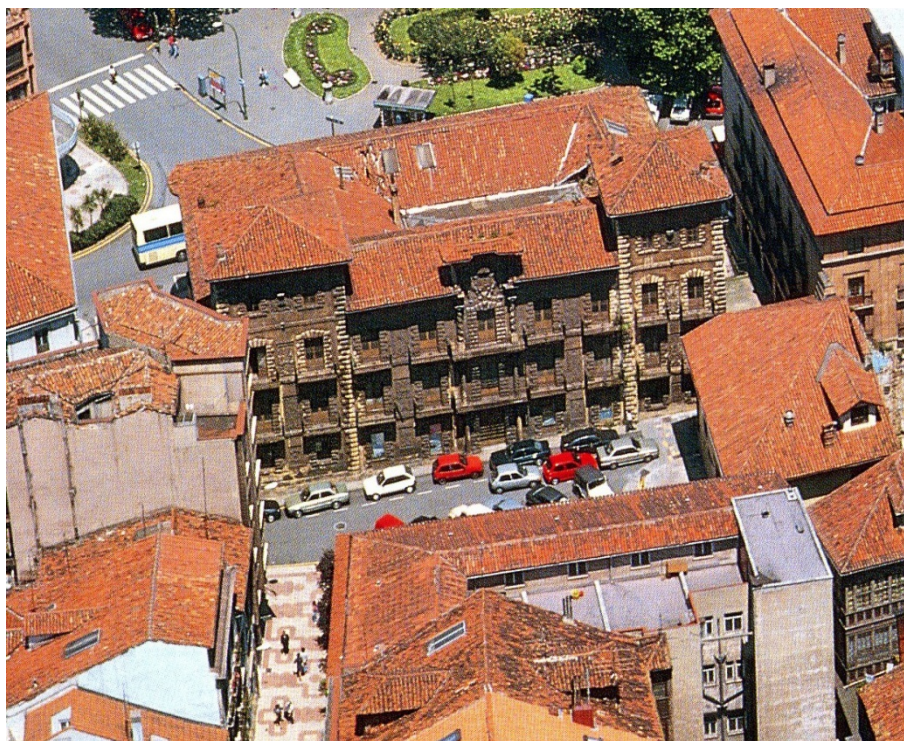


Fig. 238. Vista aérea de la plaza de Camposagrado antes de la reurbanización.

Fuente: *Avilés desde el aire*<sup>817</sup>.

La transformación de este espacio radicó no sólo en la recuperación física de algunos de los edificios que allí se daban cita, como el Palacio de Camposagrado o la Casa de Pedro Menéndez, sino también, y sobre todo, en la revitalización funcional de la zona, creando lo que podríamos entender como un eje artístico-cultural-educativo en torno a la Escuela Superior de Arte del Principado de Asturias y la Escuela Municipal de Cerámica de Avilés. Ambiente artístico y creativo que ha sabido trasladarse al espacio público circundante, a través de la integración de piezas cerámicas como el mural *Centenario de las fiestas de El Bollo* y el azulejado del Pasaje del Bollo, o la escultura *Carreño Miranda*, que preside la plaza y afronta a la obra cumbre del barroco avilesino.

<sup>817</sup> VILLABOY, Nardo, *Avilés desde el aire*, Salitre, Avilés, 1996.

## **La urbanización de la plaza de Camposagrado**

La recuperación urbanística de la plaza de Camposagrado comenzó con el *Proyecto de Reurbanización de la calle de La Fruta y la plaza de Camposagrado*,<sup>818</sup> elaborado en mayo de 1998 por el Servicio de Ingeniería del Ayuntamiento de Avilés, con el ingeniero Fernando Marcos Vega a la cabeza. Las obras, dirigidas por el arquitecto Luis Redondo Rodríguez, a la sazón Director General de Arquitectura y Vivienda, dieron comienzo poco después de la aprobación definitiva del proyecto. Y, tras algo más de dos años de intensos trabajos, concluyeron en septiembre de 2000.

Este proyecto, al igual que muchos otros desplegados en la ciudad en los años noventa, derivó directamente de la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona Histórico-Artística de Avilés, donde se consideraba de la máxima urgencia la rehabilitación de los edificios y los servicios urbanísticos del casco histórico, y, dentro de éste, del subconjunto de Camposagrado, donde, tanto en el plano arquitectónico como en el urbanístico, el estado de degradación había alcanzado cotas muy elevadas.

Las redes de servicios preexistentes, construidas con materiales obsoletos y siguiendo trazados anárquicos, necesitaban ser reformadas y ampliadas, siendo además inaplazable su adaptación a las exigencias de seguridad entonces vigentes. Así, se proyectó la completa renovación de las redes de distribución de agua potable, alcantarillado y alumbrado público, reservando también espacio para la ampliación de las canalizaciones de telefonía, gas natural y energía eléctrica.

La estructura de la plaza antes de la intervención presentaba una urbanización fragmentada, donde aproximadamente un tercio del espacio estaba destinado al aparcamiento de los coches que allí desembocaban desde la calle San Bernardo y la Cuesta de La Molinera. Estaba además repleta de elementos que obstaculizaban, no sólo la utilización del espacio, sino también la percepción de conjunto, actuando como parapetos e impidiendo la correcta visualización del Palacio de Camposagrado, elemento más destacado y, por tanto, foco rector de la actuación.

---

<sup>818</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 119, Exp. N° 23.359/98, Año 1998, “Proyecto de Urbanización de la calle de La Fruta y la plaza de Camposagrado”.

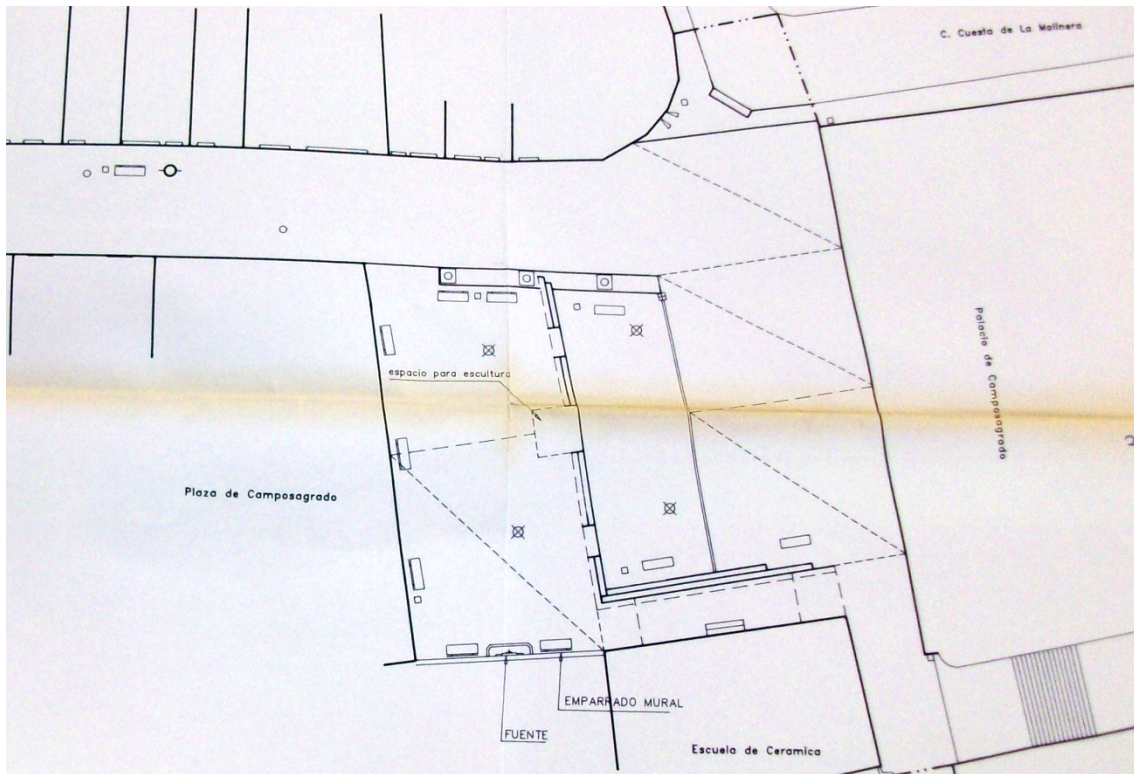


**Fig.239. Plano del estado anterior a la intervención.**

**Fuente: A.M.A.**

Los pavimentos, profundamente deteriorados por el paso del tiempo, resultaban también estéticamente desfasados a inapropiados, especialmente en la calle La Fruta, solada con las baldosas graníticas prensadas y rayadas, rojas y blancas, tan empleadas en los años setenta y ochenta. Era preciso, por tanto, efectuar una reforma que facilitase la contemplación del palacio barroco, desobstruyese el espacio y renovase su imagen, con el propósito de reforzar el carácter estancial de la plaza como lugar de relación y ocio. Así, en proyecto de urbanización desdobló la plaza en dos niveles diferentes, acomodados a las distintas rasantes de los edificios perimetrales. El más bajo, situado a cota del Palacio de Camposagrado, se concibió con una superficie lisa y diáfana para favorecer la contemplación del mismo; mientras que el superior, a cota de la Casa de Pedro Menéndez y la Cámara de Comercio, cubrió la función estancial, dotándose de bancos, jardineras, papeleras, arbolado y elementos decorativos, como la fuente adosada al borde oriental o la escultura de bronce dedicada a *Carreño Miranda*, situada en el centro de la plaza, sobre la escalinata de dos peldaños que salva el desnivel entre ambas plataformas, realizada por Vicente Menéndez Prendes “Santarúa” e inaugurada en el año 2000.





**Fig. 240. Proyecto de urbanización de la plaza de Camposagrado.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 241. Vista de la plaza desde el Palacio de Camposagrado.**

**Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)**

El solado de la plaza y de la desembocadura de la calle La Fruta se resolvió a base de losas de caliza natural color crema tipo *Bustiello*, de mayores dimensiones en la explanada que en la calle. El mobiliario urbano se eligió en consonancia con el que ya existía en otras partes del casco histórico, optando por modelos clásicos como la farola de fundición «*Avilés*», los bancos de madera estilo romántico, las jardineras de fundición y las papeleras fijas de chapa. No obstante, el detonante de la regeneración de la plaza, mucho antes de emprenderse la reurbanización, fue la rehabilitación de la llamada Casa de Pedro Menéndez, datada en el siglo XV e infundadamente considerada hogar del célebre marino. La restauración del edificio, que se hallaba prácticamente en estado de ruina, comenzó en 1975 a cargo del Ministerio de Educación. Las obras se desarrollaron de manera intermitente, deteniéndose y reanudándose constantemente, hasta que a principios de la década de los ochenta, el Ayuntamiento de Avilés, asumió en solitario las tareas de rehabilitación, que concluyeron en marzo de 1984<sup>819</sup>.



**Fig. 242. Casa de Pedro Menéndez en los años 80.**

**Fuente: Archivo Gráfico de *La Voz de Asturias*.**

---

<sup>819</sup> RODRÍGUEZ, Ramón, *Memoria de un recorrido (25 años de la Escuela Municipal de Cerámica). Avilés 1983-2008*, Fundación Municipal de Cultura-Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2008.





Fig. 243. La casa de Pedro Menéndez recuperada como Escuela Municipal de Cerámica.

Fuente: Rebeca Menéndez Marino.

Aunque en principio el edificio iba a destinarse al estudio, difusión y reproducción de la cerámica tradicional de Miranda, finalmente albergó el Museo-Escuela Municipal de Cerámica, “[...] *abierta, moderna, receptiva y expansiva hacia todas las cerámicas en las que, como no, caben también las más tradicionales [...]*”, tal y como la definió el artista avilesino Ramón Rodríguez,<sup>820</sup> director de la misma desde su apertura hasta el año 2008.<sup>821</sup>

Desde su origen, la Escuela Municipal de Cerámica se implicó profundamente en la vida de la ciudad, dejando abundantes huellas físicas de su actividad en distintos lugares del entramado urbano. Dentro de la larga nómina de murales diseminados por la ciudad, el primero que se colocó, en 1993, ocupó, como no podía ser de otro modo, la pared oriental de la plaza de Camposagrado, justo al lado de la Escuela Municipal de Cerámica. Diseñado por Ramón Rodríguez, el mural, bajo el título *Centenario de las fiestas de El Bollo*, rindió homenaje al célebre festejo avilesino, tomando como inspiración la forma del molde tradicional de los mantecados de Pascua, que se repite serigrafiado sobre las baldosas cerámicas y resalta en relieve en cinco puntos del mural.

<sup>820</sup> *Ibidem*, p.17.

<sup>821</sup> Durante la primavera de 2010, tras 25 años de historia ligada a la Casa de Pedro Menéndez, la Escuela Municipal de Cerámica inició el traslado a la Factoría Cultural, edificio polivalente situado en la antigua fábrica de camisas del Carbayedo.



**Fig.244. Centenario de las fiestas de El Bollo, Ramón Rodríguez, 1993.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

Un hecho importante en la consolidación del eje artístico-cultural-educativo de la plaza, lo protagonizó la apertura en 2002 de la Escuela Superior de Arte del Principado de Asturias en el Palacio de Camposagrado, estableciéndose desde entonces una relación fluida de cooperación entre ésta y la Escuela Municipal de Cerámica. Quizás la actuación conjunta más destacada, de cara al público, haya sido la realización de las baldosas cerámicas del Pasaje del Bollo, inicialmente proyectadas para el solado de toda la calle San Bernardo, intervención original y colorista en la que colaboraron profesores y alumnos de ambos centros.



**Fig. 245. Detalle de algunas baldosas del Pasaje del Bollo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**





**Fig. 246. Pasaje del Bollo. Fuente: Escuela de Cerámica  
Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



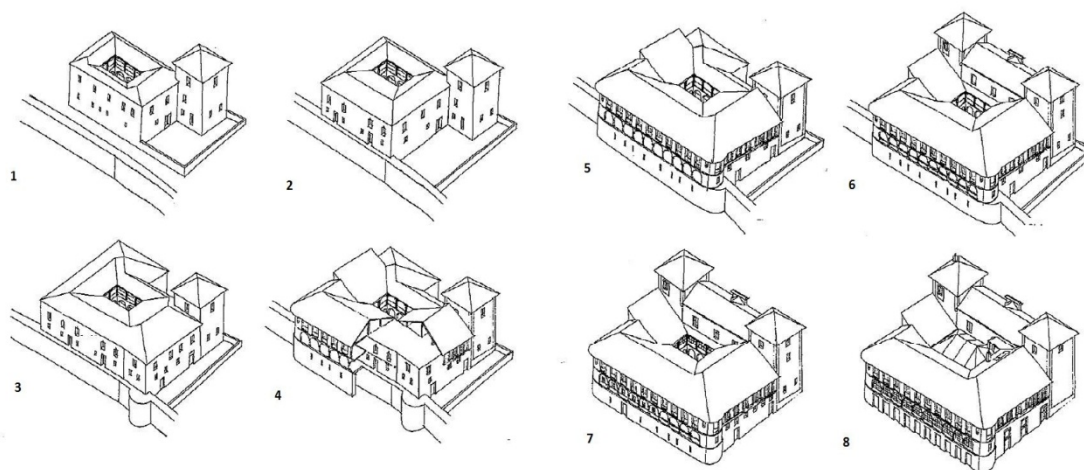
**Fig. 247. El Pasaje del Bollo antes y después de las campañas de rehabilitación.  
Fuente: Archivo Gráfico de LVA (izda.) y Rebeca Menéndez Marino (dcha.)**

## La rehabilitación del Palacio de Camposagrado<sup>822</sup>

La configuración del Palacio de Camposagrado, desde la primitiva construcción doméstica ligada a la familia de los Alas hasta la culminación en el siglo XVII del palacio barroco que hoy conocemos, es el resultado de una evolución secular. En este proceso el edificio fue desarrollándose orgánicamente, integrando las formalizaciones anteriores y llegando incluso a fagocitar a la propia muralla, con la que lindaba al norte.

Como es lógico, dada la naturaleza urbana del palacio, las transformaciones de la construcción indujeron a la remodelación del espacio circundante, mientras que, en otras ocasiones, fue la expansión de la ciudad la que motivó la alteración del edificio. Esta estrecha relación entre el palacio y la ciudad se inició con la apropiación, por parte del primero, de un tramo del camino de ronda que circunvalaba el exterior de la muralla, anexionando el terreno intersticial y construyendo sobre la propia cerca. Para evitar los perjuicios que podría haber ocasionado a la población la ocupación de una vía pública, se habilitó un adarve para el tránsito que atravesaba la fachada norte.

No obstante, la interacción más fuerte entre arquitectura y entorno llegó con la apertura, a finales del siglo XVII, de la plaza de Camposagrado, conocida entonces como el Enlosado del Marqués, adquirido por el noble para derribar las casas allí construidas y potenciar la magnificencia de la fachada meridional de su palacio.



**Fig. 248. Evolución del Palacio de Camposagrado.**

**Autores: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega**

<sup>822</sup> La información recogida en este apartado ha sido extraída del informe de rehabilitación proporcionado por los propios arquitectos: MUELAS JIMÉNEZ, Mario y MATEO ORTEGA, Agustín, *Proyecto de rehabilitación del Palacio de Camposagrado*, (Informe inédito), AIUA, 2001.

A partir del siglo XIX, el ritmo de la ciudad condicionó el crecimiento del palacio, transformando progresivamente el conjunto cercado original en edificio exento abierto al entorno. En la década de los setenta del siglo XIX, con el fin de proporcionar al antiguo recinto amurallado otra conexión con la zona de nueva expansión —el parque del Muelle y la plaza de Las Aceñas—, cuya única salida directa hasta entonces había sido La Ferrería, se abrió la calle La Unión —hoy Cuesta de La Molinera—, como prolongación de la calle La Fruta, que eliminó a su paso las huertas privadas del palacio.

Ya avanzado el siglo XX, tras la demolición del hotel La Serrana, que lindaba con el extremo oriental del Camposagrado, se abrió en 1968 el callejón conocido hoy como el Pasaje del Bollo.

El Palacio de Camposagrado, a pesar de ser considerado como uno de los mejores ejemplos del barroco asturiano y de estar íntimamente vinculado con el desarrollo urbano de la ciudad, llegó a nuestros días profundamente deteriorado. Si al exterior, con las reformas de huecos y cubiertas, la medianería de la cara oeste al aire y la piedra sucia y estropeada, seguía manteniendo las características básicas de su formación barroca; en el interior, salvo la escalera principal, casi no existían vestigios de su configuración primitiva.

Tras deshacerse de él el último propietario único, el marqués de Monreal y Santiago, el palacio se reconvirtió en edificio de viviendas, redistribuyéndose y remodelándose el interior para adaptarlo a las necesidades de los nuevos propietarios. Los bajos, a cota del parque del Muelle, acogieron el establecimiento comercial “Los Castros”, lo mismo que a cota de la plaza de Camposagrado, en cuyos bajos también se abrieron tiendas y negocios.

Con todo ello se alteró radicalmente la espacialidad original del edificio, mediante la realización de parcelaciones, la creación de entreplantas, la apertura de huecos en los muros de carga, las excavaciones incontroladas en el interior, etc. Intervenciones con las que, además de destruir el concepto espacial del interior, se sacrificaron abundantes elementos decorativos y que causaron serios daños estructurales, habiendo que lamentar especialmente la pérdida del patio central, debido a la excavación efectuada bajo éste para ampliar el local comercial de la calle La Muralla.



En 1999, al mismo tiempo que estaban teniendo lugar las obras de reurbanización y acondicionamiento de la plaza, el Ayuntamiento de Avilés adquirió por expropiación forzosa el Palacio de Camposagrado, con la intención de restaurarlo, continuando así el proceso de regeneración y dignificación del casco histórico de la ciudad. En marzo del año 2000, el Alcalde de Avilés y el Consejero de Educación y Cultura del Principado de Asturias firmaron un convenio de colaboración para cofinanciar la rehabilitación del inmueble, firmándose al año siguiente un protocolo de colaboración para implantar en él la Escuela Superior de Arte del Principado de Asturias, que, junto con la activa y ya consolidada Escuela Municipal de Cerámica, formaría un eje artístico y dinámico alrededor de la plaza de Camposagrado.

Una vez decidido el destino del edificio, en junio de 2001 la obra fue adjudicada al estudio *Arquitectos, Urbanistas e Ingenieros Sociedad Anónima (AUIA)*<sup>823</sup>, equipo técnico multidisciplinar dirigido por los arquitectos Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega, encargados tanto de la redacción del *Proyecto Básico de Rehabilitación del Palacio de Camposagrado*, como de la dirección y liquidación de las obras. La intención de los arquitectos era que la rehabilitación, partiendo de la realidad actual del edificio, asumiese el carácter que había ido adquiriendo durante toda su evolución hasta nuestros días, integrando la trayectoria de éste, haciendo de su propia biografía arquitectónica el elemento rector del diseño definitivo y evitando que los restos de esa larga evolución pasasen a convertirse en elementos anecdóticos o meramente decorativos.

El primer paso de la rehabilitación consistió en la recuperación de la estructura arquitectónica básica que articulaba y aglutinaba todos los espacios del edificio, restituyendo la unidad que se había perdido en el momento en que el palacio se convirtió en un edificio de viviendas y locales comerciales.

La gestación de la estructura básica del Palacio de Camposagrado tuvo lugar en el siglo XV, siguiendo el esquema de patio central típico de los palacios asturianos. La transformación barroca del germen renacentista consistió en la ampliación concéntrica del núcleo original alrededor del patio, englobando, al norte, la muralla y, al sur, debido a la construcción de la exuberante fachada barroca, el torreón de los Alas,

---

<sup>823</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 21 de junio de 2001, Nº148, pp.7051-7052, “Resolución del Ayuntamiento de Avilés sobre adjudicación de concurso de redacción, proyectos y dirección de obra de rehabilitación y adecuación del Palacio de Camposagrado”.

construyéndose entonces otro simétrico en el ángulo opuesto de la fachada. Esta estructura de patio central, que se mantuvo durante los siglos XVIII y XIX, y que comenzó a degradarse a mediados del siglo pasado, es la que los arquitectos se afanaron en recuperar, tratando de articular todas las estancias alrededor del espacio central aglutinador.

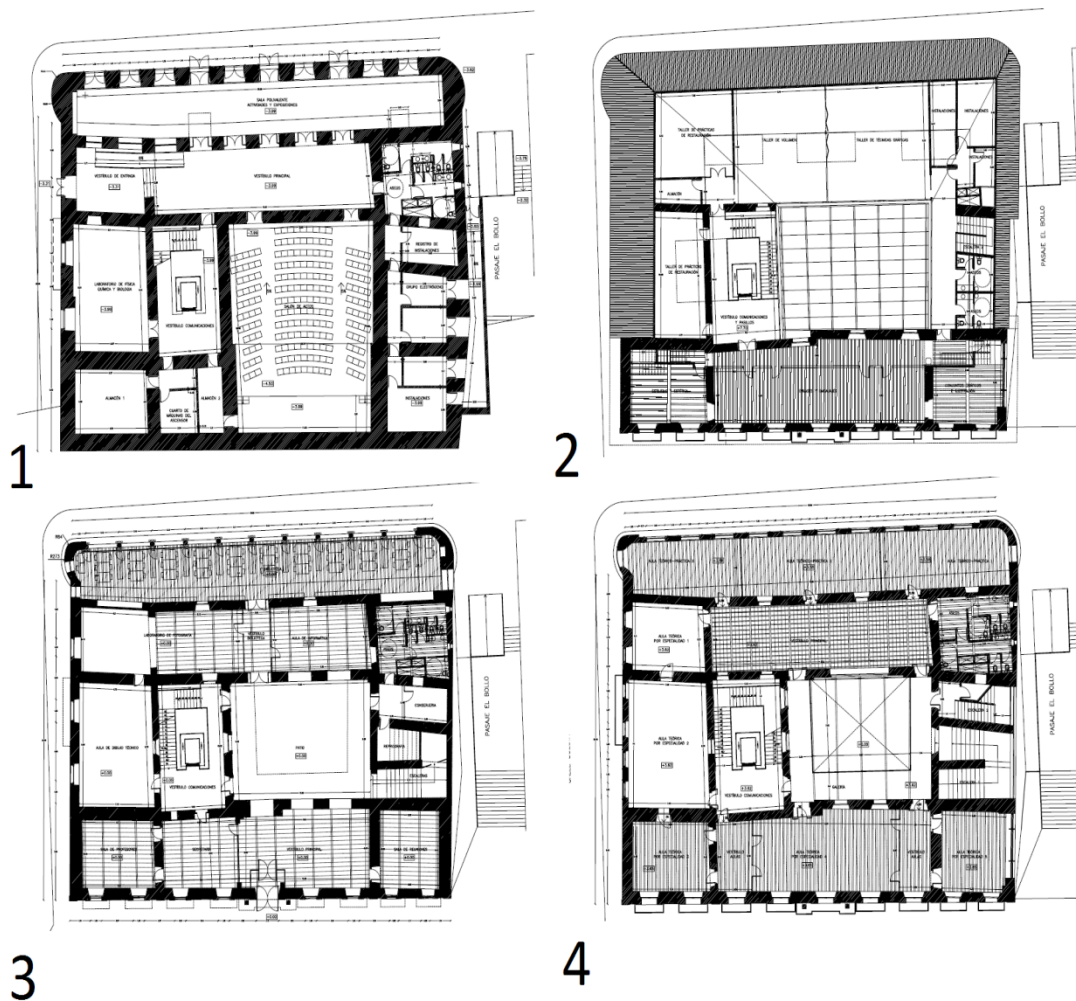
Otro de los objetivos del proyecto consistió en conciliar las dos funciones que se desarrollarían en el inmueble, la docente y la cultural, ya que, ambas tareas habían de compartir el mismo espacio. Así, los espacios comunes y los tránsitos superaron la función común de elementos de circulación y distribución, para convertirse en lugares de encuentro o escenarios de actividades complementarias a la estrictamente docente. A esta intención respondió el cubrimiento del patio, la recuperación de los tránsitos perimetrales y el tratamiento de los vestíbulos de las plantas baja y primera con el artesanado restaurado.



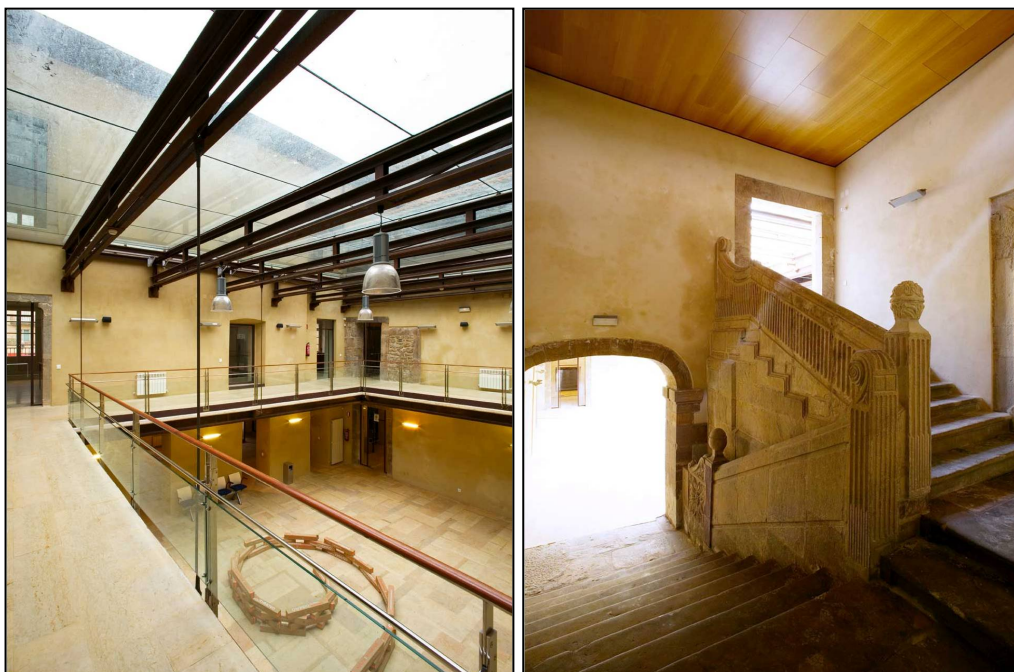
**Fig. 249.** Sección transversal del proyecto de rehabilitación del Palacio de Camposagrado.

**Fuente:** Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.

La actividad cultural se centró en el salón de actos y la sala de exposiciones, ambos situados a cota del parque del Muelle, lo cual, requirió la planificación de accesos, independientes del principal situado en la plaza de Camposagrado, desde la calle La Muralla y la Cuesta de La Molinera, que permitiesen el funcionamiento autónomo y sin interferencias de los distintos espacios del inmueble. Las actividades docentes ocuparon el resto del edificio, situándose: en la planta a cota de la plaza las dependencias administrativas, la biblioteca, la sala de informática y el laboratorio de fotografía; en las plantas superiores las aulas y los talleres; y, por último, en los torreones los departamentos.



**Fig. 250. Plantas del proyecto de rehabilitación.**  
**Fuente: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.**



**Fig. 251. Interior del palacio de Camposagrado tras la rehabilitación.**

**Fuente: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.**

La gran escalera barroca que, desde finales del siglo XVII, dotaba al conjunto de unidad y coherencia, se restauró, pero, puesto que, ni cubría las necesidades funcionales actuales, ni cumplía las normativas vigentes, tanto en lo referente a la seguridad como a la eliminación de barreras arquitectónicas, se hizo necesario crear otro núcleo de comunicaciones en la crujía aneja al lado occidental del patio. Durante los procesos de excavación y retirada de los recubrimientos de los muros, aparecieron vestigios arquitectónicos que, a fecha de hoy, carecen de interpretación clara, como evidenciaron los estudios arqueológicos e históricos realizados por Otilia Requejo, Rosalía Pérez y Santiago Calleja. Aún así, éstos se respetaron y se integraron en la rehabilitación, como expresión de las distintas etapas constructivas y a la espera de futuras investigaciones que despejen las incógnitas.

La actuación culminó con la rehabilitación de la envolvente. La fachada norte, cuya característica básica original había sido el contraste entre la contundencia del zócalo defensivo y la ligereza de la galería superior, perdió esta esencia cuando se abrieron grandes huecos comerciales en el basamento. En el proyecto de rehabilitación, en lugar de cegar los vanos, lo cual, a efectos de recuperar la imagen original del edificio hubiese sido lo oportuno, se optó, con acierto, por mantenerlos y aprovecharlos, quedando de esta manera reflejadas dos formalizaciones significativas de épocas distintas. No obstante, a fin de mitigar el impacto visual, los portones de estos huecos se

formaron con grandes losas de la misma piedra que la fachada, que, tras cerrarse, parecían estancas, dejando sólo pequeñas hendiduras entre las hojas que emulaban a las troneras defensivas originales. El tratamiento del segundo nivel de la fachada consistió en recuperar el carácter liviano de la galería de arcos escarzanos, desaparecido al añadirle, encastrados entre los fustes de las columnas, un peto de piedra con banco interior corrido y unas carpinterías de madera, alterando las proporciones de los huecos y atestando torpemente contra ellos. Para restablecer la lectura original de la arquería se eliminaron los antepechos y se sustituyó la carpintería de madera por una cristalera metálica ligera trasdosada.

En la fachada meridional, que había conservado casi intacto el diseño barroco, alterado únicamente en algunos huecos de la planta baja, la intervención se limitó a la reforma a origen de la estructura y a la limpieza y consolidación de la superficie de la fachada. En la fachada occidental la actuación radicó en el tratamiento de los revocos, cuidando especialmente los acabados del torreón suroeste con la intención de evidenciar las distintas etapas constructivas; mientras que, en la fachada oriental, la intervención consistió en reabrir parcialmente el gran arco del torreón sureste del edificio, que podría haber sido quizás la comunicación, por tribuna elevada, entre el palacio y alguna dependencia aneja, como sucedió en la Casa de los Valdés de Gijón.



**Fig. 252. Fachadas septentrional y occidental del Palacio de Camposagrado.**

**Fuente: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.**





**Fig. 253. Fachada meridional del Palacio de Camposagrado.**

**Fuente: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.**

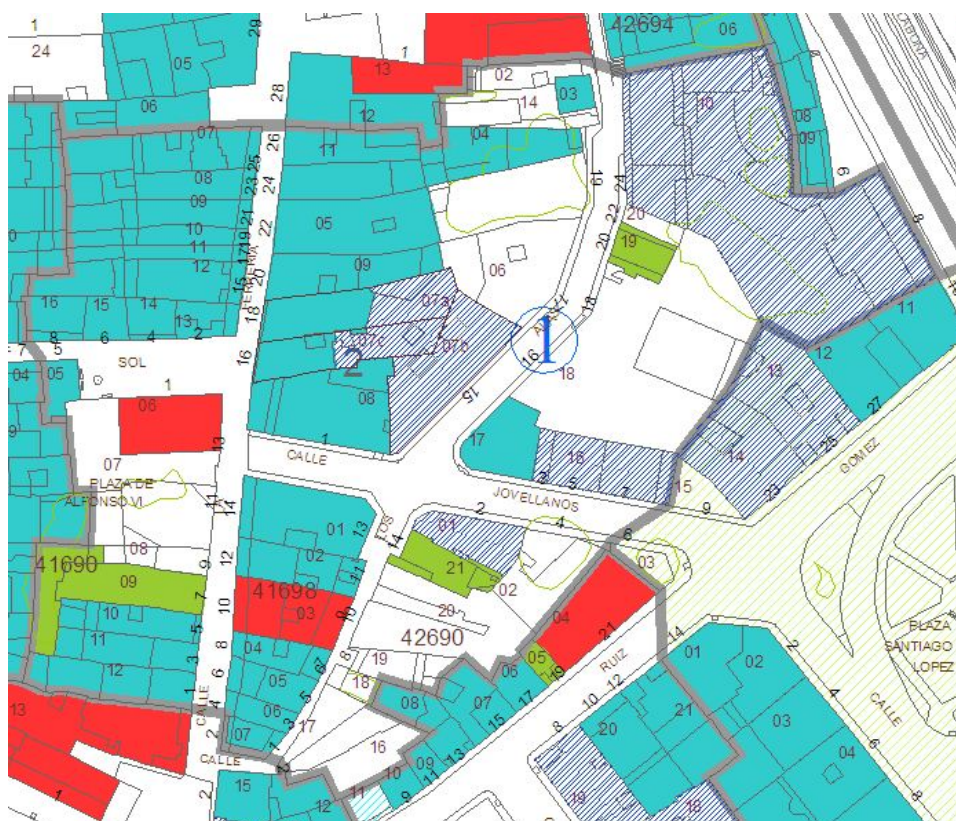


**Fig. 254. Fachadas occidental y oriental.**

**Fuente: Mario Muelas Jiménez y Agustín Mateo Ortega.**

### ***Ferrería-Los Alas***

El subconjunto de las calles de La Ferrería y Los Alas, al igual que el de La Muralla, destaca por la abundancia y la relevancia del patrimonio arquitectónico y urbanístico que ampara. A pesar ello, este espacio, durante décadas, permaneció parcialmente relegado a un segundo plano, como demuestra la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955 e, incluso, la del Área del Rehabilitación Integrada del casco histórico de 1990, de cuyas protecciones quedaron excluidas las calles de Los Alas y Jovellanos, centrando casi todo el interés el entorno de La Ferrería.



**Fig. 255. Plano detallado del subconjunto Ferrería-Los Alas**

**Fuente: PEPPC**

Si bien, esta situación resulta comprensible, habida cuenta del patrimonio edificio de La Ferrería, pues, todas las parcelas que la integran están catalogadas en el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*. Entre ellas, gozan de Protección Integral el Palacio de Valdecarzana, propuesto para declaración BIC/Monumento, y la Casa de Cuervo Arango, propuesta para inclusión en el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias*. Otras 27 parcelas cuentan con Protección Parcial y sólo una con Protección Ambiental.

La calle de Los Alas, sin embargo, reviste menor entidad patrimonial, exceptuando el extremo septentrional, convergente con la calle Los Alfolíes e incluido en el subconjunto de La Muralla, integrado por la trasera de la Casa de Carlos Lobo, de Protección Integral, y varias edificaciones de Protección Parcial. Pero, obviando este tramo, en toda la mitad norte de la calle Los Alas sólo existen dos edificios de Protección Parcial, la casa con galería del N°23 y el Centro de Nuevas Tecnologías, situado en la esquina con la calle Jovellanos; y uno de Protección Ambiental. Por su parte, en la mitad sur únicamente cuentan con Protección Parcial las edificaciones situadas a la izquierda de la calle, al tratarse de las traseras de los edificios con fachada a La Ferrería.

En la calle Jovellanos sólo el Centro de Nuevas Tecnologías, el edificio de Correos y Telégrafos y la residencia geriátrica situada frente al Palacio de Valdecarzana, aparecen catalogados como Arquitectura Culta de Protección Parcial.

Abundan en esta zona, por el contrario, los edificios sin catalogar o catalogados como Edificación Discordante, así como los solares abandonados, colonizados por la maleza, los tendejones, las casetas y similares construcciones precarias. Por todo ello, el *Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico*, recientemente aprobado, así como el *Avance del Plan Especial de Protección y Mejora del Patrimonio*, documento provisional que lo precedió, prestaron especial atención a este sector de la ciudad, promoviendo intervenciones para la recuperación, como la reurbanización de las calles de Los Alas y Jovellanos, la apertura de la plaza de José Martí sobre las antiguas cocheras municipales o la rehabilitación del edificio de la cárcel vieja.

#### **A) El entorno del Palacio de Valdecarzana.**

La recuperación física y funcional del entorno del Palacio de Valdecarzana, acotado por las calles de La Ferrería, El Sol y la trasera de La Fruta, hay que atribuirlo al entonces arquitecto municipal Julio Luis Redondo Bajo, encargado, tanto del diseño coordinado de las intervenciones en el palacio y el patio anejo, como de la realización del estudio previo para la creación de un centro de servicios universitarios, que, si bien corrió finalmente a cargo de los arquitectos José Manuel Pisa Menéndez y José Ramón Fernández Molina, sirvió para sentar las bases del convenio firmado entre la Universidad de Oviedo y el Ayuntamiento de Avilés.



La reconversión del Palacio de Valdecarzana en Archivo Municipal de Avilés y la creación del Edificio de Servicios Universitarios, ambos articulados por la plaza de Alfonso VI, forjó lo que podríamos entender como pequeño eje investigador-educativo, vivificando así un espacio hasta entonces ruinoso y abandonado.



**Fig. 256. Plaza de Alfonso VI con el Archivo Municipal de Avilés al fondo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

### **La urbanización de la plaza de Alfonso VI**

El acondicionamiento para uso público del patio interior del Palacio de Valdecarzana, formó parte de un conjunto de actuaciones enfocadas a la reorganización y tratamiento del viario de La Villa, incardinadas en la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de la ciudad.

Todo parece indicar que el espacio afectado por la reforma formaba parte del palacio, como patio trasero, jardín, almacén de enseres o establo. De hecho, en las cartografías más antiguas conservadas de la ciudad de Avilés —*Plano de la villa de Avilés y pueblo de Sabugo* (1846) y *Plano de Población de Avilés* de Francisco Coello (c.1870) [Anexo II, Planos N°1 y N°2]—, esta parcela aparece sin construir pero vinculada al palacio, o al menos, deslindada mediante algún tipo de cierre respecto a la calle, lo cual ha permitido conservar de forma muy definida su trazado original.



**Fig. 257. Interior del patio de Valdecarzana antes de la reurbanización**

**Fuente: A.M.A.**

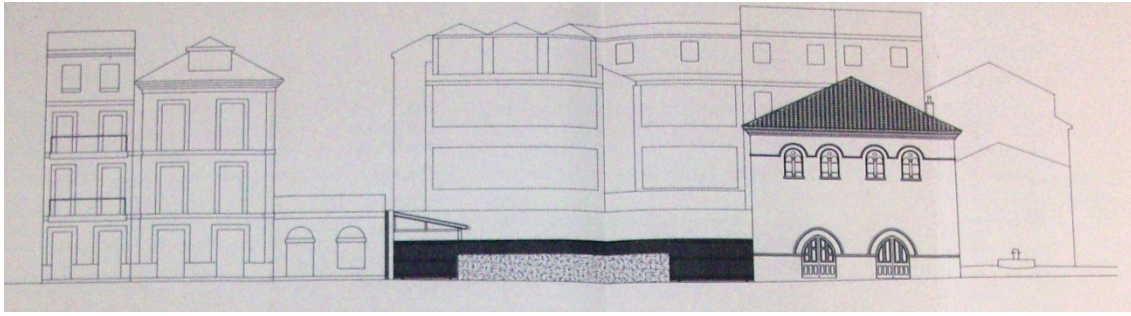
Durante la posguerra, el palacio y el patio pasaron a la propiedad de la Autoridad Portuaria, reformándose entonces el edificio según los postulados historicistas y levantando en el solar anejo varias naves para el almacenamiento de aperos.

A finales del siglo XX, durante la redacción del *Proyecto de Urbanización del patio de la Casa de Valdecarzana*<sup>824</sup>, el conjunto fue adquirido por la corporación municipal, con la intención de rehabilitar el palacio como Archivo Histórico Municipal y reconvertir la parcela adyacente en espacio público.

Por razones presupuestarias y de coordinación se decidió empezar por la urbanización de la plaza, aprobándose el proyecto en enero de 1997. La reurbanización trató de respetar al máximo el trazado y las parcelaciones preexites, procurando mantener con claridad las alineaciones tradicionales y poniendo especial énfasis en demarcar los límites del recinto respecto a la calle.

<sup>824</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 2701 (Tomo I) y 2702 (Tomos II y III), Exp. N° 5370/97, Año 1997, “Proyecto de Urbanización del patio de la Casa de Valdecarzana”.





**Fig. 258. Diseño del cierre exterior de la calle La Ferrería.**

**Fuente: A.M.A.**

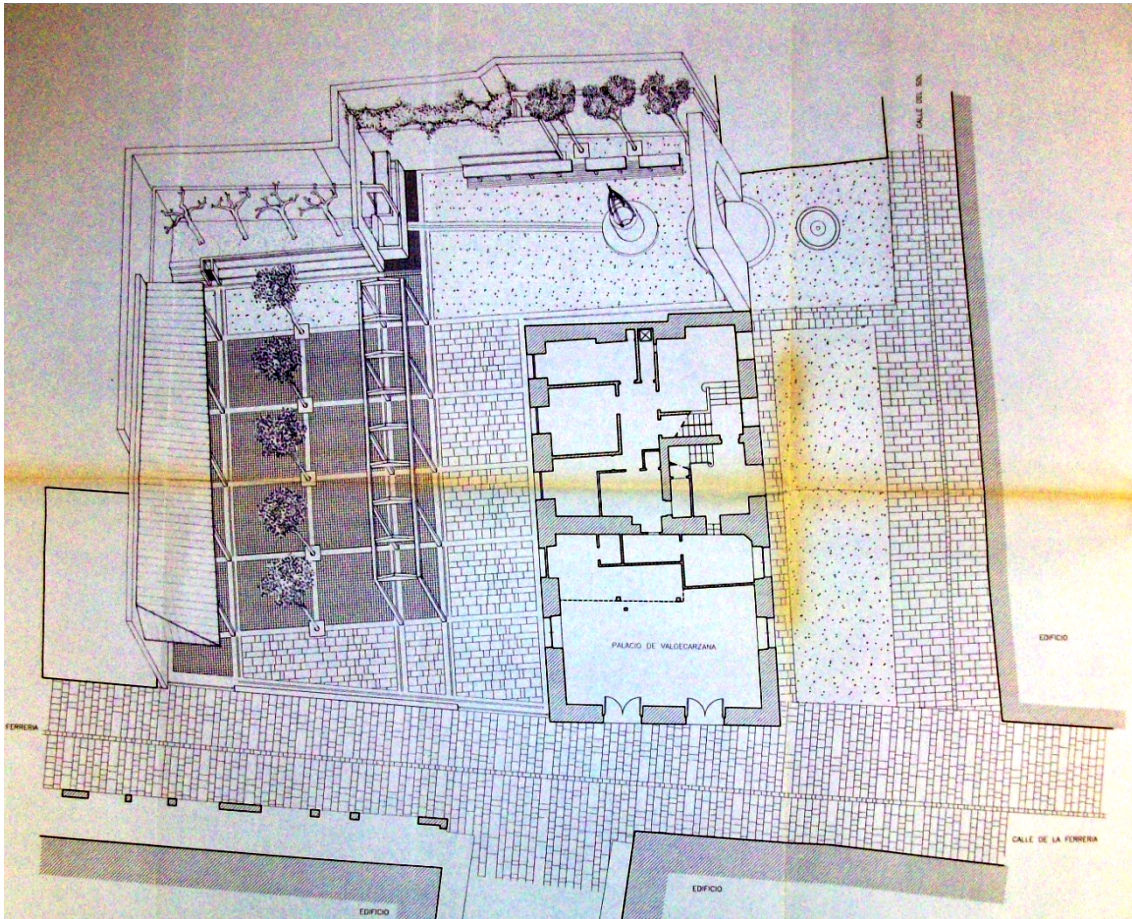


**Fig. 259. Detalle del cierre antiguo (izda.) y nuevo (dcha.)**

**Fuente: A.M.A.**

Estos límites quedaron perfilados en los cierres de la calle El Sol, de revoco de mortero bastardo y aplacado de piedra caliza, y los de La Ferrería, de hormigón ciclópeo y cerrajería de acero cortén. Estos cierres, actualización contemporánea de las ruinosas tapias anteriores, consiguieron no sólo conservar la morfología parcelaria tradicional, sino también mantener el carácter recoleto y tranquilo del patio. Otro condicionante de la intervención fue el estado profundamente degradado de las construcciones perimetrales, tanto las de la trasera de la calle La Fruta, como las de los números 7 y 9 de la calle La Ferrería. Ante la inviabilidad de intervenir simultáneamente en todas las edificaciones circundantes, la resolución de los bordes se solucionó superponiendo a los muros preexistentes otros de nueva factura, que unificasen el contorno de la plaza y ayudasen a dignificar en la medida de lo posible el entorno de la misma.

El concepto espacial de la plaza fue construido a partir de la concatenación de dos ámbitos distintos pero coordinados entre sí, configurando, por un lado, la plaza sensiblemente regular abierta al sur de la fachada meridional del palacio, y por otro, el espacio intersticial, de acceso por la calle El Sol, encajonado entre la fachada trasera del Valdecarzana y las medianeras de los edificios de la calle La Fruta.



**Fig. 260. Axonometría del proyecto de urbanización de la plaza de Alfonso VI.**

**Fuente: A.M.A.**

En la superficie de mayores dimensiones, se utilizó el pavimento reticulado de adoquín cerámico como recurso para ordenar el espacio a escala humana, colocando en el centro de la cuadrícula una pequeña infraestructura de madera cubierta, pensada para alojar actividades culturales puntuales, potenciando así el carácter público y abierto. Al contrario sucedió en el espacio trasero, donde trató de subrayarse la condición doméstica y reservada, disponiendo algunos elementos para el reposo y la distensión, como bancos de madera, árboles —tamarindos, naranjos, buganvillas y madreselvas—, un estanque, un pozo descubierto durante la limpieza del solar y, ya en la calle El Sol, una pequeña fuente de piedra. El pavimento aquí, para marcar las diferencias funcionales, se solucionó por medio de cantos rodados, quedando ambas superficies engarzadas de manera figurada a través un estrecho pasillo de caliza.



La operación se completó, en 1998, con la instalación en el estanque del relieve *Alfonso VI*, obra del escultor ovetense Mauro Álvarez Fernández. Este gran medallón de bronce, que reproduce el sello real del monarca, rinde tributo a quien otorgó el fuero, y por tanto la condición de ciudad, a Avilés, y que también dio nombre a la plaza. Homenaje a los orígenes de la ciudad que se consumaría con la reconversión del Palacio de Valdecarzana en Archivo Municipal de Avilés, depósito y custodia de toda la historia documental avilesina.



**Fig. 261. Detalle de la fuente y el relieve de *Alfonso VI*.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig.262. Detalle del pavimento reticulado y la estructura de madera.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

## La rehabilitación del Palacio de Valdecarzana

Tras la urbanización de la plaza de Alfonso VI, la recuperación de este sector de la calle La Ferrería siguió adelante con la rehabilitación del antiguo Palacio de Valdecarzana, con destino a Museo-Archivo de Avilés.

La carencia de un espacio adecuado donde albergar el patrimonio documental de Avilés, disperso hasta entonces en tres dependencias municipales, inconexas, de reducidas dimensiones —140, 75 y 20 m<sup>2</sup>— y sin las condiciones ambientales y de almacenamiento necesarias para la correcta conservación de los documentos, impulsó la habilitación de un edificio convenientemente acondicionado para la custodia, consulta y difusión de los fondos documentales.

El hecho de haber escogido ésta y no otra ubicación se debió básicamente a tres factores: en primer lugar, a las dimensiones del palacio, que permitirían no sólo reunificar y organizar coherentemente todos los fondos, sino también desarrollar otros servicios educativos y culturales; en segundo lugar, a la localización del mismo entre las calles de La Ferrería, El Sol y La Fruta, los tres ejes emblemáticos del urbanismo medieval de La Villa; y, en tercer lugar, al valor testimonial y representativo del edificio, que, aunque profundamente desvirtuado por las desafortunadas intervenciones sufridas en el siglo XX, es una de las escasas preexistencias medievales de la ciudad.

El *Proyecto Básico y de Ejecución de obras de rehabilitación de la antigua Casa de Valdecarzana con destino a Museo-Archivo*<sup>825</sup>, aprobado por el Ayuntamiento de Avilés en noviembre de 1997, llevó también la firma del arquitecto Julio Luis Redondo Bajo. La intervención, abordada desde los planteamientos de la restauración objetiva de Antoni González Moreno-Navarro<sup>826</sup>, combinó la conservación y la restauración de los escasos vestigios del edificio original, circunscritos básicamente a la

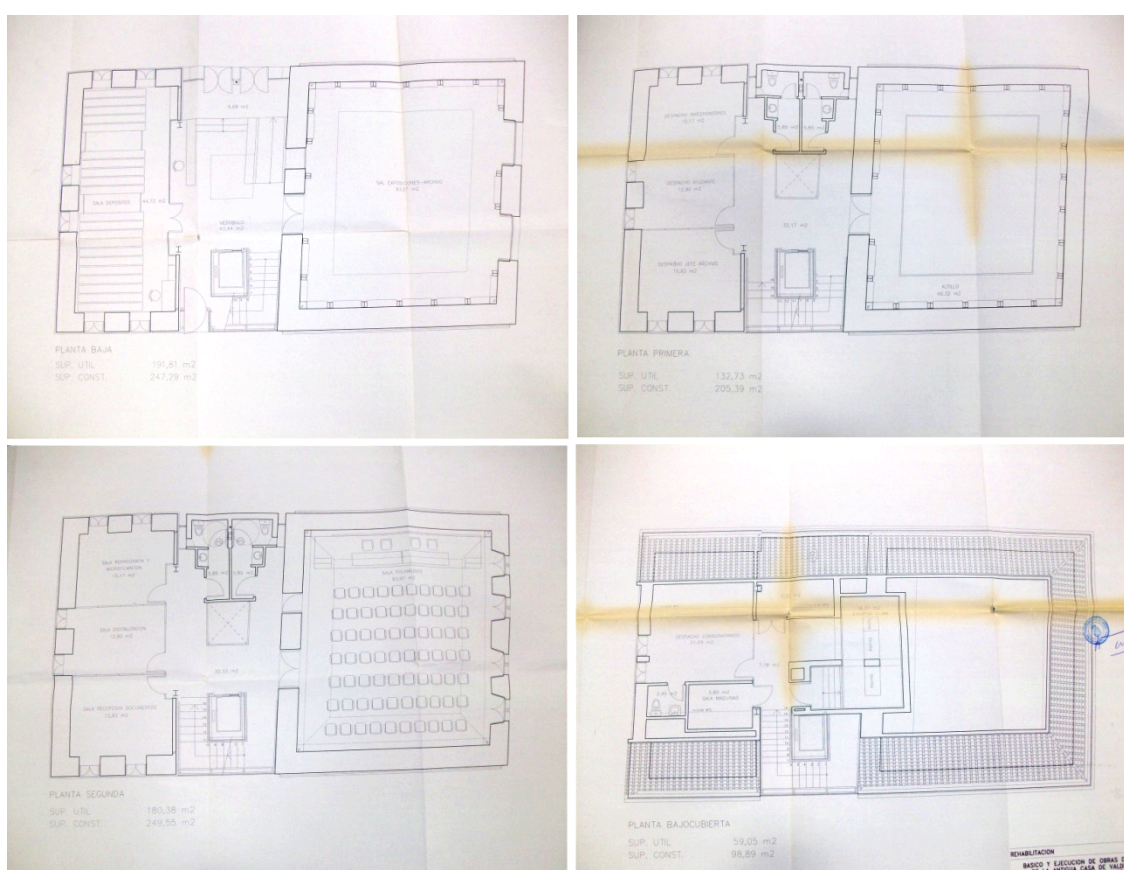
---

<sup>825</sup> A.M.A., *Arquitectura*, Exp. N° 49203/97, Año 1997, “Proyecto Básico y de Ejecución de Obras de Rehabilitación de la antigua Casa de Valdecarzana con destino a Museo-Archivo”.

<sup>826</sup> Entre los principios fundamentales de la restauración objetiva defendida por Antoni González, está la idea de que el objetivo genérico de la restauración es proteger el triple carácter arquitectónico, documental y significativo del monumento, así como respetar la herencia del creador original, del monumento y de la sociedad en la que surgió, pero todo ello sin renunciar a un lenguaje arquitectónico propio y contemporáneo, readaptando el edificio a los nuevos usos cuando fuese necesario. De este modo se conseguiría alcanzar el equilibrio entre los excesos interpretativos del restauro crítico de Giovanni Carbonara y el conservacionismo a ultranza de Amedeo Bellini o Marco Dezzi Barredeschi, estableciendo un diálogo coherente y sensato entre pasado y presente. GONZÁLEZ MORENO-NAVARRO, Antoni, *La restauración objetiva*, Diputación de Barcelona, Barcelona, 1999.

fachada principal a la calle La Ferrería y a los muros de carga perimetrales, con la reforma profunda de las partes del inmueble adulteradas por las reformas recientes.

La doble naturaleza del edificio —museo y archivo— condicionó la dualidad del programa de necesidades, que contemplaba la creación de espacios expositivos y divulgativos de la documentación, conjugados con otros para la gestión, investigación y reproducción de los documentos. Desde el punto de vista funcional, el edificio se articuló en dos polos, destinando el oriental a las actividades museísticas y el occidental al archivo propiamente dicho, coordinados ambos por el vestíbulo central, que además de actuar como juntura espacial, sirvió para organizar y distribuir la comunicación vertical del inmueble.



**Fig. 263. Plantas del proyecto de rehabilitación: Planta baja (arriba izda.), planta 1ª (arriba dcha.), planta 2ª (abajo izda.) y bajo cubierta (abajo dcha.). Fuente: A.M.A.**

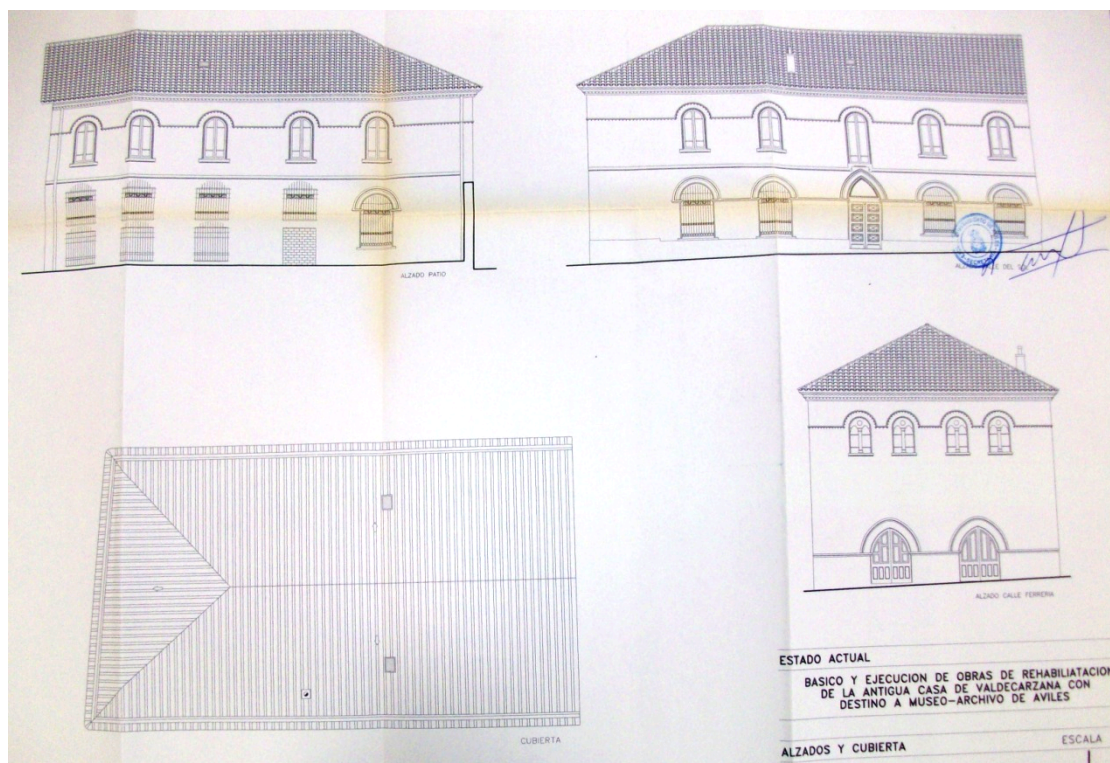
La sala de exposiciones y la sala polivalente fueron ubicadas en la mitad este, tras la fachada gótica, haciendo coincidir el punto de mayor significación histórica del palacio con el espacio más público y accesible del mismo. Mientras que los espacios más restringidos, destinados a la gestión y conservación de la documentación, fueron agrupados en plantas superpuestas en la mitad oeste, disponiendo: en la planta baja, el



depósito general de documentos; en la primera, los despachos del jefe del archivo, los ayudantes y los investigadores; en la segunda, las dependencias destinadas a la microfilmación, digitalización y reprografía; y, por último, en el bajo cubierta las instalaciones de mantenimiento.

Para adaptar el edificio al programa de usos propuesto se optó por vaciar el interior, dejando en pie poco más que la envolvente. Sin embargo, esta operación epidérmica, que por definición es contraria a la esencia misma de la rehabilitación, estuvo justificada en el caso que nos ocupa, ya que la distribución interna heredada no se correspondía en absoluto con la original, a lo que hubo que añadir las patologías irreparables que presentaban los forjados interiores, cuyo mantenimiento podría haber acarreado daños futuros para el conjunto. La redistribución de las plantas, salvo en el caso de las paredes principales fue realizada mediante separadores móviles de fácil montaje y traslado, para potenciar la flexibilidad espacial de cara a futuras particiones.

Antes de la intervención, las fachadas estaban alarmantemente degradadas, deterioradas por el paso del tiempo y las inclemencias meteorológicas, llenas de pintadas y ennegrecidas por los altos niveles de contaminación procedentes de las industrias cercanas y el tráfico pesado a éstas asociado.



**Fig. 264. Alzados y cubierta antes de la rehabilitación.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 265. Fachadas a La Ferrería (izq.) y El Sol (dcha.) antes de la rehabilitación.**

**Fuente: A.M.A.**

Tras la diagnosis de la piedra, que reveló la presencia de partículas de humo, ceniza, aceites, gases y sólidos erosionados, y dado el alto valor histórico-artístico del edificio, se optó para la limpieza por el sistema de proyección de microesferas de polvo de vidrio, ya que al recurrir a la frotación tangencial, en lugar de a la abrasión o al impacto frontal, se evitaría casi por completo la erosión de la piedra. Tras esta operación, y con el fin de prolongar al máximo los efectos de la limpieza, se aplicó sobre el paramento una emulsión protectora de microceras vegetales.

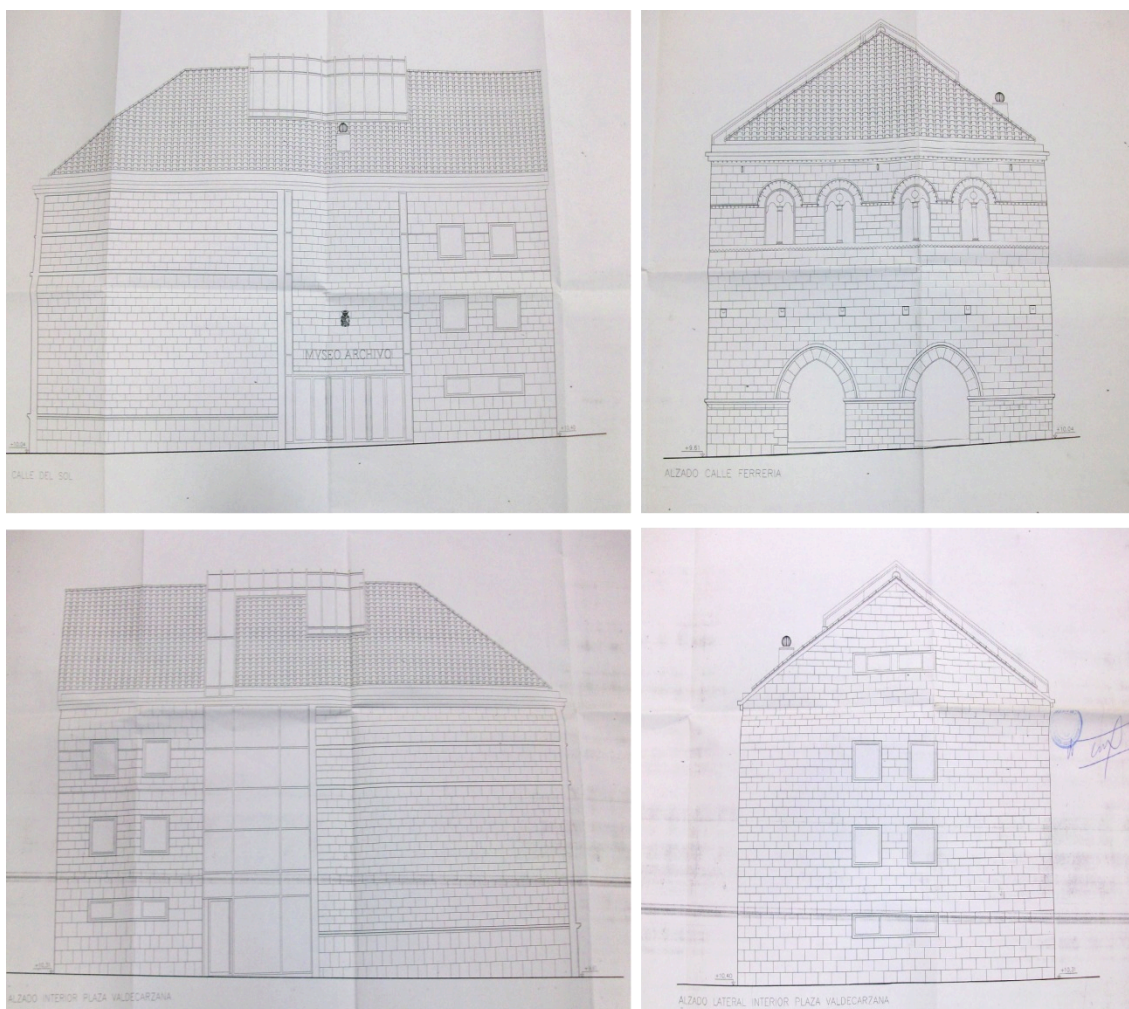
También se llevó a cabo la recuperación parcial de los volúmenes de piedra que habían ido desapareciendo con las reformas y modificaciones anteriores, causantes, en algunos casos, de la mutilación parcial del edificio, como sucedió con las impostas en los huecos de la primera planta, y, en otros, de la sustitución de sillares originales por otros de diferente formato y calidad. Los volúmenes alterados o mutilados fueron repuestos con piedra natural de las mismas características físicas que la primitiva y con piedra artificial elaborada a partir del polvo de la descomposición de la piedra original extraída de la cara interna de la fachada.

Los muros perimetrales de mampostería ordinaria fueron respetados, picando el mortero exterior y recubriendo con aplacado de piedra arenisca de tres centímetros de espesor las fachadas secundarias del palacio, orientadas hacia la calle El Sol y la plaza de Alfonso VI. Los distintos acabados de los frentes permiten distinguir la fábrica original de la calle La Ferrería, de la intervención contemporánea, eliminando los falsos



históricos añadidos a lo largo de las décadas —arquerías, molduras, alerones, etc.— y evitando así la confusión y los errores interpretativos en la lectura del edificio.

Ya avanzadas las obras en el año 2000<sup>827</sup>, tras la demolición del interior del edificio, se comprobó que la fábrica de los muros portantes de la estructura presentaba serias patologías, que hacían peligrar la estabilidad del inmueble, lo que obligó a modificar el proyecto inicial y adoptar medidas de consolidación superiores a las previstas.



**Fig. 266. Alzados exteriores del proyecto de rehabilitación: Fachadas a la calle El Sol (arriba izq.), La Ferrería (arriba dcha.), la plaza de Alfonso VI (abajo izq.) y trasera (abajo dcha.).**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>827</sup> Las obras de rehabilitación fueron adjudicadas mediante concurso público a la empresa EXISA S.A. el 13 de enero de 1998, cediendo ésta el contrato de las obras a la empresa PROCOIN, el 1 de junio de 1999, tras haber ejecutado en torno al 20% de las obras. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de mayo de 1998, Nº107, p.7196, “Resolución del Ayuntamiento de Avilés por la que se anuncia la adjudicación del concurso convocado para la contratación de las obras de rehabilitación de la Antigua Casa de Valdecarzana a la entidad Constructora EXISA S.A.”

A la luz de los resultados de la excavación arqueológica de los cimientos del palacio —realizada según las directrices de la Consejería de Cultura a exigencia de la Comisión de Patrimonio Histórico y Archivos—<sup>828</sup>, que revelaron la existencia de más restos en la capa fértil de los previstos inicialmente<sup>829</sup>, y debido al interés de éstos para aportar información a los estudios sobre el origen y la historia de la ciudad, se elaboró un plan de excavación más ambicioso, llegando hasta el estrato de la construcción del edificio en el siglo XIV. Esto implicó la ampliación de la partida presupuestaria, añadiéndose los costes adicionales derivados de la datación y la catalogación de los hallazgos más relevantes, como también la dilación de las obras y el replanteamiento del proyecto inicial a fin de integrar en la arquitectura algunos de los vestigios arqueológicos encontrados.



**Fig. 267. Palacio de Valdecarzana tras la restauración.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

<sup>828</sup> Comisión de Patrimonio Histórico y Archivos. Expte. CPHA: 98/97, *Informe sobre el proyecto de rehabilitación para Museo-Archivo del Palacio de Valdecarzana en Avilés*, 1997.

<sup>829</sup> RODRÍGUEZ OTERO, Vicente, *Informe sobre la realización de proyecto arqueológico para el palacio de Valdecarzana* (inédito), 1998.



## El Edificio de Servicios Universitarios

La construcción del Edificio de Servicios Universitarios, además de paliar la escasez en la ciudad de lugares de estudio, ratificó la presencia física de la Universidad de Oviedo en Avilés, que hasta entonces había carecido de espacios estrictamente ligados a esta institución educativa.

Tras la firma del convenio, por el que el Ayuntamiento de Avilés cedía para la implantación del centro universitario dos solares de la calle La Ferrería, la Universidad de Oviedo convocó a concurso público la redacción del *Proyecto Básico y de Ejecución del Edificio de Servicios Universitario*<sup>830</sup>, resultando ganadora la idea de los arquitectos José Manuel Pisa Menéndez —del estudio *Arquitectura*— y José Ramón Fernández Molina, a quienes se adjudicó el proyecto en mayo de 2002<sup>831</sup>.



Fig. 268. Antes y después de los números 7 y 9 de calle La Ferrería.

Fuente: Estudio Arquitectura.

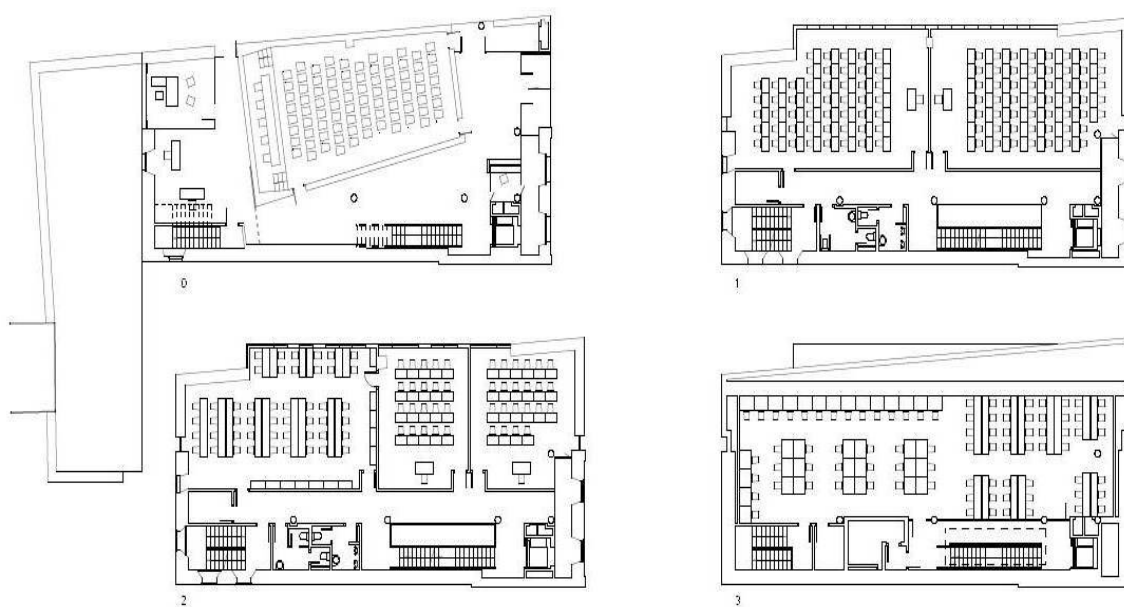
<sup>830</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 17 de mayo de 2002, N°118, p.3934, “Resolución de la Universidad de Oviedo, por la que se hace pública la adjudicación del concurso para la redacción del Proyecto Básico y de Ejecución de las obras de reforma y ampliación del edificio situado en la calle Ferrería, números 7 y 9, de Avilés, para Edificio de Servicios Universitarios”.

<sup>831</sup> PISA MENÉNDEZ, José Manuel y FERNÁNDEZ MOLINA, José Ramón, *Proyecto Básico de Reforma y Ampliación de Edificio para Sede de Servicios Universitarios en la Calle de La Ferrería N°7/ Avilés*, 2003.



Teniendo que ocupar los solares N° 7 y N°9 de la calle La Ferrería, lindando el último de ellos con la plaza de Alfonso VI, y por tanto en pleno corazón de La Villa, la intervención se planteó desde el respeto a las condiciones excepcionales de la ubicación, huyendo de la estridencia arquitectónica.

Ambos solares seguían la morfología parcelaria tradicional avilesina, de planta longitudinal muy acusada y de gran profundidad edificada, levantándose en ellos sendas edificaciones preexistentes. El inmueble que ocupaba el N°7, de autor desconocido, seguía las líneas estéticas de las viviendas burguesas de finales del siglo XIX y principios del XX, y figuraba, por su interés ambiental como integrante del tejido histórico de la ciudad, como Arquitectura Culta (Grado 1-2) en el Catálogo de Elementos Arquitectónicos del Ayuntamiento de Avilés<sup>832</sup>. Aún así, fue declarado en ruina por la Comisión de Gobierno en sesión celebrada el 26 de junio de 1992. El del N°9, también de autor desconocido, fue construido entre los años cincuenta y sesenta del siglo XX, y, aunque trató de mimetizarse estilísticamente con las construcciones circundantes, recurriendo a estilemas historicistas, la reducida calidad de la integración lingüística limitó la relevancia patrimonial del inmueble al ámbito parcelario.



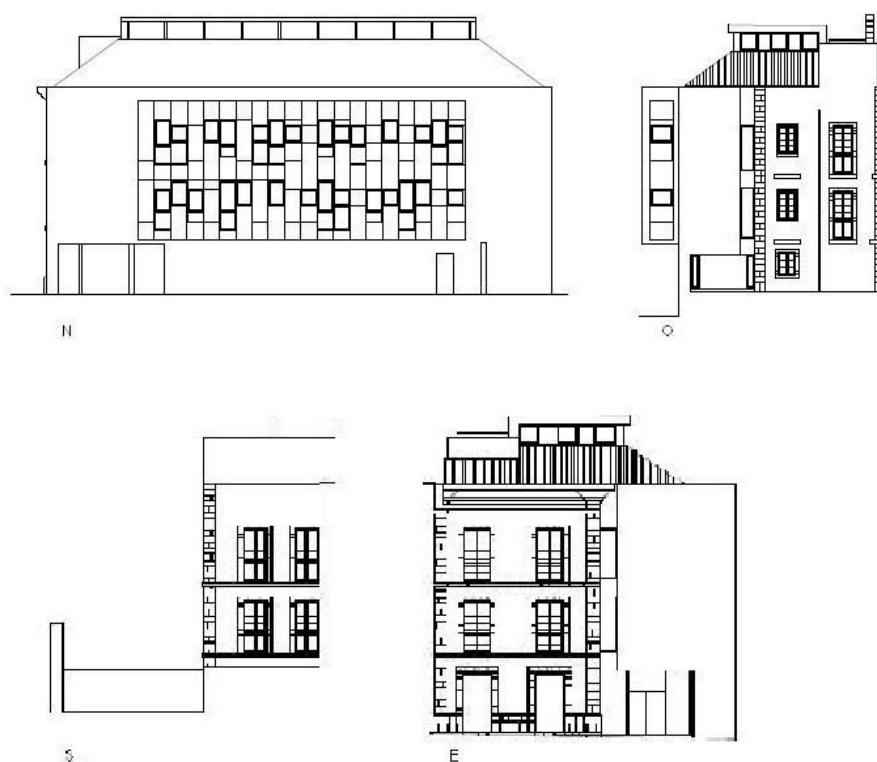
**Fig. 269. Distribución funcional por plantas del Edificio de Servicios Universitarios.**

**Fuente: José Manuel Pisa Menéndez.**

<sup>832</sup>Anterior al *Plan Especial de Protección del Patrimonio y Catálogo Urbanístico del Ayuntamiento de Avilés* de 2006, donde este mismo edificio conserva la categoría de bien de Protección Ambiental.

Entre los objetivos del proyecto estaba unificar los dos lotes parcelarios a través del derribo del muro medianero del N°7, resultando así un único solar de mayores dimensiones, procedente de la agregación de los anteriores, sobre el que sería construido el Edificio de Servicios Universitarios. La alteración del tipo de implantación edificatoria, realizada en arreglo a la normativa urbanística entonces vigente —PGOU 1986—, afectó a la planta y a la distribución interna, pero no a los alzados de las fachadas a la calle La Ferrería, donde los límites de ambas parcelas quedan nítidamente definidos.

La reestructuración del edificio del N°7 consistió en la rehabilitación puntual de las fachadas anterior y posterior y del muro medianero lindante con el N°5, mientras que el interior se vació, siguiendo el proyecto de demolición parcial suscrito por los mismos arquitectos, con la intención de crear un espacio diáfano que respondiese mejor a las necesidades funcionales del centro universitario, situando en la planta baja el vestíbulo, el salón de actos y dos despachos; en la primera cuatro aulas; en la segunda la biblioteca y otras dos aulas; y, en el bajo cubierta la sala de estudio e informática<sup>833</sup>.



**Fig. 270. Alzados del Edificio de Servicios Universitarios.**

**Fuente: José Manuel Pisa Menéndez.**

<sup>833</sup> RÚA GARCÍA, Manuel, *José Manuel Pisa-...*, Op.cit.

La construcción preexistente en el N°9 fue demolida, y en su lugar se levantó la ampliación del Edificio de Servicios Universitarios, para lo cual fue necesario incrementar el área edificable, que pasó de 0 a 3 alturas, a fin de equiparar la altura de la obra nueva a la del inmueble contiguo, potenciando así la integración entre ambos.

La fachada lateral, que en origen no era más que un muro medianero secundario, al interactuar con el espacio diáfano de la plaza, pasó a ser la prioritaria, perdiendo el carácter medianero y transformándose en edificio esquinero, potenciado por la colocación de la entrada en el ángulo noroeste.

La singularidad de esta fachada, revestida de piedra ceniza a corte de sierra, la aportó el mirador de paneles de trespa granate gradualmente resaltado de este a oeste, contrapunto a la neutralidad cromática del contraplacado y en armonía con la carpintería metálica del Palacio de Valdecarzana. La secuencia irregular en la distribución de los vanos, con distintas alturas, tamaños y tipos de hoja, ayudó también a romper la monotonía y a aportar personalidad al edificio.



**Fig. 271. Fachada lateral del Edificio de Servicios Universitarios.**

**Fuente: Estudio Arquitectura (Marcos Morilla)**

## B) Plaza de José Martí.

La primera de las actuaciones para la recuperación del entorno de la que sería la plaza de José Martí tomó forma en el *Proyecto de Reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos*<sup>834</sup>, redactado en agosto del año 2000 por un equipo de ingenieros del Ayuntamiento de Avilés encabezado por Fernando Marcos Vega, en colaboración con Laureano González Vidal, Adolfo Hernández Moya, Basilio Jerónimo de Paz y Luis García Castaño. Al igual que la gran mayoría de las intervenciones llevadas a cabo en la última década del siglo pasado, este proyecto dimanó de la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de Avilés, cuyo objetivo prioritario, si recordamos, era detener e invertir el deterioro arquitectónico y urbanístico que padecían los sectores más antiguos de la ciudad consolidada.



**Fig. 272. Aspecto de las calles de Jovellanos y Los Alas antes de ser reurbanizadas.**

**Fuente: A.M.A.**

---

<sup>834</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 42.000/00, Año 2000, “Proyecto de reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos”.



Esta situación de degradación y abandono quedaba especialmente patente en el extremo oriental del recinto amurallado, conformado por las calles de Los Alas y Jovellanos y los solares adyacentes. El carácter de conjunto que presentaban otros sectores del casco histórico, gracias a la línea de soportales y a los ritmos arquitectónicos unitarios, prácticamente no existía en esta zona, dominada por edificaciones de dudosa calidad y solares descuidados, algunos de ellos invadidos por la maleza y otros colonizados por construcciones precarias, casetas y tendejones.

El aspecto desordenado e inarticulado lo reforzó el tráfico rodado, que, a pesar de la angostura de las calles, circulaba y estacionaba en ellas, quedando las aceras reducidas al mínimo, lo cual, unido al deterioro de los pavimentos, dificultaba el tránsito peatonal. A todo ello había que añadir la obsolescencia de las redes de servicios, que, además de estar construidas con materiales desfasados e incompatibles con las nuevas normativas, carecía de redes modernas tales como el gas natural o las telecomunicaciones.



**Fig. 273. Varias perspectivas del muro que rodeaba al edificio de la Antigua Cárcel.**

**Fuente: A.M.A.**



Este espacio quedó excluido de la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de Avilés de 1955, cuyo límite oriental lo marcaba la calle La Ferrería y, como punto aislado, el edificio de la Antigua Cárcel; pero también quedó fuera de la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de 1990.

Si bien, el ámbito de protección del ARI incluyó la calle de Los Alas, la mitad oeste de la calle Jovellanos y la totalidad de la manzana de la Antigua Cárcel, concentrándose precisamente en esta última las intervenciones más interesantes, entre las cuales cabe destacar la rehabilitación de las fachadas lateral y posterior de dicho edificio, la creación de la plaza de José Martí y la instalación algunas de obras de arte público como la escultura *Eslabón* de Pepe Noja, los murales *Pasionarias* y *Cubavilés* de Ramón Rodríguez y el busto de *José Martí* de Alberto Lescay Merencio. Las obras, adjudicadas a la empresa Sociedad Asturiana de Edificaciones S.A. (SADESA), comenzaron con el derribo del muro de sillarejo y ladrillo que cercaba la parte trasera de la Antigua Cárcel y de las pequeñas construcciones precarias que ocupaban el interior del solar, dando lugar a la que sería la plaza de José Martí.

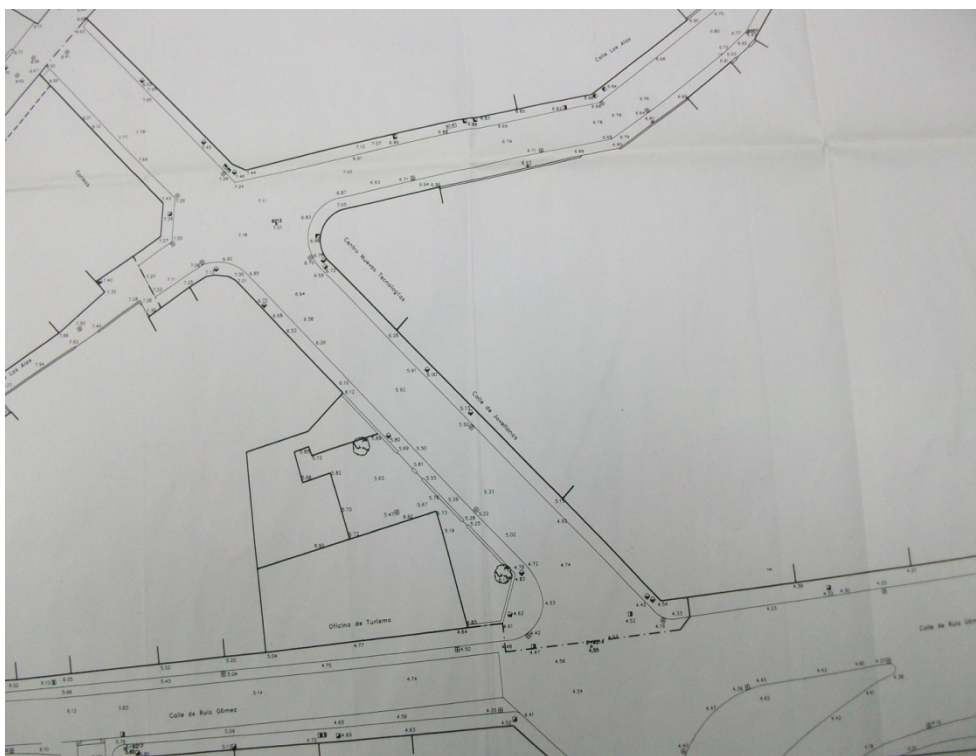


**Fig. 274. Solar de la plaza de José Martí antes de la reurbanización.**

**Fuente: A.M.A.**

A continuación, y tras concluir la instalación de las redes de agua, alcantarillado, alumbrado, electricidad, telecomunicaciones, etc., se pavimentaron las calles de Los Alfolies, Los Alas y Jovellanos, empleando para ello placas de piedra caliza natural de color crema, con pendientes hacia la rigola central, buscando así la armonización con otras calles del casco histórico ya reurbanizadas. Por su parte, el solado de la plaza, resuelto igualmente a base de losas calizas, contrastó con el del resto de la zona debido al despiece romboidal y a la disposición oblicua de las placas, consiguiendo así que este espacio, aunque integrado, gozase de cierta autonomía.

Todas las operaciones que entrañaron demoliciones, excavaciones o movimientos de tierra, debieron adecuarse a las cautelas arqueológicas especificadas la *Ley del Patrimonio Histórico Español*, a fin de evitar cualquier alteración en el patrimonio histórico. Asimismo, se puso especial cuidado en la conservación de la gran paulonia tomentosa central, elemento que determinaría la ordenación de la plazoleta, adjuntándose en el *Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares* un apartado dedicado en exclusiva a las medidas de protección del árbol durante los trabajos de reurbanización.

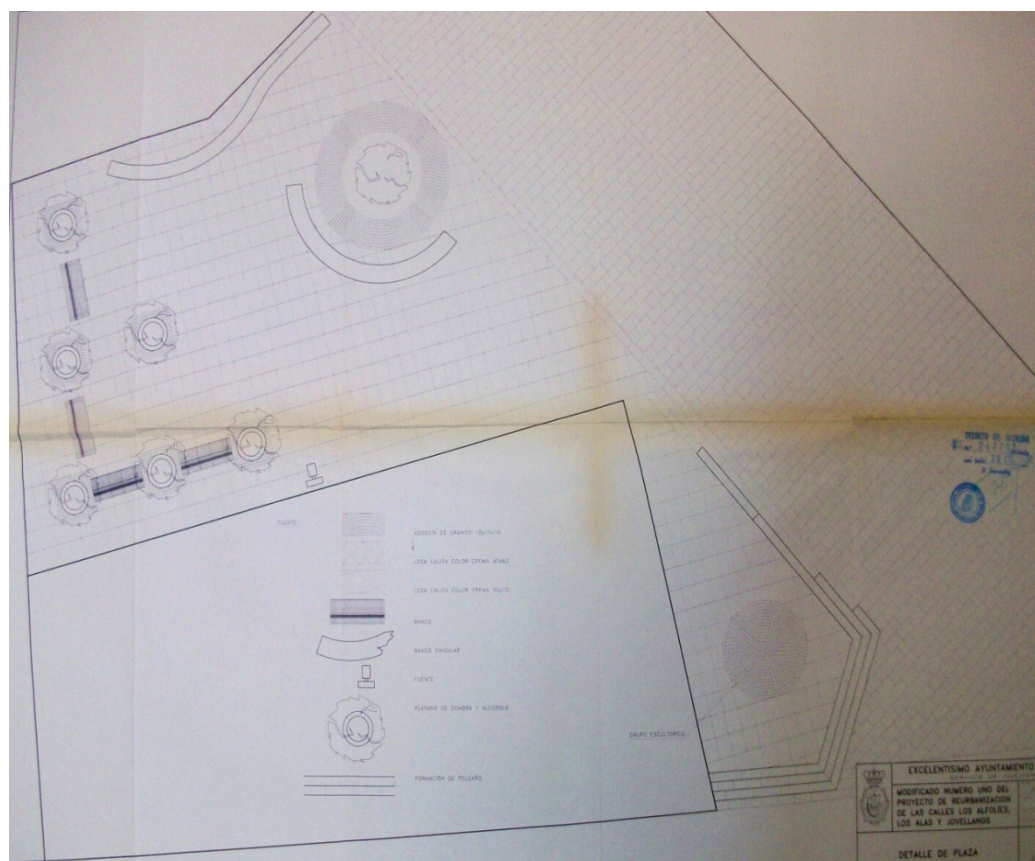


**Fig. 275. Plano general del estado del área antes de la reurbanización.**

**Fuente: A.M.A.**

Las actuaciones concretas para el acondicionamiento y la ornamentación de la plazoleta, fueron especificadas en el documento *Modificado N°1 del Proyecto de Reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos*<sup>835</sup>, presentado en diciembre de 2001 y redactado por el mismo equipo que había elaborado el anterior.

La paulonia tomentosa, que, pese a las polémicas, actuó finalmente como eje de la intervención, quedó realzada por un alcorque de adoquín de granito, al igual que los seis pequeños arbustos dispuestos reticularmente al fondo de la plaza, que sustituyeron a los plátanos híbridos y la péndula proyectados en origen. Todo ello se completó con la colocación de cuatro bancos comunes y otro singular de madera de iroko —suprimiéndose finalmente el banco curvo que había sido concebido en torno al árbol central—, farolas modelo *Fernando VII* y varios proyectores, murales y empotrados, para realzar la intervención.



**Fig. 276. Plano detalle de la intervención en la plaza de José Martí.**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>835</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N°. 862/02, 2002, Año 2002, “Modificado N°1 del Proyecto de Reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos”.



En paralelo a la regeneración de la plaza se completó la rehabilitación de la Antigua Cárcel, basándose para ello en el *Proyecto de Rehabilitación de las fachadas lateral y posterior del edificio de la Cárcel Vieja*<sup>836</sup>, elaborado por la arquitecta técnica Gemma Miranda Acebal. El objetivo de este proyecto no fue otro que el de completar la rehabilitación de la Antigua Cárcel, de la que, hasta entonces, sólo estaba recuperada la fachada principal, y que, desde hacía ya algún tiempo, venía funcionando como Oficina de Información Turística.

La rehabilitación de las fachadas consistió en picar el enfoscado preexistente, sustituir los canalones y las bajantes viejas y, quizás la intervención más destacable, reorganizar los vanos de la fachada posterior, transformando los antiguos balcones en ventanas y tabicando algunos huecos que, además de no revestir interés funcional ni arquitectónico, daban a la fachada un aspecto desarticulado. Las fachadas de la cárcel, al igual que las que delimitaban la plaza, se enfoscaron, pintando las primeras de color amarillo intenso y preparando las otras para acoger sendos murales cerámico y pictórico.



**Fig. 277. Fachadas lateral y posterior antes de la rehabilitación.**

**Fuente: A.M.A.**

---

<sup>836</sup> A.M.A., *Arquitectura*, Exp. 862/02, Año 2002, “Proyecto de Rehabilitación de las fachadas lateral y posterior del edificio de la Cárcel Vieja”.



**Fig. 278. *Eslabón*, Pepe Noja, 2002.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

En la fachada lateral de la cárcel, frente a la que, ya desde el proyecto inicial, estaba previsto colocar un grupo escultórico, se instaló en 2002 la escultura *Eslabón* del artista onubense Pepe Noja. Gran cadena de acero inoxidable que, emergiendo del muro de la antigua prisión, rompe en el eslabón central simbolizando la libertad exterior frente al cautiverio interior.

La pared del fondo de la plaza, de 3,5 metros de altura y 14 de ancho, acogió el mural cerámico *Pasionarias*, cuyo diseño, encargado a la Escuela de Cerámica, corrió a cargo del artista avilesino Ramón Rodríguez. Inaugurado en 2002, este mural reinterpretaba desde la abstracción una mata de pasionarias descolgándose por la pared, utilizando para ello en torno a 4900 azulejos industriales cerámicos de 10x10 cm. organizados a través de un módulo de 3,5x3,5 metros que va girando y repitiéndose hasta cuatro veces. La gama cromática empleada —blanco, azul cobalto, azul pastel, lila pastel, verde pastel, verde pistacho, amarillo pastel, crema, amarillo, siena, coral, naranja, morado y rosa pastel—, inspirada en los colores de las flores de esta liana trepadora, concedió al espacio luminosidad y frescura. La obra *Pasionarias*, perteneciente a la serie pictórica *Los días del jardín*, además de cumplir la función ornamental presupuesta, otorgó al conjunto de la plaza coherencia y cohesión, trazando, junto con el mural pictórico *Cubavilés*, un programa iconográfico vegetal con fuerte sabor caribeño, idóneo para significar conceptualmente la plaza dedicada al libertador e intelectual cubano José Martí.





**Fig. 279. *Pasionarias*, Ramón Rodríguez, 2002.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

*Cubavilés* completó el ciclo iniciado con *Pasionarias*. Este inmenso mural pictórico, de 22 metros de altura y más de 12,5 de ancho, cubrió la pared lateral de la plaza, haciéndose visible incluso desde la carretera de Valliniello al otro lado de la ría. La intervención artística, auspiciada por la sociedad Rehabilitaciones Urbanas Avilés S.A. (RUASA), siguió el diseño de Ramón Rodríguez, quien, junto con otros tres pintores, entre ellos Jacobo Rodríguez, trasladaron mediante cuadrícula el boceto original a la gran pared. La idea, que comenzó a gestarse en 2005, era reforzar el hilo argumental verde y cubano de la plaza, para lo cual, sobre el fondo anaranjado de la pared, se pintaron cuatro grandes palmeras negras matizadas en tonos morados, rojos y verdes, simbolizando la isla de Cuba, mientras que en la parte inferior del mural grandes hojas de roble representaban a la ciudad de Avilés. Inaugurado en 2007, el mural actuó también como telón de fondo al busto de *José Martí*, zona para la que Ramón Rodríguez eligió el negro con el fin de realzar y dar solemnidad a la escultura. El busto de bronce, realizado por el escultor cubano Alberto Lescay Merencio, fue donado en 2005 al Ayuntamiento de Avilés por el Instituto de Estudios Martinianos cubano.

Así, este rincón de la ciudad rindió tributo al vínculo histórico que unía Cuba y Avilés, entre los que, especialmente en el periodo de entresiglos, existió un fluido intercambio de gentes y capitales, que incidió notablemente en la configuración de la ciudad contemporánea, como demuestran las numerosas obras arquitectónicas y urbanísticas financiadas por indianos enriquecidos en la isla caribeña. El futuro de esta intervención, que pensaba culminarse con la instalación de una pérgola con pasionarias azules y blancas, está en el aire, ante la posibilidad barajada de tirar parte del muro de fondo de la plaza para abrir el patio interior trasero a la calle Jovellanos, operación que obligaría a destruir el mural de las *Pasionarias*.



**Fig. 280. Plaza de José Martí.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

### ***Calle La Fruta***

El subconjunto de la calle La Fruta, que limita al norte con el de La Muralla, al sur con los de la plaza del Ayuntamiento y La Cámara, al este con el del eje Ferrería-Los Alas y al oeste con el de la calle San Bernardo, cuenta, al igual que el resto de subconjuntos citados, con el máximo nivel de interés dentro del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* del Ayuntamiento de Avilés. A diferencia de los subconjuntos de La Muralla y La Ferrería-Los Alas, donde existen hitos arquitectónicos medievales y modernos, la mayor parte de las construcciones presentes en la calle La Fruta fueron erigidas durante la segunda mitad del siglo XIX, coincidiendo con la creación del Plan Geométrico de Población de 1846<sup>837</sup> y la aplicación de las medidas decimonónicas de Reforma Interior.

Según apuntó Sergio Tomé, el trazado rectilíneo del viario de La Villa, especialmente marcado en la calle La Fruta, obedeció a las nuevas alineaciones que el Ayuntamiento había fijado por imperativo legal, a fin de eliminar martillos, salientes y codos, y de ensanchar y desobstruir las calles. En el caso de La Fruta, la geometrización de la trama pasó por el derribo de las construcciones más antiguas, incluidos los soportales, y la sustitución por viviendas modernas, lo cual aparejó la fusión espontánea de fincas para facilitar la implantación de inmuebles de mayores dimensiones que respondiesen mejor a las exigencias residenciales de la burguesía<sup>838</sup>.

Aunque el más antiguo de los inmuebles está datado hacia 1823, el grueso del conjunto corresponde al periodo de entresiglos, habiéndose levantado más de la mitad de los edificios entre el último cuarto del XIX y el primero XX. La cronología tardía del parque inmobiliario no obstaculizó la valoración y protección del mismo, como así demuestra el hecho de que de las 31 edificaciones que integran el subconjunto de la calle La Fruta, todas aparecen recogidas en el *Catálogo Urbanístico* como Arquitectura Culta de Protección Parcial, a excepción de la parcela discordante situada en el N°9.

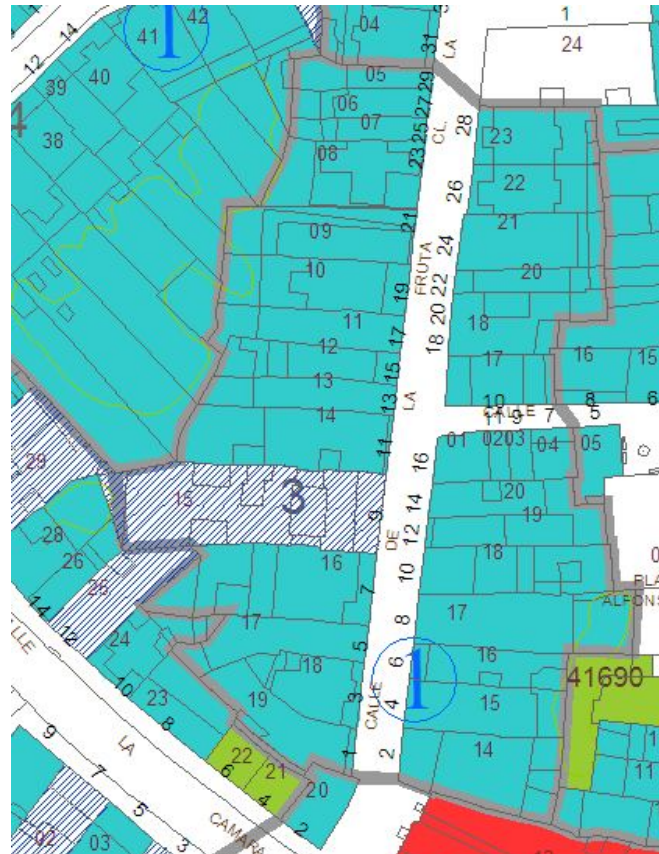
---

<sup>837</sup> Los planes geométricos de alineación y rectificación de ciudades, creados por R.O. de 25 de julio de 1846, marcaron un hito en la planificación y la ordenación urbanística española, formulando, según criterios unificados, cuerpos normativos de ordenanzas de edificación y reglamentos de ornato público. Sin embargo, a pesar de lo ambicioso de la iniciativa, la repercusión en el desarrollo urbano general fue bastante reducida, limitándose las más de las veces, como así sucedió en caso de Avilés, a la apertura de nuevas calles y la rectificación del trazado del viario preexistente. DÁVILA LINARES, Juan Manuel, “El planeamiento urbano de...”, Op.cit.

<sup>838</sup> TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, “Avilés (Asturias):...”, Op.cit.



La dedicación terciaria de la mayor parte de los bajos de la calle, ocupados por oficinas, comercios y negocios de hostelería, y las intervenciones recientes de reforma y/o rehabilitación de las construcciones y el pavimento<sup>839</sup>, han conseguido captar la afluencia ciudadana y recuperar este sector como uno de los principales ejes comerciales del casco histórico, junto con La Cámara, función que había mantenido hasta bien entrado el siglo el siglo XX.



**Fig. 281. Plano del subconjunto de la Calle La Fruta.**

**Fuente: PEPPC**

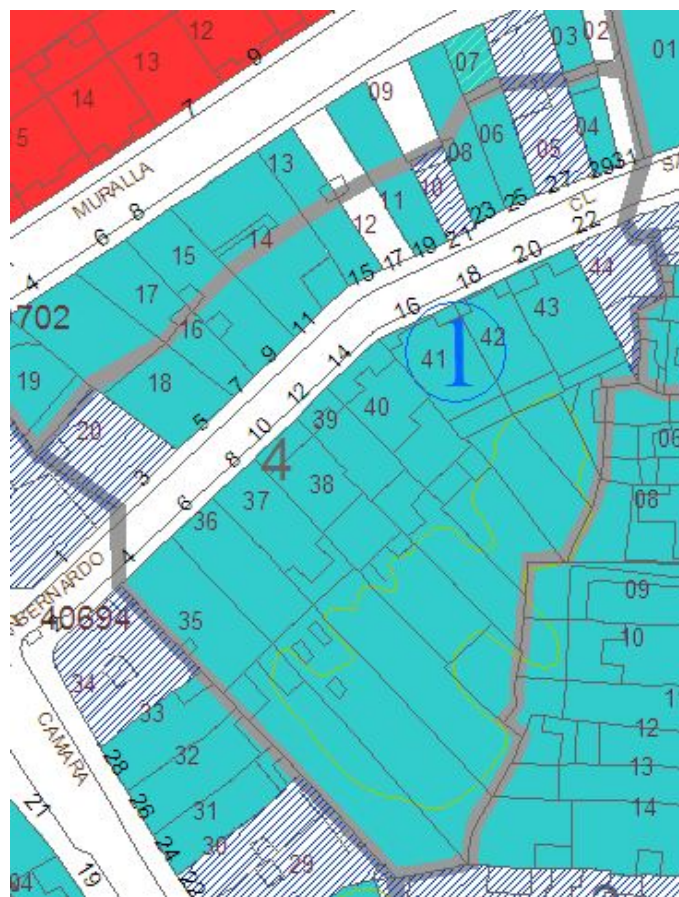
### ***Calle San Bernardo***

De las 24 parcelas que integran el subconjunto de la calle San Bernardo, lindante al norte con el del Mercado, al este con los de La Muralla y La Fruta y al oeste con el de La Cámara, 18 albergan edificios catalogados como Arquitectura Culta de Protección Parcial por el *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, mientras que 4 corresponden a Edificaciones Discordantes y 2 quedaron fuera de catálogo.

<sup>839</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 119, Expte.23.359/98, 1998, “Proyecto de Urbanización de la calle de La Fruta y la plaza de Camposagrado”.

Al igual que sucedía en la calle La Fruta, el parque inmobiliario de este sector corresponde al último cuarto del siglo XIX y el primero del XX. Pero además de la renovación del caserío, la morfología parcelaria también experimentó profundas transformaciones, siendo, quizás, la zona de La Villa más alterada desde el punto de vista catastral, ya que, la adquisición municipal en 1869 del recién desamortizado convento bernardino y de los terrenos anejos, acarrió el fraccionamiento de una propiedad hasta entonces única en varios lotes regulares, sobre los que, ya en el periodo de entresiglos, serían erigidos bloques de viviendas burguesas<sup>840</sup>.

El interior de la manzana, delimitado por las traseras de la calle La Fruta y San Bernardo, estaba ocupado por un islote verde casi silvestre, fruto del aprovechamiento espontáneo de los huecos internos resultantes del fondo irregular de las parcelas. Este espacio verde interior, aunque bastante abandonado, aún perdura en la actualidad, esponjando y oxigenando el tupido entramado histórico<sup>841</sup>.



**Fig. 282. Plano del subconjunto de la calle San Bernardo.**

**Fuente: PEPPC (2006)**

<sup>840</sup>TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, "Avilés (Asturias):...", Op.cit.

<sup>841</sup> *Ibidem*.



#### 4.4.2. *El subconjunto de Sabugo.*

El barrio de Sabugo, gestado en los siglos XII y XIII como arrabal de pescadores extramuros, estaba situado sobre un pequeño promontorio al otro lado del río Tuluergo, separado del recinto amurallado por los marjales de Las Meanas y Las Aceñas. Las gentes del mar eran las que componían el tejido social de este arrabal, acogiendo a pescadores, marineros, calafates, rederos, carpinteros de ribera y demás oficios relacionados con la pesca y la navegación, lo cual, confirió a Sabugo la identidad singular que solía distinguir a los barrios de las comunidades mareantes. Durante siglos la única comunicación física entre La Villa y Sabugo fue el Puente Viejo, documentado ya en el siglo XIII, habiendo que esperar hasta el siglo XVII para ver inaugurado el Puente Nuevo, que conectaba la Puerta del Postigo con los terrenos del convento de Nuestra Señora de la Merced. Pero la completa integración de ambos núcleos se produjo en el último tercio del siglo XIX, con la desecación de las marismas de Las Aceñas y la construcción de la plaza y el mercado homónimos, habilitando así lo que podría ser entendido como el primer ensanche burgués de Avilés.

El callejero del barrio de Sabugo, siguiendo a grandes rasgos el esquema en “H” de La Villa, estaba integrado por dos calles de orientación norte-sur, la calle de Alante —hoy calle La Estación— y la calle de Atrás —hoy calle Bancos Candamo—, cruzadas transversalmente por la calle de Enmedio —hoy calle Carreño Miranda—, trazando así un damero de seis manzanas más o menos regulares. Los dos ejes principales confluían al norte en la plaza del Carbayo, que, además focalizar la vida comunitaria en torno a la iglesia vieja de Santo Tomás de Canterbury, actuaba como distribuidor espacial, partiendo de ella los caminos hacia Muros, San Cristóbal de Entreviñas y Luarca.

Sin embargo, el bagaje histórico y la identidad del barrio de Sabugo apenas pueden percibirse en la actualidad, circunscribiéndose las reminiscencias medievales y modernas al perfil general del callejero, por otro lado profundamente alterado, y a la iglesia románica de Santo Tomás de Canterbury. La pérdida del caserío, el viario y la morfología parcelaria tradicional fue especialmente intensa en el siglo XIX, con las operaciones de reforma interior, entre las que destacó la acometida en 1883, que se saldó con la demolición de las edificaciones existentes en la parte central de la plaza del Carbayo<sup>842</sup>. También incidió notablemente en la transformación del barrio la llegada del

---

<sup>842</sup> UREÑA Y HEVIA, Justo, *Avilés y...*, Op.cit.

ferrocarril a la ciudad en 1890, ya que, al situarse Sabugo en la zona de tránsito hacia la terminal, exigió la reforma axial de la calle de Alante a fin de conectar la ciudad con la estación, de ahí que desde entonces pasase a llamarse calle La Estación<sup>843</sup>.

Estas operaciones de reforma interior, realineación y ensanche, acarrearón la destrucción de la práctica totalidad de las antiguas casas marineras, las cuales, poco a poco, y dentro de la tendencia decimonónica al aburguesamiento físico de la ciudad, dieron paso a las series de arquitectura culta que, guiadas por los estilemas burgueses, imperaron en el periodo de entresiglos. Probablemente la destrucción más influyente en la transformación urbanística del suburbio mareante, haya sido el derribo, a finales del siglo XIX, de la iglesia y el convento de Nuestra Señora de la Merced, con la intención de prolongar la calle La Cámara desde el arranque del Puente Nuevo hasta el campo de Caín, bordeando el lado occidental de la plaza de Las Aceñas.

El espacio resultante de esta intervención pronto pasaría a convertirse en la arteria burguesa por excelencia, como atestiguan las lujosas residencias que, como el Palacio de Maqua o la Casa de Eladio Muñiz, fueron poco a poco colonizándolo. Parecía entonces menester rematar este eje con la construcción de un edificio adecuado al porte y la entidad de la zona, función que, según parece, a ojos de la oligarquía decimonónica, no cumplía el convento mercedario.



**Fig. 283. Plaza de la Merced e iglesia de Santo Tomás en 1912.**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

---

<sup>843</sup> TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, "Avilés (Asturias): La morfología...", Op.cit. p.173.

Sobre el solar arrasado se levantó entre 1896 y 1903, según las trazas del arquitecto Luis Bellido, la iglesia nueva de Santo Tomás de Canterbury, la cual, siguiendo los dictados del neocatolicismo de la Restauración, exploró el revivalismo neogótico, inspirándose en el gótico de transición, de ahí los guiños románicos<sup>844</sup>. Así, la iglesia de Santo Tomás, cuya fachada coronaba el escudo de la ciudad, aludiendo quizás al arraigo urbano de los nuevos residentes, culminó la calle La Cámara, tanto en el plano físico, cerrando la perspectiva de la misma y sutilmente destacada por la elevación del terreno, como en el simbólico, certificando el avance de la burguesía hacia el norte de la ciudad.

Pero las transformaciones afectaron también a la morfología parcelaria, experimentando reagrupaciones de solares y destruyendo el sistema tradicional de asentamiento, acusadamente longitudinal y profundo. Asimismo, la secuencia soportalada que, al igual que en el resto de la ciudad tradicional, condensaba parte de la esencia arquitectónica y urbanística, se eliminó en buena parte del arrabal.

Las realineaciones y los derribos continuaron durante la primera mitad del siglo XX, recrudeciéndose sensiblemente en las décadas de los sesenta y los sesenta, parafraseando a Chueca Goitia, los peores años en la destrucción del legado urbanístico español<sup>845</sup>. Fue entonces cuando se acometió la renovación completa del borde occidental de Sabugo, en la calle Marcos del Torniello, cuyas construcciones carecen hoy por hoy de interés patrimonial.

Del análisis del patrimonio arquitectónico que a día de hoy pervive en el barrio de Sabugo, se desprende que la inmensa mayoría de las construcciones apenas superan en antigüedad el último cuarto del siglo XIX, habiendo sido fruto casi todas de la fiebre reformadora de finales del siglo XIX y principios del XX. En la calle Bances Candamo, de los 32 solares cuantificados en el *Catálogo Urbanístico* del Ayuntamiento de Avilés, el 46,9% cuentan con Protección Parcial; el 15,6% con Protección Ambiental; el 9,4% aparecen catalogados como Edificación Discordante; y, nada menos que, el 28,1% aparecen sin catalogar. De los 36 solares que integran la calle La Estación, el 55,6% gozan de Protección Parcial; el 5,6% de Protección Ambiental; el 11% están catalogados como Edificación Discordantes; y, el 27,8% están sin catalogar. En la plaza

---

<sup>844</sup> MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “Pórticos, portales...”, Op.cit.

<sup>845</sup> CHUECA GOITIA, Fernando, *La destrucción del legado...*, Op.cit.



La mayoría de los edificios combinan la función residencial en los pisos superiores, con la dedicación hostelera o comercial de los bajos, terciarización de la línea de calle que dio comienzo a finales de la década de los setenta.

Las primeras acciones para la recuperación del barrio de Sabugo derivaron de la declaración del Área de Rehabilitación Integrada de la zona histórico-artística de Avilés, y se concretaron en el *Proyecto de pavimentación y renovación de servicios en el barrio de Sabugo*<sup>846</sup>, realizado por el ingeniero Fernando Marcos Vega, en colaboración con Laureano González Vidal, Adolfo Fernández Moya, Basilio Jerónimo de Paz y Luis García Castaño<sup>847</sup>. El proyecto inicial, aprobado en junio de 1992, experimentó algunas reformas en junio de 1994, dando lugar al *Reformado del Proyecto de pavimentación y renovación de servicios en el barrio de Sabugo*, también de la autoría de Fernando Marcos Vega.

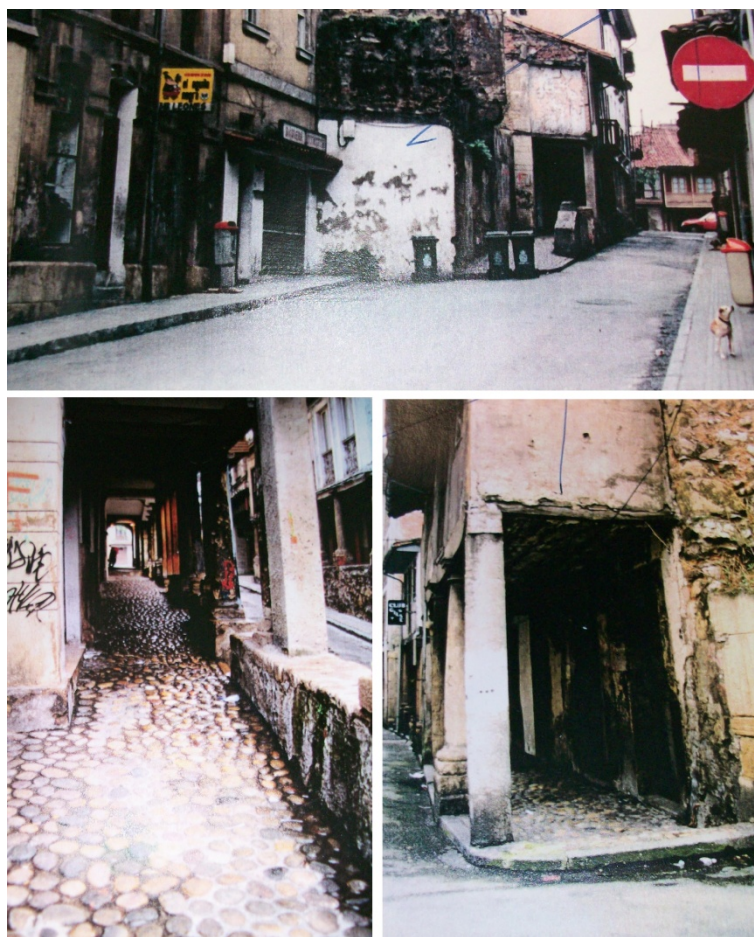
La situación de alarmante degradación del barrio aceleró la necesidad de intervenir en la zona, pues, además de presentar importantes deficiencias en las redes de servicios, evidenciaba el abandono arquitectónico y urbanístico más absoluto. Situación ésta que, como ya comentamos, trató de paliar, y en la medida de lo posible invertir, la declaración del ARI del casco histórico. Los ennegrecidos y desvencijados edificios del arrabal marinerero rezumaban decadencia y abandono, atmósfera que reforzaba la vegetación que pendía de cornisas y tejados, las humedades y los desconchados del enlucido, las pintadas de las fachadas e, incluso, los estridentes carteles de algunos negocios y el mobiliario urbano, obsoleto, deteriorado y en absoluto integrado en el entorno. Todas las calles del barrio, incluida la plaza del Carbayo, permitían el tránsito del tráfico rodado, si bien, exceptuando la calle La Estación, el tráfico era bastante escaso, reduciéndose al abastecimiento domiciliario y a la actividad comercial y hostelera. Aún así, la presencia de vehículos, circulando o estacionados en línea, además de interferir en la percepción limpia del espacio, generaba fricciones con la accesibilidad peatonal, limitada al interior de los soportales y a las minúsculas aceras que recorrían los laterales de las calles.

---

<sup>846</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Tomo VII, Exp. N° 25665/92, 1992, “Proyecto de pavimentación y renovación de servicios en el barrio de Sabugo en Avilés”.

<sup>847</sup> Este mismo equipo de ingenieros municipales fue también el encargado de redactar en el año 2000 el *Proyecto de Reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos*.





**Fig.285. Calles de Sabugo a principios de los años noventa<sup>848</sup>.**

**Fuente: A.M.A.**

La plaza del Carbayo exhibía el mismo aspecto inarticulado y desorganizado del resto del arrabal, con dos plataformas asfaltadas, una en torno a la iglesia y la otra en la esquina noroeste de la plaza; la acera peatonal del lateral meridional; y, la comunicación rodada entre las calles de La Estación y Marcos del Torniello.

Una de las primeras acciones llevadas a cabo en el marco del proyecto de reurbanización, consistió en la completa renovación de los servicios de distribución de agua potable, alcantarillado, alumbrado público, energía eléctrica, gas natural y telecomunicaciones. El tratamiento de los pavimentos mereció también especial atención, pues, más allá de la simple modernización de los solados, sustituyendo las baldosas veredas de panes de cemento gris por otras actuales conforme al gusto del momento, trató de sintetizar, jugando con los materiales, las nivelaciones, el cromatismo y las texturas, la distribución espacio-circulatoria de las calles y la plaza.

<sup>848</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 25.665/92, Año 1992, “Proyecto de pavimentación y renovación de servicios en el barrio de Sabugo en Avilés” y Exp. N° 28.415/95, Año 1995, “Proyecto de pavimentación de plazoleta en la calle Carreño Miranda en Sabugo”.

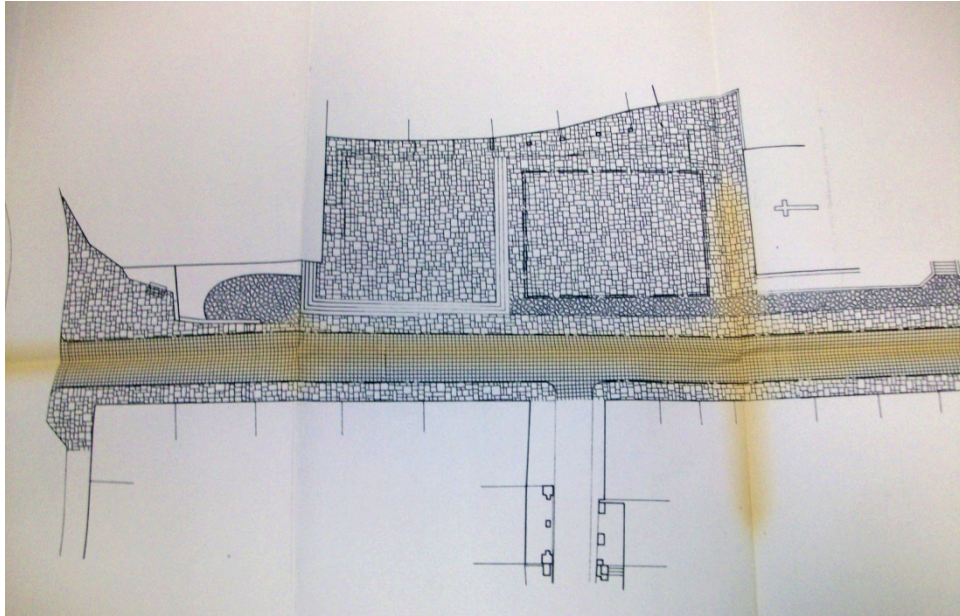


**Fig. 286. Plaza del Carbayo a principios de los años noventa.**

**Fuente: A.M.A.**

Entre los objetivos del proyecto de reurbanización estaba la consolidación y la ampliación de las zonas peatonales, aspecto que debía ser cuidadosamente estudiado, para evitar las disfunciones urbanas derivadas de la peatonalización total o masiva de las ciudades históricas. La solución adoptada pasó por la peatonalización parcial, combinando el acceso del tráfico rodado, ahora restringido física y temporalmente, con el tránsito peatonal, priorizando visualmente el segundo a través del tratamiento de los pavimentos. El solado de las calles se resolvió, al igual que en otros ejes de la zona histórica, a base de losetas de piedra caliza natural, jugando con la gama de los ocres, los rojos y los grises, organizadas a través de cadenas centrales del mismo color y material. En los laterales, pequeños bordillos de adoquín calizo pulido, sutilmente destacados en altura, delimitaban el espacio estrictamente peatonal, resuelto de igual modo que el canal para el tráfico rodado, de manera que, aún deslindando ambos espacios, predominase perceptivamente la naturaleza peatonal. Así, se solaron la calle Bances Candamo, el borde meridional de la plaza del Carbayo y la mitad sur de la calle La Estación, mientras que los pavimentos de la mitad norte de ésta así como los de la calle Carreño Miranda, donde el tráfico rodado era más intenso, se resolvieron a base de adoquines de hormigón grises con encintados y bordillos de piedra negra pulida, más destacados en altura para distinguir claramente el dominio de los coches del de los viandantes.





**Fig. 287. Plano de pavimentos de la plaza del Carbayo.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 288. Detalle del pavimento de la calle La Estación.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



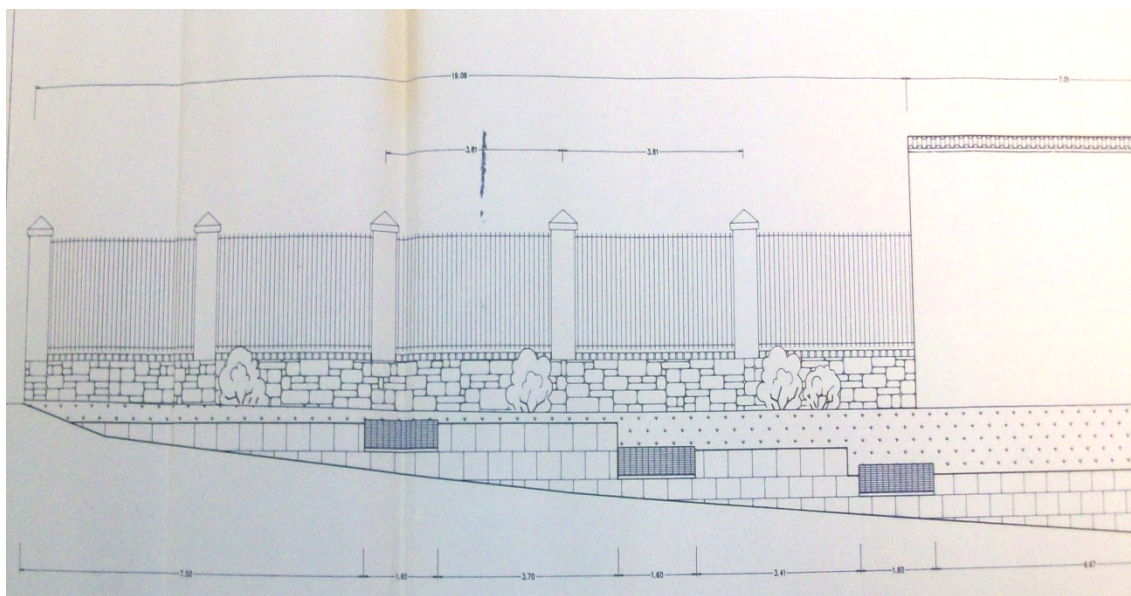
**Fig. 289. Detalle del pavimento de la calle Carreño Miranda.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

La plaza del Carbayo se organizó en dos plataformas a distinto nivel, la primera, de acceso escalonado, frente a las casas tradicionales con mirador de la esquina noroeste, y la segunda alrededor de la iglesia vieja de Santo Tomás, cuyo límite meridional demarcaba una franja de cantos rodados encargada de separar el entorno del monumento de las líneas de tránsito.

Las demoliciones, los desmontes y las excavaciones requeridas en la intervención, debieron adecuarse a las cautelas arqueológicas recogidas en la *Ley del Patrimonio Histórico Español*, a fin de evitar posibles daños en el patrimonio histórico o arqueológico del subsuelo, lo cual exigía el uso de maquinaria específica y apropiada o, llegado el caso, la excavación manual.

En el año 1995, ya en marcha las obras de renovación de los servicios y los pavimentos, se redactó el *Proyecto de pavimentación de plazoleta en la calle Carreño Miranda*<sup>849</sup>, finalmente aprobado en abril de 1996. Elaborado también bajo la dirección de Fernando Marcos Vega, este proyecto planificó la urbanización del espacio resultante de la demolición del edificio esquinero, que, en desarrollo de las previsiones del Plan General de Ordenación Urbana de 1986, había sido eliminado de la intersección de las calles de La Estación y Carreño Miranda.



**Fig. 290. Alzado del proyecto de intervención.**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>849</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 28.415/95, Año 1995, “Proyecto de pavimentación de plazoleta en la calle Carreño Miranda en Sabugo”.



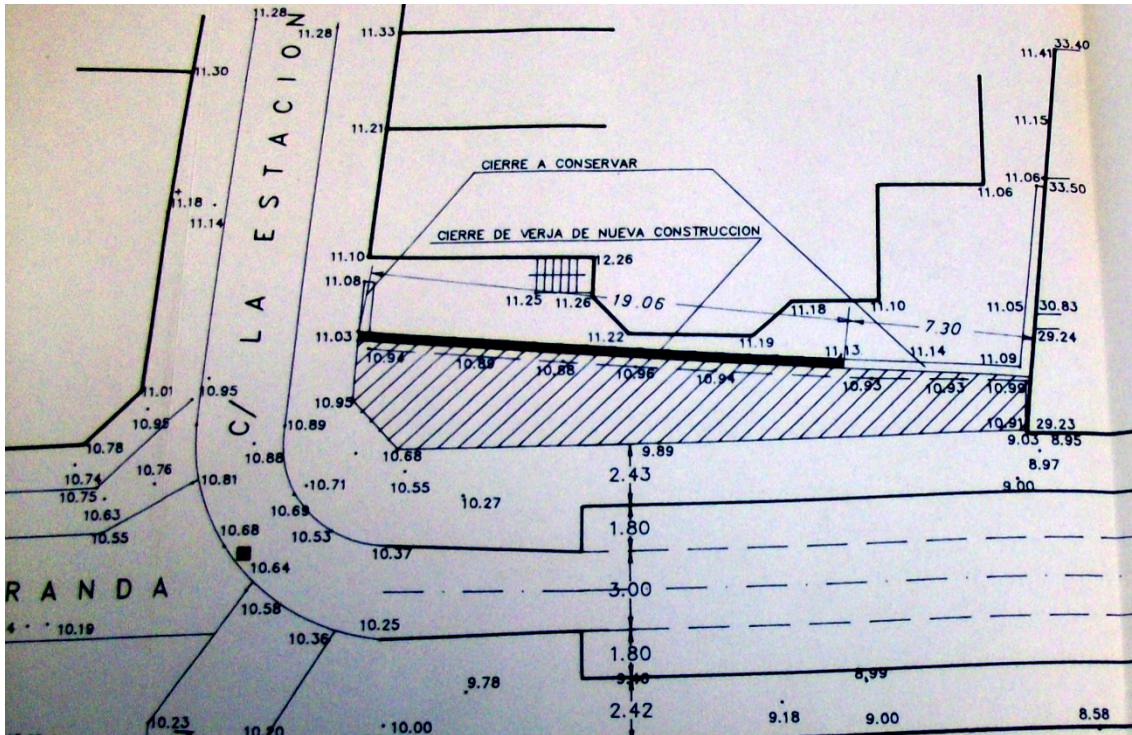


Fig. 291. Plano y definición geométrica de la intervención.

Fuente: A.M.A.

Una vez eliminada la pared de mampostería que cerraba el solar a la calle Carreño Miranda, la intervención se concentró en la rehabilitación parcial del muro de cierre perimetral, que podría datarse de manera aproximada hacia 1914, fecha de construcción de la vivienda aneja<sup>850</sup>. Como se aprecia en el plano de la intervención, tanto el fragmento de tapia orientado a la calle La Estación como el de la esquina opuesta, serían restaurados, mientras que el resto del cierre, esto es, el orientado hacia la calle Carreño Miranda, sería reconstruido a imitación del original. El muro se concibió en dos niveles, el inferior macizo, compuesto a base de repié de mampostería rematado con albardilla de piedra, y el superior diáfano, integrado por la verja metálica, diseñada según la primitiva conservada, y cinco pilares divisorios coronados con cubrepilares tejados a dos aguas. La antigua pared de mampostería, en vez de ser completamente descuajada, se aprovechó parcialmente para delimitar la pequeña cuña verde que ocuparía el espacio del edificio demolido, para lo cual, hubo de ser rebajada en altura y escalonada para adecuarse a la pendiente natural de la calle, aprovechando el desnivel para abrir tres huecos y colocar en ellos bancos de madera.

<sup>850</sup> Datación recogida en el *Catálogo Urbanístico del Ayuntamiento de Avilés* (Ficha N°267).



En la estrecha superficie de terreno contenida entre la antigua pared y el cerramiento de forja se creó un minúsculo jardín público, en el que se plantaron flores, arbustos y césped, y donde se colocó en 1997 la escultura *La Monstrua* de Amado González Hevia, “Favila”. *La Monstrua*, transposición escultórica del célebre cuadro del pintor barroco Juan Carreño Miranda, en el que representaba a Eugenia Martínez Vallejo, bufona de la corte de Carlos II, formó parte del tributo que la ciudad quiso rendir al más ilustre de los artistas avilesinos en la calle que lleva su nombre.

Allí, dialogando con el bronce de Favila, se instaló ese mismo año el mural *Homenaje a Carreño Miranda*, diseñado por Ramón Rodríguez, e integrado por varios paños de serigrafía cerámica sobre gres industrial. El mayor de ellos, con unas dimensiones aproximadas de 3 por 7 metros, y que ocupaba la pared que cerraba la parcela, reproduce la silueta de la Monstrua vestida y desnuda en los colores primarios, así como la firma y una frase del propio Carreño Miranda. Otros cinco elementos, de 0,5 por 2 metros, colocados en el frontal de los pilares, completaban el conjunto, representando la misma silueta, vestida y estilizada, en distintos tonos de azul, que se iban intensificando a medida que se acercaban al mural principal<sup>851</sup>.



**Fig. 292. *La Monstrua*, Favila, 1997.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

---

<sup>851</sup> RODRÍGUEZ, Ramón, *Memoria de un recorrido...*, Op.cit.

El segundo impulso para la recuperación del arrabal de Sabugo, tras la declaración del ARI del casco histórico, llegó en agosto de 2006, con la declaración de la iglesia vieja de Santo Tomás de Canterbury como BIC/Monumento, cuyo expediente administrativo había sido incoado con fecha de 8 de julio de 1980. Junto con la declaración BIC, y tal como exige la *Ley del Patrimonio Histórico Español*, quedó delimitado el entorno de protección afectado, tomando como referencia el entorno de protección provisional fijado el año anterior. Aún así, y pese a las elevadas expectativas depositadas en la declaración BIC, el templo románico siguió sin ser rehabilitado, presentando tal deterioro, especialmente en la techumbre y en el interior, que motivó el descontento del consistorio, que reclamó al responsable de Patrimonio del Arzobispado de Oviedo atención para la iglesia de Sabugo a la hora de suscribir convenios o subvenciones para la rehabilitación con la consejería de Cultura. También la Asociación de Vecinos “Pedro Menéndez” denunció en primavera de 2010 “la falta de mantenimiento y atención” de este Bien de Interés Cultural, invadido por la maleza y profundamente deteriorado<sup>852</sup>.

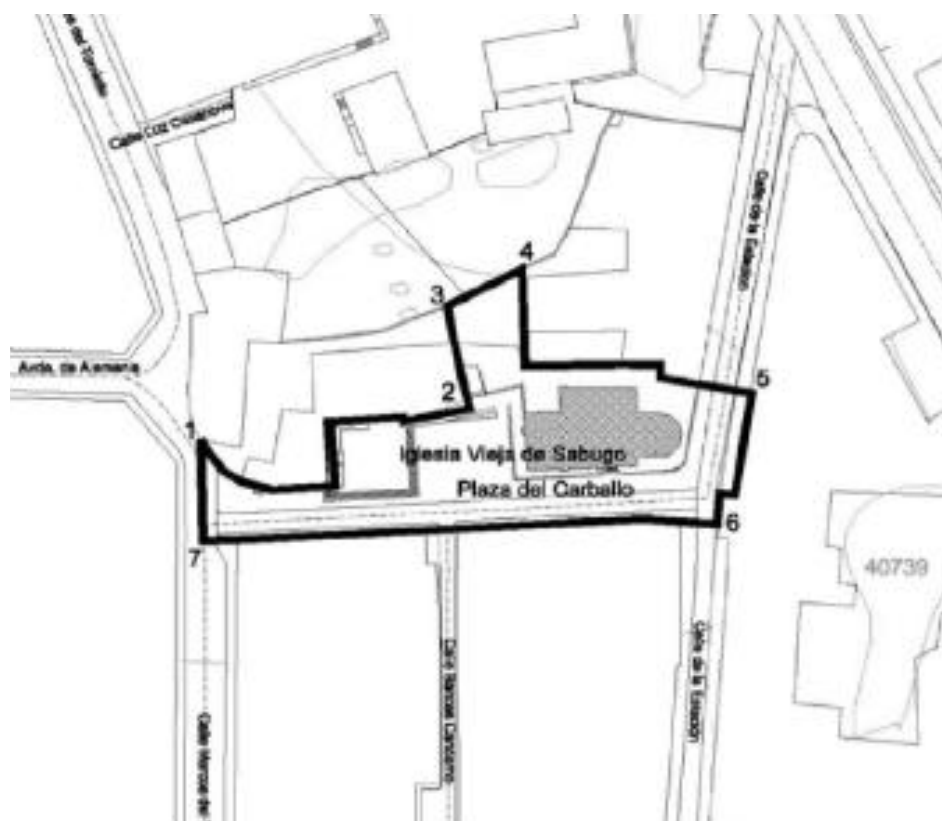


Fig. 293. Entorno de protección de la iglesia vieja de Sabugo.

Fuente: BOPA.

<sup>852</sup> GIÓN, Amaya P., “La maleza devora Sabugo”, en *La Nueva España* [en línea], 28 de abril de 2010, sp., [Consultado: 28/04/2010], <<http://www.lne.es>>.



**Fig. 294. Plaza del Carbayo en la actualidad.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

La última de las actuaciones con influencia directa sobre el monumento fue la creación del parque de Luz Rodríguez Casanova, que, aunque pertenece ya al subconjunto de Marcos del Torniello, situado al norte del de Sabugo y catalogado en el *Plan Especial del Patrimonio Cultural* como de Interés Medio, incidió directamente en la redefinición visual de la iglesia de Santo Tomás, ya que, la apertura del espacio ofreció una perspectiva hasta entonces inaccesible del lado del Evangelio.

Con la creación del parque de Luz Rodríguez Casanova, fruto del convenio de compensación suscrito entre el Ayuntamiento de Avilés y la Sociedad Mercantil “GARCÍA FERNÁNDEZ Y CÍA. S.A.”,<sup>853</sup>, se generó una zona verde de cerca de 4000 m<sup>2</sup> entre las calles Luz Casanova y Marcos del Torniello, extendiéndose prácticamente hasta la trasera del borde septentrional de la plaza del Carbayo. Este parque, además de configurar un nuevo espacio público, actuaría como elemento de transición entre la arquitectura baja del casco histórico y las construcciones de entre seis y nueve alturas lindantes. Pero esta intervención, que aparecía ya esbozada en el *Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico*, acarrió costes patrimoniales, ya que, recurriendo a técnica de la tabla rasa, demolió la Fábrica de Vidrios de Ybarra Galán y Compañía, incluidos hornos, talleres, almacenes, cobertizos y otras construcciones accesorias, sumándose así a la larga nómina de patrimonio industrial damnificado por las operaciones urbanísticas.

---

<sup>853</sup> *Convenio Urbanístico APE C-2*, PGOTM, Ayuntamiento de Avilés, 2006.



#### 4.4.3. El subconjunto de la plaza del Ayuntamiento

Dentro de las actuaciones para la peatonalización y la recuperación del tejido del casco histórico, se presentó en diciembre de 1998 el *Proyecto de Ejecución Modificado de Urbanización de la plaza de España y las calles de La Cámara y Ruiz Gómez*<sup>854</sup>, elaborado por el arquitecto Mariano Bayón, sobre la base de otro documento redactado en 1994, que hubo de ser reformado cuando se tomó la decisión de habilitar un gran aparcamiento subterráneo bajo la plaza.



Fig. 295. Plano del subconjunto de la plaza del Ayuntamiento.

Fuente: PEPPC (2006).

Durante la planificación y el diseño de las actuaciones, tal y como refleja el documento, se tuvo muy presente la configuración y la significación histórica de la plaza, que, unida al emblemático edificio consistorial, constituía el espacio urbano más significativo de la ciudad. Si analizamos el paisaje arquitectónico de este subconjunto, advertimos cómo, de las 31 parcelas edificadas cuantificadas en el último *Catálogo Urbanístico*, nada menos que 4 gozan de Protección Integral: el Ayuntamiento, el Palacio de Ferrera, el Palacio de Llano Ponte y la Casa de Campa Balsera, de los cuales, los tres primeros tienen incoado expediente de declaración BIC/Monumento. El resto de las edificaciones cuentan con Protección Parcial, excepto 5 que aparecen sin catalogar y otras 2 que están registradas como Edificación Discordante. Datos que permiten afirmar que este subconjunto, junto con el de La Muralla, exhibe la mayor concentración monumental de todo el casco histórico de Avilés.

<sup>854</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 55.499/94, Año 1994, “Proyecto de Ejecución Modificado de Urbanización de la plaza de España y las calles de La Cámara y Ruiz Gómez”, ff.375-592.

La fisonomía alargada y combada de la plaza estuvo condicionada desde su origen por las distintas vías que allí confluían, recibiendo, desde el norte, dos calles del interior del recinto de La Villa, La Ferrería y La Fruta, y proyectándolas hacia el sur en las dos calles que centrarían la expansión tentacular moderna, San Francisco, antesala de Galiana, y Rivero. Así, la plaza dio fachada a la prolongación extramuros del conjunto urbano, al tiempo que actuó como distribuidor espacial y como espacio representativo por excelencia, erigiéndose allí a mediados del siglo XVII el edificio del Ayuntamiento y los palacios del marqués de Ferrera y de Llano Ponte. La unión de las calles Rivero y San Francisco se efectuó mediante un borde de casas edificado durante los siglos XVII y XVIII, todas ellas conectadas a través de los soportales, que habilitaron un tránsito perimetral continuo, únicamente interrumpido en los bajos del Palacio de Ferrera, y otorgaron a la plaza unidad estética y coherencia visual. El arco tendido resultante de esta unión condicionó el carácter irregular del espacio central de la plaza, focalizado en dos senos, San Francisco y Rivero.

A finales del siglo XIX comenzó la gran transformación de este espacio, decidiendo entonces solar la plaza desde la fachada del Ayuntamiento hasta el centro de la misma, como prolongación de la calle La Cámara, restringiendo de este modo el acceso rodado al borde meridional, y ampliando, en consecuencia, el espacio estancial. La intervención urbanística, resuelta a base de grandes losas hormigonadas y culminada con la colocación en el baricentro de un falso monolito, simulando el rollo de justicia que, según la tradición popular, siglos atrás allí había existido, obtuvo el rechazo de la ciudadanía, que desde entonces pasó a llamarla “la plaza del Parche”.

A principios del siglo XX “el Parche” peatonal había ido reduciéndose, cediendo seguramente a la presión del tráfico, y rellenándose con farolas, líneas de árboles y bancos de piedra, que, también según la tradición popular, pudieron haber sido realizados con los escalones de la iglesia del convento de la Merced, y que, poco después fueron sustituidos por otros más ligeros de madera y hierro fundido.

Desde mediados del siglo XX la presión creciente de la circulación rodada acabó con el carácter estancial tradicional —mercado, procesiones, fiestas, bailes, reuniones, etc.— y el contenido escenográfico de la plaza, convirtiéndola en lugar de paso y estacionamiento de los vehículos.





**Fig. 296. Plaza del Ayuntamiento antes de la intervención.**

**Fuente: A.M.A.**

Ante la desvalorización progresiva de esta pieza maestra de la identidad ciudadana, resulta lógico que el objetivo fundamental del último proyecto de urbanización aprobado, haya sido el de restituir el carácter relacional y estancial perdido, a través de la peatonalización integral de la plaza.

El diseño del solado actual, siguiendo a grandes rasgos las pautas históricas, partió de la fachada del Ayuntamiento, al tratarse del elemento lineal con mayor potencia visual y carga simbólica del conjunto edificado, canalizándose toda la operación hacia el refuerzo de la predominancia focal de esta construcción.

Con el propósito de matizar y ensalzar la importancia del monumento, se habilitó ante él una alfombra solada que, ligeramente realzada y de color amarillento similar al de la piedra del edificio, se extendió desde el interior del soportal hasta casi diez metros más allá del límite de la fachada. El resto de la plaza se pavimentó con grandes piedras de granito gris, estructuradas a través de estrechas líneas de piedra oscura que, perpendiculares al zócalo de realce del edificio consistorial, se proyectaban hasta el extremo meridional de la plaza. El tratamiento de los solados buscó además la conexión y la continuidad con las calles afluentes, especialmente con las de La Cámara, Ruiz Gómez y San Francisco, esmerándose en esta última para enlazar visualmente las plazas del Ayuntamiento, San Francisco y Domingo Álvarez Acebal.



**Fig.297. Plaza del Ayuntamiento con la calle San Francisco al fondo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

Las excavaciones arqueológicas efectuadas en el entorno revelaron restos de la cimentación de la muralla medieval, y uno de los accesos al antiguo camino de Oviedo, la calle Rivero, lo cual determinó, a exigencia de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, la necesidad de conservar los restos arqueológicos y significar en el solado su situación aproximada, introduciendo alteraciones en el cromatismo, el material y la textura de los pavimentos. En la desembocadura de la calle La Fruta se creó un pequeño ámbito estancial, a modo de plazuela minúscula, que, aunque integrada en el conjunto de la plaza, gozó de cierta autonomía, solada con mosaico de losetas de caliza natural más pequeñas y de tonos rojos, ocre y negro, siguiendo el diseño empleado en la mayoría de las calles peatonalizadas del casco histórico.

Con la intención de potenciar al máximo el carácter estancial de la plaza y la capacidad para acoger acontecimientos populosos, ésta se concibió completamente diáfana, despejada de elementos decorativos y mobiliario urbano que pudiesen interferir en la utilización masiva del espacio. Sólo algunos bancos, colocados en el zócalo del Ayuntamiento y en la plazuela situada frente a la calle La Fruta, componen el mobiliario de la plaza, junto con las ligeras cajas de vidrio que dan acceso al aparcamiento subterráneo.

A la regeneración urbanística del subconjunto hubo que sumar la restauración de la mayoría de los edificios que circundan la plaza, debiendo destacar entre todas las intervenciones arquitectónicas la rehabilitación del Palacio de Ferrera y la del edificio del Ayuntamiento, al tratarse de las construcciones más eminentes de este espacio.

La rehabilitación del palacio de Ferrera, que corrió a cargo de los arquitectos Jorge Hevia Blanco y Cosme Cuenca Busto, adecuó el edificio para desempeñar la función de hotel de cinco estrellas —NH Palacio de Ferrera—<sup>855</sup>.

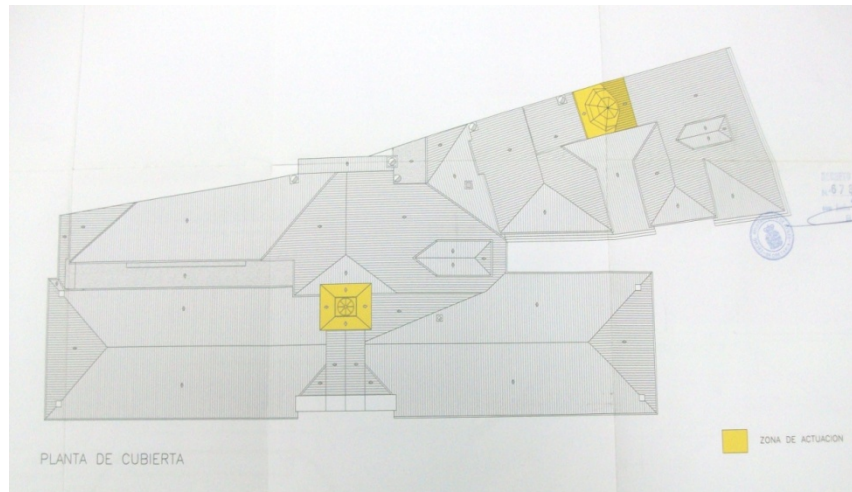
En el edificio del Ayuntamiento, dada la propuesta de declaración BIC/Monumento, las únicas obras posibles fueron las de acondicionamiento, que consistieron en: la renovación de las cubiertas; la renovación y sustitución de enfoscados, revocos y pinturas en los paramentos externos; los cambios de distribución en la tabiquería ligera del interior; la modificación de los elementos verticales de comunicación y el refuerzo o la sustitución de los elementos estructurales dañados. Dentro de este marco, el arquitecto Braulio Iglesias Menéndez presentó, en octubre de 2005, el *Proyecto Básico y de Ejecución de Rehabilitación de cubierta, campanario y lucernario del Ayuntamiento*<sup>856</sup>, con el objetivo de reconstruir los dos elementos singulares de la cubierta: la torre del campanario y el lucernario octogonal sobre la escalera del edificio anexo, conocido como el almacén de los Álvarez. Ambas piezas se encontraban en estado de avanzado deterioro, especialmente el campanario, que presentaba fisuras en la fábrica de ladrillo, oxidaciones agudas en la estructura metálica y la campana, y daños irreparables en la madera de las cerchas y el entablamento, debido a la humedad filtrada entre las placas de zinc que lo cubrían. Para la rehabilitación/reconstrucción se retiró la campana y la estructura que la contenía, se limpió la cabeza de los muros y se realizó un zuncho perimetral de hormigón. Mientras que se realizaban estas labores en la torre, la estructura de base y la de sujeción de la campana se reprodujeron íntegramente, debido al mal estado de los anclajes y a la oxidación aguda de algunos tramos, y se limpió la campana.

---

<sup>855</sup> La evolución histórica y el reciente proceso de rehabilitación y transformación del Palacio de Ferrera en hotel de lujo ha sido estudiado en profundidad en DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal, *El Palacio del Marqués de Ferrera: historia y transformación en hotel*, Ediciones Trea, Gijón, 2003.

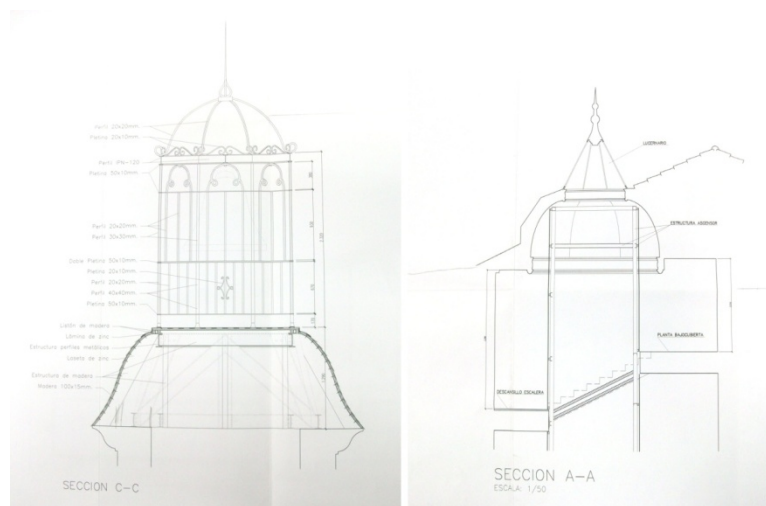
<sup>856</sup> A.M.A., *Arquitectura*, Exp. N° 5.382/05, Año 2005, “Proyecto Básico y de Ejecución de Rehabilitación de cubierta, campanario y lucernario del Ayuntamiento”.

La nueva estructura metálica, realizada con perfiles galvanizados, se completó ya in situ con la colocación del entramado de madera y la campana. Por su parte, el lucernario de la escalera fue demolido y reconstruido completamente, sustituyendo la estructura metálica y aislándola e impermeabilizándola con capa de compresión, para, por último, cubrirla con tejas, la mayor parte recuperadas de la claraboya preexistente.



**Fig. 298. Zonas de actuación del proyecto de rehabilitación de la cubierta.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 299. Sección del campanario (izda.) y el lucernario (dcha.)**

**Fuente: A.M.A.**

Finalmente, y con la intención de realzar todas las labores urbanísticas y arquitectónicas efectuadas en el entorno, se planeó el sistema de iluminación, buscando ordenar la percepción de este espacio irregular y subrayar la importancia del Ayuntamiento como eje focal de la plaza.





**Fig. 300. Ayuntamiento de Avilés.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

La plaza del Ayuntamiento actuó como germen del llamado Ensanche Barroco, representado por los arrabales de Galiana, Rivero y Cabruñana, indudablemente los más emblemáticos de la villa. Pese a ello, resulta chocante la escasa atención que se ha prestado a esta zona del conjunto urbano, no encontrándose proyectos de rehabilitación integral que protejan de forma global este conjunto arquitectónico de las agresiones a las que están sometidos, tanto por el abandono de algunos de los inmuebles, como por las no menos preocupantes campañas particulares de rehabilitación, que en muchos se limitan a la conservación epidérmica de la fachada y los soportales, destruyendo la distribución interna y, en algunos casos, llegando a alterar la morfología parcelaria tradicional.

#### ***4.4.4. El subconjunto de San Francisco-Álvarez Acebal***

En el subconjunto de San Francisco-Álvarez Acebal podemos distinguir dos ámbitos espaciales autónomos concatenados: el primero, y como extensión de la plaza del Ayuntamiento, la plazuela de San Francisco, donde se ubican la iglesia de San Nicolás de Bari y la fuente de Los Caños de San Francisco; y, el segundo, la plaza de Domingo Álvarez Acebal, explanada triangular que cristalizó impremeditadamente como espacio intermedio entre la alineación continuada de la calle Galiana y la iglesia, el convento y las huertas de San Francisco.





la Escuela de Artes y Oficios y los marqueses de Ferrera, que supusieron la paralización formal de las obras durante casi dos meses, y los pleitos relacionados con la expropiación de la parcela de algo más de 800 m<sup>2</sup> sobre la que había de construirse el edificio.<sup>858</sup>

Por estos motivos las obras de la Casa de Cultura no dieron comienzo hasta 1985, fecha en que, finalmente, la parcela fue expropiada. Las labores de construcción se vieron también interrumpidas por problemas técnicos, provocados por unos derrames producidos durante la fase de cimentación, que obligaron a la realización de un estudio geotécnico y a la revisión de los planes de actuación. Asimismo, se realizaron algunas sugerencias respecto al programa de necesidades del edificio, todo lo cual condujo a la modificación general del proyecto en septiembre de 1986. El solar en el que se construyó la Casa de Cultura actuaba como bisagra entre dos realidades urbanas bien distintas, por un lado, el espacio propiamente urbano de la plaza de Domingo Álvarez Acebal, y, por otro, el espacio natural del parque de Ferrera.

La concepción del edificio quedó condicionada a la escala del entorno y al paisaje arquitectónico de la plaza, dominado por la imponente fachada de resonancias palladianas de la Escuela de Artes y Oficios, y la portada principal de la iglesia de San Nicolás de Bari, habiendo que añadir también la serie modernista de la calle San Francisco y el Palacio de Balsera, ya en la esquina con Julia de la Riva.



**Fig. 302. Situación de la parcela de la Casa de Cultura.**

**Fuente: A.M.A.**

<sup>858</sup> Estos terrenos, aunque habían sido cedidos, de manera indefinida y condicionada, en 1926 al Obispado de Oviedo, eran de titularidad municipal, por lo que, tras meses de litigios y de intenso debate político, el solar fue finalmente expropiado en 1985.





**Fig. 303. Perspectiva aérea de la Casa de Cultura.**

**Fuente: Nardo Villaboy**



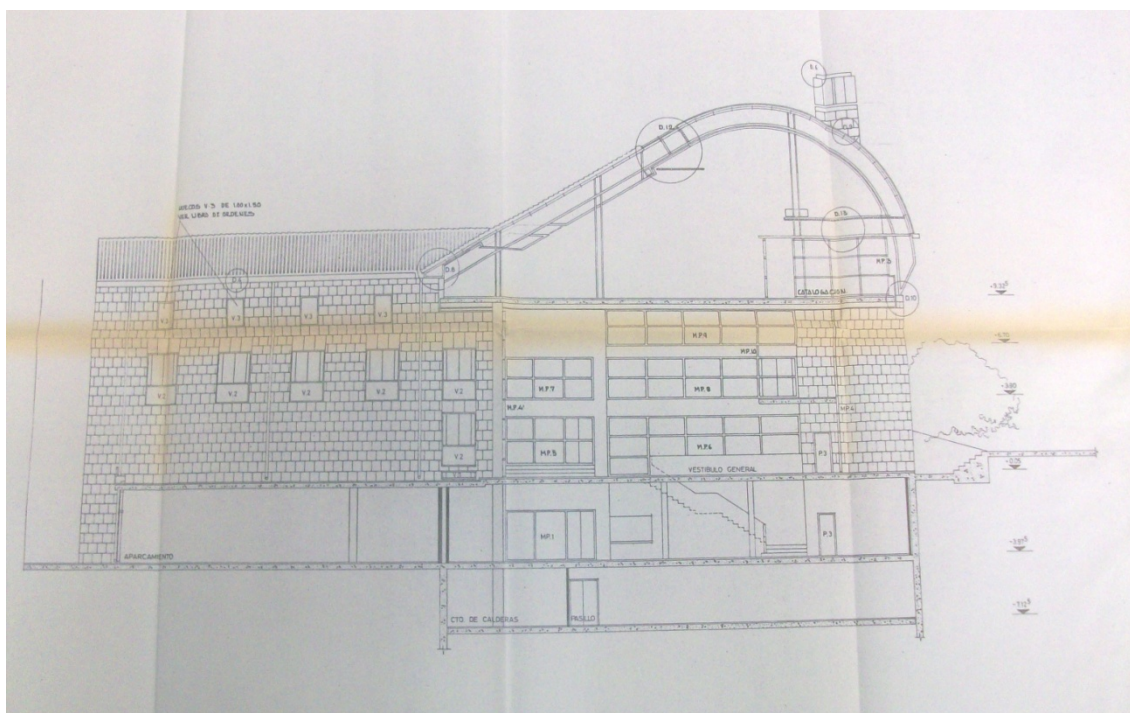
**Fig. 304. Fachada principal de la Casa de Cultura.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

En consonancia con estas dos realidades, urbana y natural, se plantearon sendas fachadas, estéticamente divergentes con la intención de adecuarse a ambientes distintos. La fachada orientada hacia la plaza siguió un esquema más doméstico, discreto y sucinto, para evitar el conflicto y la competencia con el resto de edificios del entorno. La única nota de singularidad la aportaron los sencillos miradores acristalados, que sobresalían sensiblemente respecto a la línea de la fachada y rompían la uniformidad del aplacado granítico que la recubría, al tiempo que hacían un guiño a aquellas galerías tan arraigadas en la arquitectura vernácula. En contraste, la fachada al parque de Ferrera potenció el carácter estructural, recurriendo al acero y el cristal.

La cubierta mixtilínea actuó como eslabón entre ambos frentes, subordinándose al paisaje edificado de la plaza, pero desplegando una gran riqueza plástica de cara al parque de Ferrera, consiguiendo así al tiempo respetar la escala arquitectónica del entorno sin sacrificar la singularidad del edificio, cuyo sello gráfico es la sección esquematizada de la cubierta.

El alero de la cubierta, premeditadamente despersonalizado, partió de la misma cota que el de la Escuela de Artes y Oficios, cubriéndose allí con teja árabe tradicional, y transformándose y tensionándose luego hasta adoptar un perfil casi hiperbólico de chapa plegada roja.



**Fig. 305. Sección de la cubierta de la Casa de Cultura.**

**Fuente: A.M.A.**

Desde su inauguración, la Casa de Cultura ha funcionado como centro cultural polivalente, acogiendo la biblioteca Bances Candamo, un auditorio, salas de conferencias, de reuniones, de exposiciones y espacios de proyección audiovisual.

En 1994, pocos años después de que la Casa de Cultura entrase en funcionamiento, se aprobó el *Proyecto Básico y de Ejecución de Urbanización de la plaza de Domingo Álvarez Acebal*,<sup>859</sup> firmado, al igual que el de la plaza del Ayuntamiento, por el arquitecto Mariano Bayón, y enmarcado también en el plan de peatonalización parcial del viario del casco histórico.

Antes de la reordenación urbanística, la plaza de Domingo Álvarez Acebal respondía a la configuración de espacio rodado-conector, de enlace entre la plaza del Ayuntamiento y las calles Galiana, Alfonso VII y Julia de la Riva. El espacio central residual, demarcado por los ejes rodoviaros, lo ocupaba una isleta ajardinada con forma de triángulo escaleno, con una minúscula plazuela circular en el centro de la que salían tres pasillos radiales con bancos, una gran farola fernandina de cinco lámparas y un monolito conmemorativo.

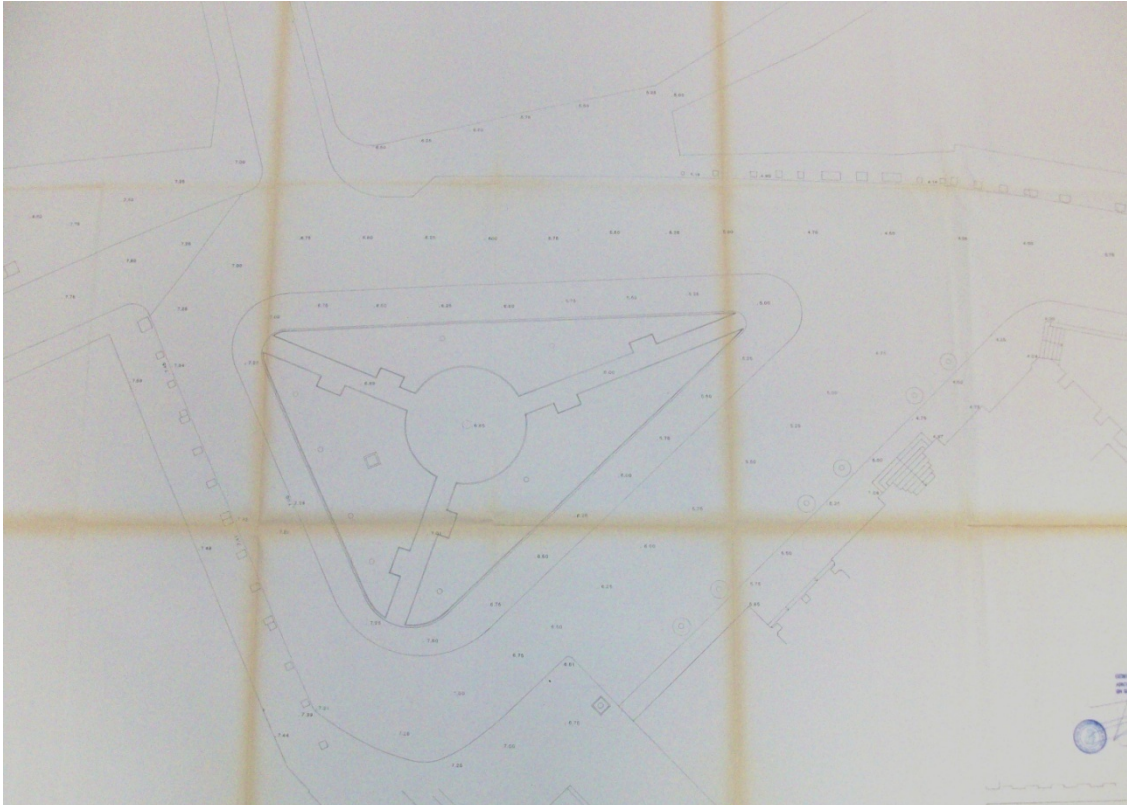
El objetivo principal de este proyecto de reurbanización consistió en la recuperación del carácter estancial y colector de los dos huecos irregulares que configuraban este espacio, San Francisco y Álvarez Acebal. Los cuales, a pesar de las disimilitudes existentes, actuaban como ámbitos gemelos, compartiendo la silueta triangular, el origen caminero, la función relacional-representativa y la misma configuración urbana, con alineación compacta de edificios residenciales en el borde oeste y línea quebrada e irregular de arquitectura monumental, religiosa e institucional, en el lado opuesto —Palacio de Ferrera, iglesia y convento de San Nicolás, Escuela de Artes y Oficios, etc.—.

Con la peatonalización integral del lugar se buscó la continuidad y la fluidez de estos espacios, entre sí y con la plaza del Ayuntamiento, formando una especie de ágora continua con edificios emblemáticos, docentes, religiosos y culturales, pero respetando las cualidades diferenciales de cada ámbito.

---

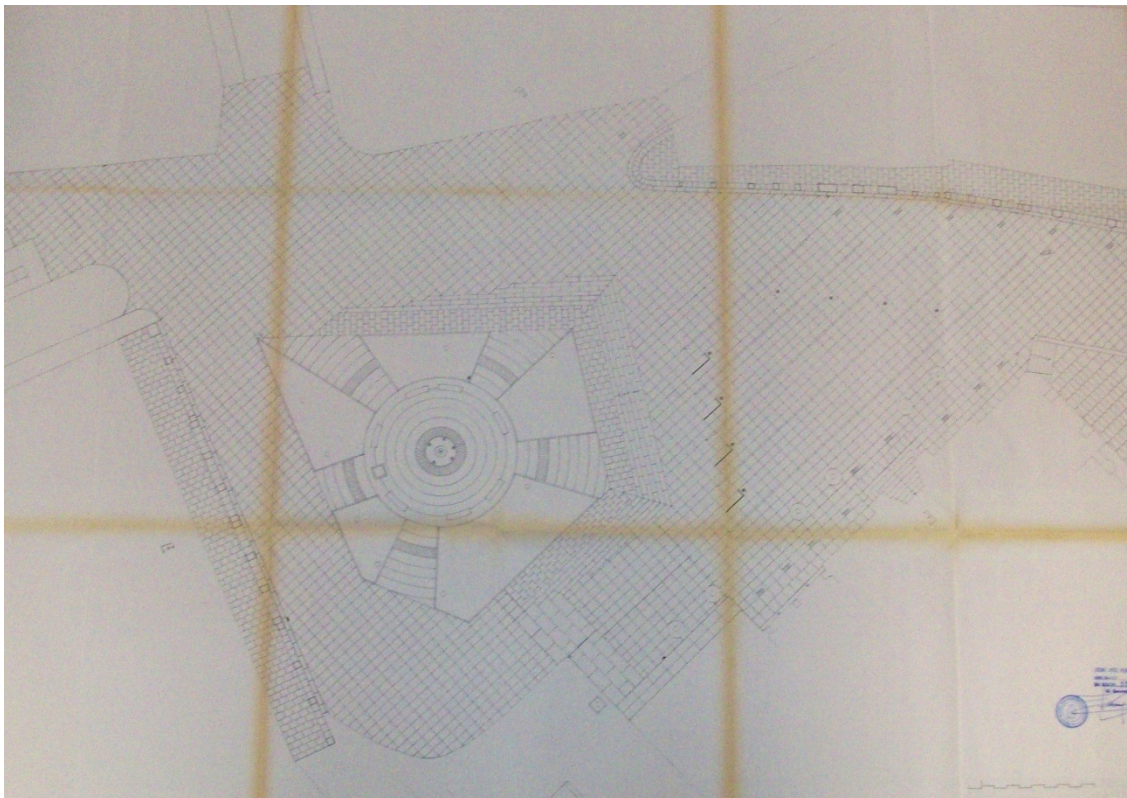
<sup>859</sup> A.M.A., *Ingeniería*, Caja 1707, Exp. N° 59.085/94 y N°49.085/94, Año 1994, “Proyecto Básico y de Ejecución de Urbanización e la plaza de Domingo Álvarez Acebal”.





**Fig. 306. Plano del estado de la plaza antes de la intervención.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 307. Plano del proyecto de intervención de la plaza.**

**Fuente: A.M.A.**

La superficie de la plaza de Domingo Álvarez Acebal se fragmentó en dos plataformas, situadas a distinta cota y comunicadas a través de una escalinata de piedra color crema tipo *Bustiello*. La superior, adoptando forma de pentágono irregular, albergó la isleta, conservando los árboles preexistentes y ampliando la plazoleta circular central, a la que se dotó de cinco anchos radios solados delimitando cuatro parterres. En el centro de la isleta se conservó la farola de fundición clásica, aunque en el proyecto estaba previsto sustituirla por otra de diseño más moderno, mientras que el monolito conmemorativo fue reemplazado por el busto de bronce de *Domingo Álvarez Acebal*, obra del escultor José González Iglesias, “Pepe Tesa”, inaugurada el 1 de abril de 1923.

El resto de la plaza, junto con la plataforma inferior, se pavimentó con grandes piedras de granito gris, en continuidad con el solado de la calle San Francisco y de la plaza del Ayuntamiento, ritmando el espacio a través de la inserción de líneas paralelas de piedra basáltica negra.



**Fig. 308. Plaza de Domingo Álvarez Acebal desde San Francisco.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**





**Fig. 309. La plazuela de San Francisco desde el Palacio de Ferrera.**

**Fuente: Miki López**

La isleta, la plataforma estancial y la entrada del colegio de San Nicolás de Bari, quedaron realizadas por la iluminación y la discreción del mobiliario urbano, limitado a algunos bancos ortoédricos de piedra y farolas de fundición, facilitando la percepción limpia del espacio y del paisaje arquitectónico de la plaza.

La recuperación del subconjunto San Francisco-Álvarez Acebal continuó con la rehabilitación del Palacio de Balsera, la Escuela de Artes y Oficios, la fuente de Los Caños de San Francisco y algunos de los edificios de la calle San Francisco.



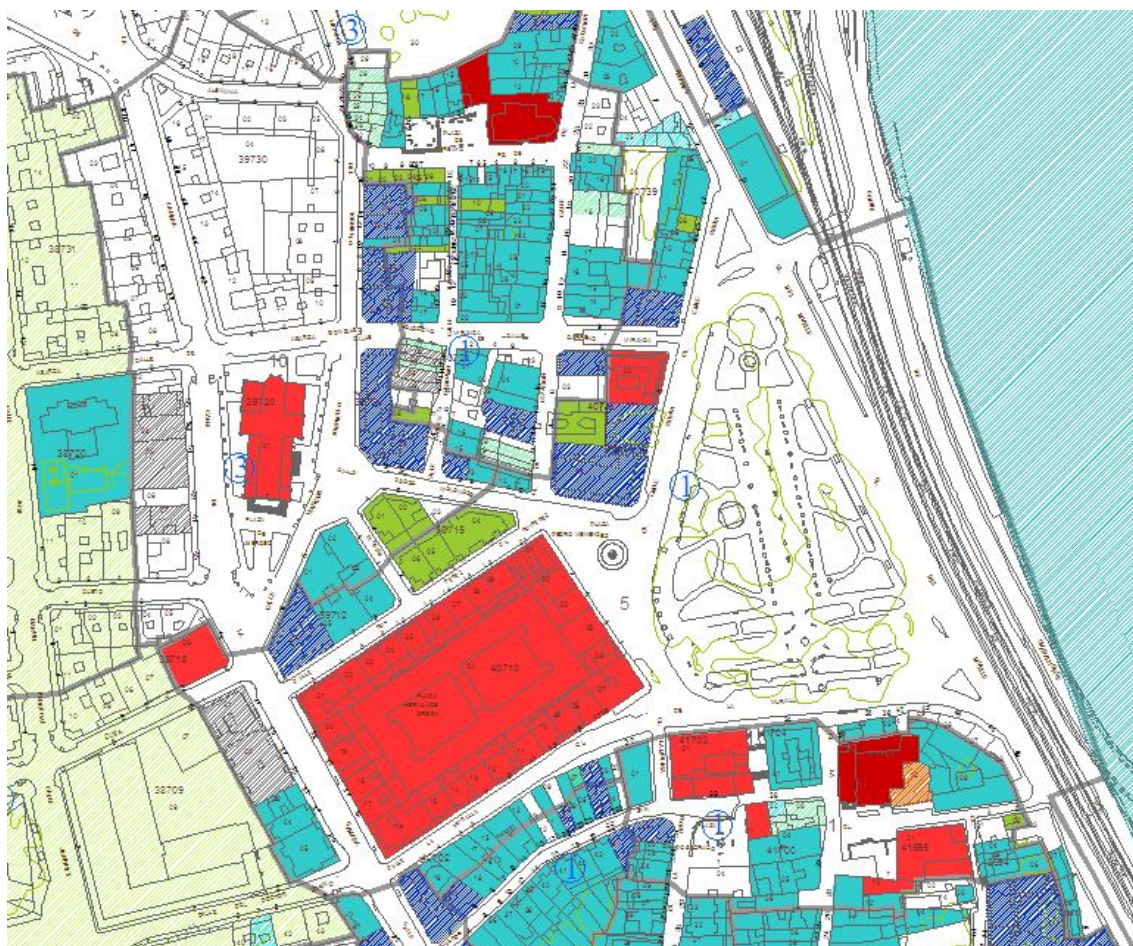
**Fig. 310. Fuente de Los Caños de San Francisco antes (izda.) y después (dcha.) de la restauración.**

**Fuente: A.M.A.**



#### 4.4.5. El subconjunto del Mercado

El subconjunto del Mercado es, junto con el de la calle La Cámara y los del Ensanche Sur —Palacio Valdés y Llano Ponte Baja—, de los sectores más “jóvenes” del casco histórico de Avilés, habiendo cristalizado a finales del siglo XIX tras la desecación de la antigua marisma de Las Aceñas. Esta operación de drenaje, apoyándose en argumentos de tipo higiénico-sanitario y en la necesidad de conectar los dos polos tradicionales de la ciudad, cimentó la mayor expansión urbana hasta el entonces, dando origen a lo que podríamos entender como el primer ensanche contemporáneo de la villa, eje burgués integrado por la plaza y el mercado de Las Aceñas, la calle La Cámara y el parque del Muelle<sup>860</sup>.



**Fig. 311. Plano del subconjunto del Mercado**

**Fuente: PEPPC (2006)**

<sup>860</sup> Exceptuaremos del análisis el parque del Muelle por las razones expuestas en el apartado “Delimitación geográfica del área de estudio” de la Introducción. Pues, dadas las características diferenciales de los parques y los jardines respecto a otros sectores urbanos, éstos deberían estudiarse conjuntamente con el resto de áreas integrantes del Sistema General de Zonas Verdes (SGZV).

En el subconjunto del Mercado disfrutaban de Protección Integral el mercado y todas las edificaciones perimetrales de la plaza de Las Aceñas; el Palacio de Maqua, en la calle La Cámara; y el edificio del Gran Hotel, en la calle Emile Robin, contando los dos primeros con declaración BIC/Conjunto Histórico-Artístico y BIC/Monumento respectivamente. Mientras que, el resto de las edificaciones de este sector, salvo las 17 que cuentan con Protección Parcial y otras 4 con Protección Ambiental, aparecen descatalogadas o catalogadas como Edificación Discordante.

Poco antes de que la plaza y el mercado de Las Aceñas obtuviesen la declaración BIC, el arquitecto Rogelio Ruíz Fernández, en colaboración con Macario Luis González Astorga, ganó el primer premio del concurso de arquitectura convocado por el Ayuntamiento de Avilés para la rehabilitación de la plaza de los Hermanos Orbón, con el *Anteproyecto “Los días de lluvia”* (1991), que sirvió de base al *Proyecto Básico y de Ejecución de Remodelación de la plaza de los Hermanos Orbón y su mercado*<sup>861</sup>, aprobado definitivamente en diciembre de 1992.

Cuando se convocó el concurso arquitectónico, la plaza y el mercado interior ofrecían la imagen de la decadencia y el abandono, debido, además de a la incuria y la dejadez de las instituciones, a la transigencia y la permisividad que, durante décadas, se había tenido con las intervenciones irregulares e improvisadas, las cuales, transformaron paulatinamente el mercado original, de cuatro galerías cubiertas a dos aguas, en el espacio desorganizado y visualmente caótico del que partieron Rogelio Ruiz y Macario González en los años noventa.

A las incongruencias formales, derivadas de los crecimientos orgánicos, la superposición de añadidos y las destrucciones irracionales que, desde mediados del siglo XX, habían ido degenerando la imagen del conjunto, hubo que añadir las incoherencias materiales, resultado de la amalgama de tejados de zinc, carpinterías de aluminio, cubiertas de chapa, remiendos de uralita, azulejos, ladrillos sin enfoscar, rejeras metálicas, hormigón, etc. Especialmente dañina resultó la incorporación de un tejadillo de fibrocemento ondulado, que ocupaba casi todo el espacio libre entre el mercado y los edificios perimetrales, acercándose físicamente la envolvente de la plaza y resaltando con gran impacto formal sobre todo el espacio.

---

<sup>861</sup> RUÍZ FERNÁNDEZ, Rogelio y GONZÁLEZ ASTORGA, Macario Luis, *Proyecto Básico y de Ejecución de Remodelación de la plaza de los Hermanos Orbón y su mercado*, 1992.





**Fig. 312. Cubierta del mercado antes de la intervención.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**



**Fig. 313. Exterior del mercado antes de la intervención.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**

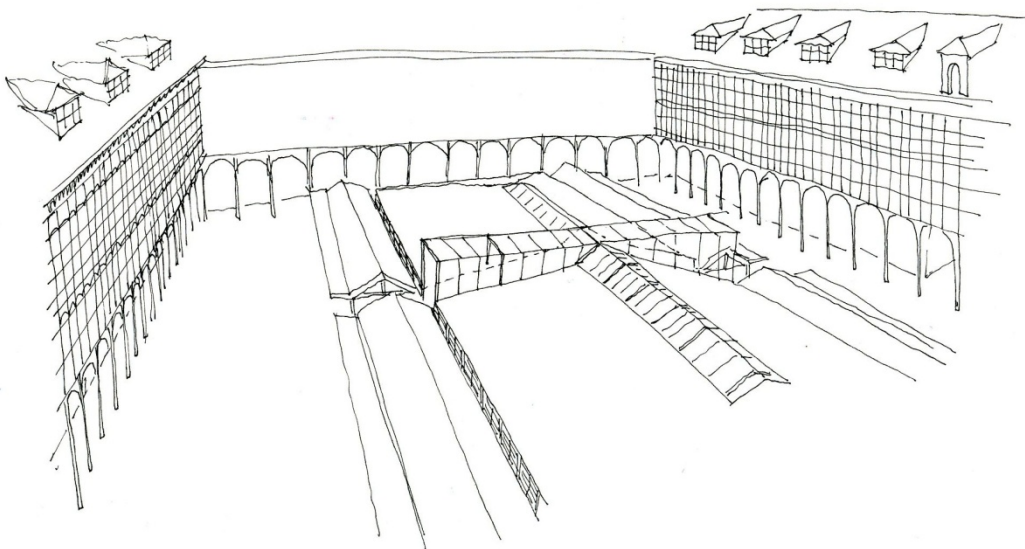


**Fig. 314. Interior del mercado antes de la intervención.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**

El mercado de pilares de fundición sobre basamento corrido de piedra caliza que Javier Aguirre Iturralde diseñase a finales del siglo XIX, quedó enmascarado tras los puestos exteriores, recrecidos a mediados del siglo pasado bajo la cubierta ondulada, la cual, apoyándose sobre pilares troncocónicos de hormigón paralelos a los originales, difería en altura y material con la cubierta de la nave central, que, sustituyendo a la original de zinc, estaba construida con chapa grecada de color teja y uralita. El pavimento de la plaza y el del interior del mercado estaban profundamente deteriorados, lo mismo que las aceras que corrían bajo los soportales, cuyos encintados presentaban abundantes rotulas y desperfectos. Las instalaciones, acusaban también el paso del tiempo y la falta de planificación, especialmente en el sistema eléctrico y la iluminación, solventada a base de tubos fluorescentes y rudimentarios puntos de luz colocados a cargo de los propios comerciantes.

La propuesta arquitectónica de Rogelio Ruiz se centró en restituir la concepción espacial original del mercado, aquella que, Juan Morán Lavandera y Javier Aguirre Iturralde, habían conseguido en el siglo XIX, con cuatro naves ordenadas atendiendo a los ejes de acceso a la plaza.



**Fig. 315. Bosquejo del proyecto de intervención.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**



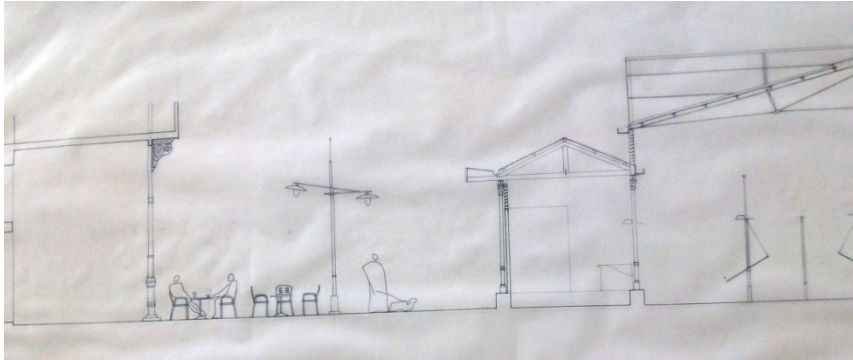
Para ello el proyecto se marcó dos objetivos básicos e interconectados: recuperar la nitidez y la claridad en la interpretación de los espacios, restituyendo la jerarquía espacial entre la nave central y las laterales, y potenciar la iluminación natural, levantando la cubierta central y reforzando lumínicamente el centro del mercado a través de la incorporación de dos lucernarios cruzados, uno transversal, pensado para equilibrar la planta excesivamente alargada, y uno longitudinal para subrayar la sensación de ingravidez, acercándose así al planteamiento espacio-lumínico original. Los muros testeros se construyeron con lunas de cristal, de modo que, el espacio y la actividad del mercado quedasen separadas físicamente del espacio y la actividad de la plaza, a la vez que integradas visualmente gracias a la naturaleza translúcida del tabique, que permitía contemplar la actividad de los puestos más cercanos a la pared. La distribución interna la marcaron dos zócalos de caliza sobre los que apoyaba el muro corrido que dividía la nave en tres ejes de venta: los laterales, que contenían los puestos fijos, y el central, que incluía los puestos libres, ordenados a través de una trama de mástiles-luminarias.



**Fig. 316. Dos perspectivas del interior del mercado.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**

El espacio exterior del mercado se fragmentó en tres ámbitos estanciales sutilmente diferenciados. El primero, bajo los soportales, se concibió como paseo cubierto; el segundo, desde los soportales hasta los báculos de las farolas, se reservó para la colocación de terrazas hosteleras; y, el tercero, desde las terrazas hasta el mercado, se planteó como paseo descubierto.



**Fig. 317. Sección de los ámbitos estanciales del exterior del mercado.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura de Rogelio Ruiz.**

En el año 2008 la sociedad El Mercado de Avilés, formada por catorce comerciantes de la plaza de abastos Hermanos Orbón, ante la recepción de nuevas solicitudes para entrar a formar parte de la entidad, solicitó la remodelación del mercado municipal, actuación en curso en el momento de redactar estas líneas. Con esta última intervención, regida básicamente por las sugerencias y las demandas de los comerciantes, se está destruyendo el concepto espacial del proyecto anterior, que, a su vez, remitía a la espacialidad original.



**Fig. 318. Interior de la plaza de los Hermanos Orbón.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



#### 4.4.6. Plaza de Santiago López

En el *Plano de la Villa de Avilés y Pueblo de Sabugo*<sup>862</sup> de 1846, el primer plano completo conocido de la ciudad, no encontramos rastro alguno de la plaza de la Pescadería, en origen plaza de San Sebastián. El lugar que hoy ocupa la plaza lo ocupaba entonces la llamada Alameda Vieja, espacio en abanico en el que desembocaba la calle de Corujedo —actual C/Ruíz Gómez—, donde las únicas construcciones que había correspondían a hórreos y graneros, además del edificio del Matadero junto a las Huertas de Ponte. El límite natural de la Alameda Vieja lo establecían las marismas de la margen izquierda.

Un cuarto de siglo más tarde la situación de la Alameda Vieja era casi idéntica, como demuestra el *Plano de Población de Avilés*<sup>863</sup> de 1870 de Francisco Coello, en el que el único cambio que apreciamos es la gran “calle proyectada”, que habría de extenderse desde la base del antiguo puente hasta el barrio de Los Molinos, al final de Rivero, atravesando la Alameda Vieja y marcando el eje direccional del futuro desarrollo del Ensanche Sur.

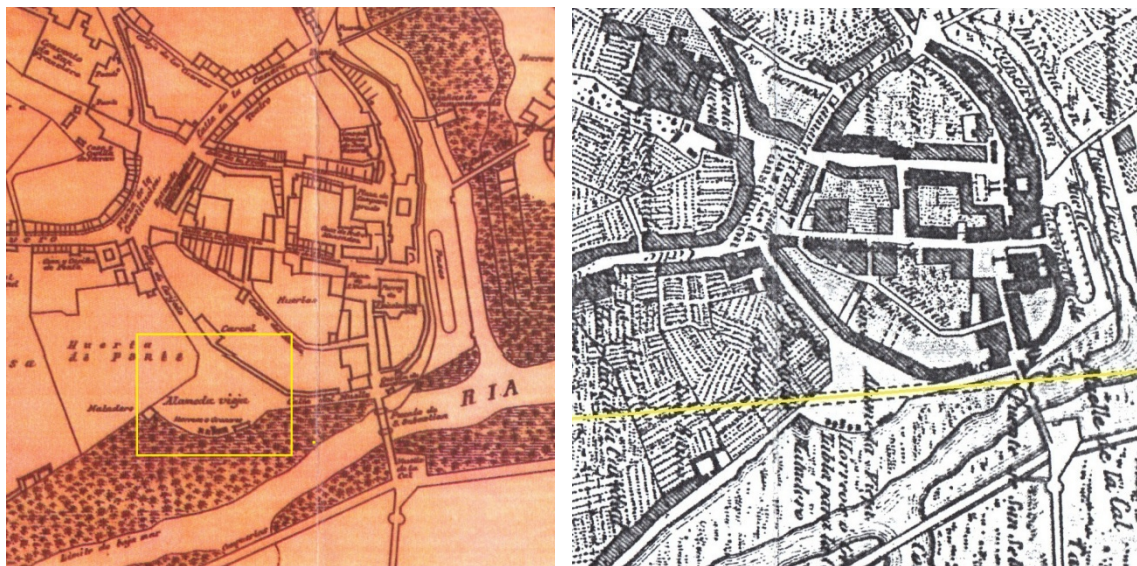


Fig. 319: Detalles del *Plano de la Villa* (1846) (izda.) y del *Plano de Población* (1870) (dcha.)

Fuente: A.M.A. y *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*.

<sup>862</sup> A.M.A., *Plano de la Villa de Avilés y Pueblo de Sabugo*, 1846.

<sup>863</sup> COELLO, Francisco, “Plano de Población-Avilés”, en *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, [Material Cartográfico], Madrid, 1848-1880.



La transformación más sustancial abordada hasta entonces en este espacio llegó en las postrimerías del siglo XIX, con la puesta en marcha simultánea de dos empresas: la construcción del puente de San Sebastián (1891-1893) y el diseño del Plan de Ensanche (1895-1898).

La construcción del puente de San Sebastián, oficialmente inaugurado en 1893, respondió al propósito de establecer una nueva conexión entre ambos márgenes del estuario, en sustitución del antiguo puente de los Pilares, construido en el siglo XVI (c.1573) a escasos treinta metros del que ahora analizamos. Concebido como puente carretero, tipología muy extendida en España a mediados del siglo XIX, estaba íntegramente construido en hierro, tanto el tablero, que contaba con tres carriles de tránsito, el central destinado al paso de los transportes y las pasarelas laterales al de los peatones, como el entramado de estribos y tirantes oblicuos que lo recubría, sustentándose toda la estructura sobre pilares de fábrica.<sup>864</sup>

El puente hierro de San Sebastián unía la plaza homónima con la Fábrica Maderera de Castro y Cía. al otro lado de la ría, catalogada en el *Inventario del Patrimonio Industrial Histórico*<sup>865</sup> y desaparecida a finales del siglo pasado. Con la construcción de la pasarela metálica la Antigua Alameda pasó a funcionar en cierto modo como espacio de recepción, función que, como analizaremos más adelante, mantendrá hasta la actualidad, si bien es cierto que con matices bien distintos, ya que, mientras en el pasado conectaba el espacio industrial-portuario con la ciudad, ahora actúa como nexo entre el casco histórico y el Área de Nueva Centralidad.

Otro factor importante en la transformación de este espacio fue el *Plan de Ensanche* de Federico Ureña (1895-1898)<sup>866</sup>, del que dimanó el *Plano Parcial de Población del Ensanche Sur*, que dio origen al desarrollo de la ciudad en esta dirección. Fruto de este crecimiento es el perímetro construido de la plaza de la Pescadería, de gran interés arquitectónico y estético, como demuestra la inclusión de la mayoría de los edificios que lo conforman en el IPAA y en el *Catálogo Urbanístico* del PEPPC.

---

<sup>864</sup> TORAL ALONSO, Elena, “La arquitectura de Avilés en el siglo XIX (1800-1914)”, en DE LA MADRID, Vidal (coord.), *El Patrimonio artístico de Avilés*, Casa Municipal de Cultura, Avilés, 1989, pp.77-111.

<sup>865</sup> *Inventario del Patrimonio Industrial Histórico (Concejo de Avilés)*, Ficha Nº 584.

<sup>866</sup> MORALES SARO, Mª Cruz, “Pórticos, portales, balcones...”, Op.cit.



**Fig. 320. Puente de San Sebastián con la Maderera de Castro al fondo (1991).**

**Fuente: Fototeca del Pueblo de Asturias (Archivo Gráfico *La Voz de Asturias*)**

Todos los edificios del borde oeste de la plaza de la Pescadería, en la parte baja de la calle Llano Ponte, están incluidos en el IPAA, en el *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural* (1982) y en el *Catálogo Urbanístico* del PEPPC (2006), como muestras destacadas de la arquitectura residencial burguesa de la época de entresiglos.

El de mayores dimensiones es el que engloba los números 2 y 4 de la calle Llano Ponte y le esquina en chaflán del 14 de la calle Ruíz Gómez, construidos en estilo ecléctico y delimitados mediante fajas de sillares almohadillados. Consta de tres plantas más los bajos comerciales y lo más destacado es el ritmo estructural y cromático de la fachada, que combina balcones corridos en el centro y miradores sobresalientes a ambos lados en los pisos primero y segundo, rematando los balcones de este último frontones triangulares; mientras que los del último piso, menos desarrollados que los anteriores, destacan gracias a las anchas molduras planas de remate mixtilíneo decoradas con círculos rehundidos que los ciñen. Este edificio está incluido en el IPAA como Arquitectura de Interés Medio<sup>867</sup>, en el *Catálogo Urbanístico* (1982) como Arquitectura Culta C,1-2, y en el *Catálogo Urbanístico* (2006)<sup>868</sup> como Arquitectura Culta de Protección Parcial.

---

<sup>867</sup> Ficha AV-70, IPAA.

<sup>868</sup> Fichas N°363, 365 y 475, PEPPC.



**Fig. 321: Bienes incluidos en el IPAA**

**Fuente: PEPPC.**



**Fig.322 : Edificaciones Discordantes<sup>869</sup> —C/Ruiz Gómez, 23-25—.**

**Fuente: PEPPC.**

<sup>869</sup> Detalle del *Plano de Edificación Discordante o Disconforme* (VOL\_2-3\_3\_1\_31), PEPPC, 2006.

Junto a éste se alza el edificio modernista del N°6 de la calle Llano Ponte, que consta de dos alturas y piso bajo, y del que debemos destacar el portal modernista, la planta ondulante de la fachada y la ornamentación floral del interior y el exterior. El portal, cerrado con doble hoja de madera tallada con figuras reticulares y florales, encierra en el interior la escalinata de mármol con barandilla de fundición y frisos de yeso labrados.<sup>870</sup> Este edificio está incluido en el IPAA como Arquitectura de Interés Alto<sup>871</sup>, en el *Catálogo Urbanístico* (1982) como Arquitectura Culta C,1-2, y en el *Catálogo Urbanístico* (2006)<sup>872</sup> como Arquitectura Culta de Protección Parcial.

A continuación el edificio ecléctico del N°8 de la calle Llano Ponte, que consta de bajo y tres pisos, y del que destaca igualmente la decoración de la fachada, que combina la mampostería cargada pintada de granate con los sillares bien labrados de la pilastras, las corinas y los recercados, algunos de ellos con interesantes muestras de decoración vegetal en huecorrelieve; así como los balcones de fundición que trazan elaboradas figuras geométricas de perfil sinuoso. Este edificio está incluido en el IPAA como Arquitectura de Interés Alto<sup>873</sup>, en el *Catálogo Urbanístico* (1982) como Arquitectura Culta-Ambiental A, C-2, y en el *Catálogo Urbanístico* (2006)<sup>874</sup> como Arquitectura Culta de Protección Parcial. Desde finales de los años noventa el edificio acogía únicamente algunas oficinas en régimen de alquiler, siendo completamente rehabilitado en fechas recientes.

El último edificio de este lado de la plaza es el N°10 de la calle Llano Ponte, de estilo tradicional, con dos pisos y buhardilla en bajocubierta y fachada sencilla con pilastras, balcones enrasados y miradores acristalados con caja de madera. Incluido en el IPAA como Arquitectura de Interés Medio<sup>875</sup>, en el *Catálogo Urbanístico* (1982) como Arquitectura Ambiental A, y en el *Catálogo Urbanístico* (2006)<sup>876</sup> como Arquitectura Culta de Protección Parcial.

---

<sup>870</sup> MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, *El Modernismo en Asturias: arquitectura, escultura y artes decorativas*, Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias (COAA), Oviedo, 1989; MARÍN VALDÉS, Fernando, "Avilés, ciudad y...", Op.cit.

<sup>871</sup> Ficha AV-71, IPAA.

<sup>872</sup> Fichas N°366, PEPPC.

<sup>873</sup> Ficha AV-72, IPAA.

<sup>874</sup> Fichas N°368, PEPPC.

<sup>875</sup> Ficha AV-73, IPAA.

<sup>876</sup> Fichas N°358, PEPPC.





**Fig. 323. Lado oeste de la plaza de Santiago López (C/Llano Ponte, 2-4)**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



**Fig. 324 . Lado norte de la plaza de Santiago López (C/Ruiz Gómez, 23, 25, 27)**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



Perpendiculares a éste, y cerrando el perímetro de la plaza al sur, encontramos dos sencillos edificios que aunque no cuentan con entrada en el IPAA sí la tienen en los instrumentos de protección municipal. Estamos hablando de los números 2 y 3 de la plaza de Santiago López, catalogado el primero como Arquitectura Popular-Ambiental A-P en el *Catálogo Urbanístico* (1982) y como Arquitectura Culta de Protección Parcial en el de 2006<sup>877</sup>; y el segundo como Arquitectura Culta-Ambiental A, C-2 en el *Catálogo Urbanístico* (1982) y como Arquitectura Popular de Protección Ambiental en el de 2006<sup>878</sup>.



**Fig. 325. Lado sur de la plaza de Santiago López (Plaza de Santiago López, 2 y 3)**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

En el borde septentrional de la plaza encontramos también dos ejemplos de interés, ambos incluidos en el IPAA, correspondientes a los números 27-29 y 23 de la calle Ruiz Gómez. El primero de ellos, de gran interés histórico y arquitectónico, se atribuye al arquitecto Federico Ureña y se cuenta entre las obras más destacadas de este entorno junto con el edificio de la Antigua Pescadería. Destaca en este edificio ecléctico, además de la planta en U, con galerías de madera cerrando el lado retranqueado, el acabado curvo de la esquina orientada hacia la calle del Muelle y la

---

<sup>877</sup> Ficha 534, PEPPC.

<sup>878</sup> Ficha 535, PEPPC.

profusa decoración de la fachada, incluida la vistosa rejería metálica de los balcones.<sup>879</sup> Dado el interés del edificio pasó a incluirse en el *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés*<sup>880</sup> —dependiente del *Plan Balbín*—, como Arquitectura Culta C,1-2; en el IPAA como Arquitectura de Interés Alto<sup>881</sup>; y en el PEPPC como Arquitectura Culta de Protección Parcial<sup>882</sup>. A pesar de que a finales del siglo pasado el edificio estaba casi abandonado y el estado global del mismo era deficiente y muy cercano a la ruina, en fechas recientes ha sido parcialmente rehabilitado y en la actualidad alberga oficinas.

El segundo de los edificios al que hemos hecho referencia está datado entre 1920 y 1930 y responde a las características del estilo regionalista montañés, siendo la única muestra arquitectónica de este tipo existente en esta plaza. El edificio consta de cinco plantas más el bajo comercial, de la cuales las tres últimas han sido añadidas con posterioridad<sup>883</sup>, posiblemente en los años cuarenta o cincuenta, si bien armonizan de tal manera con el resto de la construcción que bien podría pensarse que perteneciesen todas a la misma campaña edificatoria. Considerado en el IPAA como un “[...] interesante ejemplo de arquitectura montañesa de carácter urbano [...]” y catalogado como Arquitectura de Interés Medio<sup>884</sup>, resulta cuanto menos sorprendente la exclusión deliberada de esta pieza arquitectónica del *Catálogo Urbanístico* del PEPPC, donde aparece recogido, junto al bloque desarrollista anejo<sup>885</sup> —C/Ruiz Gómez, 25—, como Edificación Discordante.

Además de las incuestionables cualidades estéticas y arquitectónicas, el edificio está en buen estado y mantiene la función residencial y comercial original, lo que elimina cualquier posible justificación de la exclusión apoyada en argumentos tales como el estado de abandono o la ruina.

---

<sup>879</sup> TORAL ALONSO, Elena, “La arquitectura de...”, Op.cit.

<sup>880</sup> Urbanismo, Catálogo 171, *Catálogo de elementos arquitectónicos con valor de patrimonio cultural en Avilés*, Nº Exp.2.687/82.

<sup>881</sup> Ficha Nº AV-105, IPAA.

<sup>882</sup> Ficha Nº126, PEPPC.

<sup>883</sup> UREÑA, Justo y VILLABOY, Nardo (eds.), *Avilés en el pasado: evocación fotográfica*, Calvo, Avilés, 1993.

<sup>884</sup> Ficha AV-104, IPAA.

<sup>885</sup> El edificio del Nº25 de la calle Ruiz Gómez se restauró en el año 2011, destinando a tal efecto 12.000 € de la partida presupuestaria municipal del *Plan de Rehabilitación de Fachadas del Casco Histórico*. Decreto de la Concejalía de Urbanismo y Vivienda Nº8117/2011, de 21 de diciembre, mediante el que se resuelve la convocatoria de subvenciones para el mantenimiento y conservación de edificios ubicados en el ámbito del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural y Catálogo Urbanístico*, Ejercicio 2011, Fase IX. *BOPA*, 27 de enero de 2012, nº21, pp.1-3, “Información pública de subvenciones. Ejercicio 2011. Ayuntamiento de Avilés”.

Pero indudablemente el edificio más emblemático del lugar es el de la Antigua Pescadería Municipal, encargado de rebautizar la Alameda Vieja como plaza de la Pescadería. Sobre la cronología de este edificio de estilo ecléctico existen distintas hipótesis, todas ellas coincidentes en datarlo en las primeras décadas del siglo XX. La cronología recogida en la ficha del IPAA, elaborada por Arquitrabe/M. F. Fernández en 1997, sitúa la construcción entre 1910 y 1915<sup>886</sup>. Sin embargo, Carmen Adams Fernández retrasa algunos años la datación, fijándola hacia 1920, si bien matiza que el proyecto original data de 1865, siendo la apariencia actual de clara inspiración secesionista fruto de alguna campaña de remodelación de c.1920<sup>887</sup>.

Del análisis de la documentación gráfica consultada se desprende que el término post quem de construcción de la Antigua Pescadería es el año 1910, ya que entonces en el llamado Campo de los Gochos, en la Alameda Vieja, no había ninguna construcción en el lugar que hoy ocupa la pescadería.



**Fig. 326. Puente de San Sebastián y al fondo el Campo de los Gochos (1910)**

**Fuente: Avilés, memoria gráfica.**

---

<sup>886</sup> Ficha AV-157, IPAA.

<sup>887</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, "La ciudad nueva y...", Op.cit.



También sabemos gracias al material gráfico analizado que antes que el edificio ecléctico que hoy admiramos, existió otro mucho más modesto en dimensiones y pretensión estética. La pescadería primitiva era extremadamente sencilla, concebida como pabellón alargado, cerrado hacia la ría y abierto hacia la plaza mediante frente porticado con arcos de medio punto sobre finas columnillas.

En cambio el edificio ecléctico de la Antigua Pescadería (c.1920) era estéticamente más ambicioso y desde luego más monumental, concebido como edificación exenta de tipo basilical con pasillo central y puestos a los lados. Dialogando estéticamente con los Almacenes Balsera, en los que también identificamos ecos secesionistas, circunscribe la ornamentación a la acentuación de las líneas estructurales, el reticulado del paramento y el contraste cromático y textural entre el aparejo enlucido y pintado, el ladrillo macizo dispuesto en sardinel que decora los perfiles de los vanos y los grandes sillares calizos del zócalo y las jambas de las puertas. Las fachadas principales están situadas en los lados cortos, como atestigua la presencia del gran vano terminal, el hastial rectilíneo ceñido por pilastras sobresalientes y el piñón escalonado que guarnece la puerta de acceso.

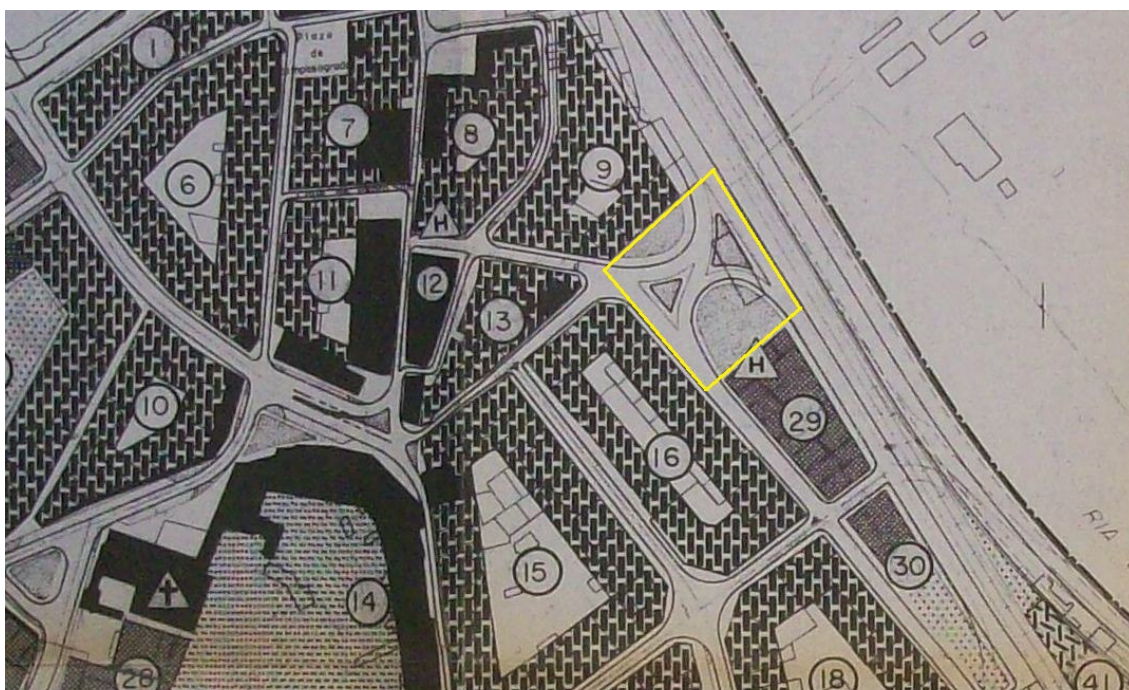


**Fig. 327 . El primer edificio de la Pescadería.**

**Fuente: Avilés, memoria gráfica.**

La Antigua Pescadería se incluyó en el IPAA como Arquitectura de Interés Medio<sup>888</sup>, en el *Catálogo Urbanístico* (1982) como Arquitectura Culta C-2, y en el *Catálogo Urbanístico* (2006)<sup>889</sup> como Arquitectura Culta de Protección Integral, siendo el único edificio de la plaza que goza de este grado de protección.

Desde la configuración de la Alameda Vieja este espacio había mantenido en cierto modo el carácter ajardinado, como se desprende del análisis de la cartografía histórica así como de los planos y la documentación urbanística, bien como arboleda sin ningún tipo de programación, bien como jardín con parterres geométricos de raigambre francesa. Con la aprobación del *Plan Mesones* (1970) en los años setenta comenzó a barajarse la posibilidad de reordenar este espacio, despojándolo de la condición ajardinada original y transformándolo en nodo de comunicaciones interior, con dos viales cruzados definiendo dos isletas bicóncavas que habrían de reorganizar el tráfico de los principales ejes de acceso —calle del Muelle— y salida —calle Llano Ponte— a la ciudad. Afortunadamente la idea no llegó a trascender el ámbito proyectual, preservando el edificio de la Pescadería del fatal desenlace que el documento urbanístico le tenía reservado (Fig.328)



**Fig. 328. Proyecto frustrado de reforma de la plaza de la Pescadería.**

**Fuente: Plan Parcial del Polígono N°1 La Villa (A.M.A.)**

<sup>888</sup> Ficha AV-157, IPAA.

<sup>889</sup> Fichas N°533, PEPPC.



Aún así, esta idea sería materializada parcialmente, combinando desde los años setenta la doble función de espacio ajardinado y distribuidor del tráfico rodado del centro. Desde entonces el jardín de la plaza de la Pescadería, llamada ahora de Santiago López, presentó estructura reticulada, lejanamente inspirada en los jardines franceses, con parterres geométricos irregulares y recorridos peatonales radiales focalizados hacia la pequeña rotonda central.

La intención de recolonizar este lugar como espacio público destinado al disfrute de la ciudadanía surgió en los años ochenta con el *Plan Balbín*, en el que tanto el edificio de la Antigua Pescadería como el entorno ajardinado que la rodeaba aparecían calificados como Equipamiento Público [Plano 3.4, PGOU 1986], si bien es cierto que manteniendo intacta la función de encrucijada circulatoria heredada de la década anterior y que aún hoy día permanece.

En las décadas siguientes continuaron las actuaciones encaminadas a la recuperación del carácter público de este espacio, bien sea dicho que algunas con mayor acierto que otras, cabiendo destacar entre ellas la refuncionalización del edificio de la Antigua Pescadería como sede de las Aulas Populares y la restitución/réplica del puente de San Sebastián.

Dentro de esta operación debemos distinguir claramente entre las dos actuaciones acometidas, esto es, el derribo del puente original de San Sebastián y la colocación de la réplica colorista del artista Ramón Rodríguez, ya que, a pesar de complementarse, cubriendo la segunda la ausencia del primero, ambas actuaciones merecen exámenes, discusiones y juicios independientes. La complejidad a la hora de analizar y enjuiciar esta operación estriba precisamente en esta dualidad, pues, si bien resulta incuestionable el desatino que supuso la destrucción de la estructura original, hito simbólico de la historia industrial de la ciudad; también lo es la calidad estética de la réplica y el enorme potencial como catalizador de la transformación del entorno.

El puente original de San Sebastián, diseño del ingeniero militar Francisco Wirtz Prieto, podría considerarse como la muestra de arquitectura de hierro más destacada que había en la ciudad, lo que le garantizó la inclusión en el IPAA, que ya advertía del estado deficiente que presentaba “[...] con grandes manchas de corrosión y agujeros en muchos puntos [...]” y que además recomendaba, dado el alto grado de interés de la

estructura, “[...] contemplar la posibilidad de recuperación para uso peatonal o su rehabilitación para ser conservado como monumento”<sup>890</sup>. También aparece recogido en el PEPPC, si bien sorprende que en éste el grado de protección sea simplemente Ambiental, amparando de este modo la eliminación de la estructura original y la colocación de una reproducción<sup>891</sup>.

La destrucción del puente original de San Sebastián a comienzos de este siglo hay que sumarla a la lamentablemente extensa nómina de bajas dentro del patrimonio industrial de la ciudad, preocupante habida cuenta del calibre de las obras desaparecidas, la reprobable complicidad de las administraciones públicas y la desatención a la opinión de los expertos y el sentir general de la ciudadanía, auténtica albacea de la herencia cultural. La falta de mantenimiento y de actuaciones de consolidación supuso la degradación y subsiguiente ruina de la estructura original de hierro, que llegó incluso a cerrarse a tránsito debido al inminente peligro de hundimiento o ruptura. El estado de deterioro tras décadas de abandono y de desdén de los estamentos oficiales hizo imposible, según declararon los responsables municipales<sup>892</sup>, la rehabilitación de la estructura, optando como solución por el derribo de ésta y la construcción en su lugar de otro de similares características.

En junio de 2006 el puente de San Sebastián, que había comunicado durante 113 años las dos orillas del estuario, fue desmontado y retirado de la ría. Las operaciones de desmontaje resultaron bastante complejas, ya que hubo que seccionar la estructura antes de ser depositada por la grúas sobre la base de escombros habilitada a tal efecto en la ría durante los meses anteriores. De la estructura original se retiraron algunos elementos, como las barandillas de seguridad de los pasos peatonales laterales o algunos de los arcos superiores, con la intención de integrarlos en la réplica. El resto de la estructura se desechó debido al importante deterioro que presentaba y a las recomendaciones de los informes técnicos que desaconsejaban el uso.

---

<sup>890</sup> Ficha AV-158, IPAA.

<sup>891</sup> Ficha Nº12, PEPPC.

<sup>892</sup> Según declaró el entonces concejal de Urbanismo José Fernando Díaz Rañón, “[...] el puente de San Sebastián se encuentra en un estado penoso, está oxidado y supone incluso un peligro para la gente que transita por allí, por ese motivo hemos decidido derruirlo y construir en su lugar uno parecido”. G.RAMOS, Lucía, “Avilés hará una copia del puente de San Sebastián”, en *La Voz de Asturias* [en línea], 19 de agosto de 2004, [Consultado: 21/09/2007], <<http://www.lavozdeasturias.es>> .



**Fig. 329. Estado del puente de San Sebastián en 1993.**

**Fuente: Fototeca del Pueblo de Asturias (Archivo Gráfico *La Voz de Asturias*)**



**Fig. 330. Trabajos de demolición del puente de San Sebastián.**

**Fuente: Gelaz.**

Quizás lo que más haya que lamentar aparte de la pérdida de este hito industrial, sea la incapacidad de gestión de quienes, conocedores de la delicada situación del puente de San Sebastián, desoyeron las demandas populares, que desde distintos foros reclamaban la rehabilitación la estructura original, habiendo que destacar especialmente la labor de la *Plataforma Ciudadana en Defensa del Puente de San Sebastián*, cuyas manifestaciones y campañas consiguieron hacerse hueco en la prensa regional en la década de los noventa. Bien es cierto que este tema ocupó y preocupó a la clase política durante años, colándose en los plenos municipales y utilizándose como arma arrojadiza entre los distintos grupos políticos; sin embargo, la falta de determinación y la ausencia de propuestas firmes, retrasaron la toma de decisiones hasta el momento en que la única medida posible era la retirada de la estructura herrumbrosa y ruinosas.

Del antiguo puente de San Sebastián sólo queda parte de la estructura anclada al borde de la ría al lado de la pasarela actual, que permanece como recuerdo de lo que hubo y como recordatorio de las consecuencias de la negligencia y el abandono. Ésta práctica tan extendida de musealizar los restos del naufragio, como diría Maupassant, de ensalzar la parte y desechar el todo, esta política encomiástica del resto y el despojo, resulta sorprendente e incluso irónica, y encontramos de ella bastantes más ejemplos de los deseados. Entre los más sangrantes la chimenea de la Azucarera de Villalegre; la base del alto horno Carmen, que incapaces de desraizarlo decidieron iluminarlo y darle el tratamiento de escultura pública bajo el delirante título *Huella de la Siderurgia*; o el despiece de la Central Térmica de ENSIDESA, cuyas máquinas descuajaringadas forman parte hoy del Parque Escultórico del Paseo de la Ría.

Tras la retirada del antiguo puente de San Sebastián comenzó la construcción del que iba a reemplazarlo, el cual, tras barajar distintas posibilidades, y respetando el arraigo de este elemento en la imagen de la ciudad y en la memoria de la ciudadanía, decidieron hacer similar al original. Si bien en sentido estricto no deberíamos hablar de réplica, sino más bien de semejanza, ya que, en primer lugar éste es únicamente peatonal, lo que modificó la estructura circulatoria y estructural del tablero; y, en segundo lugar, la estructura actual está construida siguiendo las técnicas modernas de soldado y ensamblado.

Estas obras formaron parte del *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés* (2002-2006), que contemplaba el saneamiento integral del estuario y la urbanización de las márgenes, financiándose a cargo de la partida de 1,6 millones destinada a conectar los dos paseos habilitados a ambos lados de la ría mediante tres pasarelas, la del Hospitalillo, la del puente Azud y la del puente de San Sebastián, siendo ésta última la más céntrica y la más importante de las tres al conectar el casco histórico con el Área de Nueva Centralidad y el Centro Niemeyer.

Las obras del puente de San Sebastián, construido con material procedente de Aceralia, las completó el proyecto pictórico del artista local Ramón Rodríguez, entonces director de la Escuela Municipal de Cerámica y del CMAE. Partiendo de la reinterpretación simbólica y colorista de la pasarela original, Ramón Rodríguez consiguió transformar la estructura desnuda en escultura transitable y dinámica, cambiante en función de la colocación y el punto de observación de los transeúntes. Siguiendo la secuencia cromática del arco iris —rojo, naranja, amarillo, verde, azul, añil y violeta— en arcos y tirantes, combinada con el blanco de las barandillas y los pilares, la pasarela de Ramón Rodríguez actúa como metáfora de la regeneración de la ciudad<sup>893</sup>, la energía que desprenden los colores sobre la ría de Avilés marcaría el contrapunto respecto al carácter gris que había dominado la imagen de la ciudad en el pasado reciente<sup>894</sup>. La réplica colorista del puente de San Sebastián pronto pasó a considerarse como hito simbólico de la ciudad del siglo XXI y referente del waterfront de la ría, junto con la escultura *Avilés* del artista Benjamín Menéndez, encontrándose ambas entre los elementos más admirados y reproducidos del entorno de la ría.

El edificio de la Antigua Pescadería funcionó ininterrumpidamente como tal desde su construcción (c.1920) hasta 1995, momento en que pasó a acoger el mercado de abastos hasta el cierre del mismo en el año 2001<sup>895</sup>.

---

<sup>893</sup> En la tradición judeocristiana el arco iris es interpretado como símbolo de esperanza y renovación, de hecho si acudimos a las Sagradas Escrituras, “[...] Pondré mi arco en las nubes, y será la señal de la alianza entre mí y la tierra [...]” [Génesis 9, 12-15], el arco iris es interpretado como símbolo de la alianza entre Dios y los hombres y también del renacer de la humanidad tras los tiempos adversos.

<sup>894</sup> No es esta la primera ocasión en la que la ciudad recurre al arco iris como símbolo de regeneración, como demuestra la portada del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana* (1984), que mostraba a través de una ventana abierta el plano de Avilés con el arco iris atravesándolo.

<sup>895</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, “La ciudad nueva y...”, Op.cit.





**Fig. 331. Réplica del puente de San Sebastián del artista Ramón Rodríguez.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

Desde entonces, y coincidiendo con la adhesión de Avilés a la Asamblea Internacional de Ciudades Educadoras, cobró fuerza la idea de reutilizar el edificio como equipamiento público de carácter cultural y/o educativo. Así, la Antigua Pescadería pasó en 2001 a integrarse en la red de Aulas de la Universidad Popular de Avilés (AUPA)<sup>896</sup>. El punto de partida de las Aulas Populares hay que fijarlo en el año 2000, con la inclusión de Avilés en la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras, asumiendo los principios enunciados en la *Carta de las Ciudades Educadoras*<sup>897</sup>.

---

<sup>896</sup> Las Aulas Populares, reedición actualizada de aquellas *Clases Populares* celebradas en el Centro Obrero de Avilés y la Sociedad Obrera Industrial, dependientes de la entonces recién creada Extensión Universitaria (1901), renacieron en el año 2001 como proyecto didáctico municipal basado en la oferta de cursos y talleres heterogéneos e interdisciplinarios descentralizados en distintos espacios públicos de la ciudad, desde centros educativos hasta centros sociales o culturales, dirigidos a toda la ciudadanía mayor de dieciséis años. ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Román A. y GARCÍA MARTÍNEZ, Mercedes, “Avilés y su compromiso como ciudad educadora. Aulas de la Universidad Popular de Avilés”, en *Tabanque: Revista pedagógica*, N°19 (2005), Universidad de Valladolid, 2005, pp.83-102.

<sup>897</sup> *Carta de las Ciudades Educadoras (Declaración de Barcelona)*, I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, Barcelona, 1990.

Como ya mencionamos la estructura de plaza de la Antigua Pescadería estaba lejanamente inspirada en la fórmula del jardín francés, con parterres geométricos triangulares y recorridos radiales confluyentes en la rotonda central. Al centro de esta rotonda trasladaron la llamada Fuente del Parche, tras retirarla de la plaza de España después de la última remodelación (1998). Esta fuente ornamental neobarroca, que data del siglo pasado, es en realidad la réplica de una de las fuentes de los claustros de la catedral de Santiago de Compostela. Fue restaurada en 1981 después de colisionar contra ella un coche. Está incluida en el IPAA como obra de Interés Bajo<sup>898</sup> y en el PEPPC como Arquitectura Culta de Protección Integral<sup>899</sup>.

Junto con el traslado de la fuente ornamental al centro de la rotonda, el mobiliario lo completaron las papeleras y las farolas de fundición de estilo clásico y los bancos románticos, rematándose con la colocación en el 2003 de la escultura *Hélices de Saint-Nazaire* —regalo de la villa francesa con motivo del hermanamiento—, que representa la hélice de un barco en alusión al carácter portuario de ambas ciudades.

El resultado de esta agregación de elementos improvisada, que trató de cubrir con poco éxito la ausencia de plan, fue un espacio atestado e incoherente, repleto de obstáculos, árboles y arbustos, que dificultaban el tránsito y la percepción clara del entorno construido. La mala accesibilidad y el carácter atrincherado desembocaron en la lumpenización y la marginalización de la plaza, un foco de exclusión social y de inseguridad ciudadana en pleno corazón de la ciudad.

En la actualidad la plaza de Santiago López es la antesala del Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, y, en parte, este aumento del interés estratégico de la plaza, está muy ligado a la última y polémica remodelación, que trató de resolver el acceso peatonal al Niemeyer desde el casco histórico. El compromiso municipal de garantizar la accesibilidad al Centro Niemeyer impulsó esta operación, sin embargo la talla de la reforma, aunque discutible en muchos aspectos, trascendió lo estrictamente funcional y alcanzó entidad urbanística y arquitectónica intrínseca, sumándose así al entorno singular que la rodea.

---

<sup>898</sup> Ficha AV-152, IPAA.

<sup>899</sup> Ficha N°11, PEPPC.

La autoría del proyecto la comparten el arquitecto Aitor López Galilea<sup>900</sup> y el ingeniero Raúl Escrivá Peyro, encargados de las tres actuaciones que modificarían drásticamente la imagen y el carácter de este espacio: la resolución del camino peatonal de acceso a la margen derecha, la reurbanización del entorno de la plaza de Santiago López y la intervención del edificio de la Antigua Pescadería, que pasaría a funcionar como Centro de Recepción de Visitantes del Centro Niemeyer.

El principal condicionante en la concepción de la pasarela del Niemeyer resultó ser la delicada situación económica, que obligó a posponer o abandonar —sólo el tiempo arrojará luz sobre este aspecto— la idea de eliminar la barrera del ferrocarril entre la ciudad y el estuario, y pensar en otras salidas menos costosas y más inmediatas al problema de la accesibilidad. También condicionó el diseño de la estructura la aplicación de las normas en materia de seguridad y de accesibilidad, que obligaban a que la flecha de las pasarela alcanzase los siete metros de altura respecto a los raíles del ferrocarril, y que regulaban las pendientes máximas permitidas, lo que, combinado, resultó en el trazado de pendiente sutil y longitud considerable que hoy contemplamos.

La pasarela cubre algo más de 300 metros de recorrido en tramos rectos de directriz perpendicular a la ría, y presenta dos miradores en las dobleces del itinerario, coincidiendo con los saledizos de 35 metros respecto a los puntos de apoyo de los extremos. El primero de los miradores está orientado hacia el casco histórico y domina todo el entorno de la plaza de Santiago López, donde consiguió redescubrirse el perímetro construido gracias a la concepción diáfana del interior de la plaza. Mientras que el segundo mirador sobrevuela la ría, mostrando el estuario desde dentro como nunca antes había sido contemplado, y con el Centro Niemeyer como telón de fondo y meta del recorrido. Un itinerario paisajístico y cultural de interés intrínseco, que permite recrearse en la contemplación del paisaje y del magnífico marco arquitectónico.

El diseño estructural, cuya concepción debemos a Raúl Escrivá, es técnicamente muy interesante. La estructura, de 220 toneladas y construida con sección constante cerrada en “L”, está cimentada sobre dos grandes zapatas monolíticas que son los dos únicos puntos de apoyo con que cuenta la pasarela y los dos miradores de los extremos.

---

<sup>900</sup> Aitor López Galilea, formado en la Escuela Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra y discípulo del arquitecto Francisco Mangado, forma parte desde 2008 de la Unidad Técnica de Proyectos y Obras del Ayuntamiento de Avilés, desde la que ha desarrollado proyectos tan interesantes como el de la Factoría Cultural, el Centro Sociocultural de La Carriona o la remodelación de la plaza de Santiago López.

La pasarela del Niemeyer, construida en los talleres de TADARSA del Parque Empresarial del Principado de Asturias, es de acero cortén, excepto la barandilla abierta que es de acero inoxidable y el tablero que es de madera de IPE<sup>901</sup>. Materiales que a las cualidades plásticas suman el hecho de ser extremadamente resistentes.

Llama la atención el grado de autonomía formal que alcanza la pasarela con respecto al edificio de la Antigua Pescadería, a la que lejos de quedar supeditada tomó como podio o base de apoyo, actuando como elemento exento e independiente. De este modo la pasarela adquirió entidad formal en sí misma, emancipándose del edificio en el que estaba imbricada hasta el punto de seccionarlo en dos mitades al albedrío del itinerario, cuyo trazado llega a tal extremo de independencia que rehúye incluso la colocación en perpendicular al edificio, cortándolo de manera oblicua. Esta libertad formal queda subrayada lumínicamente durante la noche con el camino de led que ribetea la parte baja de la pasarela, proyectando un haz de luz continuo sobre el tablero de paso que intensifica la sensación de insubordinación del recorrido respecto a la Antigua Pescadería.

Buscando la concurrencia estética entre la Pescadería y el Centro Niemeyer, los autores dejaron el edificio completamente diáfano y enjalbegado, reduciéndolo a un volumen neto y austero que servía de apoyo a la pasarela de acero, que fluye de manera autónoma mutilando la caja de los muros y fragmentando la construcción en dos mitades, actuando la brecha como punto de acceso y como canal de luz natural. El fragmento más pequeño aloja la oficina de información y la terraza abierta de la que arranca la pasarela; mientras que el mayor, completamente diáfano, acoge las rampas de embarque a la pasarela —a la que también puede accederse por las escaleras que dan a la plaza—, que corren paralelas a los muros y generan un espacio expositivo singular.

Resulta interesante el marcado contraste cromático y textural existente entre el metal áspero y oscuro y el carácter inmaculado, etéreo y límpido del Centro de Recepción del Niemeyer, que llega incluso a desmaterializarse en el espacio cediendo todo el protagonismo al entorno circundante y a la pasarela.

---

<sup>901</sup> La madera de IPE está considerada como la más dura y la más resistente de las comercializadas en la actualidad, superando incluso a la madera de teca. La extrema densidad de esta madera junto con el alto índice de resistencia —368% superior a la teca— y la inalterabilidad ante los ataques de agentes salinos, briofitas, hongos, líquenes, xilófagos, etc., hacen de ella uno de los materiales más apropiados en el amueblamiento de exteriores.

Respecto a la plaza de Santiago López, según manifestó el propio arquitecto la situación de partida “[...] *era la confirmación de que la plaza del Pescado había dejado de funcionar, ya que existía una amalgama de cosas con las que se rellenaba la ausencia de personas y de actividad, adoptando una geometría que recreaba, fuera de escala, de tiempo y de lugar, un jardín barroco*”<sup>902</sup>. Este espacio caótico y degradado debía ser recuperado como engranaje espacial entre el casco histórico y el Área de Nueva Centralidad, reeditándolo como hall de la ciudad y antesala del Centro Niemeyer. Y dentro del cual la Antigua Pescadería estaba llamada a recuperar la presencia y el protagonismo, que habían quedado diluidos en la concepción confusa del espacio y en la amalgama ilógica de elementos.

La decisión adoptada en la última actuación consistió hacer tabla rasa, dejando este espacio totalmente libre y eliminando todos los elementos que lo hacían intransitable y desmerecían el entorno arquitectónico, imposibilitando la apreciación del perímetro construido de la plaza. Así, la plaza de Santiago López, absolutamente despejada y libre, actuó como el tapiz continuo y oscuro sobre el que destacar el edificio blanco e inmaculado del Centro de Recepción del Niemeyer. El pavimento de la plaza se concibió con texturas y tonalidades heterogéneas, “[...] *a modo de alfombra de retales [...]*” como describió López Galilea<sup>903</sup>. La operación debía ser ejecutada rápidamente, dado el compromiso político adquirido con el Centro Niemeyer, y con la mayor austeridad posible, dada la complicada coyuntura económica. De ahí el empleo del hormigón, material de bajo coste y gran potencial estético, combinado con paños o remiendos cuadrados de granito salpicados aquí y allá aparentemente de manera aleatoria, que se proyectan y continúan en el suelo del interior del edificio.

El único elemento que interrumpe la diafanidad imperante son los bancos de geometría sinuosa que flotan sobre el plano continuo en disposición perimetral, actuando como sutil barrera de protección contra el tráfico circundante y escapando a la sensación de desasosiego que suele acompañar a los espacios radicalmente despejados. El color claro de los bancos, en sintonía con el edificio de la Antigua Pescadería y en contraste con el hormigón oscuro del suelo, junto con la iluminación contrapicada que reciben de noche, contribuyen a incrementar la sensación de ingravidez de los mismos.

---

<sup>902</sup>CAMPO, Elisa, “La ciudad limpia su recibidor”, en *La Nueva España* [en línea], 30 de noviembre de 2010, [Consultado: 30/11/10], <<http://www.lne.es>>.

<sup>903</sup> Según declaraciones del arquitecto a la autora de este trabajo.



Ningún otro elemento interrumpe la percepción nítida del espacio, ni tan siquiera los elementos encargados de la iluminación, situados en el perímetro de la plaza a otro lado de la carretera.

La última reforma de la plaza de Santiago López cosechó grandes críticas, dado el escaso respecto con que trató al emblemática Pescadería, degradándola a la categoría de pedestal de la gran pasarela metálica, que acaparó todo el protagonismo, y destruyéndola parcialmente, pese a la protección de la que gozaba en el PEPPC — Protección Integral — e IPAA y al incontestable interés histórico y artístico de que era poseedora, fragmentándola en lugar de rehabilitarla como elemento de atracción y referencia de la plaza.

#### ***4.4.7. El parque de Ferrera***

Este parque, el más célebre e ilustre de la villa de Avilés, formó parte de los terrenos del palacio del Marqués de Ferrera hasta los años setenta del siglo pasado, cuando, en cumplimiento de las previsiones del flamante PGOU, el consistorio inició los trámites de expropiación de las fincas a los herederos del marquesado, con el objetivo de convertirlas en el mayor parque público de la ciudad. El germen de la operación partió, como apuntábamos antes, de la aprobación del *Plan Mesones* —26 de febrero de 1970— y el *Plan Parcial de Ordenación Urbana del Polígono N°2 «La Villa»* —8 de mayo de 1972—, entre cuyas previsiones estaba la creación de una gran zona verde de uso público en el corazón de la villa. Así, el Ayuntamiento, en Sesión del Pleno de 25 de abril de 1972, tomó el acuerdo de iniciar el expediente de expropiación forzosa de 68.891 m<sup>2</sup> de terreno a segregar de la finca denominada “*Casa Palacio y Posesión Principal de Avilés*”<sup>904</sup>, propiedad de los hermanos Llano Ponte y Santa Cruz, herederos de los marqueses de Ferrera<sup>905</sup>.

---

<sup>904</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Acta de ocupación de terrenos expropiados para parque público de Avilés”.

<sup>905</sup> Álvaro, Remedios e Isabel de Llano Ponte y Santa Cruz, respectivamente marqués de Ferrera, marquesa de San Muñoz y viuda del marqués de Santa Cruz de Marcenado. *Ibidem*.



**Fig. 332. Plano de la finca de los marqueses de Ferrera.**

**Fuente: A.M.A.**

En la Fig.332 está delimitado en verde el área afectado por la expropiación, que aparecía nombrado como «Zona Verde Pública» de 62.272,40 m<sup>2</sup>; y en rojo la parte más cercana al palacio de Ferrera, calificada como «Zona Verde Privada» de 10.203 m<sup>2</sup>, que permanecería bajo la propiedad de la casa-palacio con el propósito de “[...] *no mutilar el conjunto arquitectónico y paisajístico existente*”<sup>906</sup>. Como ya hemos apuntado cada zona respondía a criterios paisajísticos diferentes, diseñada la segunda como jardín francés, con parterres de césped regulares y geométricos perfilados por arriates con flores de temporada y rosales, con bojés e evónimos japoneses podados de manera geométrica, y con una pérgola central que articulaba y recorría de lado a lado el jardín; y la primera como jardín inglés, con extensas praderas repletas de los árboles característicos de los jardines del siglo XIX —abetos, tejos, tilos, aligustres, etc.—, con paseos sinuosos y con estanques.

<sup>906</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Proyecto del Parque de Ferrera”.

Según expone el paisajista José Valdeón —autor del proyecto de rehabilitación de los jardines de Ferrera— en su obra *Jardines clásicos de Asturias*<sup>907</sup>, la gran reforma de los jardines de Ferrera, la que les dio la forma que a grandes rasgos tenían los terrenos cuando pasaron a manos públicas, se llevó a cabo entre 1904 y 1909 a cargo de D. Genaro de Llano-Ponte<sup>908</sup>. Fue entonces cuando al llamado «Jardín Francés», el más cercano a la casa del Marqués, se sumó el conjunto de los prados y las huertas de Ferrera —aquellas que aparecían ya reflejadas en el plano completo de Avilés más temprano que conocemos<sup>909</sup>—, arreglados como «Jardín Inglés».

Junto a los terrenos de los herederos del marqués de Ferrera, que constituyeron la finca matriz del parque, fue expropiada también la finca de Eladio Fernández Carreño de 8.793,50 m<sup>2</sup> en la esquina sureste del parque junto a la calle Rivero<sup>910</sup>, popularmente conocida como «la huerta de Don Eladio».

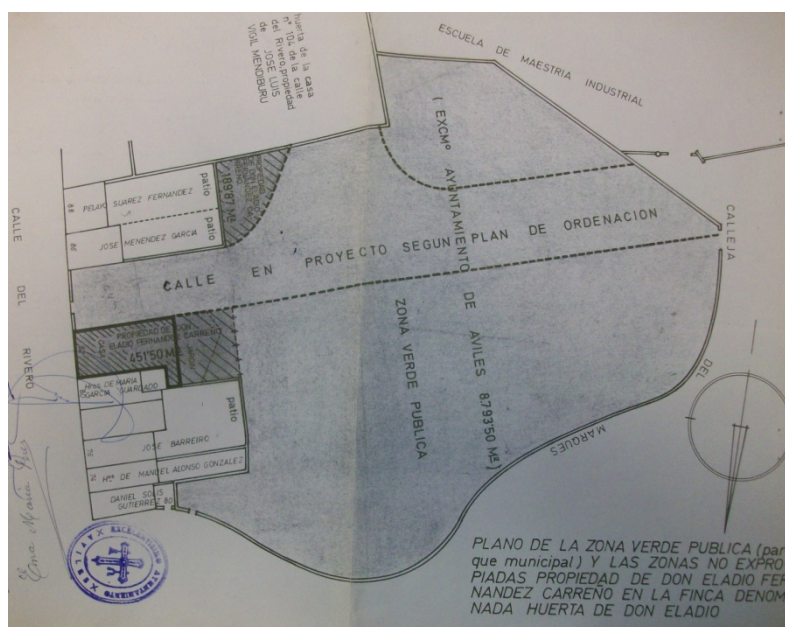


Fig.333 . Plano de la finca de Don Eladio Fernández Carreño.

Fuente: A.M.A.

<sup>907</sup> VALDEÓN MENÉNDEZ, José, *Jardines clásicos de Asturias*, Cajastur, Oviedo, 1999.

<sup>908</sup> Antes de la citada reforma, el Palacio de Ferrera ya contaba con magníficos jardines, tal como recoge la obra de José Valdeón, los cuales con toda probabilidad habrían sido reacondicionados en el transcurso las obras de remodelación del palacio a mediados del siglo XIX. VALDEÓN MENÉNDEZ, José, *Jardines clásicos de...* Op.cit., p.28.

<sup>909</sup> El profesor Vidal de la Madrid data este plano en torno a los años cuarenta del siglo XX. DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal, *El Palacio del Marqués de Ferrera: Historia y transformación en hotel*, Trea, Gijón, 2003, p.64.

<sup>910</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Acta de ocupación de terrenos de su propiedad, expropiados a Don Eladio Fernández Carreño, para parque público de Avilés”.

Tras completarse los trámites de adquisición municipal de los terrenos que habrían de conformar el parque de Ferrera comenzaron las labores de saneamiento y ordenación ornamental de los terrenos, centradas, según el documento, en la tala de los árboles dañados o enfermos, para garantizar la salud del resto de los ejemplares del parque, y el fomento de la plantación sustitutoria<sup>911</sup>. El deseo del proyecto, según el informe del ingeniero de montes Aurelio Gabaldón Zamora, era “[...] *conservar la mayor cantidad de arbolado primitivo, y así, modificar y alterar cuanto menos aquella vegetación*”<sup>912</sup>. En todo caso el alcance real de esta actuación no fue más allá del mero saneamiento general de los terrenos del jardín de Ferrera, ejecutándose tras la limpieza, algunas obras puntuales de adaptación de la finca al uso público, como la reforma del cerramiento y la separación del jardín público y el Jardín Francés; la creación de accesos públicos, entre los que cabe destacar la luneta de mampostería que da acceso al parque desde Rivero<sup>913</sup>; el trazado de las sendas peatonales<sup>914</sup>; la inserción de mobiliario urbano; la construcción de la red de riegos y la red de alumbrado o la recuperación la alberca de la zona oeste del parque como foco de atracción de aves acuáticas<sup>915</sup>.

El parque de Ferrera se abrió al público oficialmente el 19 de mayo de 1976, contando con la presencia de los Reyes de España, acompañados del alcalde Ricardo Fernández y de otras autoridades de la región.

En junio de 1981, pocos años después de la apertura, el grupo de biólogos encargado de elaborar el *Estudio y planeamiento ecológico del parque de Ferrera*, constató “[...] *el estado de lamentable abandono* [...]”<sup>916</sup> con gran número de árboles muertos, en la mayoría de los casos olmos, probablemente afectados por la misma plaga fúngica que estaba afectando al resto de parques y jardines de la ciudad en aquel

---

<sup>911</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Informe referido al estado fitopatológico y determinación de las causas de enfermedad, de los árboles existentes en el parque de Ferrera, de la villa de Avilés”.

<sup>912</sup> *Ibidem*.

<sup>913</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre urbanización de entrada al parque municipal de Ferrera desde la calle de Rivero”.

<sup>914</sup> En 1980 el Ayuntamiento de Avilés aprobó por unanimidad y con el informe favorable de la Comisión de Cultura, otorgar a las dos sendas del parque de Ferrera el nombre de dos escritores avilesinos, a saber: Luis Menéndez Alonso “Lumen”, la senda que va de Rivero a La Noria, y Luis Amado Blanco, la que va de la calle Marqués a La Noria. A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp.573/1980, Año 1980, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre nombrar dos veredas en el parque de Ferrera a “Lumen” y “Luis Amado””.

<sup>915</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp. 487-1972, Año 1972, “Parque de Ferrera.- Proyecto del Parque de Ferrera”.

<sup>916</sup> Acuerdo Municipal del 3 de agosto de 1981. A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp.838/1982, Año 1982, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre Informe Preliminar sobre el estado del parque de Ferrera”.

momento, y que exigía la adopción de medidas tajantes a fin de cortar la propagación de la plaga.

También alertaron del preocupante deterioro del llamado «Jardín Romántico» o «Laberinto de las Camelias», cuya plantación circular de boj y camelias en torno a una fuente central, fue calificada por el grupo de expertos como “[...] *una de las joyas de la jardinería inglesa* [...]” y “[...] *elemento vital en el contexto del parque de Ferrera* [...]”<sup>917</sup>. Lamentablemente, la apertura al público del parque, así como la construcción de la Casa de la Cultura, cuya acceso trasero atravesaba el centro mismo del laberinto, contribuyeron al rápido y alarmante deterioro de éste. Estos problemas trataron de atajarse en vano colocando alambres en torno al jardín, y lanzando campañas de concienciación ciudadana sobre valor histórico y natural que poseía<sup>918</sup>. Hubo que atajar también, según reflejó el informe del *Estudio y planeamiento ecológico del parque de Ferrera*, el acuciante problema de la acumulación de basuras en los prados y en el estanque, muestra del “[...] *abandono de las actividades de limpieza y de la falta de conciencia cívica* [...]”<sup>919</sup>, pero también de la falta de mantenimiento de la instalaciones tras la apertura al público.

Junto a la destrucción del Laberinto de las Camelias, otra de las actuaciones más polémicas fue el derribo del muro de mampostería original que cerraba el parque de Ferrera en el límite con la avenida de Cervantes, y la sustitución por verjas de hierro fundido, que dejaron el parque más expuesto a la contaminación ambiental y acústica del tráfico rodado, muy intenso en esta calle, y que supusieron la pérdida de otro de los elementos históricos del parque, sumándose al pequeño invernadero de cristal, situado cerca de La Noria y que desapareció en la época de la expropiación<sup>920</sup>, y a otros elementos arquitectónicos menores reformados con mayor o menor acierto o, en el peor de los casos, desaparecidos.

---

<sup>917</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp.838/1982, Año 1982, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre Informe Preliminar sobre el estado del parque de Ferrera”.

<sup>918</sup> También con el objetivo de concienciar a la ciudadanía de la extraordinaria riqueza natural del parque de Ferrera, y por extensión de la obligación común de respetar y cuidar este patrimonio, fue la colocación de cartelas junto a los árboles con el nombre científico de cada ejemplar en latín, castellano y bable. Esta propuesta, que no tardó en extenderse a otros parques de la ciudad, como el Parque del Muelle, el de Las Meanas o el del Carbayedo, la aprobó el Ayuntamiento de Avilés el 21 de julio de 1980, pero partió de la iniciativa particular del vecino de Avilés Miguel Solís Santos. A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp.1821/1979, Año 1979, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre colocación de letreros con el nombre de cada árbol en el parque de Ferrera”.

<sup>919</sup> A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 1473, N° Exp.838/1982, “Parque de Ferrera.- Expediente sobre Informe Preliminar sobre el estado del parque de Ferrera”.

<sup>920</sup> VALDEÓN MENÉNDEZ, José, *Jardines clásicos de...* Op.cit., p.36.



En el año 1999 el llamado Jardín Francés, último reducto privado, pasó por fin a manos públicas, lo que permitió recomponer la unidad de los jardines de Ferrera rota durante los años setenta. La restauración del Jardín Francés comenzó entre los años 2004 y 2006 a cargo del paisajista José Valdeón Menéndez<sup>921</sup> —en colaboración con el Ayuntamiento de Avilés—, siendo esta la primera intervención<sup>922</sup> en un jardín histórico emprendida en la región<sup>923</sup>. La labor del proyecto era recuperar en la medida de lo posible el estado del Jardín Francés tras la reforma de principios del siglo XX, para lo cual el autor se sirvió de documentos gráficos de la época, trazando en arreglo a ellos la reconstrucción histórica del jardín. Como base hubo que recobrar las figuras perdidas o difuminadas por el paso del tiempo, recuperando los límites, completamente desdibujados, entre los caminos, las plazoletas y los cuatro parterres rectangulares que componen el jardín. Igualmente hubo que redefinir y recortar los setos de boj hasta darles la forma de bola que tenían en origen, así como restablecer las elipses, cama de las flores de temporada, y los arriates a la posición y la proporción de partida<sup>924</sup>. También se restauraron los pináculos de piedra que habían ornamentado el jardín en el pasado, y que en el momento de la reforma estaban desmembrados y desperdigados por el parque.

La apertura del gran jardín del Palacio de Ferrera marcó un hito en la transformación del casco histórico de Avilés, al tratarse de la mayor conquista de espacio público realizada en bloque en el centro de la ciudad. Y también abrió la senda que culminaría en los años posteriores en la cristalización de la amplia red de espacios verdes, parques y jardines, que recorre todo el término municipal, de lo cual son buena muestra los parques periféricos de La Luz, El Pozón, Versalles, El Quirinal, La Magdalena o La Carriona.

---

<sup>921</sup> Todos los datos que a continuación se recogen sobre la restauración del Jardín Francés del parque de Ferrera fueron directamente facilitados por el paisajista y autor del proyecto José Valdeón Menéndez, a quien agradezco muy sinceramente la colaboración prestada.

<sup>922</sup> Fuente: <http://www.josevaldeon.es>.

<sup>923</sup> José Valdeón Menéndez es el responsable de la restauración de los tres jardines históricos reformados en Asturias hasta el momento, a saber: el Jardín Francés del parque de Ferrera; los jardines de Xavier Winthuysen en la Universidad Laboral de Gijón, en colaboración con el arquitecto Alfonso Toribio; y el parque de Vicente Lorient en Castropol.

<sup>924</sup> Actualmente hay láminas de acero cortén marcando los márgenes de los parterres, colocadas éstas tiempo después al margen del proyecto de José Valdeón para ahorrar costes de mantenimiento.



**Fig.334 . El Jardín Francés del parque de Ferrera.**

**Fuente: <http://vivirabilies.files.wordpress.com>**



**Fig.335 . Parque de Ferrera.**

**Fuente: [www.santy.es](http://www.santy.es) (Santy Comunicación)**



#### 4.4.8. Plaza del Carbayedo

La plaza del Carbayedo, delimitada por las calles de Galiana, Fernández Balsera y Severo Ochoa, ocupaba el borde de los terrenos de La Villa, justo en la desembocadura de dos de las calles del Ensanche Moderno, Galiana y Cabruña, y a escasos metros del parque de Ferrera. Ubicación que le confería al lugar el “[...] carácter de «balcón» de La Villa hacia el exterior y de «antesala» del exterior hacia el casco [...]”<sup>925</sup>. Y es que el límite sur de la plaza lo marca la llamada Ronda Interior, esto es, la gran arteria rodada que ciñe el caso histórico —Cervantes-Severo Ochoa-Fernando Morán-Constitución—, y que actúa como frontera entre el área antigua y los polígonos del primer cinturón periférico —Versalles, La Magdalena, Buena Vista, Carbayedo Nuevo, El Quirinal, etc.—.



**Fig. 336. Mercado del Ganado del Carbayedo (1916).**

**Fuente: Avilés. Memoria gráfica.**

Durante años la plaza del Carbayedo acogió el Mercado de Ganado, desde 1878, cuando el alcalde Bonifacio Heres Busto inauguró allí la primera exposición de toros del concejo<sup>926</sup>, hasta el traslado del mercado a la Pista de la Exposición en el entorno de

<sup>925</sup> *Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo*, Ayuntamiento de Avilés, 1997. Este proyecto fue consultado en las oficinas de los Servicios Técnicos Municipales (Sección de Parques y Jardines).

<sup>926</sup> SUÁREZ MÉNDEZ, Luis M., *Avilés. Memoria...* Op.cit., p.225.

Las Meanas entrado ya el siglo XX<sup>927</sup>. Todo ello hace del Carbayedo un lugar entrañable y cargado de significado, de ahí el interés municipal por recuperarlo y rehabilitarlo, dándole el lugar que merece como *locus* antropológico. Maximino E. Díaz Suárez y Román Villasana Gutiérrez fueron los arquitectos encargados de dar forma al *Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo* en 1997, dentro del marco de la declaración del A.R.I. del casco histórico<sup>928</sup>.

El estado de la plaza del Carbayedo antes de la rehabilitación era bastante deficiente, tanto en el estado de abandono del perímetro arquitectónico, como en lo referente a los servicios y la urbanización de la plaza, inadecuados e insuficientes para el uso de la plaza, que había pasado a ser centro de encuentro y zona de copas tras la apertura de numerosos pubs y bares en los laterales.



**Fig.337 . Estado de la plaza del Carbayedo antes de la reurbanización.**

**Fuente: *Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo***

---

<sup>927</sup> Desde hace años la Exposición de Ganado tiene lugar en el Recinto Ferial de La Magdalena.

<sup>928</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 26 de junio de 1990, N°147, pp.3284, “Declaración de un Área de Rehabilitación Integral en la zona histórico-artística de Avilés”.



La zona central de la plaza, que rondaba los 10.500 m<sup>2</sup>, presentaba una urbanización fragmentada y discontinua, con abundantes barreras en forma de setos, muros, poyetes y demás parapetos, que dificultaban el tránsito y mermaban la comunicación del área afectada con el entorno que la rodeaba, replegándose sobre sí misma y desperdiciando el enorme potencial del lugar que ocupaba, como rótula o nexo entre el casco histórico y los barrios. El área estaba además fragmentada formal y funcionalmente en dos zonas desligadas e inconexas: la plataforma superior de pendiente suave —entre el 1 y 3%—, y la inferior en ladera de pendiente pronunciada —entre el 7 y 9%— ocupada íntegramente por áreas verdes. La urbanización fragmentada en la zona ajardinada precisaba en aquel momento de una reforma que, recuperando la estructura anterior, restituyese el carácter central.



**Fig.338 . Plano de vegetación antes de la intervención.**

**Fuente: Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo**



Otro de los problemas que presentaba la plaza del Carbayedo, al igual que la mayoría de las plazas del casco en aquella época, era la intensidad del tráfico rodado en el borde sur, y la presencia de vehículos estacionados en todo el perímetro de la plaza. Situación que no encajaba con el intenso tránsito peatonal de la zona, y tampoco con los usos de la plaza durante las noches de los fines de semana.

La zona ajardinada era caótica y carecía de criterios paisajísticos y/o ambientales en la selección y la distribución de árboles y arbustos, aún así había algunos ejemplares emblemáticos, como los carbayos que daban nombre a la plaza o el árbol que plantó el 29 de agosto de 1982 el Premio Nobel Severo Ochoa<sup>929</sup>, que debían ser respetados y jerarquizados respecto a la masa arbórea circundante. Junto a los carbayos había dentro de la plaza otros tres elementos de referencia: el hórreo, la fuente y el viejo abrevadero.

Excepto el borde sur, que lindaba con la Ronda Interior, el perímetro construido de la plaza del Carbayedo lo integraban construcciones catalogadas dentro del PEPPC, una de ellas como «Protección Integral» (rojo), 13 como «Protección Parcial» (azul) y 14 como «Protección Ambiental» (verde); y, otras tres aparecen catalogadas como «Edificación Discordante» (rayas azules).



**Fig. .339. Nivel de protección del perímetro arquitectónico de la plaza.**

**Fuente: PEPPC (2006)**

<sup>929</sup> *Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo*, Ayuntamiento de Avilés, 1997



**Fig. 340. Plano general de la propuesta de reurbanización.**

**Fuente: Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo.**

La propuesta de recuperación de la plaza del Carbayedo trató de aglutinar de manera coherente en el diseño de la estrategia global las características históricas, ambientales, topográficas y urbanísticas heredadas. Había que conectar y permeabilizar la plaza con el entorno, para lo cual trataron de potenciar la continuidad visual con Galiana pavimentando el sector más cercano a la desembocadura de la calle con el mismo tipo de suelo de piedra caliza. El resto de los suelos serían de adoquín en las plataformas y de cantos rodados o de regodón en los taludes y bajo la escultura *El tratante* de Favila, rememorando el suelo del mercado de ganado<sup>930</sup>. Era además necesario para hacer de ella un foco de encuentro y recreo, acometer la peatonalización total y deshacerse de todos los obstáculos que dificultaban la utilización libre y fluida de la plaza, pero todo ello respetando la compleja topografía de la zona. Así, se diseñó un sistema de plataformas triangulares, que alternaban suelo duro y jardín, con diferentes grados de inclinación para adaptarse al perfil irregular del terreno. Dichas plataformas

<sup>930</sup> *Ibidem.*



acogerían el mobiliario urbano, que, mucho más ambicioso sobre papel que en la realidad<sup>931</sup>, se limitó a bancos románticos de madera y fundición y farolas modelo *Luxeon Rebel* de la casa Carandini.

Como en otros sectores afectados por el A.R.I. se incentivó la rehabilitación del perímetro construido de la plaza y se acometió la rehabilitación y la puesta en valor de los tres elementos simbólicos de la plaza, otorgando gran protagonismo al hórreo que ocupa el centro de la plataforma más alta, y protegiendo de este modo la personalidad y el encanto del lugar. En el ángulo sureste de la plaza del Carbayo se colocó en 1999, “[...] como expresión figurada de bienvenida a la ciudad”<sup>932</sup>, la escultura *El Tratante* de Favila, que, en la misma línea que el resto de la plaza, pretende honrar la memoria del mercado de ganado recurriendo al pintoresquismo regionalista.



**Fig.341 . Antiguo abrevadero.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>931</sup> Según el proyecto la iluminación se resolvería con farolas «Delo» de Iguzzini en las áreas estanciales y modelo «Galiana» en las zonas de caliza; mientras que los bancos alternarían el modelo romántico clásico con el modelo «U-Banc» de hormigón, diseño de Albert Viaplana y Helio Piñón para la casa Escofet, mucho más moderno y original. Fuente: [www.escofet.com](http://www.escofet.com).

<sup>932</sup> *Proyecto de Reurbanización de la plaza del Carbayedo*, Ayuntamiento de Avilés, 1997.





**Fig. 342 .El hórreo del Carbayedo.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



**Fig. 343. *El tratante*, Favila, 1999.**

**Fuente: Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

## **CAPÍTULO 5:**

# **LA TRANSFORMACIÓN DE LOS BARRIOS**

### **5.1. LA TRANSFORMACIÓN DE LOS POBLADOS SIDERÚRGICOS**

En este apartado trataremos en conjunto la rehabilitación de los poblados siderúrgicos, que, junto con la ría y el casco histórico, han copado buena parte de las reformas efectuadas en el cinturón periférico, o, cuanto menos las de mayor calado y trascendencia, en consonancia con el peso relativo de estos sectores dentro del conjunto urbano, así como en sintonía con la significación histórica y socioeconómica de estos barrios en la crónica del Avilés contemporáneo. Analizaremos en primer lugar, y de manera conjunta, los poblados de Llaranes, Garajes y La Rocica, al tratarse de tres sectores de semejantes características, muy cercanos entre sí y todos ellos producto del impulso de ENSIDESA. Nos centraremos aquí en el llamado *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA en Avilés*, documento raíz de las reformas y la rehabilitación de dichos sectores. Posteriormente, y de manera muy escueta, trataremos la rehabilitación del poblado de La Luz, cuya renovación, en términos generales, se limitó a la renovación de los pavimentos en cumplimiento de las normas actuales de supresión de las barreras arquitectónicas y la dotación de equipamientos públicos como la biblioteca o el centro de salud.



### *Llaranes: La joya de la política residencial de ENSIDESA*<sup>933</sup>

Dentro de la política paternalista que tan larga tradición tenía en la región, a escasos 350 metros de la gran empresa siderúrgica que estaba construyéndose al borde de la ría de Avilés, el Instituto Nacional de Industria, con el ingeniero Juan Antonio Suances a la cabeza, emprendió la construcción del barrio que habría de dar cobijo a los futuros productores de ENSIDESA: el poblado de Llaranes. Amalio Hidalgo, a la sazón Subdirector de Obras Civiles y Transportes de ENSIDESA, encargó el proyecto del poblado de Llaranes a dos arquitectos recién salidos de la Escuela de Arquitectura de Madrid —ambos de la promoción de 1947—: Francisco Goicoechea Agustí y Juan Manuel Cárdenas Rodríguez.<sup>934</sup>

El primero de los proyectos, que más tarde someterían a reforma, está fechado en agosto de 1952<sup>935</sup>, y planeaba edificar 512 viviendas, con la posibilidad de ampliar “[...] armónica y racionalmente el poblado hasta un total de 1.084 viviendas, además de Iglesia, mercados y demás edificios de carácter público o administrativo”<sup>936</sup>, para alojar “[...] a más de 1.000 productores, que podrán tener un hogar cercano a la fábrica, en un lugar soleado, en viviendas dignas cuyos alquileres pagarán en justa proporción a sus ingresos”<sup>937</sup>. Todo ello amparados en el crédito del INVI, según lo reglamentado en la *Ley del 19 de abril de 1939 sobre régimen de protección a las viviendas renta reducida*<sup>938</sup>.

---

<sup>933</sup> Véase *El mundo social de ENSIDESA. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*, de Jorge Bogaerts, que analiza de forma muy exhaustiva, entre otras cuestiones, todo lo referente al diseño y la construcción del barrio. BOGAERTS, Jorge, *El mundo social...*, Op.cit.

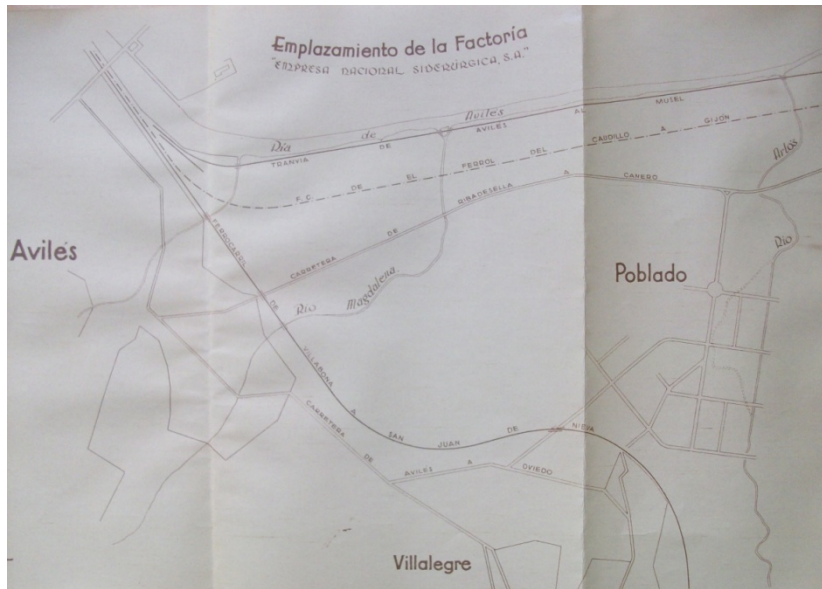
<sup>934</sup> *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA* (Memoria), Ayuntamiento de Avilés Memoria, 1994, p.12.

<sup>935</sup> Este proyecto se basó en el *Anteproyecto de viviendas y urbanización.-Empresa Nacional Siderúrgica.-Factoría de Avilés*, de Francisco Goicoechea Agustí, fechado en septiembre de 1951 y aprobado por el INVI en octubre de 1951. Archivo Histórico de ENSIDESA, Obras civiles (138), *Poblado de Llaranes*, caja 378, “Proyecto de poblado para los productores de la factoría de Avilés”, Documento N°1 (Memoria), agosto de 1952. El proyecto original completo ha sido consultado en el archivo particular del estudio de arquitectura de Javier Arbesú Fanjul. A él y a su equipo, Manel Arbesú y Cocolo Iglesias, queremos agradecer profundamente la colaboración y la ayuda prestada, facilitándonos el acceso a toda la documentación y respondiendo muy amablemente a todas las preguntas planteadas.

<sup>936</sup> *Ibidem*, f.1.

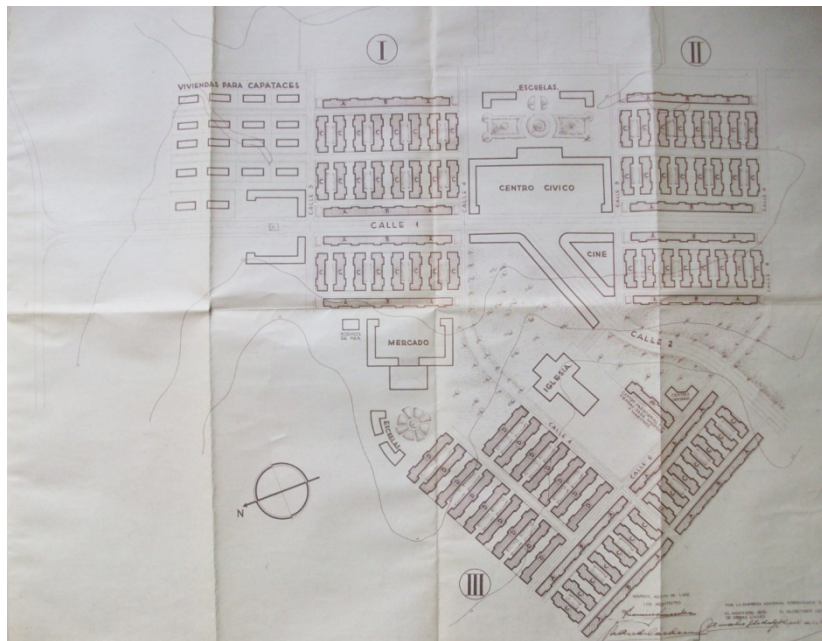
<sup>937</sup> *Ibidem*, f.1.

<sup>938</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 20 de abril de 1939, N°110, “Ley, de 19 de abril de 1939, estableciendo un régimen de protección a la vivienda de renta reducida y creando un Instituto Nacional de la Vivienda encargado de su aplicación”.



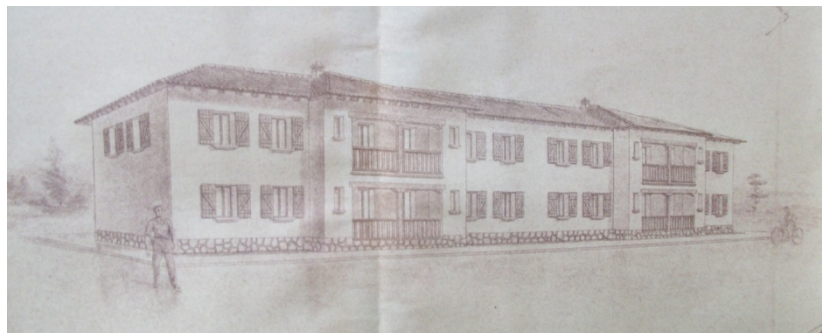
**Fig. 344. Plano de situación del poblado de Llaranes.**

**Fuente: Archivo Histórico de ENSIDESA**



**Fig.345. Plano general del poblado de Llaranes.**

**Fuente: Archivo Histórico de ENSIDESA**



**Fig. 346. Perspectiva del bloque Tipo B de viviendas.**

**Fuente: Archivo Histórico de ENSIDESA.**

El poblado de Llaranes fue pensado para gozar de plena autonomía respecto al centro de Avilés, de manera que los obreros no necesitasen desplazarse allí para nada. El poblado disfrutaba de todas las comodidades necesarias para mantener al obrero satisfecho —cine, centro sanitario, escuelas, parque infantil, campo de fútbol, economato, estafeta, etc.—, asegurándose así la empresa «proveedora» el aislamiento endogámico de los productores de ENSIDESA.

Dos años después, ya ejecutada la fase 1, se aprobó el *Proyecto Reformado del poblado de productores de la factoría de Avilés*<sup>939</sup>, correspondiente a la segunda fase, que, además de emprender la edificación de otras 572 viviendas, acometió la construcción del «centro social» y el «centro comercial y administrativo» de Llaranes, esto es, la plaza central rectangular, abierta a la principal vía de acceso al poblado, que habría de acoger las oficinas de administración, así como algunos pequeños comercios en la planta baja, encargados, junto con el economato, de abastecer al poblado.

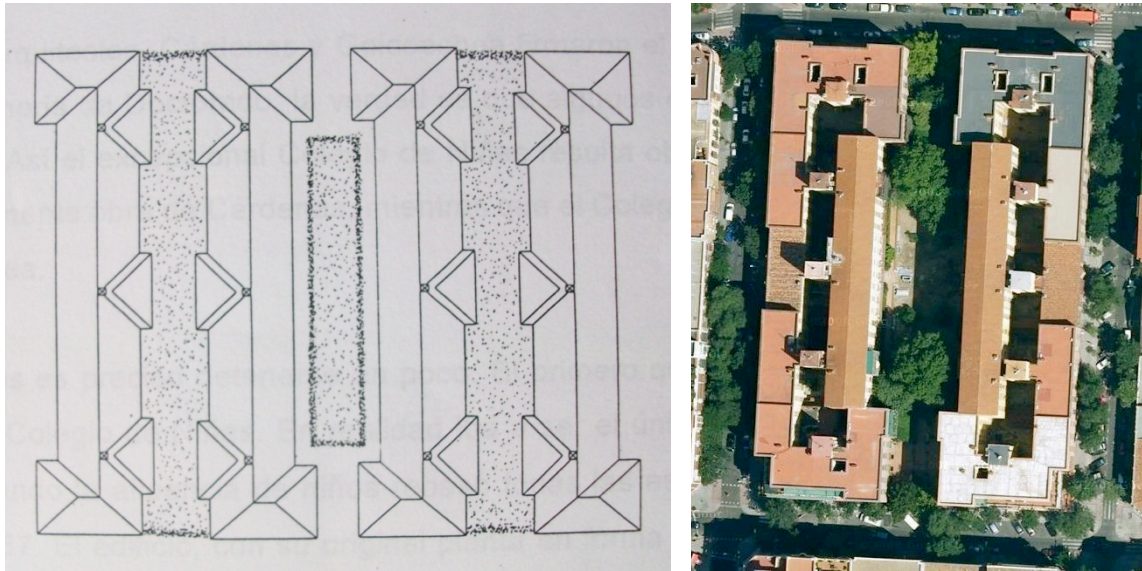
El trazado urbanístico del poblado de Llaranes ha superado el juicio del tiempo, y es aún hoy en muchos aspectos ejemplo merecedor de loas y aplausos. Entre los grandes éxitos del proyecto estaban las extensas zonas ajardinadas y de recreo que esponjaban la ocupación del terreno y que superaban con creces la proporción estipulada en relación a los metros cuadrados de superficie construida. Pese a que muchos autores han puesto en relación la tipología urbanística de Llaranes con la de las ciudades-jardín británicas del siglo XIX, el equipo encargado de la rehabilitación del poblado planteó la hipótesis de las posibles raíces españolas del proyecto de Cárdenas y Goicoechea, rastreando la fuente de inspiración en la célebre «Casa de las Flores» del arquitecto bilbaíno Secundino Zuazo<sup>940</sup>, construida en 1931 en el ensanche madrileño en el área de Chamberí<sup>941</sup>.

---

<sup>939</sup> El proyecto fue aprobado por el INVI el 26 de octubre de 1954, subastándose las obras en Oviedo el 28 de diciembre del mismo año. Archivo Histórico de ENSIDESA, Obras civiles (138), *Poblado de Llaranes*, caja 378, “Proyecto Reformado de poblado para los productores de la factoría de Avilés”, 1954, f.1

<sup>940</sup> La «Casa de las Flores» marcó un hito en la renovación del ensanche de Madrid, al romper la monotonía de la manzana cerrada con la apertura de un corredor ajardinado central. Según la hipótesis de los redactores del proyecto de rehabilitación, comparando la planta de la obra de Zuazo con la del bloque tipo del poblado de Llaranes, podemos encontrar la conexión entre ambos proyectos, con construcciones rectangulares con los extremos ligeramente destacados, enfrentadas dos a dos y con corredor ajardinado separándolas. *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA* (Memoria), Ayuntamiento de Avilés Memoria, 1994, p.13.

<sup>941</sup> GUERRA DE LA VEGA, Ramón, *Madrid (1920-1980): Guía de arquitectura contemporánea*, Ramón Guerra de la Vega, Madrid, 1986, pp.20-21.



**Fig. 347. Planta del bloque tipo de Llaranes (izda.) y vista aérea de la Casa de las Flores (dcha.).**

**Fuente: Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA y [dededados.wordpress.com](http://dededados.wordpress.com)**

La organización del poblado siguió los criterios de funcionalidad y racionalidad que habían guiado igualmente la construcción de la factoría, todo ello sin descuidar la dimensión estética de la arquitectura, que dejó en Llaranes ejemplos tan singulares como el colegio de las niñas, la iglesia, el parque infantil o el colegio de los niños. Las casas de los obreros adoptaron el alzado característico del modelo estético que desarrolló Regiones Devastadas durante la autarquía, de fuerte sabor regionalista y con referencias directas al caserío vasco y al castellano, como las contraventanas en Z, los aleros prolongados o las zapatas en los balcones<sup>942</sup>.

### ***La protección de los poblados industriales***

Pese al enorme interés que poseía, el poblado de Llaranes no gozó de protección hasta entrados los noventa, no contemplándose elementos de esta zona dentro del *Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés* de 1984, lo que no deja de resultar sorprendente dado el alcance del documento, que se extendía hasta los sectores periféricos de Avilés, como el poblado de pescadores del NODO, Versailles, El Quirinal, Villalegre o La Carriona.

<sup>942</sup> *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA* (Memoria), Ayuntamiento de Avilés Memoria, 1994, p.15.

El 30 de marzo de 1995 el Consejo de Gobierno, acordó declarar como Área de Rehabilitación Integrada el poblado de Llaranes<sup>943</sup>, englobando, además del área citada, los núcleos de Garajes y El Cruce, junto a la factoría, y Las Estrellas y La Rocica, en el borde norte de Villalegre. La zona de Llaranes poseía todos los rasgos que debían presentar los sectores susceptibles de ser declarados A.R.I., estos son, la identidad diferencial y/o singular con respecto a la totalidad del conjunto urbano, y el carácter histórico-artístico, lo que en Llaranes queda fuera de toda cuestión, al tratarse de la joya de la acción constructora de base paternalista de la Empresa Nacional Siderúrgica, y estar proyectada según los estándares estéticos de la época. Junto a estas características, en la declaración A.R.I. del poblado de Llaranes se contempló, lógicamente, el hecho de hallarse inmerso en pleno proceso de degradación estructural y socioeconómica<sup>944</sup>.

Pese a que la declaración de Llaranes como Área de Rehabilitación Integrada no llegó hasta el año 1995, ya se había comenzado a trabajar en la recuperación del área algunos años atrás. De hecho, el *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA*, que elaboró el estudio del arquitecto Javier Arbesú Fanjul a encargo municipal, está fechado en 1994, e incluso antes se había presentado el *Proyecto de Reurbanización de Llaranes* de mano de ENSIDESA, que en muchos aspectos sirvió como punto de partida para el posterior proyecto de Arbesú.

En la actualidad, el poblado de Llaranes, junto con el de INESPAL, en la margen derecha de la ría, son los únicos poblados industriales que cuentan con la protección del *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006), como refleja el *Plano de Instalaciones y poblados industriales*<sup>945</sup> del documento citado [APÉNDICE I, V-I]. Basándonos en los datos que nos ofrecen los planos, el área de protección del conjunto de Llaranes, cuyos límites mostramos en el Fig. 348, comprende tres sectores: Poblado de Llaranes, El Cruce-Garajes y Llaranes Viejo. Los tres subconjuntos fueron

---

<sup>943</sup> *Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 3 de junio de 1995, N°127, p.6099, “Acuerdo del Consejo de Gobierno, de fecha 30 de marzo de 1995, por el que se declara como Área de Rehabilitación el Poblado de Llaranes, en el concejo de Avilés (Consejería de Infraestructuras y Vivienda)”.

<sup>944</sup> Las operaciones de rehabilitación programadas tenían el amparo del Real Decreto 726/1993, de 14 de mayo, que regulaba la financiación de actuaciones protegibles en materia de rehabilitación de inmuebles, así como en el Real Decreto 1.932/1991, de 20 de diciembre, que establecía, entre otras determinaciones, la financiación de las actuaciones en tales áreas, considerándose criterio prioritario para su valoración la recuperación de zonas en proceso de degradación, a través de proyectos de carácter integral. *Boletín Oficial del Estado*, 14 de enero de 1992, N°12, pp.987-997, “Real Decreto 1932/1991, de 20 de diciembre, sobre medidas de financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda del Plan 1992-1995”.

<sup>945</sup> *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Ayuntamiento de Avilés, 2006, Plano Vol.2.6-01.



catalogados como «Conjunto Menor» de «Interés Alto» y con rango de «Protección Parcial», quedando fuera del entorno de protección toda el área de La Rocica y Las Estrellas<sup>946</sup>. Entre las razones que llevaron a incluir estos poblados dentro del Catálogo Urbanístico estaba “[...] *la importancia de estos testimonios ya históricos en términos de paisaje, ingeniería y desarrollo social*”, y que en el caso de Llaranes representaba además “[...] *un ejemplo de gran interés urbanístico y arquitectónico, reciente y felizmente rehabilitado*”<sup>947</sup>. En ambos ejemplos la protección afectaría tanto al conjunto, según las normas establecidas en la sección de Conjuntos Menores del PEPPC en el caso de Llaranes, como a los diferentes bienes que lo conformaban, que quedarían sometidos a un régimen equivalente al de los edificios incluidos en el nivel de protección Ambiental<sup>948</sup>.



**Fig. 348. Delimitación del «Conjunto Menor» del poblado de Llaranes.**

**Fuente: PEPPC 2006.**

<sup>946</sup> Los sectores de La Rocica y Las Estrellas, quedaron fuera del entorno de protección de Llaranes, pero también del conjunto menor de Villalegre, en cuyo borde norte están situados. Esta exclusión es difícil de comprender, puesto que, además de haber pertenecido al mismo impulso constructor que Llaranes, ayudan a entender los esquemas zonales de urbanización jerarquizada en base a criterios sociales y económicos, que, siguiendo las directrices del paternalismo industrial, había adoptado ENSIDESA.

<sup>947</sup> *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Ayuntamiento de Avilés, 2006, p.70.

<sup>948</sup> *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural*, Ayuntamiento de Avilés, 2006, p.73.

### ***La degradación de los poblados siderúrgicos tras el cierre de ENSIDESA***

La clausura de la cabecera avilesina de ENSIDESA, además de los fatales efectos sobre la economía comarcal, a los que ya hemos hecho alusión en otros apartados, marcó el arranque de la degradación física y social de los poblados obreros de Avilés, afectando sobremanera al poblado siderúrgico de Llaranes, que en mayor grado había gozado de la política paternalista de la empresa.

Paradójicamente en la base de los problemas del poblado de Llaranes estaba el hecho de haber gozado durante décadas del amparo absoluto de ENSIDESA, o en otras palabras, de la protección paternalista que en los años de bonanza tantos beneficios les había reportado. De hecho, la empresa era la responsable no sólo del mantenimiento físico del poblado, sino también de procurar los servicios y equipamientos necesarios para hacerlo cómodo y autosuficiente. El poblado de Llaranes se había concebido como apéndice o prolongación de la gran factoría, de la que dependía enteramente, tanto en el plano físico como en el laboral. El poblado se construyó a la sombra de ENSIDESA, a escasos 400 metros de la factoría, alejado de manera premeditada del centro de Avilés<sup>949</sup>, para mantener a los obreros siderúrgicos separados del resto y ajenos a las atracciones de la ciudad, susceptibles, a juicio de los patronos, de corromper a los trabajadores. Con este propósito la empresa se encargó de ofrecer además del alojamiento, escuelas para los hijos de los aquellos, parques y jardines, áreas deportivas y salas de cine, economato y centro de salud, etc., esto es, todo lo básico para no tener que desplazarse al centro.

De este modo cuando cerró la empresa siderúrgica los poblados sufragáneos quedaron completamente desamparados, con el agravante de encontrarse al margen de la jurisdicción local, al pertenecer enteramente a la empresa, tanto los terrenos como las construcciones, lo que sumió al poblado en una suerte de limbo administrativo. Hasta que esta anómala situación quedó resuelta, con la firma de la Corporación Siderúrgica (CSI) de los documentos que acreditaban la delimitación exacta de los terrenos de los

---

<sup>949</sup> El diseño del poblado de Llaranes partió, en cierto sentido, de los mismos planteamientos de base autárquica que habían encauzado la construcción de la factoría, planteado como núcleo urbano independiente, tanto del centro de Avilés como del cercano asentamiento de Llaranes Viejo, y estructurado en torno a una red de equipamientos que enlazaban los tres sectores del poblados, a saber: el poblado de Llaranes, el núcleo de Garajes entre la carretera de Gijón y la factoría, y el núcleo de La Rocica y Las Estrellas, entre el ferrocarril y la carretera de Oviedo, este último para empleado de alto rango y personal extranjero. *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA* (Memoria), Ayuntamiento de Avilés Memoria, 1994, p.18.

poblados siderúrgicos y que ratificaba la cesión de éstos<sup>950</sup>, propiedad de ENSIDESA, al ayuntamiento, el área de Llaranes quedó prácticamente abandonada a su suerte. Los poblados siderúrgicos, y sobre todo Llaranes, aquejaron sobremanera el drama del desempleo que azotaba a la comarca, dado que la práctica totalidad de los habitantes estaban, o habían estado, laboralmente vinculados, de manera directa o indirecta, a la factoría de ENSIDESA. Ello contribuyó enormemente a la degradación y la ruptura del tejido social del poblado, cuyo porcentaje de parados y jubilados aumentó hasta límites difícilmente sostenibles. La masa poblacional, en otra época homogénea y compacta, comenzó además a resquebrajarse con la llegada al poblado de habitantes atraídos por el bajo coste de las casas<sup>951</sup>.

La reducción drástica, hasta el cese, de las partidas presupuestarias que ENSIDESA destinaba al poblado Llaranes, repercutió de manera directa en la degradación física del área, al suspenderse las labores de limpieza y mantenimiento de los espacios públicos y las edificaciones.

El deterioro de las casas de los obreros varió en función de los tipos de bloques. Así, los del área de Las Estrellas-La Rocica, presentaban mejor estado de conservación que los de los núcleos de Llaranes y Garajes, de menor calidad constructiva. Otro aspecto que contribuyó enormemente al perfil deslustrado del poblado fueron las reformas que, carentes de criterio y unidad, y sin contar con asesoramiento técnico, algunos vecinos habían realizado en las viviendas. En muchos casos —véanse los bloques tipo C y D de Llaranes—, las cubiertas de pizarra originales fueron sustituidas por otras de uralita o de tejas de hormigón. En otros, las galerías fueron cerradas, con paneles de fibrocemento, muros de ladrillo, carpintería metálica, etc., para ganar metros cuadrados al interior<sup>952</sup>. La mayoría de las fachadas, sobre todo las que daban al norte, presentaban desconchados y humedades, en algunos casos debido al deterioro de los

---

<sup>950</sup> Los terrenos de la CSI que pasaron a ser de titularidad municipal fueron: la finca “Llaranes”, de 254.744 m<sup>2</sup>; la finca “Poblados de Garajes”, de 23.400 m<sup>2</sup>; la finca “Prolongación de Llaranes”, de 16.975 m<sup>2</sup>; la finca “Agrupación Estrellas-Rocica”, de 23.360 m<sup>2</sup>; y la finca “Agrupación La Toba”, de 84.226 m<sup>2</sup>. Archivo del Estudio de Arquitectura de Javier Arbesú Fanjul, Plan Especial de Mejor de los Poblados Edificados por ENSIDESA (Acta Notarial, N°958, *Escritura de Segregación-Obra Nueva*, Avilés, 24 de junio de 1991), Avilés, 1994.

<sup>951</sup> La extinción de las políticas paternalistas y la posterior enajenación del patrimonio de ENSIDESA, abrieron el poblado a la dinámica del mercado inmobiliario, y, dado el estado deslustrado y obsoleto del área, las casas alcanzaron precios bastante bajos en el mercado.

<sup>952</sup> *Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA (Memoria)*, Ayuntamiento de Avilés Memoria, 1994, p.32.

elementos constructivos originales<sup>953</sup>, y en otros a las obras irregulares ejecutadas con posterioridad<sup>954</sup>, problemas agravados en todo caso por la falta de mantenimiento<sup>955</sup>. Por otro lado, las casas de Llaranes se habían trazado en los años 50 en arreglo a los criterios del «*existenzminimum*»<sup>956</sup>, lo que, transportado a la actualidad, se tradujo en inmuebles realmente pequeños según los parámetros de habitabilidad y confort actuales. En muchos casos la escasez de metros cuadrados trató de compensarse cerrando las galerías, arañando así algunos centímetros, y también realizando obras de redistribución interna carentes de control técnico.

Otro de los problemas que presentaba el área de Llaranes era la falta de adecuación de los servicios y los equipamientos a las necesidades reales de la masa poblacional actual. Los trabajadores que habían llegado al poblado con la mujer y los niños en los años 50, eran en los 90, en la mayoría de los casos, jubilados de entre sesenta y setenta años. De modo que las infraestructuras que entonces habían colocado al poblado de Llaranes entre los mejor dotados de España, con el paso de los años resultaron poco adecuadas al perfil envejecido de la población. Esta situación la empeoraba la falta de conexión entre Llaranes y el centro de Avilés, con el poblado acotado al norte por la autopista y la ronda N-632, al suroeste por las líneas de ferrocarril y al este por el cauce del río Arlós.

Durante del boom urbanístico de los años sesenta, Llaranes fue expandiéndose de forma espontánea en dirección sur, configurando lo que hoy día conocemos como barrio de La Espina. Sin embargo, la falta de planificación de los documentos urbanísticos del momento (PGOU 1970), estimuló un desarrollo desordenado y muy poco meditado, tanto en el aspecto urbanístico como en el arquitectónico, que desatendía las pautas de crecimiento del proyecto de los años 50, que recomendaba encauzar la expansión de manera ordenada siguiendo el cauce del río Arlós. Los bloques de La Espina, de baja calidad constructiva y estética, llegaron a alcanzar hasta diez

---

<sup>953</sup> Los enfoscados de las fachadas presentaban porosidades y humedades, y como los suelos y los forjados, con soleras de hormigón sobre estrado de escorias de alto horno, eran propensos a las filtraciones del terreno. *Ibidem*, p.33

<sup>954</sup> Entre ellos las carpinterías de aluminio mal ejecutadas, sin rotura de puente térmico y con cristales sencillos, que generalmente descargaban el agua de condensación en el paramento interior, produciendo grandes humedades bajo el alfeizar. *Ibidem*, p.33

<sup>955</sup> Como la falta de mantenimiento de las bajantes de pluviales o el atasco en las arquetas al pie de bajantes a causa de la falta de limpieza, causando al exterior el desbordamiento de los conductos y produciendo derramas de aguas por la fachada y que llegaban a producir hongos y mohos. *Ibidem*, p.33.

<sup>956</sup> *Ibidem*, p.36.



alturas, contrastando fuertemente con las 2 ó 3 alturas de las casas del poblado de Llaranes. Y como buena muestra de las políticas desarrollistas se levantaron sin respetar la proporción de espacios libres o la distancia reglamentaria entre bloques, preocupándose únicamente por obtener la máxima rentabilidad inmobiliaria.



**Fig. 349. Bloques de La Espina y Llaranes al fondo.**

**Fuente: Archivo Gráfico de La Voz de Asturias.**



**Fig. 350. Llaranes antes de la rehabilitación con los bloques de La Espina al fondo.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul.**





**Fig. 351. Área de Garajes**  
**Fuente: Javier Arbesú Fanjul**



**Fig.352. Espacio entre bloques en el poblado de Llaranes.**  
**Fuente: Javier Arbesú Fanjul**





**Fig. 353. Vista general de una de las calles de Llaranes.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul**



**Fig. 354. Plaza mayor de Llaranes.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul**



**Fig. 355. Detalle de fachada antes de la rehabilitación.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul.**

### ***Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA***

En respuesta a la degradación de los poblados siderúrgicos la empresa presentó el llamado *Plan de Reurbanización de ENSIDESA*, que recogía algunas propuestas concretas de mejora, y cuya ejecución se dejaba en manos del ayuntamiento. No obstante el documento se quedó bastante corto, limitándose a plantear algunas obras puntuales como la reposición de las aceras, el refuerzo de la red de alumbrado público, la renovación del mobiliario urbano o la reparación del parque infantil. El *Plan de Reurbanización de ENSIDESA* no habría dado respuesta a los problemas reales que arrastraba el poblado de Llaranes, aquellos de base estructural y organizativa que lo hacían obsoleto y poco cómodo según los cánones actuales.

En cualquier caso el plan de ENSIDESA ayudó a marcar la senda del *Plan Especial de Mejora de los poblados edificados por ENSIDESA*, encargado de la recuperación real de los poblados siderúrgicos. La elaboración de este último, fechado en 1994 y estrechamente ligado a la declaración de la zona como Área de Rehabilitación Integrada, se la encomendó el Ayuntamiento de Avilés al estudio del arquitecto Javier Arbesú Fanjul<sup>957</sup>.



**Fig.356. Ámbito del Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA.**

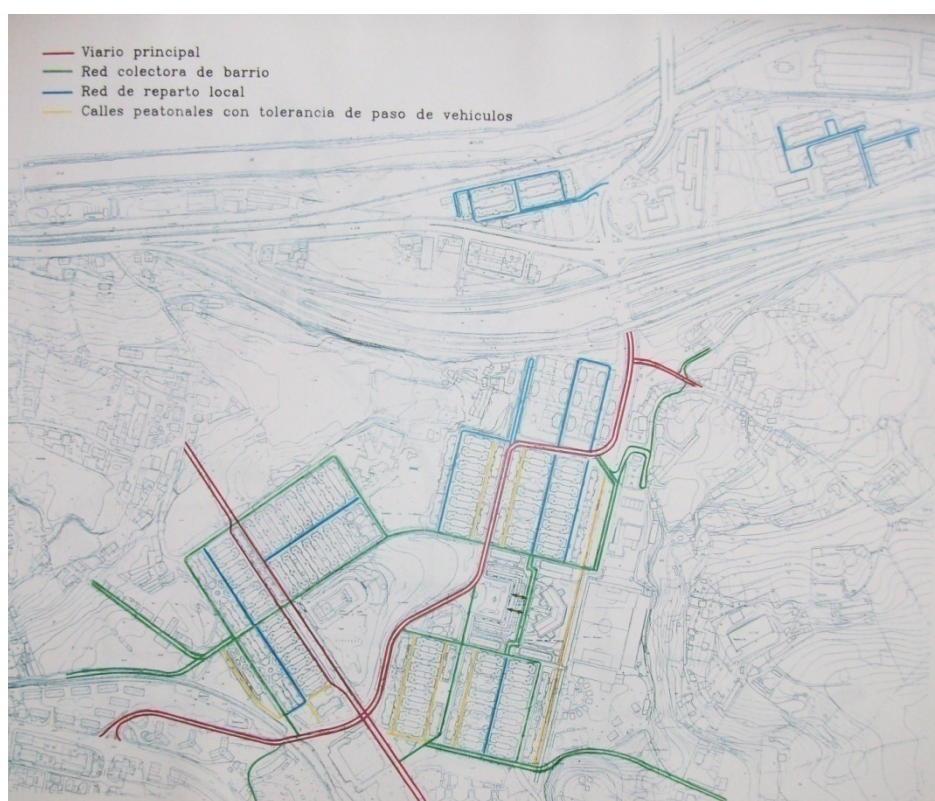
**Fuente: Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA.**

<sup>957</sup> En la elaboración del proyecto de rehabilitación de Llaranes participaron, junto a los hermanos Javier y Manel Arbesú Fanjul, entre otros, el arquitecto Enrique de Balbín Behrmann, autor del Plan General de Ordenación de 1986 y del primer Catálogo Urbanístico de Avilés, y el historiador Jorge Bogaerts Menéndez, gran conocedor de Llaranes.



Pese a que el *Plan Especial de Mejora* abarcó la totalidad de los poblados siderúrgicos edificados por ENSIDESA, la mayoría de las propuestas se centraron en el área de Llaranes, quedando en un segundo plano el sector de Las Estrellas-La Rocica. Para la mejora del poblado se marcaron dos grandes líneas de actuación: la primera centrada en aspectos urbanísticos, como la reforma de los terrenos comunes y las áreas públicas, y, la segunda, en la rehabilitación o reforma de los bloques de viviendas y los edificios públicos.

Una de las propuestas urbanísticas más destacadas afectó a la estructura del sistema viario, sobre el cual urgía plantear reformas que acabasen con los itinerarios quebrados, los giros encadenados en ángulo recto y la falta de fluidez, tanto en la circulación como en la composición urbana. Sobre este punto el plan apostó por recuperar la jerarquía circulatoria, estableciendo tres categorías de calle en función de la presión circulatoria: los accesos rodados al poblado, las calles intermedias de tráfico local y las calles peatonales. Junto a ello se programó también la creación de plazas de aparcamiento —algunas contempladas ya en el PGOU de 1986—<sup>958</sup>.



**Fig.357. Propuesta de reordenación del viario de Llaranes.**

**Fuente: Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA.**

<sup>958</sup> *Plan Especial de Mejora...* Op.cit. pp.205-206.



**Fig. 358. Entrada al parque infantil de Llaranes.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

Otro de los grandes problemas que abordó el proyecto de Arbesú fue el fomento de la integración física de Llaranes, tanto con respecto al resto de poblados del suroeste —Garajes, La Luz, Las Estrellas, etc. —, como al centro urbano, del que, recordemos, habían apartado a propósito cuando se construyó Llaranes.

En lo referente a la zonificación se propuso mantener y reforzar los espacios abiertos existentes, que eran sin lugar a dudas la gran baza del poblado de Llaranes. La recuperación del parque público de Llaranes, y del fabuloso parque infantil que había dentro, debe enmarcarse en el ambicioso proyecto municipal de dotar la ciudad de una extensa red de zonas verdes que abarcase desde el centro hasta la periferia, y que conectase a través de cuñas verdes todos anillos urbanos con el corazón de Avilés.

Otro de los grandes objetivos del Plan Especial de Llaranes fue la adecuación de la red de equipamientos al nuevo panorama socio-demográfico del barrio, centrándose sobre todo en el refuerzo de puntos débiles de la red de atención sanitaria, la mejora o ampliación de los centros educativos, la creación de lugares de encuentro y reunión, la dotación de equipamientos comerciales y la habilitación/rehabilitación de zonas deportivas. Sobre este último punto cabe destacar la ampliación del complejo deportivo municipal de La Toba, que, ocupa todo el borde este del poblado de Llaranes, y que, con dos campos de fútbol, un campo de hockey, una pista polideportiva cubierta, una pista



de atletismo, cuatro pistas de tenis del Club de Tenis de ENSIDESA y un Edificio de Servicios Múltiples, mejoró notablemente las dotaciones deportivas de los barrios del sector sureste de Avilés. En paralelo al complejo de la Toba discurre la senda ciclo-peatonal del río Arlós, que, partiendo del poblado de La Luz, recorre junto al cauce del Arlós, todo margen este del poblado de Llaranes y La Espina hasta el hospitalillo de ENSIDESA al otro lado ya de la ría.



**Fig.359. Plano y detalle de la senda ciclo-peatonal del río Arlós.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

Junto a las propuestas urbanísticas, la segunda línea de actuación se centró en la rehabilitación arquitectónica de las viviendas y los edificios públicos. Entre las propuestas de actuación, que fueron más atrevidas sobre el papel que sobre el terreno, se planteó el aumento prudente y medido de la superficie útil de algunas de las casas, aprovechando parte del terreno de los tendales comunes, lo que obligaría a modificar la estructura de la propiedad del suelo<sup>959</sup>, y en otros las galerías, que podrían cerrarse según normas unificadas, y no de manera espontánea y arbitraria como había sucedido hasta entonces<sup>960</sup>.

Más allá del alcance de las reformas, la meta fundamental del *Plan Especial de Mejora de los poblados edificados por ENSIDESA*, era garantizar la conservación de los elementos que hacían de Llaranes, La Rocica, Garajes y El Cruce huellas irrepetibles de la industrialización asturiana, y que le habían otorgado la declaración ARI. No obstante, ello trató de conciliarse, ya a largo plazo, “[...] con la adecuación de las viviendas y de su entorno próximo a las exigencias residenciales actuales y futuras”<sup>961</sup>. Para sufragar las obras de rehabilitación el Ayuntamiento de Avilés suscribió un convenio con el MOPTMA que estableció las obras que habrían de acometerse con fondos públicos y el monto de las ayudas a las que tendrían derecho los propietarios para acometer el resto de la obras. De hecho, el Plan Especial planteó como algo fundamental para que el proyecto llegase a buen puerto, que los vecinos, individualmente y en comunidad, jugaran un papel activo en la realización de las intervenciones, “[...] tanto a nivel de intervenciones como a nivel de participación directa en la construcción”<sup>962</sup>. Como ya adelantábamos, las reformas no llegaron tan lejos como se había planteado en el proyecto, pero, en todo caso, el contraste entre el estado del poblado de Llaranes antes y después de la rehabilitación, pone de manifiesto el alcance de la operación.

---

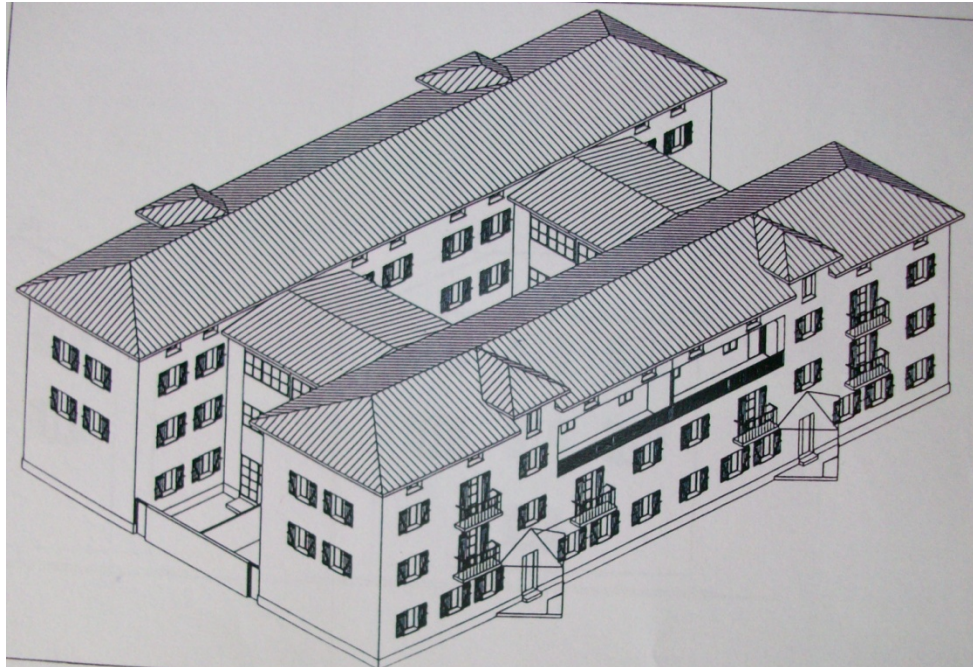
<sup>959</sup> Los terrenos del poblado estaban agrupados en tres grandes parcelas y tenían como único propietario a ENSIDESA, de modo que, llegado el momento de enajenar los terrenos, hubo que delimitar tanto las parcelas asociadas a cada vivienda como las que pasarían a ser de titularidad y gestión municipal. *Plan Especial de Mejora...* Op.cit. pp.88-89.

<sup>960</sup> La idea, que finalmente no llegó a realizarse, era ampliar los antepechos traseros de los bloques, y utilizar estos recrecidos para aumentar la superficie útil de las viviendas. Basándose en esta idea se plantearon dos modelos de ampliación: el primer modelo ampliaría un metro en la zona de la galería, lo que permitiría redistribuir el núcleo de la cocina y el baño, y el crecimiento en altura de un piso por encima del núcleo de servicios; y, el segundo, en el que los antepechos traseros de los bloques se desarrollarían hasta tocarse. *Ibidem*, p.88.

<sup>961</sup> *Ibidem*, p.87.

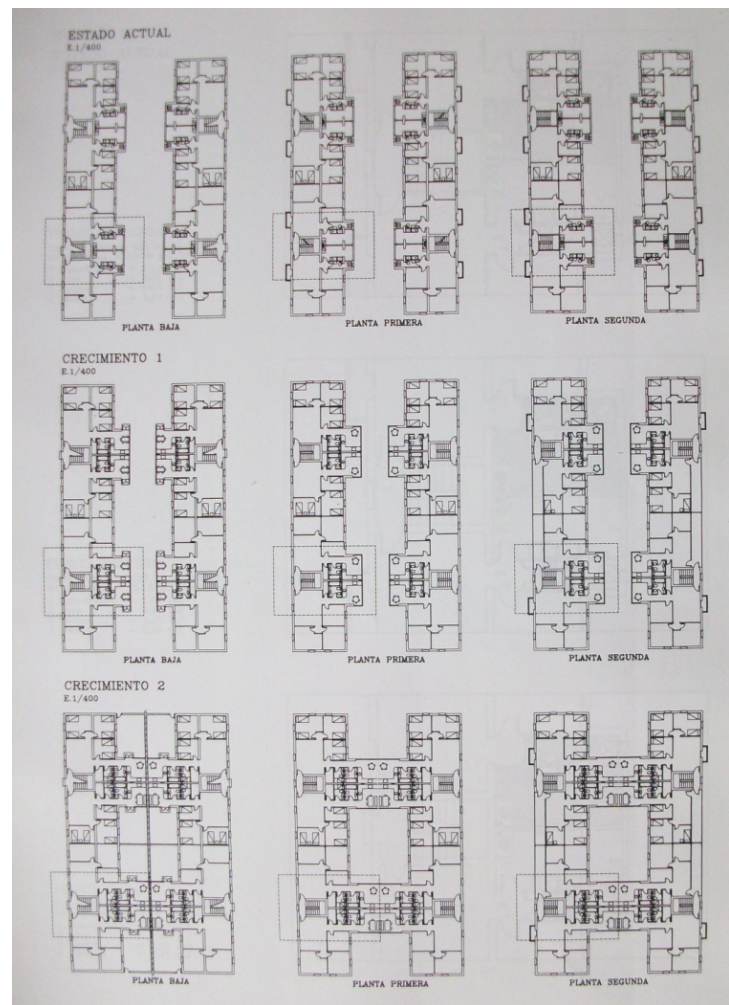
<sup>962</sup> *Ibidem*, p.87.





**Fig. 360. Propuesta de crecimiento 2 (Bloque Tipo A).**

**Fuente: Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA.**



**Fig. 361. Propuesta de crecimiento 1 y 2 (Bloque Tipo A)**

**Fuente: Plan Especial de Mejora de los poblados de ENSIDESA.**

### ***La rehabilitación del poblado de La Luz***

El barrio de La Luz (1957-1962), prácticamente coetáneo al de Llaranes, respondió a planteamientos diametralmente opuestos, tanto en lo referente a la planificación como al resultado estético de la urbanización, con bloques alargados que se extendían en plataformas carentes de trama urbana sobre la compleja topografía del monte de la Xuncarosa. Las diferencias de cota entre plataformas dificultaban la comunicación dentro del poblado, cuyas bancadas estaban conectadas únicamente por largos tramos de escalera, lo que, con los años y el envejecimiento de la población, se convirtió en uno de los grandes problemas de la zona. Desde los años setenta, y, entre otras razones, dada la mala calidad de las edificaciones, la degradación del poblado era palpable, tanto en el abandono de los bloques y de las calles, como en la ausencia de equipamientos y de espacios públicos de calidad.

Como en el resto de los barrios avilesinos, la red de servicios públicos de La Luz comenzó a crecer al calor de la política de reequilibrio territorial centro-periferia que había puesto en marcha el *Plan Balbín* (1986), con la construcción del centro de la tercera edad, el centro de salud, la ampliación de la biblioteca pública de La Luz — inaugurada en 1978—, o la creación del parque público de La Luz.



**Fig. 362. Biblioteca pública de La Luz.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



A los problemas de accesibilidad trató de dar respuestas el *Proyecto de Reurbanización del barrio de La Luz* (2002)<sup>963</sup>, cuyas líneas de actuación giraron en torno a la eliminación de las barreras arquitectónicas<sup>964</sup>, la ampliación de las redes peatonales y la modernización de las redes de abastecimiento y saneamiento.



**Fig. 363 . Poblado de La Luz después de la rehabilitación.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**



**Fig. 364. Nuevos desarrollos urbanos en el barrio de La Luz.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino**

---

<sup>963</sup> *Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística (Ayto. Avilés)*, Exp. N° 47.520/2002, Año 2002, “Proyecto de Reurbanización del barrio de La Luz”.

<sup>964</sup> En cumplimiento de la *Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de Minusválidos (LISMI)*, y, en desarrollo de ésta, de la *Ley 5/95 de Promoción de la Accesibilidad y Eliminación de Barreras del Principado de Asturias*.

## 5.2. LA REHABILITACIÓN DEL POBLADO DE PESCADORES DEL NODO

El poblado de pescadores del Nodo<sup>965</sup> se construyó en los años 40, bajo la promoción de la Obra Sindical del Hogar y el Instituto Social de la Marina, para alojar a los trabajadores del sector pesquero de la Cofradía Virgen de las Mareas. Entre 1942 y 1955 la Obra Sindical del Hogar construyó en cuatro fases en torno a 180 viviendas, el lavadero público y el grupo escolar. El grupo se completó en 1959 con la construcción a cargo del Instituto Social de la Marina de otras 90 viviendas, la iglesia, la casa-cuna adyacente y el colegio<sup>966</sup>.

El Nodo se sitúa en el borde norte de Avilés, en un terreno en pendiente a escasos metros de la ría y de la zona industrial puerto, y aunque se concibió de manera autónoma y alejado del centro, hoy día está integrado en el casco urbano. La topografía del terreno, al igual que había sucedido en el caso de La Luz, condicionó la ordenación urbanística del conjunto, que se fragmentó en dos sectores, el sur residencial y el norte dedicado a equipamiento, actuando como frontera la carretera de acceso al poblado, trazada siguiendo la línea de máxima pendiente y conectando los extremos este y oeste del poblado. En plataformas paralelas se construyeron 24 bloques de entre una y cinco alturas que integran el poblado, formando en algunos casos manzanas semi-cerradas con patios interiores y calles de acceso perimetrales, y en otros, como los que cierran al norte el poblado, como bloques independientes<sup>967</sup>.

Como sucede en muchos los poblados de esta época, en el Nodo se concilian las teorías modernas, en lo que atañe a la disposición de los bloques, con los lenguajes cercanos a la arquitectura popular y al regionalismo<sup>968</sup>. Las técnicas y los materiales empleados en estas casas fueron muy modestos, no tanto por un afán especulativo, como había ocurrido en La Luz, como por la escasez de medios de la posguerra. De ahí el empleo recurrente de muros de carga con escasas luces entre crujías, reduciendo el uso de hormigón armado<sup>969</sup>.

---

<sup>965</sup> Información extraída de: A.M.A., *Ingeniería*, Caja -, N° Exp. 31.258/99, 1999, “Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos barrio pescadores «El Nodo»”.

<sup>966</sup> *Ibidem*, pp.3-4.

<sup>967</sup> *Ibidem*, pp.4.

<sup>968</sup> *Ibidem*, pp.4.

<sup>969</sup> *Ibidem*, pp.5.



**Fig. 365. Vista aérea del poblado del Nodo.**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 366. Poblado del Nodo antes de la rehabilitación de los espacios públicos.**

**Fuente: Archivo gráfico de *La Voz de Asturias*.**

Ante la situación de decadencia que aquejaba al poblado, en los años ochenta se empezó a alertar de la necesidad de actuar en la zona, aunque aún no estaba muy claro el rumbo que habrían de seguir estas actuaciones, debatiéndose, como ponen de manifiesto los sucesivos planes y proyectos, entre la rehabilitación y la demolición del poblado. En noviembre de 1985 los arquitecto Diego Cabezudo Fernández y José Luis Aranguren redactaron el *Plan Especial de Reforma Interior del Nodo*<sup>970</sup>, aprobado en

---

<sup>970</sup> PERI/ 97-103-04-T.

sesión del Pleno del Ayuntamiento el 16 de febrero de 1989. El PERI, que preveía la demolición de todas las edificaciones y viales del poblado, a excepción de la iglesia y el colegio, afortunadamente, nunca llegó a ejecutarse. Una década después de la redacción del Plan Especial, en 1996, SOGEPSA redactó un documento urbanístico, que nunca llegó a tramitarse, para declarar el poblado de pescadores del Nodo como Área de Rehabilitación Integrada<sup>971</sup>.

Hasta la fecha la actuación más destacada de rehabilitación emprendida en la zona ha sido el *Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos del Barrio de Pescadores del Nodo*, aprobado en 1999 y realizado bajo la coordinación del arquitecto técnico Daniel Cachón González. Centrado en la rehabilitación y la reurbanización de los espacios públicos, muy deteriorados por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento, con este proyecto se acometió básicamente la reforma de los viales —dotación del ancho conveniente, renovación del firme, reconstrucción de las aceras, etc.—, la dotación de aparcamientos, la dotación de equipamientos y mobiliario urbano y la habilitación de lugares de estancia. Entre los últimos cabe destacar la creación de tres áreas verdes, dos a los lados de la iglesia, parte de propiedad privada y parte de la Cofradía Virgen de las Mareas, y un tercero en la zona del nuevo área residencial del Nodo, que eran espacios abandonados en los que crecía vegetación de manera incontrolada. Otros espacios públicos que fueron reurbanizados fueron las pequeñas escalinatas situadas entre bloques, los pequeños jardines creados por los propios vecinos y la plaza central del barrio situada entre las calles Fragata, Trainera y Galeón.

Además de la rehabilitación del poblado de pescadores, entre el año 2005 y 2006, se planificaron nuevos desarrollos residenciales al noroeste, hoy el Área Residencial del Nodo, con alrededor de 400 nuevas viviendas, de las cuales más de la mitad pertenecen a la categoría de VP<sup>972</sup>. Este desarrollo urbano contó con el apoyo del Ayuntamiento de Avilés y de la Consejería de Bienestar Social y Vivienda del Principado de Asturias, así como de la Fundación San Martín<sup>973</sup>. El diseño vanguardista y la calidad arquitectónica

---

<sup>971</sup> *Ibidem*, pp.5.

<sup>972</sup> Esta actuación pública, desarrollada por SOGEPSA, se completó con la construcción de VP en el área de Valgranda y en La Magdalena, proporcionando al municipio en torno a 1.650 nuevas viviendas, de las cuales 1.250 están en régimen de protección. Fuente: *El Eco de Avilés*, N°25, enero-febrero de 2009, p.5.

<sup>973</sup> La Fundación San Martín, fundada en 2001, tiene como finalidad facilitar el acceso a una vivienda digna a las personas o colectivos con mayores dificultades de acceso por su vulnerabilidad social y la promoción social de los mismos en su término más amplio. Para el cumplimiento de sus fines FSM procura viviendas dignas, principalmente en régimen de arrendamiento, a las personas o familias que,



de los nuevos bloques del Nodo los ha hecho merecedores de distintos galardones y premios internacionales<sup>974</sup>. Algunos de los edificios a destacar dentro del nuevo área residencial son: «Nodo 17», de Elio García y Carlos y Javier Rodríguez Alcoba; «Nodo 21», de Pedro Palmero y Samuel Torres Carvalho; «Nodo 22», de MTM Arquitectos; «Nodo 14», de Jorge Suárez Díaz y Lucía Salvador Aguiano; «Nodo 15» y «Nodo 16», ambos obra del Servicio de Arquitectura del Principado de Asturias.



**Fig. 367. Área Residencial del Nodo.**

**Fuente: El Eco de Avilés.**

---

según los servicios públicos municipales o de la Comunidad Autónoma con los que se colabore, tengan dificultad de acceso al mercado de viviendas. Fuente: <http://www.fsmaviles.es/>.

<sup>974</sup> Sobre el nuevo parque arquitectónico del Área Residencial del Nodo véase: *Revista de Arquitectura A. Cero*, Nº1, 2011, pp.21-33.

### 5.3. LA TRANSFORMACIÓN DEL EJE DEL TULUERGO: LAS MEANAS

La zona de Las Meanas<sup>975</sup>, sobre el eje del Tuluergo<sup>976</sup>, es la rótula que une el ensanche burgués con los barrios de Sabugo Nuevo, El Quirinal y El Carbayedo Nuevo, todos ellos de las últimas décadas del siglo pasado. Como zona de transición participa de ambas realidades, lo que debe tenerse presente a la hora de tratar las transformaciones de las que ha sido objeto.

El rol terciario-comercial del área de Las Meanas, fraguado desde el XIX, se consolidó en la época actual con la construcción del edificio «*Bancobao*» y la apertura del Centro Comercial «El Atrio», y con los desarrollos residenciales de los ejes de San Agustín, Fernando Morán, Alcalde Suárez Orejas, José Cueto, Doctor Graíño, Juan XXIII, etc., y todo el entorno del Quirinal.

La operación Atrio-Bancobao<sup>977</sup>, que se encuentra entre los mayores errores urbanísticos de la época, arrasó en los ochenta buena parte de la manzana N°11, justo en el borde trasero de La Cámara, destruyendo todas las casas bajas del perímetro y rellenando completamente la parcela, que pasó a ocupar el edificio «*Bancobao*», de más de diez plantas de altura, y el C.C. El Atrio, en los bajos de la torre y el subsuelo, a escasos metros del corazón del ensanche burgués.

---

<sup>975</sup> La zona de Las Meanas tomó el nombre de los marjales que separaban el «Avilés redondo» del poblado de pescadores de Sabugo. Sobre el terreno desecado se creó el parque de Las Meanas, que, por acuerdo municipal, pasó a llamarse en 1891 parque del Retiro, nombre que no llegó a arraigar entre la población. [*La Nueva España*, 2 de octubre de 2010, “Nombres populares en el callejero de Avilés”, [en línea], <www.lne.es>, [Consulta: 10/10/2010].] Posteriormente pasó a llamarse parque del Marqués de Estella, recuperando el nombre popular de Las Meanas en julio de 1979. [RODRÍGUEZ CARRO, María Teresa, *Los Maribona, capital...*, Op.cit.]

<sup>976</sup> El eje del Tuluergo, desde el Parque del Muelle hasta Las Meanas, funcionó como centro neurálgico del Avilés burgués desde la desecación de las marismas —Ribazo del Faraón, Las Aceñas y Las Meanas— entre finales del siglo XIX y principios del XX. Desde finales del siglo XVIII hubo proyectos de desecación, pero la actuación de mayor repercusión urbanística llegó en el XIX con la desecación de las marismas del Tuluergo, que daría origen a tres de los lugares más emblemáticos de la ciudad burguesa: el Parque del Muelle, sobre el Ribazo del Faraón; el mercado de los Hermanos Orbón, sobre Las Aceñas; y el Parque del Retiro, sobre Las Meanas. Véase: ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup> y ROZA CANDÁS, Maximino, *La desecación de...* Op.cit.

<sup>977</sup> A.M.A., *Ingeniería*, “Proyecto Básico de edificios de viviendas, locales comerciales y garaje-aparcamiento en las calles de Doctor Graíño, Garajes y Cuba, Manzana N°11 del Polígono de Sabugo, Avilés”, Caja 3006/1, N° Exp. 4588/85, 1985.



**Fig. 368. Casas bajas de la manzana N°11 (Parcela 4)**

**Fuente: A.M.A.**



**Fig. 369. Edificio *Bancobao* y Centro Comercial «El Atrio».**

**Fuente: <http://maps.google.es/>**

### *El proyecto frustrado de «Cherry Lane»<sup>978</sup>*

El germen de la remodelación del antiguo eje del Tuluergo hay que buscarlo a comienzos de la última década del siglo pasado, con la publicación de las bases del *Concurso para la Concesión de Bienes Municipales para Aparcamiento Subterráneo y Galerías Comerciales en Avilés*. Este concurso municipal tenía como objeto impulsar las propuestas de reordenación general de este corredor central, espacio extenso encargado de articular y conectar el casco histórico con los barrios del cinturón intermedio —Las Meanas, El Quirinal, Carbayedo Nuevo—. Según deducimos de las bases del concurso la idea era regenerar este espacio como gran eje deportivo y comercial de la ciudad. Así, estaba contemplada la sustitución del estadio municipal Suárez Puerta por otro de mayores dimensiones —8.000 espectadores— y mejores dotaciones, con gradas cubiertas, pista de atletismo de seis calles y todas las instalaciones complementarias necesarias en la práctica de ambos deportes. Junto con el estadio, los otros dos pilares de la operación iban a consistir en la creación de dos aparcamientos subterráneos de uso público —C/Francisco Orejas Sierra (500 plazas) y Bancobao (125 plazas)— y la habilitación de galerías comerciales en los bajos del estadio, con cuya explotación económica serían financiados los gastos de la actuación.

El concurso lo ganó en 1991 la propuesta *«Point, counter, point»*, presentado por la empresa *Cherry Lane S.L.*, bajo la concepción, diseño y dirección de los arquitectos Javier Arbesú Fanjul y Juan Enrique Balbín Behrmann.

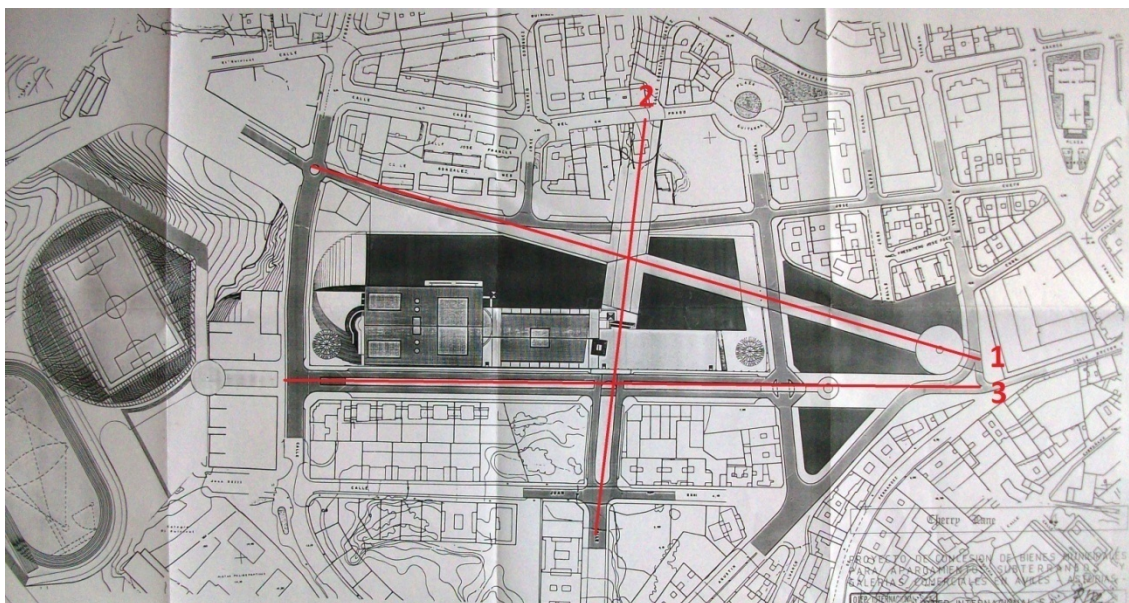
Toda la actuación estaba estructurada en torno a tres ejes: el antiguo cauce del río Tuluergo (1), que uniría en línea recta el comienzo de la calle de la Muralla con el entronque entre las calles de José Cueto y Fernando Morán; los restos del trazado de la antigua Ronda Interior (2), que funcionaría como eje peatonal transversal y acogería la escalinata de cambio de cota; y la calle Juan Ochoa (3), que actuaría como corredor central y espina dorsal de la actuación desde la calle La Muralla hasta la calle Fernando Morán. Así, la calle Juan Ochoa pasaría a desempeñar la doble función salón urbano y organizador o aglutinador de las distintas áreas espacio-funcionales, desde el parque de Las Meanas hasta el estadio que pensaba construirse en los terrenos del Quirinal —espacio que hoy ocupa el Complejo Deportivo Avilés—.

---

<sup>978</sup> Archivo del Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul, *Proyecto de concesión de bienes municipales para aparcamientos subterráneos y galerías comerciales en Avilés*, 1991.



El recorrido de perfil ascendente ofrecía como telón de fondo la panorámica abierta del área rural con las colinas del Gaxín y Heros, apreciándose solamente las instalaciones del estadio al coronar el cambio de rasante a la altura de la calle Fernando Morán<sup>979</sup>.



**Fig.370. Esquema axial del proyecto de Cherry Lane.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul.**

Los espacios aglutinados en torno al eje central de Juan Ochoa corresponderían en el tramo bajo al parque de Las Meanas, concebido aquí como gran patio central; en el tramo medio a la Logia, edificación abierta y porticada de usos múltiples —comerciales, lúdicos, municipales, etc. —; y, en el tramo alto a las instalaciones deportivas. En contraste, la totalidad del recorrido sobre el eje del antiguo cauce del Tuluergo (1) transcurriría sobre espacios de parque, ofreciendo otra estampa más desahogada con las edificaciones como fondo.

La formación racionalista de los autores quedó reflejada en la concepción funcional de cada elemento arquitectónico en sí mismo y como parte del todo. “*La arquitectura, el urbanismo y la planificación urbana, tratan de ser, en esta obra, conceptos miscibles pertenecientes a la misma familia y de los que nazca LA FORMA*”<sup>980</sup>, decían los arquitectos, condensado así el espíritu formalista y el deseo de integración armónica entre los distintos estratos espaciales y funcionales.

---

<sup>979</sup> *Ibidem*, p.29.

<sup>980</sup> *Ibidem*, p.29.

Continúan después explicando como “*Los equipamientos públicos de que se trata, edificios, plazas, calles y parques destinados a funciones sociales, deben satisfacer con su expresión natural las exigencias y necesidades actuales y futuras de los ciudadanos y cumplir y solucionar a su vez el programa requerido, y de ello debe derivarse la ARQUITECTURA*”. Esta postura contrasta con la tendencia actual a dejar fluir a la arquitectura con plena libertad e independencia, ajena a las necesidades de las personas y a los condicionantes de la función, esto es, la arquitectura con tal grado de autonomía que funciona más como escultura que como arquitectura en sentido estricto.

En el caso que nos ocupa el diseño del acabado funcionaría como la herramienta de mediación “[...] *entre la IDEA inicial y la FORMA final*”<sup>981</sup>. Todo en esta obra estaba concebido desde la más estricta funcionalidad, entendiendo que las instalaciones destinadas a funciones sociales debían regirse según criterios de durabilidad, bajo coste de mantenimiento y ajuste a las circunstancias específicas de la función<sup>982</sup>. Pero todo ello sin desatender en absoluto el aspecto plástico o estético, cimentado en “[...] *el rigor de la geometría [...] como registro básico para interpretar con fantasía el programa y buscar los medios de expresión que alcancen la belleza plástica de la obras, o de sus lugares focales significativos*”<sup>983</sup>. El elemento unificador sería la luz, a la que los autores encomiendan la misión de “[...] *traducir las cuatro dimensiones de los espacios creados e inspirar los usos relacionados con el deporte y el ocio a los que se destinan*”<sup>984</sup>. Esa luz sería recogida y tamizada en los cierres de las fachadas y las cubiertas mediante grandes aberturas continuas.

Según estaba planeado la Logia sería la construcción central de la operación, y acogería dentro de ella espacios de aparcamiento<sup>985</sup>, locales comerciales, zonas de práctica de deportes cubiertas e incluso dependencias municipales.

---

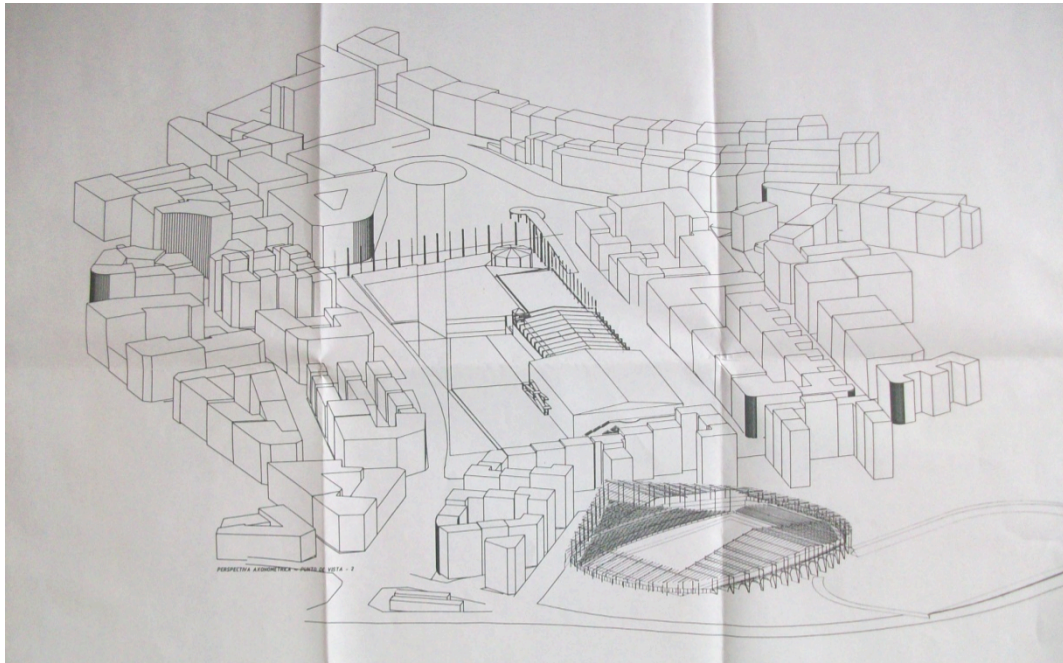
<sup>981</sup> *Ibidem*, p.30.

<sup>982</sup> *Ibidem*, p.30.

<sup>983</sup> *Ibidem*, p.30.

<sup>984</sup> *Ibidem*, p.30.

<sup>985</sup> Pese a que la idea original recogida en las bases del concurso municipal era habilitar bajo este espacio un aparcamiento subterráneo, el carácter aluvial y el elevado nivel freático del subsuelo de la antigua marisma, desaconsejaron la excavación del terreno. Así, los arquitectos plantearon como solución al problema la habilitación de espacios de aparcamiento en los bajos de la Logia, sin necesidad de ahondar en el terreno, con todos los costes adicionales que ello hubiese acarreado.



**Fig. 371. Perspectiva general del proyecto Cherry Lane desde El Quirinal.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul.**

El esquema general del diseño de la Logia sería rectangular y alargado, desarrollándose longitudinalmente desde Las Meanas hasta el entorno del Quirinal, lo que no hacía sino subrayar la concepción marcadamente axial que guiaba toda la operación de reordenación del eje del Tuluergo. La Logia, y de ahí el nombre, estaría abierta y porticada por todos los lados excepto el sur, que se acomodaría contra el terreno amoldándose al desnivel del terreno. La diferencia de cota entre los dos extremos del espacio a reordenar dejaría la Logia parcialmente enterrada en el flanco meridional, circunstancia que sería rentabilizada mediante la creación de un espacio transitable peatonal sobre la cubierta del edificio, a modo de terraza sobre el parque. Con ello conseguirían potenciar el carácter del área como lugar público de encuentro, tránsito y recreo en pleno centro de la ciudad.<sup>986</sup>

La imagen arquitectónica de la Logia recurriría a través de referencias abstractas a los repertorios marítimo e industrial, en clara alusión a la historia e idiosincrasia de la ciudad, tanto en el aspecto formal de los juegos de rampas y pasarelas, que recordarían a las empleadas en el contexto fabril, como en la selección de los materiales en base a la producción de las industrias de cabecera de la comarca —acero, zinc, aluminio, hormigón, etc. —.

<sup>986</sup> E. A. Arbesú Fanjul, *Proyecto de concesión de bienes municipales para aparcamientos subterráneos y galerías comerciales en Avilés*, 1991. p.35.

El otro edificio que compondría el corredor de *Cherry Lane* sería el del estadio que coronaría el corredor central en el sur. En él la intención de los arquitectos era minimizar al máximo el impacto visual de la construcción, atenuando la presencia de bloque que suelen tener este tipo de construcciones. El estadio aparecería alejado y tangencial, esto es, no dominaría el panorama a pesar de culminar el recorrido del eje central de la operación, la calle Juan Ochoa, y únicamente podría percibirse la totalidad de la construcción al llegar a los pies de la misma o bien alejándose hasta las colinas del entorno rural.

Este macroproyecto que habría afectado a todo el eje del Tuluergo desde Las Meanas hasta El Quirinal, nunca llegó a realizarse, al menos no tal y como estaba programado. Del proyecto «*Point, counter, point*» solamente se acometió la reforma del sector bajo, el del parque de Las Meanas. Los tramos central y alto del eje serían reformados poco después según otros proyectos, ajenos ya al de *Cherry Lane*, que se limitarían a la renovación de la pista de La Exposición y del estadio Suárez Puerta, y a la construcción del Complejo Deportivo «Avilés» en El Quirinal.

### ***La reurbanización del parque de Las Meanas***

Tras quedar frustrado el plan de *Cherry Lane*, la primera actuación en la zona afectó al entorno del parque de Las Meanas. Los mismos arquitectos encargados de la redacción del proyecto «*Point, counter, point*», Javier Arbesú Fanjul y Juan Enrique de Balbín Behrmann, fueron los encargados de elaborar el *Proyecto Básico y de Ejecución de las obras de reurbanización de la plaza de Las Meanas*<sup>987</sup> en 1994.

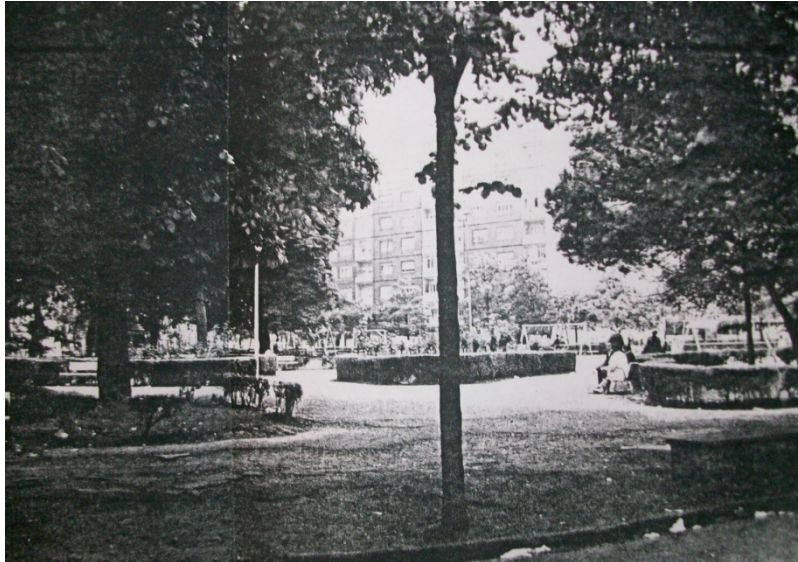
La primera fase del segundo plan de Las Meanas se centró en la reordenación del parque, y comenzó en abril de 1995 con las labores de replanteo y marcaje<sup>988</sup>. Como fondo de marisma atravesado por un río subterráneo, el parque de Las Meanas presentaba dificultades de cimentación, lo que lo excluía como zona edificable pero lo hacía ideal como zona de praderas y arbolado.

---

<sup>987</sup> Archivo del Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul, *Proyecto Básico y de Ejecución de las obras de reurbanización de la plaza de Las Meanas*, 1994.

<sup>988</sup> Estos trabajos se complementaron con la construcción del Colector Interceptor del río Tuluergo, cuyo cauce recorre toda esta zona, desde El Quirinal hasta el parque del Muelle, y desemboca en la ría. Esta obra, ejecutada por la Confederación Hidrográfica del Norte (CHN) en el marco del *Plan de Saneamiento Integral de la ría de Avilés*, se encargó de encauzar y sanear el cauce subterráneo antes de acometer la reforma en superficie del área de Las Meanas. Fuente: CHN.





**Fig. 372. Parque de Las Meanas antes de la reforma.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul.**



**Fig. 373. Estadio Suárez Puerta antes de la reforma.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul.**



**Fig. 374. La Exposición antes de la reforma.**

**Fuente: Javier Arbesú Fanjul.**

El parque de Las Meanas antes de la reforma era urbanísticamente incoherente, con tres áreas yuxtapuestas inconexas entre sí —Las Meanas, La Exposición y el Suárez Puerta—, con perímetro en forma de diábolo irregular rodeado de edificios de gran altura, y con la calle Alcalde Francisco Orejas Sierra fragmentando el conjunto en dos.

El proyecto de Balbín y Arbesú trató de resolver esta falta de conexión, aportando estructura geométrica a la zona, y dotándola de “[...] *referencias espaciales más inteligibles, expresivas y confortables como ámbito urbano y social*”<sup>989</sup>.

La reforma trató de potenciar el carácter marcadamente llano de la zona, como fondo de marisma rellenado, desechando la inserción de modificaciones topográficas y eliminando los obstáculos que impidiesen la percepción clara y despejada del área. Huyó además de las superficies “*duras*”<sup>990</sup>, de hormigón, “[...] *optando por el elemento pradera o césped como obligada evocación del potente origen natural del conjunto*”<sup>991</sup>. Praderas desnudas y desornamentadas, y al mismo nivel que las pavimentaciones, para invitar al transeúnte a cruzarlas y pisarlas.

Otro elemento esencial en la reforma fueron los estanques, que, además de actuar como elemento paisajístico y evocador, en clara alusión al pasado acuático de Las Meanas, se empleó con fines utilitarios y compositivos, para cortar el paso bajo la pasarela peatonal —que no llegó a ejecutarse<sup>992</sup>— que iba a conectar las dos partes del parque, Las Meanas y La Exposición. La peculiaridad del estanque radica en que dentro se plantaron árboles de gran tamaño sobre islotes que hacen las veces de “*alcorques en negativo*”<sup>993</sup>, continuando así dentro del agua el itinerario general de la arboleda que atraviesa diagonalmente el parque, y que, de algún modo, pretendía representar el cauce del Tuluergo.

---

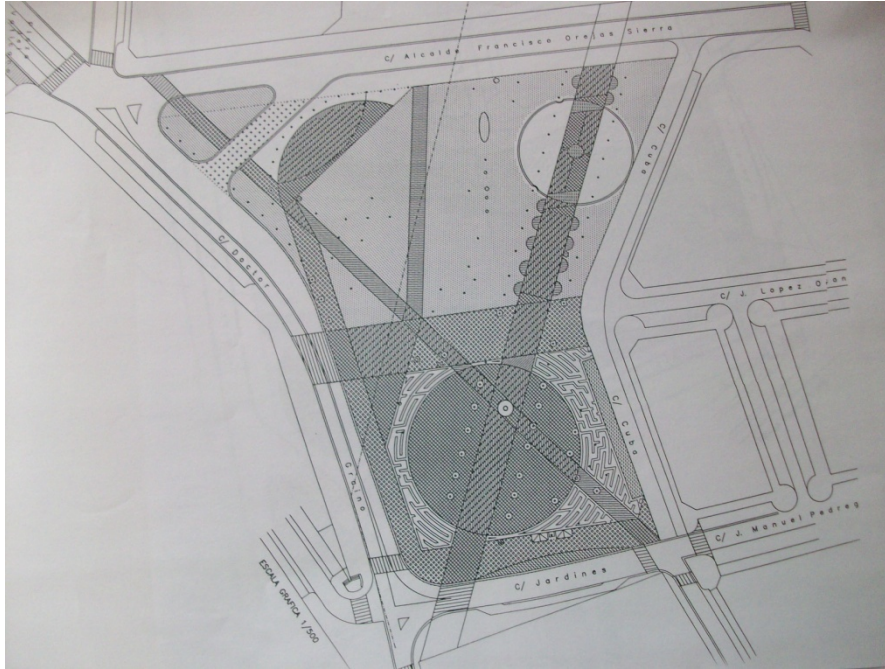
<sup>989</sup> Archivo del Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul, *Proyecto Básico y de...* Op.cit., p.M-4.

<sup>990</sup> *Ibidem*, p.M-4.

<sup>991</sup> *Ibidem*, p.M-5.

<sup>992</sup> Según el proyecto de Balbín y Arbesú la recuperación de Las Meanas supondría la ampliación de la superficie del parque en 18.000 m<sup>2</sup>, ya que estaba planeado ocupar la zona de La Exposición, con lo que en conjunto se obtendría una zona verde de aproximadamente 24.700 m<sup>2</sup>. La articulación de ambas zonas dependería del descenso de rasante de la calle Orejas Sierra, que separaba Las Meanas y La Exposición, así como de la habilitación de una pasarela de hormigón de pendiente suave. Esta pasarela, concebida para salvar la rasante de la calle Orejas Sierra y garantizar el acceso al centro comercial que habría de ocupar el solar del Suárez Puerta, dejó de tener razón de ser cuando se desechó la idea del supermercado, lo que obligó a modificar el proyecto de partida, renunciando al soterramiento parcial de la calle Orejas Sierra y suprimiendo la pasarela que la cruzaría.

<sup>993</sup> Archivo del Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul, *Proyecto Básico y de...* Op.cit., p.M-5.



**Fig. 375. Plano del parque de Las Meanas.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul.**

Junto al césped se creó también un espacio pavimentado circular delimitado por un laberinto de setos, cuya senda central definen los árboles que atraviesan el parque de lado a lado. El gran círculo de granito los cruzan dos pasos, uno de hormigón moteado y otro de pizarra, que trazan un aspa que comunica entre sí las cuatro esquinas del parque. En este punto de encuentro se colocó durante un tiempo una fuente de borbotón, que buscaba recordar las aguas de las marismas. La fuente tenía forma de cilindro de cristal apoyado sobre base de acero, en la que iban colocados focos de luz de multicolores. La fuente, popularmente rebautizada como «el vaso de sidra», desató fuertes polémicas, tachada de folklorismo, y sufrió varias agresiones que condujeron a su retirada tan solo tres meses después de ser inaugurada.

Uno de los elementos más significativos del parque de Las Meanas son los bancos de hormigón armado que recorren todo el perímetro de la gran plaza central, y que actuando como sofás urbanos, hacen de éste un lugar de estancia y relación. El banco en cuestión es el afamado y laureado modelo DORIOS, diseñado en 1988 por los arquitectos catalanes Jaume Bach y Gabriel Mora para la emblemática casa Escofet<sup>994</sup>.

---

<sup>994</sup> Debemos agradecer en este punto la colaboración de la casa Escofet, que nos proporcionó la ficha técnica del banco DORIOS, descatalogado en la actualidad, y otros datos de interés sobre la emblemática firma catalana.





**Fig.376. Explanada central del parque de Las Meanas.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig. 377. Estanque de Las Meanas.**

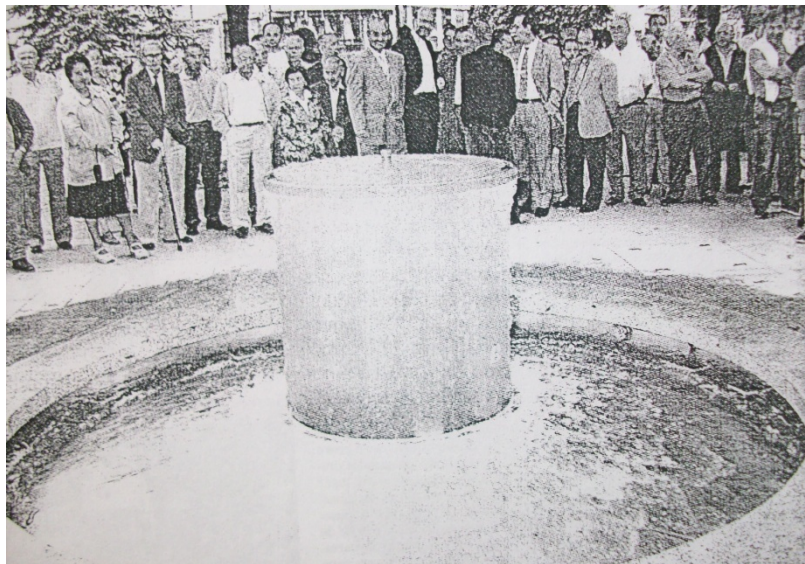
**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**





**Fig. 378. Banco DORIOS.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig. 379. Fuente de Las Meanas.**

**Fuente: Estudio de Arquitectura Arbesú Fanjul.**

### ***La Pista de la Exposición y el Nuevo Román Suárez Puerta***

Tras la propuesta frustrada de Cherry Lane, llegó en 1994 la de construir en el entorno de La Exposición y el campo de fútbol una torre de 24 plantas y un centro comercial, con aparcamiento subterráneo. Este proyecto recibió centenares de alegaciones y el rechazo frontal de la ciudadanía, al suponer la recalificación de zonas verdes y la enajenación de terrenos públicos tradicionalmente destinados al ocio ciudadano.

Finalmente, y tras muchas pugnas electorales, se optó por ampliar el parque de Las Meanas hasta la explanada de La Exposición, con la fractura de la calle Orejas Sierra. La pista de La Exposición la urbanizó la misma empresa encargada de la construcción del parking de Las Meanas, sin embargo, respecto al proyecto original el resultado es mucho más pobre. La zona sigue sin compactarse y sin estar inserta en la trama, pues la Pista se concretó en una gran explanada abierta de hormigón, sin estructura aparente e inconexa respecto al entorno. Es interesante el mobiliario urbano con algunos ejemplos singulares de luminarias de la casa Carandini, pero el resultado no es ciertamente el de un espacio relacional e integrado. Esto junto con el mantenimiento del Suárez Puerta en pleno corazón de la ciudad, desaprovecharon una gran explanada de terreno que podría haberse integrado de otra manera en la dinámica urbana.

Sobre el campo de fútbol se barajaron dos opciones: desplazarlo al Quirinal y emplear el terreno liberado para edificar otros equipamientos deportivos, o, al contrario, remodelarlo y construir los otros equipamientos deportivos en la zona del Quirinal. Finalmente la última opción resultó ganadora, remodelándose el Suárez Puerta y construyéndose el Complejo Deportivo «Avilés» al fondo del eje del Tuluergo, en el área del Quirinal. El Nuevo Román Suárez Puerta se inauguró en 1999 sobre la base del campo histórico de 1943, cumpliendo así el compromiso de remodelarlo que ya en 1983 había adquirido la corporación<sup>995</sup>

Los autores del Complejo Deportivo «Avilés» en El Quirinal fueron los arquitectos Norberto Tellado Iglesias, José Antonio Pérez Lastra y Jorge Zapata Suárez, que, ocupando más de 54.000 m<sup>2</sup> en el tramo alto del Tuluergo, construyeron un gran polideportivo con pistas de atletismo. El edificio es compacto y se estructura en tres niveles, correspondiéndose con el Edificio de Servicios Múltiples —que acoge también la Unidad Regional de Medicina Deportiva—, las Piscinas Municipales y el Palacio de Deportes. Estas instalaciones deportivas se completan con un Estadio de Atletismo de ocho calles, gradería y recta con foso de 120 metros.

---

<sup>995</sup> El descenso del Avilés a 3ª División dejó aparcado el proyecto, y no retomó fuerza hasta el ascenso del equipo en 1987/88. El ascenso a 2ª División en 1990 desató la euforia futbolística y reeditó las promesas de la corporación, que pasaron a centrar buena parte de la campaña electoral local de 1995.





**Fig. 380. La Exposición y al fondo el Nuevo Suárez Puerta.**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**



**Fig. 381. Complejo Deportivo «Avilés».**

**Fuente: Rebeca Menéndez Marino.**

# CONCLUSIONES

## **1ª Conclusión. Verificación de la hipótesis de partida.**

El desarrollo urbanístico de Avilés entre 1980 y 2010, no presenta diferencias con respecto a los procesos ocurridos en la mayor parte de ciudades del mundo occidental, y contando siempre con las peculiaridades nacionales o regionales.

Frente al urbanismo de los años sesenta y setenta, se manifiesta un nuevo impulso en la década de los ochenta, consistente en políticas urbanas regeneracionistas y rehabilitadoras de marcado corte social. De esta forma se optó por la recualificación, basada en el crecimiento centrípeto y en la recuperación de la trama urbana consolidada, prestando especial atención a los sectores más castigados y degradados: los cascos históricos y los espacios industriales y/o portuarios obsoletos.

## **2ª Conclusión. Incorporación tardía de Avilés al proceso de recuperación urbana.**

Mientras que en el resto de Europa, y especialmente en Italia, las primeras experiencias de regeneración urbana comenzaron en los años 70, éstas no llegaron a España hasta la década siguiente, con la restauración de las corporaciones municipales democráticas. Esta condición de *late comer* que desde entonces arrastró el país, quedó muy patente en el ámbito local, y Avilés tampoco sería aquí la excepción, ya que, aunque el giro en la política urbanística comenzaría poco a poco en los 80, los primeros frutos no llegarían hasta bien entrados los años 90.

## **3ª Conclusión. Concentración de las grandes transformaciones en el *waterfront* y el entorno del casco histórico.**

El lugar central que ambos ocupan, junto con el largo recorrido histórico, hacen de ellos espacios referenciales de enorme trascendencia cultural y carga simbólica, lo que justifica y permite comprender la concentración de proyectos y de actuaciones enfocadas a la recuperación y/o regeneración de estos lugares en el sentido



antropológico del término. De hecho, y aunque las transformaciones irradiaron hasta la periferia, es en la fachada litoral de la ría y en el tejido del casco histórico donde más claramente podemos apreciar el salto cualitativo que ha experimentado la ciudad en los últimos tiempos. Salvo las actuaciones de recuperación integral de los poblados siderúrgicos o la transformación del eje del Tuluergo, desde Las Meanas hasta El Quirinal, la mayoría de las operaciones emprendidas en los barrios fueron de carácter puntual y tuvieron un impacto restringido al entorno inmediato, como el de la Factoría Cultural en el Carbayedo Nuevo, el Centro Sociocultural en La Carriona o el Centro Cívico de Los Canapés.

#### **4ª Conclusión. Auge del marketing urbano y de las operaciones de acupuntura.**

Un patrón común del urbanismo actual que se detecta en Avilés es la incorporación de tácticas próximas al marketing, como el desarrollo de operaciones de acupuntura urbana, basadas en la colocación estratégica de obras de los grandes representantes del star-system arquitectónico, que promuevan la transformación general de la ciudad. El último PGOU (2006), centrado en el «Área de Nueva Centralidad» de la ría, refleja a la perfección esta inclinación a la planificación estratégica y a la acupuntura urbana. De hecho, los grandes planes de futuro de Avilés giran en torno al proyecto de la Isla de la Innovación, cuyo éxito pretenden apuntalar en la captación de colaboraciones mediáticas, como la de Óscar Niemeyer o la de Norman Foster ya programada.

Una apuesta de futuro sugerente y prometedora, pero muy arriesgada, como todos los proyectos urbanos a largo plazo basados en costosos trabajos de acupuntura, sobre todo aquellos en los que, tras títulos pomposos y construcciones impactantes, no hay más que la búsqueda de lo icónico y la persecución del «wow-factor». Alejados ambos del proyecto sopesado en función de las necesidades reales de la población a la que debería dar servicio, y que además es la encargada de sufragarlo.

#### **5ª Conclusión: Contradicción entre los documentos encargados de la protección patrimonial y la proliferación de rehabilitaciones taxidérmica y «simulacros».**

Otro rasgo del urbanismo global presente en Avilés es el tratamiento de algunos sectores como parques temáticos, más cercanos al fachadismo y al simulacro, al decorado urbano, que a la rehabilitación arquitectónica, de lo que son muestra las recuperaciones epidérmicas de las casas de Galiana y Rivero, cuya meta, más que la

conservación de las cualidades histórico-artísticas de las casas y de las calles, parece ser la reparación descontextualizada de las fachadas como reclamo pintoresco de la villa.

#### **6ª Conclusión. Contradicción entre la destrucción del patrimonio heredado y la reinención de la identidad industrial de la ciudad.**

En Avilés se detecta una fuerte contradicción entre la destrucción sistemática del patrimonio heredado, sobre todo del industrial, y los esfuerzos en generar nuevos patrimonios en el espacio público. Y es que el empeño en rehacer la identidad de Avilés, ha hecho perder la perspectiva de lo que realmente la hace auténtica y singular: el carácter siderúrgico, industrial y portuario de la villa.

En este sentido, resulta paradójico, e incluso desconcertante, el doble rasero a la hora de enfrentarse a esta herencia cultural, que es homenajeada y arrasada al mismo tiempo. En la mayoría de las actuaciones artísticas y arquitectónicas emprendidas en los últimos años, está presente de un modo u otro el carácter industrial grabado a fuego en la personalidad de la ciudad, tanto en la exégesis de las obras, como en las referencias estéticas o la elección de los materiales.

Pero estas muestras de admiración se producen en paralelo a la destrucción deliberada de muchos de aquellos elementos a los que luego se rinde homenaje. Algunos de ellos tan emblemáticos como la Central Térmica, los Hornos Altos, la Azucarera de Villalegre, el poblado de San Juan de Nieva, el puente de San Sebastián o la antigua sede de la Autoridad Portuaria. Otros elementos, como los Almacenes Balsera, están en lamentable estado de abandono, o han sufrido intervenciones agresivas que los han alterado de manera irreversible, tómese como ejemplo lo sucedido recientemente en la Antigua Pescadería, relegada a mero basamento de la polémica pasarela del Niemeyer.

#### **7ª Conclusión. Impulso a la generación de nuevos patrimonios en el espacio público.**

En todo caso, son también visibles los esfuerzos que en los últimos años se están haciendo para dotar a la ciudad de nuevos patrimonios públicos. En este sentido cabe destacar el Centro Cultural Óscar Niemeyer, pero también la creación de paseos y sendas peatonales a lo largo de todo el término municipal, la articulación de una red de parques y jardines públicos en el centro y el extrarradio, la construcción de obras de arquitecturas e ingeniería sugerentes como sede de los servicios y equipamientos

municipales o la multiplicación de las obras de arte público que perlan el casco histórico y el waterfront, y, en menor número, algunos puntos de la periferia.

**8ª Conclusión. En la transformación urbana reciente de Avilés se identifican cuatro etapas, estrechamente ligadas a los cuatro Planes Generales de Ordenación aprobados y a los contextos económico y político de cada etapa.**

**1ª) Etapa de subordinación del proyecto urbano a los intereses de la industria:**

Tras la llegada de ENSIDESA, Avilés experimentó un desarrollo urbano sin precedentes, expandiéndose de manera acelerada, espontánea y asimétrica, dando lugar al cinturón obrero periférico —Llaranes, La Luz, Versalles, Buenavista, etc.—, así como a la proliferación de asentamientos chabolistas. Desarrollo que se produjo en paralelo a la degradación ambiental de la ría, con la consolidación del gran complejo industrial-portuario, destruyéndose con ello el principal elemento natural del concejo.

**2ª) Etapa de desarrollo descontrolado/crecimiento centrífugo:**

Basándose en el pronóstico poblacional erróneo del *Plan Mesones*, la ciudad de 300.000 habitantes, se programó la ocupación escalonada de 830 hectáreas de terreno, a desarrollar en 17 Planes Parciales, que se ocuparían de manera escalonada en tres fases quinquenales. Todo ello se saldó con el desarrollo descontrolado, tanto en la periferia como en el centro, el aumento de las alturas, la destrucción sistemática del parque arquitectónico heredado, la expansión desprogramada, etc.

**3ª) Etapa de «sutura y remate» /crecimiento centrípeto:**

En los años ochenta, en paralelo al florecimiento de la cultura urbanística democrática, y como reacción a los desajustes de épocas anteriores, se puso en marcha lo que hemos llamado «crecimiento centrípeto», centrado en la recuperación y la mejora de la trama urbana consolidada, dotándola de equipamientos públicos, reequilibrando centro-periferia y compactando el tejido urbano.

**4ª) Etapa del urbanismo estratégico y la acupuntura urbana:**

El último proyecto urbano está más cercano a la estrategia empresarial que a la programación territorial estricto sensu. En contraste con las transformaciones de los años ochenta y noventa, centradas en la corrección de los problemas heredados, el

proyecto actual se plantea en clave de futuro, programando actuaciones estratégicas, en la mayoría de los casos de acupuntura urbana, que actúen como revulsivo de la transformación integral de la ciudad y del posicionamiento de las mismas en el contexto macroeconómico.

**9ª Conclusión. El proceso de regeneración de la ría de Avilés aglutinó actuaciones de diferente naturaleza, que pueden agruparse en tres grandes grupos: las operaciones de regeneración funcional, las de recuperación medioambiental y las de recualificación estética y resignificación.**

**a) Las operaciones de regeneración funcional:** En algunos puntos de la ría la funcionalidad industrial-portuaria se ha mantenido, e incluso reforzado, como en el entorno de San Juan de Nieva, el área el polígono de Las Arobias o la zona de servicio industrial de la margen derecha, donde actualmente está en marcha el *Proyecto de desarrollo portuario de la margen derecha*. En otros puntos del waterfront está tratando de diversificarse el tejido económico hacia los sectores secundario y, sobre todo, terciario, como así demuestra la creación del Parque Empresarial del Principado de Asturias, en el lugar que antes ocupaba ENSIDESA, el Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, o el proyecto de la Nueva Centralidad-Isla de la Innovación, estrella del último PGOU (2006), que prevé reconvertir con fines culturales, turísticos e inmobiliarios la gran cuña de terreno entre el antiguo puerto siderúrgico y la zona de Divina Pastora.

**b) Las operaciones de regeneración medioambiental:** Desde finales de los años 80 empezaron a adoptarse medidas encaminadas a la recuperación medioambiental de la ría, profundamente degradada tras décadas soportando tanto la presión de la industria de las márgenes como del desarrollo urbano descontrolado. Una de las primeras fue la habilitación del llamado *Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello* en torno a la factoría de ENSIDESA. En la década siguiente las actuaciones de recuperación medioambiental se multiplicaron, destacando entre ellas el *Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca Fluvial* y el *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría*. Éstas, aunque mucho menos espectaculares y mediáticas, mostraron un impacto directo en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, al



recuperar un lugar central de enorme importancia y significación para los avilesinos.

- c) **Las operaciones de regeneración estética y amueblamiento urbano:** El último paso en la recuperación de la ría consistió en lo que hemos llamado regeneración estética y amueblamiento de las márgenes. En esta línea hemos de enmarcar la habilitación de dos paseos fluviales en sendas márgenes, la repoblación vegetal de las orillas, la instalación de mobiliario urbano y la resignificación del espacio a través de la inserción de obras artísticas, como las que hallamos en el Paseo Escultórico de la ría, y de la construcción de arquitecturas sugerentes en la zona.

**10ª Conclusión: No se puede hablar de «efecto Niemeyer», en tanto que el Centro Cultural no fue el germen de la transformación de la ría de Avilés, sino la culminación de un proceso costoso y dilatado que comenzó hace más de dos décadas.**

Es erróneo presentar el Centro Cultural Óscar Niemeyer como la raíz del proceso de regeneración de la ría de Avilés, ya que, por un lado, la recuperación de este lugar comenzó ya en la década de los 90 con el saneamiento de la ría, y, por otro, cuando se optó por colocar el Niemeyer en la dársena de San Agustín, la transformación de los terrenos de ENSIDESA ya estaba en marcha, con el *Parque Empresarial del Principado de Asturias* (PEPA) en funcionamiento, y el *Plan de Utilización de Espacios Portuarios* del puerto de Avilés, el encargado de establecer los usos y zonificaciones, estaba ya aprobado.

El resultado de esta falta de planificación estratégica y de esta programación errática, proyectada a retazos y no como fruto de un plan global, es palpable en el entorno de la ría, con el Centro Cultural a escasos metros del polígono industrial del PEPA, las baterías de coque de ArcelorMittal y el macro-puerto logístico de la margen derecha.

**11ª Conclusión: Contradicción latente entre los nuevos desarrollos de la ría y las políticas de protección medioambiental:** La reivindicación de la entidad natural de la ría como conjunto, protegida como Área Fluvial en el PEPPC, y de algunas de las zonas más emblemáticas de este entorno paisajístico, como la Charca de Zeluán y la ensenada de Llodero, ambas catalogadas como Monumento Natural, o el Paraje Natural

la playa de San Balandrán, contrastan con operaciones como el *Proyecto de Desarrollo Portuario de la Margen Derecha*, que vulnera el *Convenio de Ramsar* y pone en peligro los últimos reductos del ecosistema marismero característico de la ría de Avilés, rebajando a la categoría de mero canal navegable lo que en otro tiempo fuera uno de los humedales más importantes del norte de España.

**12ª Conclusión: En el largo proceso de recuperación del casco histórico de Avilés se pueden distinguir cuatro fases: la primera de protección nominal, la segunda de retroceso y destrucción, la tercera de reconstrucción teórica y la última de recuperación fáctica:**

**Fase 1ª: Protección nominal (1950-1970):** En esta etapa las medidas protectoras no trascendieron de lo estrictamente nominal, careciendo de contenido y efectividad, como demostró la declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1955, más simbólica que empírica.

**Fase 2ª: Regresión-Destrucción (1970-1980):** La actividad constructora, focalizada hasta entonces en la periferia, desplazó su centro de gravedad hacia el casco histórico, convirtiéndolo en pasto de la destrucción especulativa y transformando radicalmente la fisonomía tradicional del área.

**Fase 3ª: Recuperación teórica (1980-1990):** La evolución del pensamiento patrimonial y la revisión de los instrumentos encargados de la ordenación y la planificación urbana, invirtieron la tendencia anterior y sentaron las bases teóricas sobre las que se llevaría a cabo la recuperación del casco histórico.

**Fase 4ª: Recuperación fáctica (1990-2010):** Tras la declaración del A.R.I., y fundamentándose en las reflexiones de etapas anteriores, comenzó la recuperación efectiva del casco histórico, multiplicándose los proyectos de intervención concretos.

**13ª Conclusión. Las distintas fases de la recuperación del casco histórico responden a etapas urbanísticas y sensibilidades patrimoniales diferentes:**

**Fases 1ª y 2ª: Urbanismo desarrollista-especulativo/Actitud indolente:** La ciudad es contemplada desde una perspectiva estrictamente economicista, y la explotación del suelo queda subyugada a las leyes de mercado, ocupando entonces

el patrimonio cultural un lugar secundario, e incluso residual, manifiesto en las demoliciones indiscriminadas perpetradas en este periodo.

**Fase 3ª: Urbanismo correctivo-adaptativo/Actitud defensiva:** La ciudad pasa a ser contemplada desde la óptica culturalista, rigiéndose por planteamientos sociales e integradores y adoptando actitudes ultradefensivas y marcadamente combativas en materia de protección patrimonial.

**Fase 4ª: Urbanismo estratégico/Actitud equilibradora:** La ciudad es entendida como recurso de desarrollo potencial y, dentro de ella, los cascos históricos, grandes contenedores de patrimonio e identidad, como espacios estratégicos de oportunidad. La tendencia actual es la de armonizar o equilibrar las facetas cultural y económica del patrimonio, la llamada «cultura productiva», que trata de conciliar, aunque no siempre con éxito, el respeto a las cualidades culturales presentes, con la explotación del potencial económico latente, como recurso turístico y motor de la regeneración urbana.

**14ª Conclusión. Postura paradójica del El *Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural* (2006), que es al mismo tiempo el que más ha ampliado el perímetro del casco histórico, y que, sin embargo, deja fuera del catálogo o descataloga elementos cuya inclusión resulta incuestionable.**

**15ª Conclusión. Predominio del empirismo en la planificación de las intervenciones:** La singularidad, la complejidad y la heterogeneidad del tejido del casco histórico de Avilés, al igual que en la mayoría de las ciudades españolas, obligó a abordar los proyectos de recuperación partiendo del análisis específico y detallado de cada sector urbano, adaptándose a la situación, las cualidades y las necesidades concretas de cada espacio. Atendiendo a esta pluralidad y fomentando el tratamiento diferencial, el PEPPC estableció la categoría del «subconjunto», escala intermedia entre la totalidad del casco histórico y los monumentos aislados, fragmentando el espacio en 28 sectores en función del interés patrimonial y urbanístico de los mismos.

**16ª Conclusión. Las acciones para la recuperación del casco histórico estuvieron centradas en la habilitación/rehabilitación de los espacios públicos:** Los espacios públicos son los más humanizados de la ciudad, pues son los escenarios de la interacción social, la relación humana y la identificación ciudadana. Por eso, las

actuaciones de regeneración urbana tienden a concentrarse en restituir o fortalecer el carácter antropológico del espacio público, potenciando el carácter relacional o socializador; estimulando la identificación simbólica del grupo y el individuo con el espacio; y, protegiendo la naturaleza histórica de éste, que, al albergar huellas, tangibles e intangibles, del pasado, cataliza la identidad colectiva y actúa como mecanismo de arraigo.

**17ª Conclusión. En las actuaciones urbanísticas operadas en Avilés entre 1990 y 2010 se detecta un patrón común, tanto en el centro como en la periferia.**

**1ª. Renovación de servicios y equipamientos:** Las deficiencias en las redes de servicios, requirieron la reforma urgente de los mismos, adecuando los preexistes —agua, electricidad, saneamiento, etc.— a las exigencias y las normativas vigentes en el momento de la intervención; e incorporando otras redes de servicios nuevas (NTIC).

**2ª. Reurbanización de las calles:** Operación centrada en tres aspectos: la ampliación del espacio peatonal, tratando de evitar tanto los perjuicios del acceso indiscriminado del tráfico como las disfunciones derivadas de la peatonalización integral; el replanteamiento de la circulación rodada y los aparcamientos; y, el diseño cuidadoso de los solados, encargados de ordenar visualmente la distribución espacial y circulatoria de las calles y las plazas.

**3ª. Intervenciones arquitectónicas:** En este punto se contemplan dos facetas: la rehabilitación de la arquitectura preexistente, particularizando los modelos de intervención en función de las características y la cualidades del inmueble —rehabilitación científica, restauración objetiva, reestructuración, adiciones puntuales, vaciados de interiores, etc.—; y, la sustitución puntual para construir arquitectura actual de calidad, llamada a convertirse en el patrimonio del futuro.

**4ª. Regeneración estética:** El último paso para la revalorización de los espacios públicos, es lo que podemos entender como operaciones de amueblamiento urbano, consistentes en la colocación del mobiliario urbano y la implantación puntual de obras de arte público.

**18ª Conclusión. El parque escultórico del casco histórico desempeña un papel estrictamente ornamental:** La mayoría de las intervenciones artísticas realizadas en



este espacio se han basado en la colocación de esculturas de fundición, elaboradas según lenguajes estéticos del pasado y, generalmente, vinculadas a personajes ilustres de la historia avilesina —*Alfonso VI, Carreño Miranda, La Monstrua* o *Domingo Álvarez Acebal*—, lo cual conduce a pensar que, salvo contadas excepciones —*Eslabón*—, la escultura del casco histórico actúa más como elemento decorativo, que como elemento plástico autónomo con capacidad de redefinir y resignificar el espacio, habiendo que acudir a los barrios periféricos, al paseo de la ría y a los parques y jardines para encontrar equipamientos artísticos renovadores y significativos.

**19ª Conclusión. Promoción del arte y la cultura local en la construcción de la identidad urbana:** Un rasgo que apreciamos en las políticas de promoción artística del Ayuntamiento de Avilés es la participación del sustrato cultural y artístico avilesino en la cristalización del paisaje urbano. Probablemente el mejor ejemplo lo encarna la Escuela-Museo Municipal de Cerámica, que, desde su inauguración en los años ochenta, ha colaborado en la transformación de la ciudad, diseñando y ejecutando numerosos murales, solados y esculturas —*Pasionarias, Homenaje a Carreño Miranda, Pasaje del Bollo, Recorrido*, etc.—, recuperando los vínculos históricos de la ciudad con la tradición alfarera de Miranda. En los últimos años cabe destacar el concurso *Enfocados*, que homenajeando a la famosa Foca del Parque del Muelle, perló la ciudad de pintorescas focas de cerámica. La senda escultórica de la ría también goza de fuerte sabor local, tanto en la procedencia y/o vinculación de los artistas, como en la inspiración de las obras en la identidad siderúrgica de Avilés. La obra *Avilés*, de Benjamín Menéndez resulta en este punto referencial: homenaje a Avilés, obra de un avilesino, construida en Avilés con acero avilesino.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### FUENTES DOCUMENTALES:

#### Instrumentos de planificación:

##### a) Planes Generales de Ordenación Urbana:

*Plan General de Ordenación Urbana de Avilés 1956:* A.M.A., Ingeniería, Sección 5ª, Caja 1895, Legajo 24.1, Año 1956, “Exp. Sesión Ordinaria del Pleno celebrada el 11 de abril de 1951”; Caja 1, Año 1972, “Plan General de Ordenación 1956. Planos de la Comarca, Villalegre y Llaranes”; Caja 1865, Legajo 24.1, Año 1956, “Exp. Sesión Ordinaria del Pleno celebrada el 13 de julio de 1951”, “Exp. Propuesta de Bases para la redacción del Plan General de Ordenación de Avilés”, “Exp. Sesión extraordinaria del Pleno del Ayuntamiento celebrada el 22 de agosto de 1956”, “Exp. Plan General de Ordenación de Avilés, Plan Parcial del Sector Sur-Oeste”, “Exp. Ordenanzas Municipales”, “Exp. Informe de la Comisión de Obras Públicas con relación al anteproyecto del Plano Viario de Urbanización y Ensanche de Avilés (20 de mayo de 1955)”.

*Plan General de Ordenación Urbana de Avilés 1970:* 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”; Caja 1867, Legajo 25.2, Año 1969, “Planos del Plan General de Ordenación” y “Documentación del Plan de Ordenación Urbana de Avilés, Memoria”; Caja 1868, Legajo 25.3, Año 1969, “PGOU de Avilés e Informe de las alegaciones”; Caja 24.1, Año 1974, Exp. N° 1.301/74(1), “Ministerio de Obras Públicas. Red Arterial de Avilés-Ronda Interior”; Caja 21, Año 1982, “Revisión y adaptación del Plan General Municipal de Avilés. Normas subsidiarias de planeamiento de la zona de Llaranes Viejo”.

*Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de Avilés 1986:* Servicio Técnico de Planificación Urbanística del Ayto. Avilés, “Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés (1984)”. “Anejo-Datos numéricos”, ff.451-506 (E. A. Arbesú Fanjul). Servicio Técnico de Planificación Urbanística del Ayto. Avilés, “Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986 (Parque Empresarial del Principado de Asturias), Ayuntamiento de Avilés, Avilés”, julio de 2000.

Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés 2006: Documentación y planos descargados de [www.ayto-aviles.es](http://www.ayto-aviles.es). Servicio Técnico e Planificación Urbanística, “Avance del Plan General de Ordenación del Término Municipal de Avilés, 2002”.

**b) Planes Parciales:**

Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°1 Sabugo: A.M.A., Ingeniería, Caja 5, Año 1976, Exp. N° 1.365/69, “Reparcelación de las Manzanas N°22 y 23. Plan Parcial de Sabugo”; Exp. N° 1.375/69(bis), “Alegaciones y resoluciones al Proyecto de reparcelación de la manzana C/José Cueto, González Abarca, José López Ocaña y plaza Fernández Ladreda”; Cajas 11, 12 y 13, Año 1972, “Proyecto de reparcelación de manzana delimitada por las calles Generalísimo Franco, Doctor Graíño, Jardines y Cuba”; Caja 14, Año 1972, “Proyecto de reparcelación de la manzana delimitada por las calles José Cueto, González Abarca, José López Ocaña y Fernández Ladreda”; Caja 28.3, Exp. N° 744, Año 1975, “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°1 Sabugo. Proyecto de urbanización y expediente de contribuciones especiales por urbanización de la C/Concepción Arenal”. Plan Especial de Ordenación del Polígono N°2 de la Villa: A.M.A., Ingeniería, Caja 30.1, Exp. N° 788/1978, Año 1978, “Plan Especial de Ordenación del Polígono de La Villa (Manzana N°5)”; Exp. N° 2.148/1979, Año 1979, “Informe de las previsiones urbanísticas de la Manzana N°5 del Plan Parcial de la Villa”. Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°4 La Magdalena: A.M.A., Ingeniería, Caja 24.0 (2214), Exp. N° 251 (10/03/71) y 547 (04/07/72), “Plan Parcial del Polígono N°4 La Magdalena”; Exp. N°708/70, 1970, “Plan Parcial del Polígono N°4 La Magdalena”. Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°5 Versailles: A.M.A., Ingeniería, Caja 29, Exp. N° 1.1139/76, “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°5 Versailles”; Exp. N° 791/77 “Expediente sobre apertura y urbanización de la calle Reconquista”; Exp. N° 2.166/78, “Expediente de reparcelación de las manzanas N°7 y 8 del Plan Parcial del Polígono N°5 Versailles”; Exp. N° 1.139/76, “Expediente sobre construcción de 136 viviendas en calle Reconquista solicitado por la Obra Sindical del Hogar”. Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°6 El Quirinal: A.M.A., Ingeniería, Caja 4, Exp. N° 1.452/69-6, Año 1975, “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°6 El Quirinal”; Caja 7, Año 1972, “Proyecto de reparcelación del Polígono N°6 El Quirinal (Planos)”; Caja 8, Año 1978, “Proyecto de reparcelación del Polígono N°6 El Quirinal (Estudio de volúmenes)”; Caja 25 (2002), Exp. N° 1.492/69 (6.1), Año 1969, “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°6 El Quirinal. Escrito de alegaciones”; Caja 26 (2003), Año

1976, “Proyecto de apertura y urbanización de la calle prolongación de la de Eduardo Carreño”. *Plan Parcial de Ordenación de los Polígonos N°7 y 8 La Maruca y Las Arobias*: A.M.A., Ingeniería, Caja 22, Año 1975, “Plan Parcial de Ordenación de los Polígonos N°7 y 8 La Maruca y Las Arobias”; Caja 23.1, Año 1971, “Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés en zona situada al norte del municipio de aproximadamente 9.200 m<sup>2</sup>”. *Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°10 Villalegre*: A.M.A., Ingeniería, Caja 30.1, Año 1969, “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°10 Villalegre”. *Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°12 Entrecarreteras*: A.M.A., Ingeniería, Caja 19, Año 1975, Exp. N° 679/73 E, “Concurso de reparcelación Manzanas 1 y 2 del Plan Parcial del Polígono N°12 Entrecarreteras”; Caja 20, Año 1977, “Proyecto de reparcelación de la Unidad Reparcelable N°1 (UPRI) del Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°12 Entrecarreteras”. *Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°13 Miranda*: A.M.A., Ingeniería, Caja 3, Exp. N° 1.452/69, folios 17 (13) y 18 (13), Año 1974, “Plan Parcial de Ordenación de Avilés, Miranda (Polígono N°13)”. *Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°14 de San Pedro Navarro*: A.M.A., Ingeniería, Caja 28 (1993), Exp. N° 1.452/69, Año 1969 (1-2-3-4-5-6), “Plan Parcial de Ordenación del Polígono N°14 San Pedro Navarro”; Caja 28.1 (1984), Año 1982, “Revisión y adaptación del Plan General Municipal de Avilés. Propuesta de Ordenación de la zona de Navarro (Memoria y Planos)”.

### **Planes Especiales, Catálogos Urbanísticos e Inventarios Arquitectónicos:**

*Catálogo de Elementos Arquitectónicos con Valor de Patrimonio Cultural en Avilés*, 1982.

*Inventario del Patrimonio Industrial Histórico (Concejo de Avilés)*, 1985-1987.

*Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Asturias (Concejo de Avilés)*, c.1980.

*Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico de Avilés*, 2002.

*Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural de Avilés*, 2006.

*Catálogo Urbanístico del Ayuntamiento de Avilés*, 2006.



## Proyectos urbanísticos:

- a) **Waterfront de la ría de Avilés:** Servicio Técnico de Planificación Urbanística del Ayto. Avilés, “Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés de 1986 (Parque Empresarial del Principado de Asturias), Ayuntamiento de Avilés, Avilés”, julio de 2000. Fundación Metropoli, 2008, “Masterplan Isla de la Innovación”. E.A. López Galilea, “Edificio, pasarela y plaza de acceso al Centro Niemeyer, Avilés-Asturias”, 2010.
- b) **Casco histórico:** A.M.A., *Ingeniería*, Caja 1707, Exp. N° 59.085/94 y N°49.085/94, Año 1994, “Proyecto Básico y de Ejecución de Urbanización e la plaza de Domingo Álvarez Acebal”. A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 55.499/94, Año 1994, “Proyecto de Ejecución Modificado de Urbanización de la plaza de España y las calles de La Cámara y Ruiz Gómez”. E. A. Rogelio Ruíz, Año 1992, “Proyecto Básico y de Ejecución de Remodelación de la plaza de los Hermanos Orbón y su mercado”. A.M.A., *Ingeniería*, Tomo VII, Exp. N° 25.665/92, Año 1992, “Proyecto de pavimentación y renovación de servicios en el barrio de Sabugo en Avilés”. A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 28.415/95, Año 1995, “Proyecto de pavimentación de plazoleta en la calle Carreño Miranda en Sabugo”. A.M.A., *Ingeniería*, Caja 2701 (Tomo I) y 2702 (Tomos II y III), Exp. N° 5370/97, Año 1997, “Proyecto de Urbanización del patio de la Casa de Valdecarzana”. A.M.A., *Ingeniería*, Caja 119, Exp. N° 23.359/98, Año 1998, “Proyecto de Urbanización de la calle de La Fruta y la plaza de Camposagrado”. A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 42.000/00, Año 2000, “Proyecto de reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos”. A.M.A., *Ingeniería*, Exp. N° 862/02, Año 2002, “Modificado N°1 del Proyecto de reurbanización de las calles de Los Alfolíes, Los Alas y Jovellanos”. E. A. Cosme Cuenca y Jorge Hevia, Año 2006, “Proyecto para la Recuperación del Entorno Monumental de la Iglesia de San Francisco”.
- c) **Barrios:** Archivo Histórico de Ensidesa, *Obras Civiles (Ensidesa)*, Caja 378, Exp. N° 138/1952, Año 1952, “Proyecto del Poblado Obrero de Llaranes”. E. A. Arbesú Fanjul, “Proyecto de bloques de viviendas para ayudantes de Ensidesa en La Rocica (Avilés)”, 1957. E. A. Arbesú Fanjul, “Proyecto de 24 viviendas para la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. Emplazamiento en La Rocica-

Villalegre”, 1952. E. A. Arbesú Fanjul, 1994, “Plan Especial de Mejora de los Poblados Edificados por ENSIDESA (Memoria)”. A.M.A., *Ingeniería*, Caja -, Exp. N° 31.258/99, Año 1999. “Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos barrio pescadores «El Nudo»”. Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística (Ayto. Avilés), Exp. N° 47.520/2002, Año 2002, “Proyecto de Reurbanización del barrio de La Luz”.

### **Proyectos arquitectónicos:**

- a) **Waterfront de la ría:** E. A. Fernando Barroso Rodilla/Autoridad Portuaria de Avilés, “Memoria de Ejecución del Proyecto de la Nueva Lonja del Puerto Pesquero”, 2003. E. A. Pérez Eguiagaray/Autoridad Portuaria de Avilés, Año 2005, “Proyecto Básico y de Ejecución de Reforma y Urbanización del Edificio de Servicios Múltiple de la Autoridad Portuaria de Avilés, Documento 1 (Memoria)”. E.A. López Galilea, “Edificio, pasarela y plaza de acceso al Centro Niemeyer, Avilés-Asturias”, 2010. E. A. [b\_architects], 2010-2011, “Proyecto de los Tinglados del Puerto”, “Proyecto del Centro de Desarrollo Tecnológico de ArcelorMittal en Avilés”.
- b) **Casco histórico:** A.M.A., *Arquitectura*, Cajas 1203-1217 (Casa Municipal de Cultura), Exp. N° 754/81, Año 1984, “Proyecto Básico, Memoria y Avance del Presupuesto”, “Planos del Proyecto”, “Proyecto Modificado y Planos del Proyecto Básico y de Ejecución de la Casa de Cultura”. A.M.A., *Arquitectura*, Exp. N° 49203/97, Año 1997, “Proyecto Básico y de Ejecución de Obras de Rehabilitación de la antigua Casa de Valdecarzana con destino a Museo-Archivo”. AIUA, “Proyecto de rehabilitación del Palacio de Camposagrado”, 2001. A.M.A., *Arquitectura*, Exp. 862/02, Año 2002, “Proyecto de Rehabilitación de las fachadas lateral y posterior del edificio de la Cárcel Vieja”. A.M.A., *Arquitectura*, Exp. N° 5.382/05, Año 2005, “Proyecto Básico y de Ejecución de Rehabilitación de cubierta, campanario y lucernario del Ayuntamiento”. E. A. Arquitectura, “Proyecto Básico de Reforma y Ampliación de Edificio para Sede de Servicios Universitarios en la Calle de La Ferrería N°7/ Avilés”, 2003. E. A. Cosme Cuenca y Jorge Hevia, “Proyecto de Ejecución de Edificio para Residencia de Comunidad Religiosa”, 2006; “Proyecto de Ejecución de Edificio para Equipamiento Museístico Municipal,

2006; “Proyecto Básico y de Ejecución de la Restauración de la Capilla de Los Alas” 2007; “Proyecto Básico de Rehabilitación y Ampliación del Palacio de Carlos Lobo para Hotel de Cinco Estrellas –Hotel Palacio de Los Alas S.A.”, 2008.

- c) **Barrios:** E. A. José Antonio Pérez Lastra, s/f, “Proyecto Básico y de Ejecución del Complejo Polideportivo Municipal del Quirinal (Planos)”. A.M.A., *Ingeniería*, Cajas 3006/1 y 3006/2, N° Exp. 4588/85, 1985. “Proyecto Básico de edificios de viviendas, locales comerciales y garaje-aparcamiento en las calles de Doctor Graño, Garajes y Cuba, Manzana N°11 del Polígono de Sabugo, Avilés”. Dirección General de Vivienda, Exp. N° A-01/180, “Proyecto Básico de 22 VPP en C/Balandro N°16 de El Nodo-Avilés”.

#### **Proyectos medioambientales y de zonas verdes:**

- a) **Proyectos medioambientales:** A.M.A., *Parques y Jardines*, Caja 2557/1, N° Exp. 8548/89, Año 1989, “Proyecto de Limpieza del Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello”, “Limpieza del Cinturón de Valliniello”; Caja 2557/1, N° Exp. 8548/89, Año 1989, “Limpieza del Cinturón de Valliniello”, “Catálogo e Inventario de Especies Leñosas del Cinturón Ambiental de Valliniello”. Sección de Medio Ambiente (Ayto. de Avilés), “Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca Fluvial de la Ría de Avilés”, 1992; “Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés”, (2002-2006). Archivo de la C.H.N., 2001, Plano N° 19.4 “Modificación N°1 del Proyecto de Construcción del Colector Interceptor General de la Ría de Avilés”.

#### **b) Proyectos de parques y jardines:**

Parque de Las Meanas: E. A. Arbesú Fanjul, Año 1991, “Proyecto de concesión de bienes municipales para aparcamientos subterráneos y galerías comerciales en Avilés”; Año 1994, “Proyecto Básico y de Ejecución de las obras de reurbanización de la plaza de Las Meanas”. A.M.A., *Ingeniería*, Caja 3749/01 (Presupuesto) y 3755/02 (Estudio de seguridad), Exp. N° 5777/94, Año 1994, “Proyecto Básico y de Ejecución de las obras de reurbanización de la plaza de Las Meanas”.

Parque de Ferrera: A.M.A., Archivo General, *Parques y Jardines*, Caja 1473, Exp. N° 487/1972, Año 1972, “Acta de ocupación de terrenos expropiados para parque público de Avilés”, “Proyecto del Parque de Ferrera”, “Acta de ocupación de terrenos

de su propiedad, expropiados a Don Eladio Fernández Carreño, para parque público de Avilés”, “Informe referido al estado fitopatológico y determinación de las causas de enfermedad, de los árboles existentes en el parque de Ferrera, de la villa de Avilés”, “Expediente sobre urbanización de entrada al parque municipal de Ferrera desde la calle de Rivero”; Exp. N° 391/1973, Año 1973, “Exp. Sobre adquisición de bancos para el nuevo parque público”; Exp. N° 671/1979 “Exp. Sobre estudio de la posibilidad de instalación de biblioteca en el parque de Ferrera”; Exp. N° 1888/1982, Año 1982, “Exp. Sobre adquisición de bancos para parque”; Exp. N° 573/1980, Año 1980, “Expediente sobre nombrar dos veredas en el parque de Ferrera a “Lumen” y Luis Amado”; Exp. N° 838/1982, “Expediente sobre Informe Preliminar sobre el estado del parque de Ferrera”; N° Exp.1821/1979, “Expediente sobre colocación de letreros con el nombre de cada árbol en el parque de Ferrera”; Carpeta 9, “Proyecto de cierre del parque municipal de Ferrera”; Caja 1474, Exp. N° 36.632/1996, Año 1996, “Proyecto de instalación de red automática de riego en el parque de Ferrera”; Exp. N° 1296/1972, Año 1972, “Contrato de préstamo importe 85.000 pesetas con el banco de crédito local para adquisición del parque de Ferrera”; Exp. N° 1913/1978, Año 1978, “Acondicionamiento del Parque Infantil en el parque público de Ferrera”. A.M.A, *Ingeniería*, Caja 30.1, Exp. N° 933/29, Año 1969, “Escrito de oposición al Proyecto de revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Avilés presentado por los vecinos de la calle Rivero”.

*Otros parques:* A.M.A., Archivo General, *Parques y Jardines*, Caja 1485 (bis), Exp. N° 13.537/1985, Año 1985, “Parque de La Luz”; Cajas 1501 y 1502, Exp. N°17.852/91, Año 1991, “Proyecto Básico y de Ejecución del parque del Quirinal”; Caja 1487, Exp. N° 41.100/1985, Año 1985, “Parque del Pozón”; Caja 1476, Exp. N° 30/1976, Año 1976, “Parque de La Magdalena”. Sección de Parques y Jardines (Ayto. Avilés), Año 1997, “Proyecto de reurbanización de la plaza del Carbayedo”.

#### **FUENTES HEMEROGRÁFICAS:**

*Gaceta de Madrid*, 30 de junio de 1864, Año CCIII, N°182, pp.1-2, “Ley de Ensanche de Poblaciones”; 1 de marzo de 1867, Año CCVI, N°121, p.1, “Reglamento para la ejecución de la Ley de 29 de junio de 1864 relativa al ensanche de poblaciones”.

*Boletín Oficial del Estado*, 15 de junio de 1938, N°601, pp.7868-7870, “Orden dictando las normas de organización y funcionamiento del Servicio Nacional de Regiones



Devastadas y Reparaciones dependientes de este Departamento”; 20 de abril de 1939, N°110, pp.2190-2198, “Ley de 19 de abril de 1939 estableciendo un régimen de protección a la vivienda de renta reducida y creando el Instituto Nacional de la Vivienda encargado de su aplicación”; 27 de octubre de 1939, N°300, pp.6016-6018, “Decreto de 18 de octubre de 1939 organizando el Instituto Nacional de Colonización”; 7 de junio de 1955, N°158, p.3456, “Decreto de 27 de mayo de 1955 por el que se declara Conjunto Histórico-Artístico diversas zonas de la villa de Avilés”; 16 de septiembre de 1956, N° 260, p.5970, “Orden de 23 de julio de 1956 por la que se aprueba un proyecto de obras en la iglesia de San Nicolás de Avilés (Asturias)”; 26 de febrero de 1957, N°57, pp.1231-1233, “Decreto-ley de 25 de febrero de 1957 sobre reorganización de la Administración Central del Estado”; 14 de noviembre de 1957, N°286, pp.1085-1088, “Ley de 13 de noviembre de 1957 sobre Plan de Urgencia Social de Madrid”; 30 de octubre de 1958, N°260, pp.1827-1828, “Decreto de 10 de octubre de 1958 por el que se establece el Plan de Urgencia Social de Asturias”; 22 de julio de 1959, N°174, pp.10005-10007, “Decreto-ley 10/1959 de 21 de julio de ordenación económica”; 29 de julio de 1959, N°180, p.10260, “Orden de 2 de junio de 1959 por la que se aprueba un proyecto de obras en la capilla de Santa María de los Alas, en Avilés (Asturias)”; 18 de octubre de 1960, N°250, p.14504, “Orden de 18 de agosto de 1960 por la que se aprueban obras en la capilla de Santa María de los Alas, en Avilés (Asturias)”; 31 de marzo de 1969, N°77, pp.4653-4654, “Orden por la que se fija la delimitación de los Polos de Desarrollo Industrial de Córdoba, Oviedo y Logroño”; 26 de diciembre de 1972, N°309, pp.23.031-23.034, “Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico”; 5 de enero de 1977, Núm.4, pp.171-172, “Ley 1/1977, de 4 de enero de 1977, para la Reforma Política”; 3 de octubre de 1980, N°238, pp.21974-21975, “Real Decreto-ley 12/1980, de 26 de septiembre, para impulsar las actuaciones del Estado en materia de vivienda y suelo”; 17 de febrero de 1981, N°41, p.3619, “Real Decreto 211/1981, de 23 de enero, por el que se declara zona de atmósfera contaminada al término municipal de Avilés (Asturias), con los efectos y régimen especial previstos en el título III del Decreto 833/1975, de 6 de febrero; 3 de marzo de 1982, N°53, p.5521, “Real Decreto 375/1982, de 12 de febrero, sobre rehabilitación de viviendas”; 11 de octubre de 1982, N°243, pp.28042-28043, “Real Decreto 2555/1982, de 24 de septiembre, por el que se arbitran las medidas para la rehabilitación integrada del patrimonio arquitectónico en centros urbanos, núcleos rurales y conjuntos histórico-artísticos”; 7 de septiembre de 1983, N°214, pp.24673-24678, “Real Decreto

2329/1983, de 28 de julio, sobre protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano”; 8 de diciembre de 1983, N°293, pp.33200-33201, “Orden de 30 de noviembre de 1983 sobre las Áreas de Rehabilitación Integrada reguladas en el Real Decreto 2329/1983, de 26 de julio, de Protección a la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano”; 21 de julio de 1984, N°174, pp.21494-21510, “Real Decreto 1361/1984, de 20 de junio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado al Principado de Asturias, en materia de patrimonio arquitectónico, control de la calidad de la edificación y vivienda”; 14 de enero de 1992, N°12, pp.987-997, “Real Decreto 1932/1991, de 20 de diciembre, sobre medidas de financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda del Plan 1992-1995”; 26 de mayo de 1993, n°125, pp.15948-15949, “Resolución de 20 de abril de 1993, de la Dirección General de Calidad de las Aguas, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Principado de Asturias y el excelentísimo Ayuntamiento de Avilés, para afrontar las obras de saneamiento de la ría de Avilés”; 10 de agosto de 2006, N°190, pp.30045-30047, “Decreto 70/2006, de 29 de junio, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de monumento, la iglesia de Santo Tomás de Canterbury, en el Concejo de Avilés”.

*Boletín Oficial del Principado de Asturias*, 22 de diciembre de 1956, N°290, pp.3-4, “Administración Municipal, Ayuntamiento de Avilés, Anuncios”; 31 de julio de 1989, N°176, pp.3350-3351, “Decreto 81/89, de 27 de julio, por el que se regula la concesión de ayudas para la rehabilitación integrada de viviendas”; 26 de junio de 1990, N°147, pp.3284, “Declaración de un Área de Rehabilitación Integral en la zona histórico-artística de Avilés”; 24 de octubre de 1991, N°247, pp.6444-6445, “Decreto 138/1991, de 3 de octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento) el Palacio de Maqua, sito en Avilés (Asturias)”; 14 de noviembre de 1991, N°264, pp.6694-6695, “Decreto 145/91, de 31 de Octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento), a la Capilla de Las Alas, en Avilés”; 24 de octubre de 1991, N°247, pp.6442-6443, “Decreto 138/1991, de 3 de octubre, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Monumento) el Palacio de Balsera, sito en Avilés (Asturias)”; 23 de febrero de 1993, N°44, p.1253-1254, “Decreto 7/93, de 27 de enero, por el que se declara “Bien de Interés Cultural” (Conjunto Histórico-Artístico) la Plaza del Mercado de Avilés, en Avilés”; 3 de junio de 1995, N°127, p.6099, “Acuerdo del

Consejo de Gobierno, de fecha 30 de marzo de 1995, por el que se declara como Área de Rehabilitación el Poblado de Llaranes, en el concejo de Avilés (Consejería de Infraestructuras y Vivienda)”; *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”; 27 de abril de 2004, N°97, pp.5906-5969, “Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo”.

### **Legislación:**

*Ley, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.*

*Ley de 1963 sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional.*

*Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico.*

*Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.*

*Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural.*

### **Cartas internacionales:**

*Carta de Atenas, ICOMOS, 1931.*

*Carta de Ludwig-Weis, 1964.*

*Carta de Venecia, ICOMOS, 1964.*

*Convención de París, UNESCO, 1972.*

*Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico, Consejo de Europa, 1975.*

*Declaración de Ámsterdam, Consejo de Europa, 1975.*

*Declaración de Nairobi, UNESCO, 1976.*

*Carta de Aalborg, Comisión Europea, 1994.*

*Nueva Carta de Atenas, Consejo Europeo de Urbanistas, 2003*

*Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas, 2004.*

*Carta de las Ciudades Educadoras*, Congreso de Génova, 2004.

### **Publicaciones periódicas:**

- *Hemeroteca de «La Nueva España de Avilés».*
- *Hemeroteca de «La Voz de Asturias».*
- *Hemeroteca de «El Comercio»*
- *El Eco de Avilés (2004-2010)*
- *El Bollo (1980-2010)*
- *Comarca de Avilés: N<sup>os</sup> 1, 2, 4, 5, 7-11, 14-17, 19-29, 31, 32, 34-38, 42 y 44.*
- *El Revistín (2006-2010)*
- *Archivo Gráfico de la Voz de Asturias.*

### **FUENTES CINEMATOGRAFICAS:**

BURCH, Noël y SEKULA, Allan, *The forgotten Space* [HDCAM], Doc.Eye Film-WILDart Film, Holanda/Austria, 2010, 112 min. Premio Especial del Jurado en la Sección Horizontes del 67º Festival Internacional de Cine de Venecia y Mención Especial del Jurado en el 48º Festival Internacional de Cine de Gijón (Noviembre 2010).

### **FUENTES CARTOGRAFICAS:**

*Plano de Población-Avilés*, en COELLO, Francisco, *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, [Material Cartográfico], Madrid, 1848-1880.

*Plano de la Villa de Avilés y Pueblo de Sabugo*, 1846, A.M.A.

*Plano Parcial de Población del Ensanche Norte*, 1895-1898, E. A. Rogelio Ruiz.

Planos del PGOU 1956, A.M.A.

Planos del PGOU 1970, A.M.A.

Planos del PGOU 1986, E. A. Arbesú Fanjul.

Planos del PGOU 2006, [www.ayto-aviles.es](http://www.ayto-aviles.es).

Planos del Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural de Avilés 2006, [www.ayto-aviles.es](http://www.ayto-aviles.es).



Planos del Avance del PERI del casco histórico 2002, Planeamiento y Gestión Urbanística (Ayto. Avilés).

Planos de la ría de Avilés, Puerto de Avilés.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **1. Bibliografía general**

#### **a) Libros**

AA.VV, *Diez años de planeamiento urbanístico en España (1979-1989)*, Instituto del Territorio y Urbanismo, Madrid, 1989.

AA.VV., *Los puertos españoles en la historia*, CEHOPU, Madrid, 1994.

ALOMAR ESTEVE, Gabriel, *Teoría general de la ciudad. Ideas fundamentales para una urbanismo humanista*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1947.

APPADURAI, Arjun, *Globalización*, Duke University, Durham, 2001

- *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*, Ediciones Trilce y Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001

ARRESE Y MAGRA, José Luis, *Política de vivienda: Textos y discursos*, Gráficas Exprés, Madrid, 1959.

ASCHER, François, *Los nuevos principios del urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid, 2004.

AUGÉ, Marc, *Los no lugares. Espacios de anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona, 1993.

AYMONINO, Carlo, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

BARDI, Ugo, *The Limits to Growth Revisited*, Springer, New York, 2011.

BAUDRILLARD, Jean, *Cultura y simulacro*, Kairós, Barcelona, 1978.

BELL, Daniel, *El advenimiento de la sociedad postindustrial: Un intento de prognosis social*, Alianza, Madrid, 1976

BENEVOLO, Leonardo, *Diseño de la ciudad*, Gustavo Gili, Méjico, 1978

- *La ciudad europea*, Crítica, Barcelona, 1977.
- *Historia de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1987.
- *Orígenes del urbanismo moderno*, Celeste, Madrid, 1994.

BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Manuel, *La ordenación del territorio en España: Evolución del concepto y de su práctica en el siglo XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006.

BENTLEY, James, *East of the City: The London Docklands Story*, Pavilion Books, London, 1997.

BERMAN, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI Editores, Madrid, 1988.

BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinenencia urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004.

BONET CORREA, Antonio, *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985.

- *Las claves del urbanismo*, Ariel, Barcelona, 1989.
- *La historiografía urbana en España*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, Cáceres, 1987.
- *El urbanismo en España e Hispanoamérica*, Cátedra, Madrid, 1991.

BORJA SEBASTIÁ, Jordi, *Estado y ciudad: Descentralización política y participación*, P.P.U., Barcelona, 1988.

- *Por unos municipios democráticos: diez años de reflexión crítica y movimiento ciudadano* Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1986.
- *Descentralización y participación ciudadana*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1987.

BORJA SEBASTIÁ, Jordi y MUXÍ MARTÍNEZ, Zaida, *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcelona, 2003.

- *Urbanismo del siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004.

BREEN, Ann y RIGBY, Dick, *The new Waterfront. A worldwide urban success story*, Thames and Hudson LTD Country, Reino Unido, 1996.

BUSQUETS, Joan y ALEMANY, Joan, *Plan Estratégico de Puerto Madero*, 1990.

BURGESS, Ernest W., MACKENZIE, Roderick D. y PARK, Robert E., *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*, The University of Chicago Press, Chicago, 1967.

CAPEL SÁEZ, Horacio, *La morfología urbana en España*, Los Libros de la Frontera, Barcelona, 1975.

- *Capitalismo y morfología urbana en España*, Los Libros de la Frontera, Barcelona, 1983.

CASTELLS, Manuel, *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, Vol.1 (La sociedad red), Alianza, Madrid, 2001.

- *La cuestión urbana*, Siglo XXI, México, 1976.

- *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y proceso urbano-regional*, Madrid, Alianza, 1995; y, *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, Madrid, Alianza, 1997.
- CASTELLS, Manuel y HALL, Peter, *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Alianza Editorial, Madrid, 1994
- CENTELLAS SOLER, Miguel, *Los pueblos de colonización de Fernández del Amo: Arte, arquitectura y urbanismo*, Fundación Caja de Arquitectos (Colección Arquitesis), 2010.
- COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *INI 50 años de industrialización en España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1991.
- CORT BOTÍ, César, *Campos urbanizados y ciudades rurizadas*, Federación de Urbanismo y de Vivienda de la Hispanidad, Madrid, 1941.
- COSTA, Xavier y LANDROVE, Susana (dir.), *Arquitectura del Movimiento Moderno. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965*, Fundación Mies van der Rohe/ DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 1996
- CROSSETTE, Bárbara (et al.), *Estado de la Población Mundial*, FPNU, 2012.
- CUCÓ I GINER, Josepa, *Antropología Urbana*, Ariel, Barcelona, 2004.
- CHUECA GOITIA, Fernando, *La destrucción del legado urbanístico español*, Espasa-Calpe, Madrid, 1977.
- *Breve historia del urbanismo*, Alianza, Madrid, 1985.
- CHOAY, François, *Alegoría del Patrimonio*, Gustavo Gili, Barcelona, 2007.
- DAVIS, Mike, *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, Vintage Books, Nueva York, 1999.
- *Ciudad de cuarzo: Arqueología del futuro en Los Ángeles*, Lengua de Trapo, Madrid, 2003.
- DEAR, Michael J. (ed.), *Rethinking Los Angeles (Metropolis & Region)*, SAGE, Berkeley, 1996.
- *The Postmodern Urban Condition*, Blackwell, Malden (Massachusetts), 2000.
- DE TERÁN TROYANO, Fernando, *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Alianza Universidad, Madrid, 1982.
- *Historia del urbanismo en España: Siglos XIX y XX*, Cátedra, Madrid, 1999.
- DE SETA, Cesare, *La ciudad europea del siglo XV al XX: orígenes, desarrollo y crisis de la civilización urbana en la Edad Moderna y Contemporánea*, Istmo, Madrid, 2002.
- DELGADO RUÍZ, Manuel, *El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Anagrama, Barcelona, 1999

- *Sociedades movedizas: Pasos hacia una antropología de las calles*, Anagrama, Barcelona, 2007.
  - *El espacio público como ideología*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2011
- DRUCKER, Peter F., *The age of discontinuity: Guidelines to our changing society*, Harper & Row, New York, 1969.
- ELLIN, Nan, *Postmodern Urbanism*, Blackwell, Cambridge (Massachusetts), 1996.
- ENGELS, Fredrich, *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, Akal, Madrid, 1976.
- ESTEBAN I NOGUERA, Juli, *Elementos de ordenación urbana*, Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, Barcelona, 1987.
- FERRER, Aldo, *Hechos y ficciones de la globalización*, FCE, Buenos Aires, 1997.
- FIGUEROA SALAS, Jonás, *La medida y la memoria: Antología urbanística de Javier de Mesones (1950-2000)*, Fundación Metrópoli, Madrid, 2000.
- FROMM, Erich, *¿Tener o ser?*, Fondo de Cultura Económica, Méjico D.F., 1990.
- GARCÍA BRAÑA, Celestino, LANDROVE, Susana y TOSTOES, Ana (dir.), *La arquitectura de la industria, 1925-1964. Registro DOCOMOMO Ibérico*, Fundación DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 2004
- GARCÍA CANCLINI, Néstor, *Consumidores y ciudadanos: Conflictos culturales de la globalización*, Grijalbo, Méjico, 1995.
- *La globalización imaginada*, Paidós, Barcelona, 1999; *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*, Gedisa, Barcelona, 2004.
- GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos, *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*, Gustavo Gili, Barcelona, 2004.
- GIDDENS, Anthony, *Sociología*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
- *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, California, 1990.
- GONZÁLEZ MORENO-NAVARRO, Antoni, *La restauración objetiva*, Diputación de Barcelona, Barcelona, 1999.
- GONZÁLEZ-VARAS, Ignacio, *Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas*, Cátedra, Madrid, 2000.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del urbanismo en Europa (1750-1960)*, Akal, Madrid, 2000.
- GUERRA DE LA VEGA, Ramón, *Madrid (1920-1980): Guía de arquitectura contemporánea*, Ramón Guerra de la Vega, Madrid, 1986.
- HANNERZ, Ulf, *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1986.



HALL, Peter, *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.

HARLEM BRUNDTLAND, Gro (dir.), *Informe de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo (Nuestro futuro común)*, Alianza, Madrid, 1988.

HARVEY, David, *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo Veintiuno España, Madrid, 1979.

- *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, John Hopkins University Press, 1985.
- *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*, Blackwell, Cambridge (Massachusetts), 1995.
- *Espacios de esperanza*, Akal, Madrid, 2003.
- *Espacios del capital: Hacia una geografía crítica*, Akal, Madrid, 2007.
- *Breve historia del neoliberalismo*, Akal, Madrid, 2007.

JAMESON, Fredric, *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo tardío*, Paidós, Barcelona, 1991.

JENCKS, Charles, *The Language of Postmodern Architecture*, Academy Editions, Londres, 1984.

- *What is Post-modernism?*, Academy Editions, Londres, 1989.
- *Arquitectura tardomoderna y otros ensayos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1982;

KAJIMA, Momoyo, *Made in Tokyo*, Kajima, Tokio, 2001.

KEYNES, John M., *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1980.

KRAUSS, Rosalind, *Paisajes de la escultura moderna*, Akal, Madrid, 2002.

LAVEDAN, Pierre, *Histoire de l'urbanisme: époque contemporaine*, Henri Laurens, París, 1952.

LE CORBUSIER, *Principios del urbanismo (Carta de Atenas)*, Ariel, Barcelona, 1981.

- *La Ciudad del Futuro*, Infinito, Buenos Aires, 2001.

LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*, Península, Barcelona 1969.

- *Espacio y ciudad: El derecho a la ciudad II*, Península, Barcelona, 1976.
- *La Revolución Urbana*, Alianza, Madrid, 1983.
- *The production of space*, Blackwell, Malden (Massachusetts), 1991.

LERNER, Jaime, *Acupuntura Urbana*, Editora Record, Río de Janeiro, 2003.

LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

LYOTARD, Jean-François, *La condición posmoderna*, Cátedra, Madrid, 1989.

- MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico: Asturias*, [Reprod. parcial del *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, 1845-1850*], Editorial Ámbito, Valladolid, 1985.
- MANDEL, Ernest, *El capitalismo tardío*, Ediciones Era, Méjico, 1979.
- MEADOWS, Donella, MEADOWS, Dennis, RANDERS, Jorgen y BEHRENS, William, *Los límites del crecimiento*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1972.
- MONTEYS REIG, Xavier, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.
- MUMFORD, Lewis, *La ciudad en la historia: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Infinito, Buenos Aires, 1979.
- NAREDO PÉREZ, José Manuel, *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente: (1985-1995)*, Siglo XXI, Madrid, 1996.
- NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York, 1980.
- PALIZA MONDUATE, M<sup>a</sup> Teresa y BASURTO FERRO, Nieves, *La sede del puerto autónomo de Bilbao: el arquitecto Julián de Zubizarreta y el "hotel" de la familia Olabarri*, Puerto Autónomo, Bilbao, 1990.
- PARK, Robert E., *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1999.
- PEREDA, Felipe y MARÍAS, Fernando (eds. lit.), *El Atlas del Rey Planeta: "La Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" de Pedro Texeira (1634)*, Nerea, Madrid, 2002.
- PHILLIPS, Allan, *Diseño de Parques de Negocios, Oficinas y Centros de Investigación*, Gustavo Gili, Barcelona, 1993
- PICANYOL, Joan, *100x100 Niemeyer*, Centro Cultural Óscar Niemeyer, Barcelona, 2007.
- POSTMAN, Neil, *Tecnópolis: La rendición de la cultura a la tecnología*, Galaxia Gutemberg, Barcelona, 1994.
- RICHARDSON, Harry, *Economía del urbanismo*, Alianza, Madrid, 1975.
- RIEGL, Alois, *El culto moderno de los monumentos: Caracteres y orígenes*, Visor, Madrid, 1992.
- RIFKIN, Jeremy, *La Tercera Revolución Industrial: Cómo el poder lateral está transformando la energía, la economía y el mundo*, Paidós, Barcelona, 2011.

- *El fin del trabajo: Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo, el nacimiento de una nueva era*, Paidós, Barcelona, 1997.
  - *La era del acceso: La revolución de la nueva economía*, Paidós, Barcelona, 2000.
- RIIS, Jacob, *Cómo vive la otra mitad: estudios entre las casas de vecindad de Nueva York*, Alba, Barcelona, 2004.
- ROBERT, A., *Un problema nacional: la industrialización necesaria*, Espasa-Calpe, Madrid, 1943.
- ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981.
- SAINZ GUTIERREZ, Victoriano, *El proyecto urbano en España. Génesis y desarrollo del urbanismo de los arquitectos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés, *Introducción al urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*, Alianza Editorial, Madrid, 1999.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M<sup>a</sup> Teresa, *La política de vivienda en España: Análisis de sus efectos redistributivos*, Universidad de Granada, 2002.
- SCOTT, Allen y SOJA, Edward (eds.), *City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, University of California Press, Berkeley, 1996.
- SCOTT, Allen J., *Metropolis: From the división of labour to urban form*, University of California Press, Berkeley, 1998.
- SCHNEER, Jonathan, *The Thames: England's river*, Abacus, Londres, 2006.
- SCHWARTZ, P. y GONZÁLEZ, M., *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*, Tecnos, Madrid, 1978.
- SICA, Paolo, *Historia del urbanismo: el siglo XX*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.
- SOBRINO SIMAL, Julián, *Arquitectura industrial en España (1830-1990)*, Cátedra, Madrid, 1996.
- SOJA, Edward, *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*, Verso, Londres, 1989.
- SPRETNAK, Charlenne, *The Resurgence of the Real: Body, Nature and Place in the Hypermodern World*, Rutledge, Nueva York, 1999.
- STALEY, Eugene, *World Economy in Transition*, Council on Foreign Relations, Nueva York, 1939.
- TAMAMES GÓMEZ, Ramón, *Estructura económica de España*, Alianza Editorial, Madrid, 1985.
- TOURAINÉ, Alain, *La sociedad postindustrial*, Ariel, Barcelona, 1973.

URRUTIA ABAIGAR, Víctor (coord.), *Las dimensiones sociales de la ciudad*, UPV (Servicio de Publicaciones), Bilbao, 2009.

### **b) Artículos**

AGUILERA LÓPEZ, J., “Integración y condicionamientos ferroviarios”, en *Integración del ferrocarril en el medio urbano*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1994.

AÑÓN GÓMEZ, Juan, MARTÍNEZ SÁNCHEZ, Rafael y PONS I FRIGOLS, Salvador, “La renovación urbana como objetivo”, en POL MÉNDEZ, Francisco (coord.), *Arquitectura y urbanismo en las ciudades históricas*, UIMP-MOPU, Cuenca, 1986, pp.54-63.

BENJAMIN, Walter, “Poesía y capitalismo”, en *Iluminaciones II*, Taurus, Madrid, 1972, pp.171-190.

BERNAL SANTA OLALLA, Begoña, “El centro histórico de las ciudades. Patrimonio Cultural”, *Actas de las I Jornadas de Geografía Urbana*, Universidad de Burgos, Burgos, 1996.

BERNAL SANTA OLALLA, Begoña (coord.), “Revitalización funcional del centro histórico. Un reto de las ciudades históricas”, *Actas de las II Jornadas de Geografía Urbana*, Universidad de Burgos, Burgos, 1999.

BOHIGAS I GUARDIOLA, Oriol, “Muerte y resurrección del planeamiento urbano”, en *El País* [Archivo Digital], 4 de noviembre de 1986.

BORJA SEBASTIÁ, Jordi, “Ciudadanía y espacio público”, en *Urbanitats*, nº7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, 1998.

BOX VARELA, Zira, “El cuerpo de la nación: Arquitectura, urbanismo y capitalidad en el primer franquismo”, en *Documentos de Trabajo del Seminario de Investigación del Departamento de Ciencia Política y de la Administración II* [en línea], Universidad Complutense, Madrid, 2010, sp., <<http://www.ucm.es>>, [Consultado: 29/08/2011].

BRANDIS, Dolores y DEL RÍO, Isabel, “Turismo y medio ambiente urbano. Las experiencias de Ávila, Toledo y Salamanca”, en GARCÍA MARCHANTE, Joaquín y TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (coord.), *Vivir las ciudades históricas: Recuperación integrada y dinámica funcional*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 1998, pp.155-181.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio, “La «década prodigiosa» del urbanismo español (1997-2007)”, en *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica (Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008)*,



Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008, <<http://www.ub.es/geocrit/xcol/383.htm>>, [Consultado: 11/11/2011].

CAMPESINO FERNÁNDEZ, Antonio José, “La rehabilitación integrada de los centros históricos: el reto urbanístico de finales de los ochenta”, en *Investigaciones Geográficas*, N°7, Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, Alicante, 1989, pp.7-18.

CALDERÓN CALDERÓN, Basilio, “La ciudad del todo urbanizable: Estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, N°8, Valladolid, 2004, pp.135-155.

CALZADA PÉREZ, Manuel, “Influencias norteamericanas en el urbanismo del Instituto Nacional de Colonización”, en *Actas de Congreso Internacional “La arquitectura norteamericana, motor y espejo de la arquitectura española en el arranque de la modernidad (1940-1965)”*, E.T.S.A., Universidad de Navarra, Pamplona, 16-17 de marzo de 2006, pp.87-96.

CAPEL SÁEZ, Horacio y TATJER MIR, Mercedes, “El profesor Antonio Bonet Correa y la historia del urbanismo en España”, en *Ciudad y Territorio*, n°94, Ministerio de las Administraciones Públicas, Madrid, octubre-diciembre 1992, pp. 7-13.

CASTELLS, Manuel, “La ciudad de la Nueva Economía”, en *La Factoría* [en línea], Junio-Septiembre 2000, N°12, s/p., [Consultado: 03/02/09], <[www.revistalafactoria.eu](http://www.revistalafactoria.eu)>.

CENZATTI, Marco, “Los Angeles and the LA School: Postmodernism and Urban Studies”, en *Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design*, Los Ángeles, 1993.

CORRAL, Carlos, “Accesibilidad y movilidad en los centros históricos”, en GARCÍA MARCHANTE, Joaquín y TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (coord.), *Vivir las ciudades históricas: Recuperación integrada y dinámica funcional*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 1998, pp.137-154.

CRUCES VILLALOBOS, Francisco, “Desbordamientos. Cronotopias en la localidad tardomoderna”, en *Política y sociedad*, n°25, Universidad Complutense, Madrid, 1997, pp.45-58.

DÁVILA LINARES, Juan Manuel, “El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el plan geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849”, en *Investigaciones Geográficas*, N°7, Universidad de Alicante, 1989, pp.99-108.

DAVIS, Mike, “Los Angeles School of Urbanism: An intellectual history”, en *LA School of Urbanism* [en línea], University of Southern California, 2002.

- DE TERÁN TROYANO, Fernando, “Cambio de etapa”, en *Ciudad y Territorio*, Núm.4, 1969.
- DORRONSORO, Carlos, “Descontaminación de suelos contaminados”, [en línea], s/p , s/f, <<http://edafologia.ugr.es>>, [Consultado: 27/11/2011].
- DUARTE BOMFIM, Juarez, “Innovación y renovación urbana. El caso del centro histórico de Salvador de Bahía en Brasil”, en *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, [en línea], N°69 (67), agosto de 2000, sp., [Consulta: 04/03/2010], <<http://www.ub.es> >.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor, “Los centros históricos en la evolución de la ciudad europea desde los años setenta”, en *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*, N°34, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1994, pp.121-132.
- FERNÁNDEZ, Roberto, “Modos de hacer ciudad: Proyecto y Plan”, en *Ciudades*, N°3, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1996, pp.111-127.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor, “De la protección a la legitimación social del patrimonio urbano en España”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], Vol. IX, N°194, 1 de agosto de 2005, sp., [Consulta: 03/01/2010], <<http://www.ub.es/GEOCRIT>>.
- GARCÍA-BELLIDO GARCÍA DE DIEGO, Javier, “Ildefonso Cerdá y el nacimiento de la urbanística: La primera propuesta disciplinar de su estructura profunda”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], N°61, Universidad de Barcelona, 1 de abril de 2000, s/p, [Consulta: 17/05/2008], <<http://www.ub.edu>>.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor, “Ciudades multiculturales y contradicciones de la modernidad, en *Imaginario Urbanos*, Eudepa, Buenos Aires, 1997, pp.67-106.
- “Cultures urbaines de la fin du siècle: la perspective anthropologique”, en *Revue Internationale des Sciences Sociales*, n°153, ERES, 1997, pp.381-392.
- GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos, “Late capitalism and the crisis of planning”, en *Actas de la XI Conference of the International Planning History Society (IPHS) (Planning Models and the Culture of Cities)*, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2004, pp. 203-203.
- GIGOSOS, Pablo y SARAVIA, Manuel, “Relectura del planeamiento español de los años 80: Generación de planes, generaciones de urbanistas”, en *Ciudades*, N°1 (*La ideología urbana, 25 años después*), Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1993, pp.37-52.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, M<sup>a</sup> Jesús, “El desarrollo económico sostenible de los centros históricos”, en *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*, N°68, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2005, pp.365-372.

HIERNAUX-NICOLÁS, Daniel, “Henri Lefebvre: Del espacio absoluto al espacio diferencial”, en *Veredas: Revista de Pensamiento Sociológico*, N°8, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, Méjico D. F., 2004, pp.11-25.

JUARISTI, Joseba, “El aire de la ciudad postmoderna: Identidad, espacio público, cultura y miedo”, en *Actas del VII Coloquio de Geografía Urbana: Ciudad y miedo*, Barcelona, 2004, pp.269-288.

KELSO, Paul, “Architects urged to go for the «wow-factor» in designs for Britain’s new public buildings”, en *The Guardian*, [en línea], 27 de noviembre de 2000, s/p, [Consultado: 30/08/2009], <[www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)>.

KOIVU, Anniina, “Entrevista a Catherine Prouvé”, en *Boletín Informativo Vitra (Diseño)* [en línea], <<http://www.vitra.com>>, [Consultado: 20/04/2013].

LEFEBVRE, Henri, “Reflections on the politic of space”, en *Antipode*, N°8, 1976, pp.30-37.

LÓPEZ DÍAZ, 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, N°146 (024), Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003.

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón, “El ensimismamiento en el «urbanismo urbano» como respuesta a las limitaciones del urbanismo territorial”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Núm. 1, 1993, pp.61-66.

LÓPEZ LARA, Enrique, “Información del Patrimonio Histórico: Urbanismo y ferrocarril”, en *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, Año 13, N°55 (octubre 2005), p. 00-00.

LUQUE AZCONA, Emilio, “Novedades y retos en la gestión de centros históricos de Europa, Latinoamérica y el Caribe (1980-2005)”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], Vol. XI, N°254, 15 de diciembre de 2007, sp., [Consulta: 03/01/2010], <<http://www.ub.es/GEOCRIT>>.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel A., “La traslación de estrategias empresariales al territorio: problemas de la Planificación Estratégica en el urbanismo”, en *Política y Sociedad*, Núm.31, Universidad Complutense, Madrid, 1999, pp.93-116.

- “Urbanismo, participación ciudadana y planificación estratégica de las ciudades”, en <[www.miguelangelmartinez.net](http://www.miguelangelmartinez.net)>, [Consultado: 17/09/2011].

MATTSON, Kirk, “Una introducción a la Geografía Radical”, en *GEO Crítica (Cuadernos Críticos de Geografía Humana)*, Año III, N°13, Universidad de Barcelona, enero de 1978.

MENACHO MONTES, Teresa, CABRÉ PLA, Anna M<sup>a</sup> y DOMINGO I VALLS, Domingo, “Demografía y crecimiento de la población española durante el siglo XX”, en *Mediterráneo Económico*, Núm.1, Caja Rural Intermediterránea, 2002, pp.121-138.

MICHEL, Jacques, “Émile Durkheim et la naissance de la science sociale dans la milieu bernardien”, en MICHEL, Jacques (ed.), *La nécessité de Claude Bernard*, Méridiens-Klincksieck, Paris, 1991, pp.229-256.

MUMFORD, Lewis, “Utopia, the city and the Machine”, en *DAEDALUS: Journal of the American Academy of Arts and Sciences Cambridge*, N°94, Cambridge (Massachusetts), 1965, pp. 271-292.

- “The Neighbourhood and the Neighbourhood Unit”, en *Town Planning Review*, Vol.24, Núm.4, Liverpool University Press, 1954, pp.256-270.

NAREDO, José Manuel, “Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible”, en *Ciudades para un futuro más sostenible*, Biblioteca CF+S, <<http://habitat.aq.upm.es>>.

NAVARRO VERA, José Ramón, “Técnicas de saneamiento urbano en España. Siglo XIX. El tiempo de los ingenieros higienistas”, en *OP. Ingeniería y Territorio* (Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona) [en línea], N°31, 1995, sp., [Consulta: 17/12/09], <<http://hispagua.cedex.es>>.

NEL-LO, Oriol., “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en *Seminario del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona CCCB*, Barcelona, febrero-abril de 1996.

ONDÁTEGUI RUBIO, Julio César, “Parques Científicos y Tecnológicos: Los nuevos espacios productivos del futuro”, en *Investigaciones Científicas*, N°25, Universidad de Alicante, 2001, pp.95-118.

- “Evolución y situación actual de los Parques Científicos y Tecnológicos en España”, en ROMERA, Felipe (coord.), *Los Parques Científicos y Tecnológicos. Los Parques en España*, Ayuntamiento de Gijón-Fundación COTEC, Madrid, 2000.

PALIZA MONDUATE, M<sup>a</sup> Teresa, “La búsqueda de representatividad y distinción en los espacios comunitarios de las casas de vecindad: portales y escaleras de Bilbao (1880-1910)”, en *Congreso Internacional Imagen Apariencia*, 2009, s/p.

PAREJO ALFONSO, Luciano, “La legislación urbanística y la legislación sobre patrimonio histórico, instrumentos para la protección de los centros históricos de las ciudades”, en MARTÍNEZ GARCÍA, Silvestre (coord.), *Jornadas de Estudio “Recuperación de centros históricos”*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1993, pp.11-28.

PICHIERRI, Angelo, “Diagnóstico y estrategia en declive de la industria siderúrgica europea”, en *Ábaco*, Nº4 (1ª época), Gijón, 1988, pp.32-50.

POL MÉNDEZ, Francisco, “La recuperación de los centros históricos en España”, en POL MÉNDEZ, Francisco (coord.), *Arquitectura y urbanismo en las ciudades históricas*, UIMP-MOPU, Cuenca, 1986, pp.26-47.

POL MÉNDEZ, Francisco, “La recuperación de los centros históricos: los debates abiertos”, en GARCÍA MARCHANTE, Joaquín y TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (coord.), *Vivir las ciudades históricas: Recuperación integrada y dinámica funcional*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 1998, pp.23-55.

POZUETA ECHÁVARRI, Julio, “El espacio público en la rehabilitación/regeneración urbana”, en *Revista de Urbanismo* [en línea], Nº18, junio de 2008, Departamento de Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, sp., [Consulta: 07/09/2009], <<http://revistaurbanismo.uchile>>.

REMESAR, Antoni y COSTA, Jao Paulo, “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions”, en *On the W@terfront* [en línea], Septiembre de 2004, nº6, [Consultado: 11/11/08], <<http://www.ub.edu>>, pp. 1-41.

RODRÍGUEZ ALONSO, Raquel, “Infrautilización del parque de viviendas en España: aparición de viviendas vacías y secundarias”, en *Boletín CF+S* [en línea], Nº29/30: Notas para entender el Mercado Inmobiliario, Universidad Politécnica de Madrid, junio de 2004, <<http://habitat.aq.upm.es>>, [Consultado: 09/08/2012].

RODRÍGUEZ MORO, Nemesio, “Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana”, en *Revista de Administración Pública*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (ed.), nº20, 1956, pp. 183-190.

SAZATORNIL RUÍZ, Luis, “Los orígenes del veraneo en España: Playas urbanas, ciudades balneario y arquitectura elegante”, *Playas urbanas. IV Curso Internacional de relaciones Puerto-Ciudad*, Puerto de Santander-Ministerio de Fomento-UIMP-UC, Santander, 2007, pp.49-73.



- “Entre la nostalgia y el progreso. La sociedad burguesa y las Artes”, en SUÁREZ, Manuel (ed.), *La cultura española de la Restauración*, Santander, 1999, pp.223-262.
  - “Entre la vela y el vapor. Imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas”, en *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Puerto de Santander-Ministerio de Fomento-UIMP-UC, Santander, 2006, pp.85-116.
- SCOTT, Allen y SOJA, Edward, “Los Angeles: Capital of the Late Twentieth Century”, en *Environment and Planning D: Society and Space*, N°4 (3), pp.249-254.
- SCHUMACHER, Patrik y ROGNER, Christian, “After Ford”, en DASKALAKIS, Georgia, WALDHEIM, Charles y YOUNG, Jason (eds.), *Stalking Detroit*, Actar, Barcelona, 2001.
- SECCHI, Bernardo, “Le condizioni sono cambiate”, en *Casabella: Architettura come modificazione*, n°498/9, Electra Periodici, Milán, 1984.
- SOLÁ-MORALES I RUBIÓ, Manuel y PARCERISA I BUNDÓ, Josep, “El urbanismo urbano: Forma urbana y planeamiento en siete capitales españolas”, en *Estudios territoriales*, MOPU, Núm. 24, 1987, pp. 33-51.
- TAMAMES GÓMEZ, Ramón, “La autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior”, en *Revista de Economía ICE* [en línea], noviembre de 2005, N° 826, [Consultado: 20/12/08], <[www.revistaice.com](http://www.revistaice.com)>, pp.13-24.
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel, “Patrimonio arquitectónico, cultura y territorio”, en *Ciudades*, N°4, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1998, pp.95-104.
- URTEAGA GONZÁLEZ, José Luis, “Miseria, miasmas y microbios. Las topografía médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX”, en *GEO Crítica* (Cuadernos de Geografía Humana) [en línea], N°9, Año V, noviembre de 1980, Universidad de Barcelona, sp., [Consulta:13/10/09], <<http://www.ub.es/GEOCRIT/>>.
- VALERA, Sergi, “Public Space and Social Identity”, en *On the W@terfront* [en línea], Septiembre 1998, n°0, [Consultado: 11/11/08], <<http://www.ub.edu>>.
- VÁZQUEZ ROMERO, Juan Antonio, “Los aportes de Henri Lefebvre a la Geografía Urbana. Un corpus teórico para entender nuevas espacialidades”, en *Actas del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL)*, Montevideo, del 3 al 7 de abril de 2009.
- VIDLER, Anthony, “The Building in Pain: The Body and Architecture in post-modern cultura”, en *AA Files*, 19, Londres, 1990

VILAGRASA IBARZ, Joan, “El estudio de la morfología urbana: Una aproximación”, en *GEO Crítica* [en línea], Marzo de 1991, Año XVI, N°92, Universidad de Barcelona, sp., [Consultado: 14/11/09], <<http://www.ub.es/geocrit>>.

WIRTH, Louis, “Urbanism as a way of life”, en *The American Journal of Sociology*, Vol. XLIV, N°1, University of Chicago Press, 1938, pp.1-24.

## 2. Bibliografía asturiana

### a) Libros:

AA.VV, *La Ruta del Acero*, Ayuntamiento de Avilés-ArcelorMittal, 2010.

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

ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad, *La Escultura en Norte*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2000.

- *La Escultura en Norte II*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2003.
- *La Escultura en Norte III*, Asociación Cultural Salas en el Camino, Salas, 2005.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup> y ROZA CANDÁS, Maximino, *La desecación de marismas en la ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000.

- *Gijón: Industrialización y crecimiento urbano*, Ayalga, Salinas, 1977; *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta del Puerto, Gijón, 1985.

BENITO DEL POZO, Paz, *El espacio industrial en Asturias*, Oikos-Tau, Barcelona, 1991.

BERMEJO LORENZO, M<sup>a</sup> del Carmen, *Arte y arquitectura funeraria. Los cementerios de Asturias, Cantabria y Vizcaya (1787-1936)*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998.

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

CORTIZO ÁLVAREZ, Tomás, *Asturias: Retazos de una región urbana*, Tría-ka, Oviedo, 2000.

CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, *Plan para la Localización de los Contenidos Medievales Desaparecidos de la Capilla de Los Alas*, 2007.

DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Avilés: Una historia de mil años*, Azucel, Avilés, 1997.

- *Paralelo 38: Avilés y el siglo XX en cien capítulos*, Azucel, Avilés, 2001.

- *Avilés XX. El siglo que vivimos*, Ediciones Trea, Gijón, 2004.
  - *Prensa y sociedad en una villa del cantábrico: Avilés 1866-1950*, Laria, Oviedo, 2008.
- DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico de Avilés*, Casa Municipal de la Cultura, Avilés, 1989.
- *El Palacio del Marqués de Ferrera: historia y transformación en hotel*, Ediciones Trea, Gijón, 2003.
- DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal y DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos, *Cuando Avilés construyó un teatro. Arquitectura y sociedad a principios del siglo XX*, Casa Municipal de Cultura, Avilés, 1992.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino, *Langreo, industria, población y desarrollo urbano*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1980.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino (coord.), *Los nuevos usos del suelo en el litoral asturiano*, KRK, Oviedo, 2008.
- FERNÁNDEZ SOTO, Manuel, *La reordenación territorial y paisajística reciente de la ría de Avilés*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2007.
- GARCÍA ÁLVAREZ-BUSTO, Alejandro y MUÑIZ LÓPEZ, Iván, *El territorio de Castrillón en la Edad Media*, Patronato Municipal de Cultura- Ayuntamiento de Castrillón, Piedras Blancas, 2005.
- GARCÍA ÁLVAREZ-BUSTO, Alejandro y MUÑIZ LÓPEZ, Iván, *Arqueología medieval en Asturias*, Trea, Gijón, 2010.
- KÖHLER, Holm-Detlev, *Asturias: el declive de una región industrial*, Ediciones Trea, Gijón, 1996.
- LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, *La producción de suelo urbano en Gijón (1860-1975)*, COAA, Oviedo, 1978; *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1994.
- MENÉNDEZ, Benjamín, *Proceso constructivo de la escultura "Avilés"*, Avilés, 2005.
- MORALES MATOS, Guillermo, *Industria y espacio urbano en Avilés*, Silverio Cañada, Gijón, 1982.
- MORALES MATOS, Guillermo, *Introducción al estudio geográfico de la siderurgia asturiana*, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1976.
- MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, *Gijón 1890-1920: La arquitectura y su entorno*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 1978.

- *La Quinta: La obra de Ezequiel y Fortunato Selgas en Asturias y la Fundación Selgas-Fagalde*, Fundación Selgas-Fagalde, 1996.
- MORO BARREÑADA, José María, *La Desamortización en Asturias en el siglo XIX*, Silverio Cañada, Gijón, 1981.
- NAVARRO BIDEGAIN, Antonio y RUÍZ SEISDEDOS, Mónica, *Dique de la bocana del puerto de Avilés: Una historia de ingeniería marítima*, Azucel, Avilés, 2002.
- NICIEZA SÁNCHEZ, Belén, *Urbanización espacios públicos. 99/00/01/02*, Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias, Oviedo, 2003.
- PÉREZ PANDO, Elisa, *Arte público en Avilés*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2011.
- RAMALLO ASENSIO, Germán, *La arquitectura civil asturiana (Época Moderna)*, Colección Popular Asturiana, Ayalga Ediciones, Gijón, 1978.
- RODRÍGUEZ CARRO, María Teresa, *Los Maribona, capital indiano y patrimonio industrial en la comarca avilesina*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2011.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Fermín, MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, Rafael y BLANCO FERNÁNDEZ, Jacobo, *El área metropolitana de Asturias: Ciudad Astur, el nacimiento de una estrella urbana en Europa*, Trea, Gijón, 2009.
- RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, *Arquitectura y urbanismo de Avilés durante el siglo XVII*, Tesina de Licenciatura (inédita), Universidad de Oviedo, Oviedo, 1983.
- RODRÍGUEZ, Ramón, *Memoria de un recorrido (25 años de la Escuela Municipal de Cerámica). Avilés 1983-2008*, Fundación Municipal de Cultura-Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2008.
- ROZA CANDÁS, Maximino, *Los balnearios marítimos en Asturias (1848-1935)*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1995.
- RÚA GARCÍA, Manuel, *José Manuel Pisa-Arquitectura. Monografía-Obras y proyectos*, Síntesis Arquitectura, Oviedo, 2009.
- RUÍZ SEISDEDOS, Mónica y NAVARRO BIDEGAIN, Antonio, *Dique de la bocana del puerto de Avilés: Una clara historia de ingeniería marítima*, Azucel, Avilés, 2002.
- SUÁREZ ANTUÑA, Faustino, *Arnao. Análisis geográfico y patrimonio industrial*, CICEES, Gijón, 2008.
- SUÁREZ MÉNDEZ, Luis M., *Avilés, memoria gráfica*, Azucel, Avilés, 1992.

SUÁREZ MENÉNDEZ, Gemma, *La arquitectura industrial en Asturias. El caso de ENSIDESA en Avilés*, Trabajo de Investigación (inédito), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, 2009.

TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, *Oviedo: La formación de la ciudad burguesa (1850-1950)*, COAA, Oviedo, 1988; *Oviedo: Paisajes urbanos en desaparición*, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2001.

UREÑA Y HEVIA, Justo, *Avilés y sus calles*, Azucel, 1995.

VALDEÓN MENÉNDEZ, José, *Jardines clásicos de Asturias*, Cajastur, Oviedo, 1999.

VILLABOY, Nardo, *Avilés desde el aire*, Salitre, Avilés, 1996.

#### **b) Artículos:**

ADAMS FERNÁNDEZ, Carmen, “La Luz: un villa contemporánea para Avilés”, en *De Arte: Revista de Historia del Arte*, nº2, 2003, pp.193-202.

- “La ciudad nueva y la recuperación patrimonial como recursos para el desarrollo local. El caso de Avilés”, en GIRÓN GARROTE, José (coord.), *Sulcum Sevit: Estudios en homenaje a Eloy Benito Ruano*, (Vol.II), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004, pp. 867-889.
- “Modernidad y sostenibilidad en la construcción hotelera. Realidades y proyectos, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.109-138.

AGUILERA AGUILERA, Isabel, “Planeamiento urbanístico, intereses inmobiliarios y segregación socio-espacial en Avilés (1955-1965)”, en *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*, Nº11, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1986, pp.151-170.

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Román A. y GARCÍA MARTÍNEZ, Mercedes, “Avilés y su compromiso como ciudad educadora. Aulas de la Universidad Popular de Avilés”, en *Tabanque: Revista pedagógica*, Nº19 (2005), Universidad de Valladolid, 2005, pp.83-102.

ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad y MORALES SARO, María de las Cruces, “La fachada marítima de la ciudad de Gijón (1990-2006): regeneración y creación de un nuevo patrimonio urbano, arquitectónico y artístico”, en *Actas del Colloque Universitaire International et pluridisciplinaire Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques (XVI-XXI)*, celebrado en Saint-Nazaire (Nantes), del 8 al 10 de junio de 2006.



ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad, “De ruina industrial a ciudad museo. Gijón: la escultura como elemento transformador de la ciudad”, en *Actas del Colloque La Ville et le Monde XV-XXI siècles*, celebrado en Nantes-La Rochelle del 12 al 16 de junio de 2007.

- “Problemáticas de la ciudad industrial: La imagen perdida, las nuevas funciones y la creación de patrimonios”, en PARRADO DEL OLMO, Jesús María y GUTIÉRREZ BAÑOS, Fernando (coord.), *Estudios de Historia del Arte: Homenaje al profesor de la Plaza Santiago*, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, 2009, pp.301-308.
- “Un nuevo arte público para Gijón: Compromiso público y usurpación retórica”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.61-108.
- “Patrimonio destruidos/Patrimonios creados. La Ruta del Acero: un locus identitario ente la destrucción y la creación”, en *Libro Homenaje al profesor Gonzalo Borrás*, Universidad de Zaragoza, (en prensa).

ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga, “Villalegre 1870-1915: Penúltimo paisaje”, en *El Bollo*, Avilés, 1986, pp.28-31.

- “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)*, Oviedo, 1998. pp.355-370.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M<sup>a</sup>, “Metamorfosis portuarias: el nuevo puerto deportivo de Gijón: notas para una tipología de los espacios de ocio litorales”, en *Ería*, N°18, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1989, pp.77-84.

- “La producción de espacio urbano periférico en Gijón (1985-1989)”, en *Ería*, N°23, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1990, pp.223-234.
- “Las ciudades de Asturias: Planeamiento urbano y transformaciones recientes”, en *Situación: Revista de coyuntura económica*, N°3, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, 1995, pp.175-180.
- “Cambios en las periferias residenciales históricas de baja densidad en Asturias”, en DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Rafael (coord.), *Ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana “La ciudad: tamaño y crecimiento”*, Universidad de Málaga, Málaga, 1999, pp.245-255.

BENITO DEL POZO, Paz, “Intereses creados en las zonas portuarias con actividad industrial. El caso de la RCAM y la Junta de Obras del Puerto de Avilés (1915-1936)”, en *Ábaco*, N°8 (2ª época), Gijón, 1996, pp.64-70.

- “Promoción y valorización del suelo industrial en Asturias”, en *Boletín de la A.G.E.*, n°42, 2006, pp.99-119.
- “Discursos, propuestas y acciones sobre la ciudad postindustrial”, en *Anales de Geografía*, n°24, Universidad Complutense, 2004, pp.9-29.
- “Pautas actuales de la relación entre industria y ciudad”, en *Eria*, n°66, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2005

CORTIZO ÁLVAREZ, Tomás, “La organización del espacio en la zona central asturiana: algunas observaciones”, en DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Rafael (coord.), *Ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana “La ciudad: tamaño y crecimiento”*, Universidad de Málaga, Málaga, 1999, pp.85-100.

- “La región urbana de Asturias: un caso de centralidad distraída”, en MANERO MIGUEL, Fernando (coord.), *Espacio natural y dinámicas territoriales : homenaje al Dr. Jesús García Fernández*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2001, págs. 563-574.

CUENCA BUSTO, Cosme y HEVIA BLANCO, Jorge, “El proyecto de restauración de la capilla de los Alas (s.XIV) en Avilés”, en *Liño*, N°14, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2008, pp.179-191.

DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal, “Noticias sobre la obra de los arquitectos Manuel del Busto y Miguel de la Guardia en Avilés”, en *Liño*, N°8, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Oviedo, 1989, pp.129-146.

- “El palacio del marqués de Camposagrado en Avilés (Asturias) y la muralla de la villa a finales del siglo XVII”, en *Liño*, N°16, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Oviedo, 2010, pp.67-83.

DEL RÍO, Román y PÉREZ HOLGUERA, Mauro, “Gestión ambiental del desmantelamiento de la antigua cabecera de ENSIDESA (Avilés, Principado de Asturias)”, Comunicación presentada en el *I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente*, Madrid, febrero de 2002.

FERNÁNDEZ CONDE, Javier, “La orden franciscana en Asturias: Orígenes y primera época”, en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, Año N°43, N°130, 1989, pp.397-448.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Aladino, “El desarrollo local en áreas urbano-industriales: en caso del área central de Asturias”, en *Desarrollo local y juventud*, Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo, 1991, pp. 269-273.

- “La calidad ambiental como premisa del desarrollo urbano: propuestas y actuaciones en la Cuenca del Nalón (Asturias), en *Ería*, N°41, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1996, pp.249-258.
- “Las pautas del crecimiento urbano posindustrial: de la rururbanización a la ciudad difusa, en *Ería*, N°60, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 2003, pp.88-92.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe, “El Polo de Desarrollo de Oviedo”, en *Ería: Revista cuatrimestral de Geografía*, N°7, Universidad de Oviedo, 1984, pp.135-147.

FERNÁNDEZ GUTIERREZ, M<sup>a</sup> Fernanda, “Iglesia de San Juan de Nieva, un pasado para proteger. Argumentos para un acertado planteamiento sobre el patrimonio cultural”, en *IU Castrillón*, Año III, N°5, junio-julio de 2000, Grupo Municipal de Izquierda Unida, Gijón, 2000.

FONT, Andrés, “Aspectos generales y consideraciones estratégicas”, en ROMERA, Felipe (coord.), *Los Parques Científicos y Tecnológicos. Los Parques en España*, Ayuntamiento de Gijón-Fundación COTEC, Madrid, 2000.

GARCÍA CUETOS, Pilar, “Avilés gótico y renacentista”, en DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico de Avilés*, Casa Municipal de la Cultura, Avilés, 1989.

GARCÍA QUIRÓS, Rosa María, “Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto”, *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007, pp.105-135.

- “Los inicios del diseño industrial en Asturias: tres ejemplos”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°16, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2010, pp.97-113.
- “El Muro de San Lorenzo: Cien años de diseño urbano”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.139-178.

GONZÁLEZ ROMERO, José Fernando y MUÑOZ DUARTE, Pelayo, *Minería del carbón y arquitectura industrial en Asturias*, UEE, Gijón, 2004.

HEREDIA ALONSO, Cristina, “La traída de aguas del barrio avilesino de Sabugo, traza y obra de Pedro de la Bárcena”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº14, Universidad de Oviedo, 2008, pp.23-33.

LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés, “Un mecanismo de producción de suelo urbano "Las parcelaciones particulares": su aplicación al caso concreto de Gijón”, en *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, Nº4, Ministerio de Administraciones Públicas, Madrid, 1978, pp.93-100.

- “Un ejemplo de privatización de espacios públicos: los terrenos de La Florida, en Gijón (1850-1978)”, en *Ería*, Nº2, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1981, pp.47-60.
- “Empresas y empresarios de promoción y construcción inmobiliaria en Asturias. El ejemplo de Gijón”, en LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés (coord.), *De empresas y empresarios en la España contemporánea*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1995, 135-197.

MARÍN VALDÉS, Fernando, “Avilés, ciudad y concejo”, en *Liño*, Nº2, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981, pp.99-129.

MARTINEZ SIERRA, Jovino, “Sede del Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos”, en *On diseño*, Nº. 274, 2006, págs. 122-133

- “Centro Tecnológico del Acero y Materiales Metálicos”, en *Liño, Revista Anual de Historia del Arte*, Nº13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2007, pp.175-179.

MENÉNDEZ MARINO, Rebeca, “El Parque Científico y Tecnológico de Gijón: La nueva imagen de la industria del siglo XXI”, en MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.225-261.

MORALES MATOS, Guillermo, “Industrialización y crecimiento urbano en Avilés”, en *Ería*, nº1, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1980. pp. 151-178.

MORALES MATOS, Guillermo y FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe, “La inserción de la Universidad de Oviedo en la trama urbana de las ciudades asturianas”, en *Boletín A.G.E., Nº48, Asociación de Geógrafos Españoles*, 2008, pp.91-127.

MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “El desarrollo urbano de Oviedo y las demoliciones y derribos del patrimonio arquitectónico en el siglo XIX”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, Nº1, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 1980, pp.85-98.

MARALEZ SARO, María de las Cruces y NAVASCUÉS PALACIO, Pedro, *Oviedo: Arquitectura y desarrollo urbano: del coleccionismo al Movimiento Moderno*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981.

MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz, “Análisis del desarrollo urbano de Oviedo, a partir de los resultados del "Plan Especial de Reforma Interior de la Zona Monumental"”, en BONET CORREA, Antonio (coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: Segundo simposio (1982)*, Vol. I, 1985, pp.163-192.

- “Pórticos, portales, balcones y cornisas: la secuencia modernista de la calle San Francisco de Avilés”, en GIRÓN GARROTE, José (coord.), *Sulcum Sevit: Estudios en homenaje a Eloy Benito Ruano*, (Vol.II), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004, pp.701-734.
- “Museo y ciudad: Implantación museística y procesos urbanos”, en FONTAL MERILLAS, Olaia y CALAF MASACHS, Roser (coord.), *Miradas al patrimonio*, Ediciones Trea, Gijón, 2006, pp.227-252.
- “Marca Gijón: La imagen de la ciudad”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°13, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007, pp.123-135.
- “Los Calatrava de Oviedo”, en *Liño: Revista anual de Historia del Arte*, N°15, Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2009, pp.149-164.

PÉREZ HOLGUERA, Mauro H., y FERNÁNDEZ VELARDE, Carlos, “Recuperación ambiental de la Ría de Avilés”, Comunicación presentada en el *III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiental*, Zaragoza, octubre de 2006.

RODRÍGUEZ GUTIERREZ, Fermín, “La Ciudad Astur: Un espacio-proyecto en el Arco Atlántico”, en *Ería*, n°50, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1999, pp.265-278.

- “La ciudad en la región: Ciudad Astur, una hipótesis práctica necesaria”, en *Ábaco*, n°23, Gijón, 2000, pp.70-81.

RODRÍGUEZ VEGA, M<sup>a</sup> Sabina, “El Avilés barroco”, en DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal (coord.), *Patrimonio Artístico de Avilés*, Casa Municipal de la Cultura, Avilés, 1989.

TIELVE GARCÍA, Natalia, “La conformación emblemática de la ciudad contemporánea”, en MÍNGUEZ CORNELLES, Víctor Manuel, *Del libro de emblemas a la ciudad simbólica: Actas del III Simposio Internacional de Emblemática Hispánica*,



Universidad Jaume I, Castellón-Benicàssim, del 30 de septiembre al 2 de octubre de 1999, Vol. I, 2000, pp. 275-302.

- “La ciudad y el arte: Los nuevos comportamientos artísticos ante el escenario urbano”, en *Abaco: Revista de cultura y ciencias sociales*, Nº23 (Ejemplar dedicado a: Ciudad, región, globalización), 2000, pp. 112-118.
- “Patrimonio cultural en la sociedad del conocimiento: En torno a sus estrategias de difusión”, en *Actas del Congreso Internacional CULTURTEC 2002*, Editorial Complutense, Madrid, 2003.
- “Una contribución para la consideración del patrimonio cultural como seña de identidad y bien de consumo” en *Actas del XIV Congreso Nacional de Historia del Arte*, Universidad de Málaga, Málaga, 2005.
- “Patrimonio industrial en el waterfront de Gijón”, en MORALES SARO, María de las Cruces (coord.), *El Waterfront de Gijón (1985-2005): Nuevos patrimonios en el espacio público*, Eikasía, Oviedo, 2010, pp.179-224.

TOMÉ FERNÁNDEZ, Sergio, “Oviedo: Un centro histórico en transformación”, en *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, Nº78, Ministerio de Administraciones Públicas, Madrid, 1988, pp.23-36.

- “Langreo y Mieres durante el período 1890-1936: La consolidación del fenómeno urbano en la cuenca minera asturiana”, en GARCÍA DELGADO, Jose Luis (coord.), *Las ciudades en la modernización de España : los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, 1992, pp. 177-188.
- “La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo”, en *Ería*, Nº 39-40, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1996, pp.124-130.
- “Los centros históricos en Asturias”, en *Ería*, Nº43, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 1997, pp. 215-226.
- “Avilés (Asturias): La morfología parcelaria, patrimonio cultural y sostenibilidad”, en *I Congreso de Estudios Asturianos (Oviedo, del 10 al 13 de mayo de 2006)*, Tomo IV, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 2007, pp.167-185.
- “Los espacios verdes en las ciudades y las villas de Asturias”, en *Ería*, Nº478-79, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 2009, pp.69-95.
- “Cien barriadas de posguerra, hoy (Asturias y León)”, *Ería*, Nº52, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 2010, pp.165-188.

- “Los centros históricos de las ciudades españolas”, en *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*, Nº72, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2007, pp.75-88.

TORAL ALONSO, Elena, “La Plaza y el Mercado de las Aceñas de Avilés”, en *Liño: Revista del Departamento de Historia del Arte*, Nº6, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1986, pp.69-82.

URÍA RÍU, Juan, “La urbanización y los monumentos del Avilés medieval en su aspecto socioeconómico”, en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Biblioteca Popular Asturiana, Oviedo, 1979, pp.369-378.

- “Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)”, en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Biblioteca Popular Asturiana, Oviedo, 1979, pp.311-367.

### **3. Informes, folletos y otros**

- *Estudio de las poblaciones españolas de 20.000 habitantes XIII. Análisis de Avilés*, Instituto de Estudios de la Administración Local (Seminario de Urbanismo), 1958.
- *Series históricas de población: Avilés (1950, 1960 y 1970)*, Cifras de Población y Censos Demográficos, Instituto Nacional de Estadística.
- *El Cinturón de Protección Ambiental de Valliniello (Avilés)*, Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias, 1986.
- *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE)-Universidad de Alcalá, 2006.
- *Avilés en Cifras 2006*, Estudio socioeconómico de la Comarca de Avilés, Cámara de Comercio de Avilés, 2006.
- *PCP Project: Plan de City with the Port: Strategies for redeveloping city-port linking spaces*, International Association of Cities and Ports, Le Havre, 2007.
- *Manual de Buenas Prácticas Ambientales (Agenda 21)*, Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2007.
- *Memoria Anual del Puerto de Avilés 2007*, Autoridad Portuaria de Avilés, 2008.
- *Paseos y Agua en la Comarca de Avilés*, Folleto del Plan de Dinamización Turística.
- *Paseo ilustrado por el casco histórico de Avilés*, Folleto del Plan de Dinamización Turística.
- *Itinerarios rurales en la Comarca de Avilés*, Folleto del Plan de Dinamización Turística

- *Toponimia Oficial d'Asturies: Conceyu d'Avilés*, Consejería de Cultura y Turismo, 2011.
- *Saneamiento de la ría de Avilés: Colector Interceptor General de la Ría de Avilés, Colector Interceptor del río Tuluergo y EDAR de Maqua*, CHN-Ayuntamiento de Avilés.
- *Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua*, Consorcio de Aguas de Asturias, 2005.
- *Obras del Emisario de Xagó para el saneamiento de las aguas residuales de los municipios de Avilés, Castrillón, Corvera y Gozón. T.M. de Gozón (Principado de Asturias)*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino-Confederación Hidrográfica del Cantábrico, 2011.
- *Plan de Inversiones del Puerto 2003-2007*, Puerto de Avilés.