

# EL WATERFRONT DE GIJÓN.

## CIUDAD Y ARQUITECTURA 1986-2006

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

La obsolescencia de la industria y la minería asturianas afectó profundamente a Gijón a comienzos del último tercio del siglo XX, con el cierre de numerosas fábricas y astilleros que abrieron brechas al futuro de cientos y miles de trabajadores. La contestación social vivió entonces momentos durísimos, y no solo en el sector naval y la minería, sino en otros como la siderurgia, la industria textil y la alimentaria. De hecho además de la industria pesada, contaba con fábricas de cristal, loza, algodonerías, azucareras, cerveza, aceites etc.

Tenía una historia urbana común a otras villas y ciudades del Arco Atlántico, plasmada en un puerto pesquero generalmente inmediato a su centro histórico, un ensanche decimonónico y en el caso español las consecuencias de una etapa de desarrollismo especulativo coincidente con los años de la dictadura. Por otro lado desde un aspecto más positivo una larga tradición urbana había operado en el sentido de que estas ciudades eran modelos de lo que se ha dado en llamar *ciudad pública*, en el sentido que le da José Oliva I Casas<sup>1</sup>, ciudades compactas, *en las que los ciudadanos pueden compartir y gozar del*

---

<sup>1</sup> OLIVA I CASAS, J., *La confusión del urbanismo. Ciudad pública versus ciudad doméstica*. Madrid: Inversiones. Editorial Dossat 2000, 2005.

*espacio público, que es susceptible de adquirir valores significativos y simbólicos.*

En el proceso de regeneración de frente costero de Gijón, se ponen de relieve algunas cuestiones centrales del urbanismo del último tercio del siglo XX comunes a otras ciudades europeas. La primera se refiere a las rehabilitaciones de los centros históricos ligados a los puertos pesqueros, que habían llegado al comienzo de la década de los 80 como ámbitos muy degradados en lo urbano lo arquitectónico y lo social.

La segunda cuestión se refiere a las soluciones que se iban a emplear por parte de los técnicos y las administraciones públicas para dar una salida a amplios terrenos ocupados por la ciudad industrial en declive. Asistimos a experiencias destinadas a la reintegración de las zonas portuarias y a la regeneración de barrios industriales que estaban sufriendo una fuerte crisis del modelo.

En cuanto a la teoría urbanística y arquitectónica a comienzos de los años 80, se supera la radicalidad vanguardista del Movimiento Moderno, impregnándose del pensamiento débil de la postmodernidad. También a ello había contribuido el debate teórico derivado de los modelos de intervención en ciudades europeas que habían quedado arruinadas después de la 2ª Guerra Mundial y venía obligando a revisar las propuestas tanto para los centros históricos, como para la ciudad consolidada.

Se venía observando en los distintos planteamientos una apertura a soluciones no dogmáticas y un aprecio hacia las arquitecturas historicistas de finales del siglo XIX y primer tercio del XX. Entre las variadas posturas que surgieron en dichos años, podemos considerar algunas significativas cada una con sus señas de identidad pero dentro de ese denominador común.

Maurice Culot<sup>2</sup> había defendido en Francia la “reconstrucción” de ciudades europeas arrasadas mediante la “imitación” de sus arquitecturas históricas. En Italia y a través de la revista *Casabella*. Sebastiano Brandolini proponía una

---

<sup>2</sup> Maurice Culot, arquitecto y urbanista contribuyó a la fundación del *Musée des Archives d'Architecture Moderne in Brussels* 1984.

metodología que denominaba de *la modificazione*<sup>3</sup>, aplicable en todas las escalas: territorial, urbana y arquitectónica. Sobre todo se valoraba mucho las pequeñas operaciones en los centros históricos. Más que sentirse posmoderno intentaba aplicar su propia noción de “Realismo” arquitectónico que tenía que ver con la continuidad y no con la ruptura y que defendía sin complejos lo contextual, lo local y lo histórico.

Ignasi Solà Morales explicaba la situación de Barcelona como la ciudad abocada toda ella a su propia restauración y llegó a afirmar textualmente que *la ciudad de Barcelona en los años 80 se presenta predominantemente como una construcción a partir de materiales previamente construidos*<sup>4</sup>. Constatava la condición acumulativa del centro urbano, sosteniendo que el recurso de los arquitectos consistía en trabajar sobre los conceptos de *collage* y yuxtaposición.

La regeneración de los waterfront en el caso de las villas marítimas, ha tenido otras consecuencias positivas además de la rehabilitación del tejido urbano: por mencionar algunas citaremos la descentralización de servicios e infraestructuras, generación de barrios de nueva centralidad, dotación de espacios públicos/colectivos, y que la ciudad pasase a considerarse como un centro de intercambios culturales y sociales, accesible y con calidad medioambiental.<sup>5</sup>

En Gijón el primer PGOU cuyo Avance se expuso en 1982 se planteó como medida de urgencia parar el proceso especulativo y destructivo del patrimonio y como objetivo a largo plazo la reordenación de la ciudad.

Hay que tener en cuenta el contexto español de una crisis económica e industrial profunda, en la que se comienzan a planificar las transformaciones. Frente a esta realidad había un optimismo respecto a la nueva etapa

---

<sup>3</sup> BRANDOLINI, S., “El realismo de la Modificacione”, en POL MENÉNDEZ, F. (Coordinador), *Arquitectura y Urbanismo en las ciudades históricas. UIMP. MOPU.1986* pp. 20-24.

<sup>4</sup> SOLÀ MORALES, I., “Barcelona: construir sobre lo ya construido” en Pol Menéndez, F. (Coordinador.) *Arquitectura y Urbanismo en las Ciudades Históricas*. Madrid, MOPU, 1986, pp. 82-91.

<sup>5</sup> REMESAR, A., *Urban regeneration challenge for public art, 1997 Barcelona- 2006*.

democrática, con un poder político fuerte y ascenso del sector público: nos encontramos con una financiación pública, nuevos edificios públicos y nuevo arte público.

El frente litoral de Gijón llegaba a finales del siglo XX como resultado tanto de sus características geológicas y geográficas, como de sus procesos poblacionales, económicos y constructivos de una larga historia urbana. Se compone de una bahía dividida en su parte central por un tómbolo o península elevada, cerrada en ambos extremos por dos promontorios, al Oeste el cabo Torres y al Este La Providencia. La cartografía de los últimos siglos muestra una zonificación con unas señas de identidad y funcionalidad bien diferenciadas entre ambas.

El origen de actual Gijón se establece a partir de un asentamiento romano del siglo II que perfilan unas primeras actividades pesqueras y de salazones. El núcleo urbano obtuvo carta puebla en 1270, donada por Alfonso X, y desde la baja Edad Media, pero sobre todo después del siglo XVI se incorpora al conjunto de puertos comerciales, salineros y balleneros del Cantábrico.

La cartografía histórica y los derroteros fueron señalando los fondeaderos y abrigos de mejor acceso y calado. El promontorio de Santa Catalina tradicionalmente se había considerado adecuado para la defensa artillera, y a su costado Oeste se construyeron los primeros muelles que dieron origen al inicial puerto pesquero, pero su orientación y el escaso calado hizo muy difícil su desarrollo.

En el *Plano de la Villa de Gijón y su Puerto*, firmado por Fernando Valdés y fechado hacia 1635 que se encuentra en el Archivo General de Simancas se aprecia el primer cay o muelle y el contracay o muelle de tierra, que corresponden al siglo XVI<sup>6</sup>.

Ya en el siglo XVII Teixeira<sup>7</sup>, señalaba otro fondeadero posible al abrigo del Cabo Torres. La idea de construir allí un puerto de mayor calado vendrá a ser

---

<sup>6</sup> ARANDA, J., *Aquellas plazas, aquellos parques...*, Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana, Biblioteca Gijonesa del Siglo XX, 8, 2000, pp. 78

<sup>7</sup> Pedro Teixeira de Albornos, cosmógrafo de Felipe IV, recorrió las costas españolas para formar entre 1622 y 1634, el Atlas del Rey Planeta, o la *Descripción de España* y

recurrente desde tiempos de Jovellanos. A mediados del XIX, José Uría y Riego<sup>8</sup> entonces director general de Obras Públicas, encargaba un informe a Salustio González Regueral que en 1862 volvía a recomendar la localización en El Musel. A finales del siglo XIX se asiste a una serie de disputas entre los llamados “Apagadoristas” partidarios de ampliar el viejo puerto apoyados por el Ayuntamiento, Comandancia de Marina y la Junta del Puerto<sup>9</sup>. Mientras que El Musel la opción más clarividente y realista, era defendida por los nuevos detentadores del dinero, la burguesía vinculada a la banca, industria y minería. En 1892 se pondrá la primera piedra del nuevo puerto El Musel.

A partir de comienzos del siglo XX coexisten dos puertos, el puerto local con funciones pesqueras y ampliado con nuevos muelles y dársenas para dar servicio a la Sociedad de Fomento y uno nuevo, El Musel, cuyo desarrollo y sucesivas ampliaciones se basaron en la minería y en la industria afectando a un amplio hinterland. Surgen fábricas, naves, almacenes, y aparecen viviendas y barrios marginales. En el capítulo de infraestructuras destacan una línea de ferrocarril para transporte de carbón, la carretera y el tranvía de comunicación de El Musel con la ciudad, así como la electrificación y la traída de aguas.

El Musel se fue especializando como puerto carbonífero y siderúrgico, las ampliaciones más importantes se produjeron en 1950 con un nuevo dique al oeste, llamado “Príncipe de Asturias, de 558 m. de longitud. En 1963 se desarrolla otro dique al Este llamado “La Osa” y se terminan ambos a mediados de los 70. A medida que aumentaba el cabotaje de los barcos y se hacía insuficiente el puerto pesquero se construye una nueva dársena con este fin y se traslada esta actividad. Las ampliaciones del puerto se suceden hasta el presente. En 2004 se aprueba el proyecto definitivo de la macroampliación por más 580 millones de Euros. Comprende un nuevo dique de abrigo de 3.834 m de longitud y tres alineaciones que conformarán una dársena de 140 Has. Un muelle al norte de la dársena de más de 1 km. de longitud y 400 m. de ancho con calados de 23 a 27 m. En total se ganan al mar 145 Has. Los sobrecostes

---

*de las costas de sus reinos. Compendium Geographicum*, Edición de Ramón M<sup>a</sup> Alvargonzález. Museo Naval Madrid 2001.

<sup>8</sup> PÉREZ RODRÍGUEZ M., *José Francisco Uría y Riego (1819-1862) y las obras Públicas en Asturias*. Tesis Doctoral ined. Universidad de Oviedo 2005.

<sup>9</sup> ALONSO BONET, J., *Biografía de la Villa y Puerto de Gijón*, Vol, 2<sup>a</sup> ED. Gijón, 1970 pp. 213.

millonarios y las disputas políticas inciden en el retraso de estas obras que estaba previsto terminar en 2009. El Musel logra la calificación ISO 14001 en el control de desechos y emisiones, y surgen proyectos de energías renovables. Ello es imprescindible si se pretende compartir la actividad secundaria con la terciaria y la cercanía de las playas y actividades turísticas. Queda en evidencia la condición dualista de Gijón, donde la importancia económica que sigue teniendo el puerto y la industria (el 25% del PIB municipal), debe conjugarse con el turismo y los servicios.

## EL ENTORNO DEL ANTIGUO PUERTO LOCAL

Hasta el establecimiento de la Sociedad de Fomento, el borde litoral más próximo al centro urbano estaba conformado por dos elementos contiguos, la dársena del puerto <sup>10</sup> y el arenal de Pando, utilizado para baños con un turismo incipiente que se promocionó después de la visita de la reina Isabel II, en 1858.

La Sociedad de Fomento fundada en 1878 construye sus muelles a partir de 1885. En esta operación se ganó al mar una franja de terreno a expensas del citado arenal de Pando donde se abrieron las calles Marqués de San Esteban y Rodríguez San Pedro. Antes de esta operación el límite con el borde litoral lo marcaba precisamente la primera de estas vías urbanas.

Paras entonces se habían desarrollado la Carretera Carbonera y el Ferrocarril de Langreo, infraestructuras de comunicación decisiva para articular el transporte desde la cuenca minera del Nalón. Comenzaba a gestarse la opacidad entre ciudad y mar por el *muro de Langreo*, o *murallón* como se denominó a nivel popular, una de las construcciones significativas ligada a los muelles de Fomento. Proyectado y construido por el ingeniero Pedro Antonio de Mesa para que los trenes llegasen hasta la dársena de Fomento por la calle Marqués de San Esteban, y descargasen directamente mediante los Drops o

---

<sup>10</sup> GARCÍA QUIRÓS, R. M. "Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto". En *Liño. Revista de Historia del Arte*. Universidad de Oviedo, nº 13, 2007, pp. 105-122.

VV. AA. *Estudio del Plan Especial del Puerto Local de Gijón*. Barcelona. Impresiones Gráficas Gandía, 1987. NANCLARES, F. Y RUIZ, N.: "Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón", en *Obradoiro. Revista de Arquitectura*, nº 15, 1989.

cargaderos a las bodegas de los barcos. Se derribó en 1909, reintegrando parcialmente la comunicación y mejorando las vistas de las calles próximas.

El muelle de Oriente a su vez estaba permanente ocupado por las mercancías, pues otro de los problemas junto a la escasa profundidad era la falta de una extensión de tierra suficiente para el almacenamiento. El muelle termina en los jardines de la Reina, proyectados sobre un solar de relleno ganado al mar, operación que contribuyó a mermar más aún la dársena inmediata.

Unas décadas después se edificó la sede social de la propia Sociedad de Fomento, que ocupa igualmente terrenos ganados al mar a un extremo de los jardines. Estos le proporcionaron entorno cualificado, mejor perspectiva, y contribuyeron a aumentar su eficacia estilística, pues durante muchas décadas el edificio vistoso y recargado pasó a ser un referente en el paisaje urbano.

El edificio de *La Sociedad de Fomento* es obra del arquitecto Enrique Rodríguez Bustelo<sup>11</sup> de 1928, con una estética neoplateresca y recargada en consonancia con sus propias ideas sobre la “Arquitectura Nacional” vigentes por entonces entre numerosos arquitectos españoles<sup>12</sup>. A principios del siglo XX los Jardines de la Reina fueron destino y partida de los tranvías de La Calzada y El Musel, a través de las calles Marqués de San Esteban y Mariano Pola, cumpliendo la función de enlaces entre los dos puertos gijoneses.

La franja extraportuaria entre Fomento y el Musel, delimitada entre los dos puertos tiene una larga historia de transformaciones sucesivas y aceleradas en los dos últimos siglos. El Natahoyo había sido hasta mediados del siglo XIX un coto de caza propiedad del Marqués de San Esteban del Mar<sup>13</sup>, un terreno

---

<sup>11</sup> ADAMS FERNÁNDEZ, C., “Enrique Rodríguez Bustelo” en *Arte en Asturias*. Tomo X Arquitectos. Ed Hércules, La Coruña 2008.

<sup>12</sup> MORALES SARO, M. C., *Enrique Rodríguez Bustelo, Escritos sobre Arquitectura*. Homenaje a Juan Uría Riu. Departamento de Historia y Artes. Universidad de Oviedo 1994.

<sup>13</sup> Concedido el título en 1708 a D Carlos Miguel Ramírez de Jove comisario de artillería de Asturias. LARGUELO LABIADA, P; *Evolución de un espacio en la ciudad de Gijón, Natahoyo-Santa Olaya* trabajo de investigación inédito, DEA. dirigido por M. Cruces Morales Saro. 2010 Curso de Doctorado, Las ciudades del Arco Atlántico. Universidad de Oviedo.

rústico y con baja densidad de población que sólo contaba con 115 habitantes en 1828 y 190 en 1849.

En pocos decenios se transformará radicalmente. Las industrias establecidas aquí atraen a una población trabajadora, que se asienta en el barrio de La Calzada a lo largo del eje marcado por el ferrocarril y el mar. Entre 1870 y 1900 se producirá un fuerte aumento de la población, pero a pesar de la densidad de instalaciones no se configuró como un polígono industrial puro, sino que atrajo vivienda obrera y vivienda marginal, sin apenas equipamientos y en un contexto urbano degradado.

Entre las primeras fábricas asentadas estaban la de aglomerados *Pola y Gilhou*, en 1874, la de loza *La Asturiana* en 1876 (con 16 viviendas para obreros). Le sigue en el tiempo la siderúrgica de Moreda en 1880 entre las dos líneas de ferrocarril que conflúan, una industrial conducía a las instalaciones de Fomento y otra la de RENFE. En 1890 la refinería de petróleo de Rufino Martínez, que a partir de 1930 sería sustituida por las instalaciones de CAMPSA. También en los años 90 del siglo XIX al otro lado de la carretera de Candás se instalaban la fábrica de Cerveza La Estrella que ocupaba el actual lugar de los bloque de viviendas que mantienen este nombre, así como el dique seco de Cifuentes. Además de los capitales industriales y mineros se instalan empresas fundadas con dinero americano procedente de Cuba como ejemplo la Sociedad de Aceites Vegetales en 1901.

Entre los marcadores del paisaje del litoral Oeste destacaban los Astilleros. En 1888 se instalaron los de Cifuentes y Stoldt luego transformados en Sociedad Española de Construcciones Metálicas de José Orueta y finalmente en la década de 1980 se integrará en Naval Gijón. Otro de los astilleros fue el de Constructora Gijonesa fundada por Manuel Loring y más tarde comprado por la familia Juliana, que comienza a modernizarse en 1950. Para él se construyeron dos diques secos, una dársena y se expande a terrenos próximos. Se compraron 7.000m<sup>2</sup> de terreno en el barrio de La Calzada para edificar viviendas de renta limitada, en dos fases de 40 viviendas la primera y 63 la segunda.



## LA CIUDAD AL SUR Y EL ESTE

La industrialización afincada en los barrios del Oeste, iba a prodigar sus beneficios económicos sobre la ciudad burguesa, que los rentabilizaría a la hora de las inversiones y la construcción. Gijón participa de la tendencia general del urbanismo español de la segunda mitad del siglo XIX cuando se lleva a cabo en las principales ciudades un proceso de ensanche con el derribo murallas y cercas. En Gijón el derribo afecta a la cerca defensiva en forma de estrella y se produjo escalonadamente entre 1836 y 1870 dando lugar a 328 Has lo que la superficie de Gijón se multiplicó por dos. En la etapa siguiente de 1870 a 1910 la ciudad experimentaría un aumento de 10.000 a 27.000 habitantes, de los cuales 16.000 eran mano de obra asalariada.

En el ensanche localizado al Este y Sur de del núcleo inicial, se sitúa la mayoría de las nuevas edificaciones, conservándose notables ejemplos de arquitectura Art Nouveau<sup>14</sup>, Ecléctico y otras fórmulas finiseculares de gran calidad. El aprovechamiento del amplio arenal de San Lorenzo, se plasmó en la aspiración a ser una ciudad balnearia y de veraneo que se intenta poner de moda a partir de la visita de la Reina Isabel II en 1858, y de la construcción de balnearios en la playa de San Lorenzo, que pasa a ser la playa del ensanche. En esto se emulaba a las ciudades cantábricas de San Sebastián y Santander, reflejo a su vez de los modelos de la Costa Azul francesa.

Gijón fue una ciudad muy cosmopolita en las décadas de fin del siglo XIX y comienzos del XX. Un factor que propiciaría el desarrollo de las artes industriales fue la obtención de una Escuela de Artes y Oficios y se dio un fuerte desarrollo de artes decorativas, artes gráficas, artesanías, vidrio decorativo, loza, forja y estampación de hierro, algodoneras y otras. Para ciertas técnicas especializadas vinieron expertos maestros artesanos de distintos países europeos, siendo notable la Bohemia Española fábrica de cristal que aún pervive y que contó con maestros vidrieros procedentes de Bohemia.

---

<sup>14</sup> MORALES SARO, M. C., *Gijón, 1890-1920 La arquitectura y su entorno*. Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 1978.

El proyecto de ensanche data de 1867 y actuó sobre los terrenos arenosos de San Lorenzo<sup>15</sup>. En la cartografía se dibujaron dos núcleos, uno conformado físicamente por la elegante plaza elíptica de San Miguel, que centraba una pequeña red viaria a su alrededor. La presencia cartográfica más reconocible del ensanche, como en todos los ensanches fue la cuadrícula o trama en damero establecida a continuación.

Durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, la construcción de edificios de una notable calidad, permitió que Gijón contase con un magnífico patrimonio de arquitectura modernista, ecléctica y racionalista<sup>16</sup>. Se desarrollaron viviendas de la burguesía con sus fachadas a los principales ejes viarios, y al mismo tiempo la presencia de amplios patios de manzana permitió la convivencia con una tipología de vivienda obrera muy características de Gijón que fueron las “ciudadelas”, de las que existieron hasta 200. En la actualidad se conserva musealizada la de Constantino Solar en la calle Capua como ejemplo de vivienda obrera que data de 1877 y que permaneció viva un siglo.

Al arrenal de San Lorenzo, nueva playa para el siglo XX, se trasladó la función balnearia que hasta el desarrollo de la Sociedad de Fomento había tenido la playa de Pando.

Una cuestión a resolver era como solucionar los embates del mar y la definición de la línea de playa, que continuamente era rebasado por el mar. El *Muro de San Lorenzo* es cuestión urbanística omnipresente en las polémicas urbanas del momento. Se barajan inicialmente dos soluciones: o bien ganar terreno al mar o abordar expropiaciones en tierra. Hay en este sentido un proyecto del Luís Bellido que reforma otro anterior del arquitecto municipal Mariano Medarde de 1894. Hasta 1907 no habrá acuerdo sobre la definición de la línea de playa según las pleamares y el planteamiento de un extenso muro entre el comienzo del arrenal de San Lorenzo y el Piles, con un puente sobre dicho río. Concebida como paseo del malecón, se organiza la Avenida de Rufo

---

<sup>15</sup> LLORDÉN MIÑAMBRES, M., *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*. Universidad de Oviedo. Servicio de Publicaciones. Oviedo 1994.

<sup>16</sup> Esta arquitectura se identificó por primera vez en, MORALES SARO M. C., *Gijón, La arquitectura y su entorno*. Ed Ayuntamiento de Gijón 1978.

Rendueles que pasó a ser el centro neurálgico de la entonces única playa urbana.

En 1923 se comienzan a derribar viejos inmuebles s a con la idea de modernizar y ennoblecer el ensanche burgués y el nuevo espacio común ganado para la ciudad y se edificará el nuevo mercado de La Pescadería con proyecto de Miguel García de la Cruz de 1928.

En el censo de 1920 alcanzó Gijón los 57.857 habitantes y los viajeros que la visitan se hacen eco de los progresos urbanísticos, la mejora de la edificación, calidad ambiental y vida cultural. Es reseñable la exposición de fotografías celebrada en 1927 con participación de 83 fotógrafos de la región, 212 extranjeros y 419 obras en total. Así como varios equipamientos culturales, en especial el Ateneo Obrero.

El Plan de Ordenación inspirado por el arquitecto Valentín Gamazo data de 1939. No entraría en vigor hasta 1947 y abordaba por primera vez el desarrollo de la ciudad en su conjunto y la ordenación de su crecimiento. Ratificaba la zonificación urbana y la segregación sociológica que irá en aumento durante toda la etapa de la dictadura de Franco, diferenciando los barrios industriales donde se intentan algunas actuaciones de vivienda protegida y vivienda obrera, siempre limitadas, y sobre todo será la etapa en que se plasmen de forma nítida la corrupción y la especulación. Aumento indiscriminado de alturas y volumetría, recalificaciones realizadas con parcialidad y favoritismo y desprotección y pérdida de un importante patrimonio construido, son las circunstancias en que se encontrará Gijón a finales de los años 70.

Los hechos más negativos afectaron al núcleo histórico, con la degradación del barrio de Cimadevilla, y al ensanche, con el derribo de buena parte del patrimonio arquitectónico modernista y ecléctico. Pero una de las peores consecuencias del desarrollismo de la autarquía fueron las construcciones en altura que forman un telón sobre la playa de San Lorenzo, y que ha sido objeto de un Plan especial del Muro, para intentar buscar una solución, visual nada mas, a tan onerosa herencia.

## PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y SUS INTERACCIONES CON LA CIUDAD

La investigación arqueológica y las excavaciones han sido unos importantes elementos dinamizadores del discurso de adquisición de señas de identidad sobre los orígenes romanos de Gijón, con consecuencias de decisiones que afectaron al planeamiento y a la política de equipamientos culturales. Las campañas promovidas a partir de la década de 1980 y sus espectaculares resultados, dieron un giro radical al estado de la cuestión anterior que incidía en la escasa presencia de vestigios romanos en Asturias en general y en Gijón en particular.

Tuvieron fuerte impacto a nivel ciudadano, al llevarse en paralelo una política de divulgación, con publicaciones, exposiciones, nuevos equipamientos museísticos e itinerarios planificados para el turismo cultural<sup>17</sup>.

La envergadura de los hallazgos y la necesidad de hacerlos visibles exigía conservar, rehabilitar y exponer, y da lugar a unas políticas que influirán en la planificación del centro histórico de Cimadevilla, donde se concentra la actividad.

Después de las excavaciones recientes se ha ido revelando que la romanización se planteó sucesivamente en dos espacios diferentes. Primero en la meseta elevada del cabo Torres, conocida como Campa Torres, donde un núcleo de población permaneció hasta el siglo I y posteriormente se traslada y se funda otro núcleo urbano en el cerro de Santa Catalina en el siglo II, fecha que enraíza este espacio con el origen de la urbe. La península o tómbolo de Santa Catalina en el extremo opuesto de la bahía, tiene 16 hectáreas de superficie de las que fueron habitadas en época romana unas 7 u 8 hectáreas. El asentamiento alcanzó su punto álgido en el siglo II d.C. con la construcción de unas termas que funcionaron hasta finales del siglo V. A partir de estas certezas Gijón será considerada la primera urbe romana de la Asturias Trasmontana.

---

<sup>17</sup> ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, G., *Modelo de rentabilización turística del Patrimonio: El caso de la Arqueología de Gijón*. Trabajo de Investigación DEA, dirigido por M. Cruces Morales Saro. Inédito. Universidad de Oviedo 2009.

*El Proyecto Gijón de Excavaciones Arqueológicas* arranca en 1981 fruto de una iniciativa de Manuel Fernández Miranda<sup>18</sup> bien acogida por el ayuntamiento gijonés y que dio lugar a un convenio y a un amplio programa de actuaciones tanto en el promontorio de Torres, como en la villa de Veranes y en Cimadevilla. Una de las prioridades fue la recuperación de las termas del Campo Valdés.

Ya en 1984 se realizó la Exposición *Gijón Romano* con los primeros resultados. Después el convenio se renueva con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias y en este momento se priorizan los trabajos en el barrio de Cimadevilla. La zona central del barrio, en el entorno de la Plaza de Jovellanos fue la que produjo más resultados quedando todavía pendiente en 1987 trabajos en el aljibe de la Plaza de Jovellanos y la torre Oeste de la puerta.

Se documentó el final de la muralla junto al actual *Real Club Astur de Regatas* lindando con la Avenida de La Salle. Según Carmen Fernández Ochoa cabría la posibilidad de que en el interior del mismo club se encontrara una de las torres semicirculares de la misma. Esta excavación junto a otras prospecciones puntuales se hicieron en 1989-90

El yacimiento arqueológico de Cimadevilla fue declarado BIC en 1987, mientras que el barrio lo había sido con anterioridad en 1975.

La labor de divulgación fue nutriéndose de varias exposiciones divulgativas como la titulada *Las cerámicas modernas de la casa del Forno* y la de *Cerámicas prerromanas y romanas del castro de la Campa Torres*, ambas de 1989. Otra exposición *El castro de la Campa Torres de 1922*, fijaba ya claramente el lugar, dimensiones, y construcciones del Castro de Noega con su faro romano y Aras Sextianas.

El equipo del proyecto arqueológico mantuvo una constante labor pedagógica a través de charlas, conferencias, campos de trabajo, logrando una motivación

---

<sup>18</sup> FERNÁNDEZ MIRANDA, M., *Los orígenes de Gijón*. Ayuntamiento de Gijón 1989. Ilustre gijonés pronto malogrado, era en aquél momento Subdirector General de Arqueología del Ministerio de Cultura. En este equipo inicial que coordinaba él mismo figuraron los profesores Luís Maya, Lauro Olmo y Carmen Fernández Ochoa.

real entre profesores y estudiantes a través del CEP (Centro de Profesores y Recursos) y de la Universidad Popular.

La culminación de todas estas actuaciones se planteó en la exposición: *Astures, Pueblos y Culturas en la Frontera del Imperio Romano*<sup>19</sup> celebrada en 1995.

La exposición se distribuyó en cinco sedes, de las que tres iban a permanecer como museos y sitios arqueológicos. En el Antiguo Instituto Jovellanos se expuso el estado de la cuestión y los resultados de las excavaciones del antiguo territorio Astur y en la Colegiata de San Juan Bautista la muestra *El Oro de los Astures*.

Como síntesis de todo el programa de excavaciones y desde el punto de vista de su interacción urbana son fundamentales los tres sitios arqueológicos que permanecieron como equipamientos culturales abiertos al público. *La Torre del Reloj* reconstruida sobre la muralla y que se destinó a museo de la ciudad. La instalación de *El Museo de las Termas* en el subsuelo del Campo Valdés en una amplia plaza focalizada por la iglesia de San Pedro y por último la musealización y aula de interpretación del sitio arqueológico de *La Campa Torres*. Se refuerza el nexo temático con una conexión virtual a través de las propuestas de visitas guiadas, itinerarios culturales, y folletos turísticos que se organizaron a partir de la puesta en práctica de los dos PET.

En 1996 estas actuaciones fueron premiadas con la *Special Commendation* del Museo Europeo del año, por el European Museum Forum.

La muralla tardorromana se fecha en los siglos III- IV d.C. con una anchura de 4,6 m en la mayor parte, estaba flanqueada por torres semicirculares peraltadas y de 4 o 5 m de diámetro, situadas a intervalos de 18 m. En las obras se suscitaría una fuerte polémica, por la solución final adoptada basada en el recrecido de los cimientos en un tramo.

---

<sup>19</sup> Celebrada en 1995 fue comisariada por Carmen Fernández Ochoa. Se editaron un catálogo, una guía general de la exposición, cuatro guías sobre los sitios arqueológicos y otra monográfica de la exposición *El Oro de los Astures*.

Otros descubrimientos más recientes fueron completando con nuevas aportaciones todo el patrimonio arqueológico, por ejemplo un aljibe excavado parcialmente en la plazuela de Jovellanos, una factoría de salazones descubierta en la plaza del Marqués, los restos de viviendas documentados en la calle Remedios y las estructuras, canalizaciones y pavimentos viarios, descubiertos en 1994 en la plaza del Arcipreste Piquero y delante del Museo Casa-Natal de Jovellanos. Todavía en 2008 y 2009 han seguido apareciendo fragmentos de la muralla en la zona occidental, donde menos se conocía el perímetro. En dos casos en parcelas en construcción en la calle Oscar Olaverría, se encontraron en el estudio arqueológico previo, un trozo de muro de 2,4 m. de ancho y otros restos. La solución a adoptar será que el Ayuntamiento deberá adquirir el bajo, para mantener las ruinas con un acceso no visitable para el público, pero sí accesible para investigadores aunque se permitirá construir sobre ellos en las plantas superiores.

En el campo de la difusión se creó una línea editorial para publicar las memorias científicas de las excavaciones denominada *Serie Patrimonio*.

Por lo que se refiere al barrio de Cimadevilla las implicaciones de todo el proyecto se concretaron en las actuaciones siguientes:

1.- Reconstrucciones y recrecido de ruinas: Recrecido de la muralla y reconstrucción de la Torre del Reloj, por su localización y volumetría afectaron al viario, a la perspectiva visual y al parque arquitectónico de Cimadevilla. Consecuencia de la implicación del estudio de arquitectura de Fernando Nanclares en estas obras, fue en 2001 la construcción del edificio *Centro Cultural Cajastur "Muralla Romana"*<sup>20</sup>. Funcionalmente vinculado al centro de Arte Revillagigedo y con usos múltiples, se encontraba este proyecto con numerosos condicionantes. Un solar en pendiente, una parcela irregular con una esquina en ángulo agudo, la necesidad de articular en el edificio los restos de muralla y conectarlo con el inmediato Archivo en la Torre del Reloj. Fueron resueltas con un muro de ladrillo coronado por una larga vidriera horizontal, que se interrumpe al finalizar los restos de la muralla. Un muro cortina retranqueado fue la solución adoptada para la esquina de la parcela y entrada principal.

---

<sup>20</sup> *Síntesis arquitectura Fernando Nanclares Nieves Ruiz*. Editor Manuel Rúa García. Placiscand, proyectos y desarrollo editorial. Oviedo 2005

La Torre del Reloj ya tenía tradición en la memoria urbana de Cimadevilla como uno de los primeros edificios reconstruidos después del incendio sobre los cimientos de otra torre anterior de origen romano. Se fechaba en 1572 y figura en el grabado "Vista de la Villa y Puerto de Gijón" de Fernando Valdés de 1635<sup>21</sup>. Es un elemento muy definitorio en el perfil del barrio, y así aparece en los dibujos y grabados hasta principios del siglo XX, utilizada como sede del ayuntamiento y cárcel hasta 1909, momento en el que se abandona para ser finalmente demolida en 1911.

2.- Instalaciones museísticas derivadas de las excavaciones. El mayor esfuerzo en este sentido lo representa el Museo de las Termas de Campo Valdés que afecta a la plaza y enclave de la iglesia de San Pedro.

3.- Una inclusión en Plan de Excelencia Turística y una fuerte tarea de divulgación, con la promoción de itinerarios de visitas, edición de folletos, y propuestas turísticas.

### ***Museo de las Termas Romanas de Campo Valdés***

Las termas romanas habían sido descubiertas a comienzos del siglo XIX por dos historiadores locales, Calixto Alvargonzález y Julio Somoza. En la década de los 60, se abrió el hipocausto al público, pero sin haberse realizado una excavación completa del yacimiento. Se impulsa de nuevo en 1990 con grandes resultados que llevaron a recuperar uno de los yacimientos más importantes del Norte de España. Al mismo tiempo que se desarrollaba el proyecto de excavaciones, el arquitecto Salvador Gayarre realizó el proyecto arquitectónico del museo. Finalizado en 1995, se ejecuta el proyecto museístico.

El Museo de las Termas es un ejemplo de los nuevos yacimientos patrimoniales, como sitio arqueológico musealizado y dotado de elementos explicativos y restitución de recorridos interiores. Pasará a ser un punto de

---

<sup>21</sup> ALONSO BONET, J., *Biografía de la villa y puerto de Gijón* edición de 1920 pp. 86-87. Incluye también este autor varias citas de José María Quadrado y Cean Bermúdez, referidas a las muralla romana y a las obras que se hicieron en 1571.



referencia que se incardina en los itinerarios culturales de difusión de los museos arqueológicos, que recorren varias vías de la ciudad.

A nivel urbanístico implicó al entorno del Campo Valdés, en cuyo subsuelo se encontraba la ruina, que una vez ejecutada la obra se encierra dentro de una construcción cubierta y cerrada. Para lograr altura en el interior del museo subterráneo fue preciso sobreelevar la rasante de la plaza, con lo que desapareció la antigua escalinata de la iglesia, también se renueva el aspecto formal de la misma quedando alterados los referentes topográficos de la plaza anterior en su conexión con la costa.

### ***El Parque Arqueológico Natural de la Campa Torres***

El yacimiento de la Campa Torres era conocido por Jovellanos que solicitó su excavación en el siglo XVIII al arquitecto Manuel Reguera. En 1972 José Manuel González lo sitúa como el *Oppidum Noega* de Estrabón y punto de localización de las Aras Sextianas augusteas. Su nombre indicaba las ruinas de la torre o faro romano que hubo en el promontorio y se sucedieron aquí cultura castreña y romana hasta la época Flavio.

Declarado BIC en 1980 se integra en el mismo proyecto de Excavaciones Arqueológicas en 1982. Los resultados con la excavación del castro protohistórico, además de su marco paisajístico y contexto ambiental llevaron a la creación de un Parque Arqueológico- Natural<sup>22</sup>. Se construyeron una recepción y un edificio museo en el extremo más sobresaliente del cabo.

### **CIMADEVILLA. CENTRO HISTÓRICO Y VIVENCIA CONTEMPORÁNEA**

La reconstrucción de este núcleo después del gran incendio de finales del siglo XIV dejó un caserío que estaba principalmente formado por edificios de una o dos plantas a base de materiales reaprovechados de los derribos y ruinas. En el siglo XVIII el arquitecto Manuel Reguera determinaba la cronología de las edificaciones de Cimadevilla basándose en los materiales de construcción, considerando más antiguas aquellas donde aparecía madera de fresno y haya, mientras que el castaño y el pino denotarían una etapa posterior.

---

<sup>22</sup> Plan de Parques Arqueológicos. Ministerio de Cultura 1989

Algunas casas alcanzaron notoriedad popular y nombre propio con origen en algún personaje que la habitaba o la propia función del inmueble mantenida a través de los eruditos y textos locales. Fueron notorias la casa del Tránsito de La Corrada nº 1 y la de Plaza de la Soledad nº 8, el número 6 de esta plaza lo ocupaba La casa del Verdugo. También tiene reservado un reconocimiento singular La casa de las Ballenas.

La parte más poblada de este barrio estaba situada en la zona más elevada del mismo, dejando libre a lo largo de su historia el amplio terreno de propiedad militar que coronaba el cerro. Pronto comenzó a llamarse Cimadevilla como luego al extenderse la edificación hacia cotas más bajas se podrá hablar de Bajovilla.

Jovellanos en su *Plan de Mejoras*, había propuesto la creación de paseos arbolados que nunca se llevaron a cabo, pero indicaban la necesidad de reordenar la comunicación y el viario de este barrio. Al contrario en los siglos XVIII y XIX se potenció la función defensiva, ampliándose las instalaciones militares y utilizando la ermita de Santa Catalina como Polvorín para finalmente ser demolida. Se afianzó la segregación espacial entre el barrio y el cerro aislado y militarizado.

Cimadevilla conservaba un buen porcentaje de edificación tradicional y un elenco de edificios históricos de notable arquitectura que han sido rehabilitados y con usos públicos<sup>23</sup>. A ellos se añade en la actualidad una serie de edificios construido en las últimas décadas, y la presencia de espacios redefinidos a menudo por el Parque Arqueológico de Cimadevilla.

A finales de los años 60 el barrio presentaba una alta degradación física y fuerte marginalidad social. El reconocimiento inicial de una protección se había producido en 1975, con la declaración de BIC<sup>24</sup> lo que tiene especial relevancia al marcar un cambio de sentido en la consideración y tratamiento del barrio. En

---

<sup>23</sup> *La Casa natal de Jovellanos* (s. XIV- XVI-XIX) pasó a ser museo municipal en 1971 y declarada BIC en 1974. El *Palacio de Revillagigedo* (s. XVIII), declarado BIC en 1974, pasó ser Centro Cultural de Cajastur junto con la contigua Colegiata de San Juan Bautista. El *Palacio de los Jove Huergo*, y su capilla de la Santísima Trinidad (s. XVII-XVIII) se declara BIC en 1995, y pasa a albergar el Museo Barjola .

<sup>24</sup> BOE de 21 de Marzo de 1975

la realidad la protección era bastante limitada, podía detener la destrucción en parte, pero no había capacidad de operar en sentido positivo

Otro punto inflexión lo encontramos en 1982 cuando el Ayuntamiento adquiere los terrenos militares del cerro. Estos iban a ser necesarios para abordar la apertura y crear un parque público, actuación prevista en el avance del primer PGOU de 1982, y reafirmada en el Plan General de 1986. El PGOU 86, conocido a nivel popular como *Plan Rañada*, contenía una síntesis precursora de las principales actuaciones que transformarían el barrio. En 1987 se definieron en detalle en el *Plan de Recuperación y Protección del Centro Histórico de Gijón* de Francisco Pol y José Luís Martín.

La planificación sectorial se va desarrollando con el PERI del Cerro y el PE del Puerto Local, (Nanclares, Ruiz y Moriyón) todos ellos van yuxtapuestos y afectados por unas premisas comunes.

La recuperación de Cimadevilla, vista desde la actualidad debió conjugar un complejo juego de factores interrelacionados, incluido el plan de excavaciones. En todas estas facetas la colaboración de los arquitectos Fernando Nanclares y Nieves Ruiz fue decisiva en la transformación de algunos espacios afectados por el trazado de la muralla y las reconstrucciones de paramentos y la torre del reloj.

En 1986 se celebraba un curso en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo titulado *Proyectos urbanos e intervenciones arquitectónicas en las ciudades históricas*<sup>25</sup>. La selección de participantes, sus experiencias y sobre todo de las propuestas y análisis de Francisco Pol nos van a acercar a las premisas teóricas y prácticas que tuvo en cuenta él mismo en sus actuaciones en Gijón.

El autor se hace eco de la reciente situación de las ciudades españolas después de la grave destrucción del patrimonio construido, a expensas del urbanismo especulativo anterior. De la toma de conciencia del patrimonio arquitectónico y su expansión a los patrimonios, edilicio, industrial y etnográfico se advierte el novedoso interés por la identidad, la arquitectura ecléctica y otros

---

<sup>25</sup> POL MENÉNDEZ, F., (Coord.), *Arquitectura y Urbanismo en las Ciudades Históricas*. Madrid, MOPU 1986.

testimonios antes ignorados o poco valorados en la teoría arquitectónica. El descrédito de las opciones tradicionalmente consideradas “culturalistas” se supera al modernizar las metodologías del proyecto. En los años 70 y 80, estas tendencias se van decantando en una nueva cultura arquitectónica y urbanística apoyada por la izquierda, las plataformas de defensa del patrimonio y las asociaciones vecinales.

En la ponencia sobre la *Recuperación de los Centros Históricos en España*, Pol constata la situación económica y productiva de España que llevaba a cierto abandono de uso de la tecnología y como se están proponiendo soluciones alternativas. La búsqueda de una tecnología que Solá Morales definía como “retro”. La recuperación de tecnologías que aún llevando en si el impacto de lo mecánico no eran artesanales ni tampoco punteras, sino que actuaban de forma paralela a la arqueología industrial en un momento en que la industria española no disponía de tecnología punta y estaba desfasada. Esta idea legitimaba la metodología de recuperación de centros históricos como una irónica asunción de los materiales tradicionales que vienen garantizados por la experiencia,

Los cambios son profundos, los arquitectos encargados del Plan tienen presente su compromiso de asumir las reivindicaciones ciudadanas, de proteger (incluso entonces con mucha rigidez) el patrimonio histórico-artístico, y aportan una idea rectora, decisiva a mi juicio, que es valorar el contexto paisajístico y la relación de Gijón con el mar. Hay un nuevo enfoque: la recuperación del puerto local como parte necesaria de la interpretación completa de Cimadevilla.

En el planeamiento se propone el gran parque ocupando los terrenos militares al norte, con instalaciones culturales y deportivas. Se abre al público y se generan viales, jardines, auditorio, pista deportivas, preparando el terreno al Elogio del Horizonte. Los equipamientos urbanos serían convenientemente rehabilitados y refuncionalizados y donde la degradación fuera más acusada se propondrá edificación nueva, al mismo tiempo que se implementa la comunicación con las dársenas del puerto que se realizaba antes solo mediante algunas ramblas de gran pendiente.

Otras actuaciones fueron sucediéndose en el tiempo, como la renovación del pavimento, la peatonalización parcial y la ampliación de algunas plazas de estancia como la de Arturo Arias.

Todavía hoy quedan algunas operaciones pendientes y todavía en 2010 se convoca el concurso para rehabilitar la Antigua Fábrica de Tabacos<sup>26</sup>.

En 2008 se procedía a una modificación del PERI de Cimadevilla, encargado a Juan Fernández Moriyón cuyas líneas fundamentales preparaban la actuación sobre Tabacalera, y potenciaban la fluidez del trazado viario. La idea era favorecer corredores peatonales de comunicación entre la Plaza Mayor y el futuro museo municipal y generar una ronda de circunvalación exterior para tráfico rodado al Este y al Oeste de Cimadevilla que uniera las calles Honesto Batalón y Maximiliano Fernández.

La necesidad de adaptarse a la nueva Ley de Patrimonio de Asturias, hará que se revise a fondo los grados de esta protección con argumentos de actualizar unas fichas que databan de 1983, las variaciones ocurridas en los edificios y espacios, con sustituciones, pérdidas, reestructuraciones etc. Se advierten como elemento positivos la cualificación de ámbitos degradados en especial la Plaza de la Soledad y entorno de la Conservera.

Una zonificación nueva y unas directrices que en resumen veremos a continuación:

1.- El Núcleo histórico: entorno de la plaza Mayor sector PM, sector 2-2 y sector 2-1. Se caracteriza por vivienda tradicional, trazado urbano antiguo y la propuesta es conservación de estas dos características.

2.- Entre la plaza Mayor y el centro de Gijón, sector M del PERI. Tipologías arquitectónicas de vivienda entre medianeras, tejido urbano propio del ensanche. Hay edificios con protección integral y parcial o ambiental.

---

<sup>26</sup> La Fábrica de Tabacos, ya interesó a Pol, que en su proyecto le quitaba las edificaciones traseras, que la rodeaban. En Junio de 2005 una permuta con Patrimonio Nacional a cambio del solar de Bohemia Española dará paso al proceso de rehabilitación del edificio para Museo de la Ciudad. AA VV., *La Obra Pública Municipal en Gijón 1782-2006*, Pág. 333

3.- La tercera zona 2-3 mas la zona del sector 2-1 al este de la calle Sebastián Miranda. Contiene edificios de finales del siglo XX, con escasos valores arquitectónicos

En este catálogo de 2008 se limitaba considerablemente la protección de los principales edificios, aunque es justo indicar que algunos se han añadido.

Los edificios más destacados, aquellos que tienen protección integral o parcial son los siguientes:

- Palacio de Revillagigedo. Plaza del Marqués 2. BIC uso dotacional.
- Edificio de la antigua fábrica de tabacos (Peri 21-11-01) Edificio de las Agustinas Recoletas<sup>27</sup>. Fundado en 1668 se ocupa once años más tarde por la orden de las Agustinas. En 1920 cuando escribe Alonso Bonet su obra era todavía fábrica de Tabacos. Se convoca el concurso en 2010.
- Colegio del Santo Ángel en la calle Campo Valdés 5. Se proponen como obras recuperar la configuración original del patio interior, y recuperar los acabados originales de la fachada principal, suprimiendo a su vez algunos añadidos en los petos y otros elementos constructivos (Fuente Dolmen catalogo Peri de Cimadevilla polígono 2-1).
- Casa de Nava. Calle del Rosario 5 PERI 21-21-01. Protección integral de este edificio que se tiene función rotacional y del que se propone la conservación de todos los elementos originales
- Fundación Alvargonzález. PERI 21-25- 01. Calle Corrada 1. Se trata de un edificio de dos plantas actual sede de la Fundación Alvargonzález con funciones dotacionales. Y también con protección integral se conservan todos los elementos existentes
- Capilla de los Remedios en la calle Jovellanos 4 PERI 21-14-01 con funcionalidad religiosa y buen estado de conservación.
- El Museo Casa Natal de Jovellanos. PERI 21-14- 04 En la Plaza de Jovellanos 2, con uso dotacional y declarado BIC. (BOE 27,12,83). Así

---

<sup>27</sup> MADRID ÁLVAREZ, VIDAL de la; *El convento del Santísimo Sacramento y Purísima Concepción de Nuestra Señora de Agustinas Recoletas de Gijón (1668-1842)*. Ed Trea. Gijón 2010.

como el edificio de viviendas de la misma plaza número 2, de tres alturas (PERI 21-14-05)

- La iglesia de San Pedro PERI 21-00-01. Esta iglesia no tenía protección en el catálogo anterior posiblemente por ser una edificación bastante reciente y cuyos criterios han variado en los 20 años de distancia de ambos documentos<sup>28</sup>.

## EL PAPEL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El papel de la Autoridad Portuaria<sup>29</sup> en todo el proceso de transformación del borde litoral y barrios adyacentes ha sido determinante. La trayectoria de cooperación entre esta entidad y las administraciones locales ha dado en las últimas décadas grandes beneficios a la ciudad. Pasaremos revista brevemente a algunas aportaciones que enriquecen y transforman los dos puertos lioneses, aumentan el patrimonio arquitectónico y llevan a cabo una activa serie de tareas culturales de publicación y divulgación.

El Puerto de Gijón como entidad administrativa, obtuvo el premio *European Sea Ports Organization (ESPO) 2009*, concedido por primera vez para premiar a las “dársenas que mejor han desarrollado un proyecto de integración social puerto-ciudad”<sup>30</sup>.

En cualquier actuación sobre borde urbano litoral, la colaboración de la Autoridad Portuaria, heredera de la antigua Junta de Obras del Puerto, resulta imprescindible porque es el organismo propietario y administrador de los terrenos fronterizos entre la ciudad y el mar.

En el caso de Gijón ha sido determinante, por la cantidad y calidad de las operaciones, para que el planeamiento urbano pudiera desarrollarse con la profundidad y alcance que lo hizo en toda la franja litoral.

---

<sup>28</sup> ANDRÉS EGUIBURU, M., “La transformación de una imagen: la reconstrucción de la iglesia de San Pedro de Gijón”. *Liño Revista de Historia del Arte* 2010 n° 16 Pag. 143-151.

<sup>29</sup> En 1992 se promulga la *Ley de Puertos y Marina Mercante* que pone fin a la Junta de Obras del Puerto y crea la Autoridad Portuaria de Gijón

<sup>30</sup> Concurieron 30 propuestas procedentes de 26 Autoridades Portuarias de entre los 1.200 puertos que existen en la U E

Una de las características de Gijón, como ciudad media que pronto alcanzará los 300.000 habitantes y que mantiene su crecimiento y un dinamismo económico sostenido, es que ha consolidado su condición de ciudad industrial al mismo tiempo que se manifiesta como ciudad de servicios y turismo.

El Puerto del Musel es una de las bases más firmes de este desarrollo económico. La industria representa el 25% de la riqueza de la villa y el conjunto de los dos puertos de Gijón, contribuyen al 10% del PIB regional.

Nada más elocuente que repasar la memoria del proyecto *Gijón, Port & City together*, donde se recogen hasta 76 actuaciones en las que la Autoridad Portuaria ha sido el interlocutor necesario de convenios, cesiones de terrenos, rehabilitaciones de edificios y estructuras portuarias, adaptación de varios de ellos para funciones museísticas y expositivas, financiación de paseos marítimos, tareas de divulgación y publicaciones. Algo muy a tener en cuenta, ha sido el enriquecimiento del parque arquitectónico contemporáneo con nuevos edificios de especial calidad e interés. En la actualidad ejerce una política dinámica en materia de integración entre el puerto y la ciudad.

Las primeras señales datan de 1978 cuando la Junta de Obras del Puerto manifestó su interés en obtener los terrenos de la actual calle Rodríguez Sanpedro. Dos años más tarde en 1980, adquiere a la Sociedad de Fomento de Gijón las antiguas concesiones de las dársenas de Fomento y Fomentín y los terrenos antes citados.

Hay que tener en cuenta que los principales ejes del planeamiento urbano en el área de Poniente y los procesos de desmontaje de las instalaciones industriales de la Sociedad de Fomento, hubieran resultado impracticables de no ser por la cooperación de las autoridades de la marina. De la misma forma que todas las infraestructuras turísticas como el Acuario y el Centro de Talasoterapia, se encuentran en zonas de dársenas y muelles<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> La autoridad portuaria de Gijón cedió en 2003 espacio portuario para la instalación del Acuario de Gijón, y a partir de 2005 elaboró una *Guía de Mejora Paisajística de los Entornos Portuarios*. La inauguración del Acuario tuvo lugar en Junio de 2006, siendo uno de los grandes equipamientos turísticos de la ciudad.



Visto con la distancia de 3 décadas, es posible afirmar que en Gijón se reconfiguró casi en su totalidad el trazado costero que estaba demarcado por las instalaciones industriales comprendidas entre el puerto local y El Musel, a excepción del Astillero de Juliana todavía en funcionamiento en 2010.

Para su presentación en el proyecto *Port & City* las actuaciones se clasificaban en 3 apartados, sostenibilidad, calidad e imagen y se trataba de presentar como en los últimos 25 años *El Puerto, había venido apostando en sintonía con las actuaciones municipales y autonómicas por la consolidación del legado urbanístico y patrimonial y por la mejora de la calidad ambiental y los servicios públicos.*

A la vista de los resultados se concluye que dicho manifiesto responde bien a la realidad y que la Autoridad Portuaria ha sido un patrocinador constante, que ha transferido recursos para las más variadas actividades.

Los principales edificios que la Autoridad Portuaria ha aportado constituyen una referencia específica en cada uno de los espacios en que se asientan, tanto del puerto local como del Musel o de los barrios próximos. Nos vamos a fijar en aquellos localizados en la franja comprendida entre los dos puertos: *La antigua Rula, La Quinta La Vega, El Faro de Torres, El Centro de Recepción de Visitantes del Musel, el Centro de servicios del Musel y la Terminal de la Autopista del Mar.*

### ***La antigua Rula***

En 1986 el Plan Especial del Puerto Local, preveía reconvertir el conjunto de edificaciones de la antigua aduana en el centro administrativo del futuro Puerto Deportivo<sup>32</sup>. La imagen actual de ese edificio histórico, se debe a los arquitectos Fernando Nanclares, Nieves Ruiz y Juan Ignacio González Moriyón<sup>33</sup>.

La intervención tuvo como idea rectora el mantener la fisonomía del edificio como elemento de fuerte identidad colectiva, pasando a ordenarse los nuevos

---

<sup>32</sup> La redacción de este proyecto fue autorizado por la Dirección General de Puertos y Costas con fecha de 13 de noviembre de 1987

<sup>33</sup> DíEZ FAIXAT, Vicente, *Gijón, el espacio y el aire: arquitectura gijonesa*, Nº 6, Gijón, G.E.A., 2000, pp. 106-108 y 112.

usos culturales, y administrativos. En la actualidad el programa de usos comprende el edificio administrativo del Puerto Deportivo, una sala de exposiciones y un restaurante, habiéndose realizado entre 2002 y 2009, 24 exposiciones promocionadas por la Autoridad Portuaria.

El puerto deportivo tiene un total de 748 atraques. La dársena interior 261, el antepuerto 90, Fomento 190, Fomentín 195 y el muelle de espera 11.

El equipamiento de los pantalanes consiste en torretas de suministro de energía eléctrica, agua dulce, alumbrado y en torretas contra incendios y de salvamento.

Esta rehabilitación se complementó en 1993 con la renovación del “muelle de la madera” con elementos sencillos, nueva iluminación y bancos para incorporarlo al itinerario del paseo tradicional. Rosa G. Quirós considera la remodelación sumamente acertada que incorpora un itinerario alternativo al habitual, lineal a lo largo de la calle Claudio Alvargonzález y prolongando el espacio del nuevo restaurante más allá de los límites arquitectónicos, integrando perfectamente el viejo malecón al remodelado uso<sup>34</sup>.

### ***La Quinta de La Vega***

La finca y edificio de La Vega fueron adquiridos en 2001. Su localización en el itinerario costero del camino viejo del Musel, la hacía interesante para revalorizar una parte de un barrio degradado como era Jove. Por otro lado la proximidad al Musel le daba un plus de eficacia en las actividades que iba a acoger. La rehabilitación y consiguió dignificar no solo la anterior villa suburbana con sus jardines, sino también realzar la calidad dotacional y ambiental del barrio.

Entre 2002 y 2003 los arquitectos Juan González Moriyón y Javier Hernández Cabezudo abordaron la tarea sobre una superficie de más de 650 m<sup>2</sup> para consolidar un edificio que alberga la sede del Instituto Portuario de Gijón y el

---

<sup>34</sup> GARCIA QUIROS, R. M., “Un nuevo espacio para Gijón, la transformación del viejo Puerto” En *Liño*, Revista de Historia del Arte. Universidad de Oviedo, nº 13, 2007, pp. 105-122.

Centro de Promoción, Formación e Investigación y que alberga una serie de espacios para actividades culturales, como conferencias, seminarios, etc.

En origen se trataba de un proyecto del maestro de obras Pedro Cabal, un edificio de planta cuadrada de bajo, dos plantas y bajo cubierta, con galería doble lateral y escalera adosada de dos ramas en el acceso principal. Mas tarde sus antiguos propietarios habían añadido unas terrazas sostenidas por columnillas de hierro en las fachadas S. y O. que conferían una fisonomía particular a la par que chocante al edificio. En conjunto tenía interesantes valores arquitectónicos dentro del repertorio finisecular típico de la zona, con ornamentación modernista y ecléctica.

Los arquitectos respetaron y completaron los elementos constructivos y ornamentales originales en el exterior, procedieron a una remodelación completa de los espacios interiores. La primera planta queda dividida en una amplia sala de reuniones y dos despachos y la segunda queda ocupada por una sala de mayores dimensiones y la misma organización . Una planta bajo cubierta diáfana deja vista la armadura del tejado, además de un semisótano completan el conjunto. Se recupera también el edificio de las antiguas caballerizas para almacén.

### ***El Faro de Torres.***

La exposición, *el Cabo Torres y el puerto del Musel, 25 siglos de Historia*, coordinada por la Autoridad Portuaria y El Ayuntamiento de Gijón viene a ser una nueva evidencia de la presencia de la Autoridad Portuaria

A diferencia de la mayor parte de los faros de la costa asturiana que se instalaron a mediados del siglo XIX, en el caso de Gijón se abandona del viejo faro de Santa Catalina y se construye uno nuevo en la costa del Cabo Torres entre 1917 fecha de aprobación del proyecto y 1924 que se termina su construcción y equipamiento.

La Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Gijón firmaron en 2002 un convenio para promover actuaciones encaminadas al desarrollo del Parque Arqueológico de la Campa de Torres que incluyó la adecuación del Faro de Torres con oficinas, sala de exposiciones, archivo y un observatorio de aves marinas. Quedó abierto en 2005 con varias exposiciones permanente que

recogen la historia del Faro así como del resto de faros gestionados desde la Autoridad Portuaria de Gijón.

El proyecto se debe al arquitecto José Manuel Caicoya. En el espacio de la sala de máquinas del Faro situó una sala de exposiciones, aseos y vestíbulo. En la planta alta dos despachos, biblioteca y archivo. En el exterior una zona cubierta para observatorio de aves.

### ***Centro de Recepción de la Autoridad Portuaria de Gijón***

Es una de las actuaciones más interesantes, ya que se trataba de rehabilitar un edificio industrial, la primitiva central eléctrica del puerto construida en 1906, al pié de un elevado acantilado, entre las vías del ferrocarril de Aboño y las interiores de servicio.

En Septiembre de 2003 se convoca un concurso público para su rehabilitación con un programa detallado de usos específicos de atención a los visitantes e información y documentación sobre el pasado y presente de *El Musel*<sup>35</sup>. Fue valorado al igual que la Rula por los arquitectos Fernando Nanclares y Nieves Ruiz como otro testigo de la memoria histórica del Puerto, en este caso El Musel. Conservaron todos los exteriores muy característicos de la arquitectura industrial de ladrillo y renovaron totalmente el interior dejando un amplio espacio diáfano, eliminando cerramientos y divisiones en una superficie de 855 m<sup>2</sup>.

### ***El Centro de Servicios del Musel***<sup>36</sup>

Tiene en torno a 4.400 m<sup>2</sup> de superficie construida y moderniza en entorno industrial con una construcción de gran atractivo. Hemos visto que en la mayoría de los casos se trataba de rehabilitar y dar nuevas funciones a edificios de la etapa industrial, considerando con acierto que sus valores expresivos mantenían la memoria a y la identidad de los orígenes del Musel. Sin embargo en este caso Víctor Longo Valdés y Esther Roldán que acaban de

---

<sup>35</sup> La Autoridad Portuaria lo convoca en Septiembre de 2003, adjudicándose por un costo de 857.000 e.

<sup>36</sup> Obtuvo el 1º premio en el concurso de ideas convocado en 2001 y se termina en 2004.

recibir el premio de Arquitectura 2009 del COAA apuestan por una solución eficaz y de gran belleza basada en la pureza geométrica de los volúmenes, aunque enriquecida por los efectos lumínicos del muro cortina de cristal y aluminio en tonos azules. La iluminación interior al oscurecer altera por transparencia el efecto de cerrado y espejo que ofrece durante el día.

Uno de los mayores aciertos en este proyecto fue el traslado del aparcamiento a la fachada posterior, para conseguir una transición directa y fluida con el mar. Las dos plantas de oficinas son flexibles y versátiles en cuanto a usos presentes y futuros, con un pasillo central distribuidor para albergar pequeños habitáculos de servicios y varios núcleos de escaleras.

En el edificio ortogonal construido sobre el agua se encuentran el salón de actos y una cafetería. En esta obra, donde el enclave ha sido determinante a la hora de plantear unos valores estéticos, sus autores proponen un efecto textural y óptico en las cubiertas que son visibles a vista de pájaro desde La Campa Torres y se componen formalmente a base de franjas de diferentes gravas coloreadas en ocres azules y blancos.

### ***Nueva terminal de la autopista del mar.***

Uno de los últimos equipamientos de El Musel es el edificio que se está construyendo en el muelle de La Osa para dar servicio a la línea de transporte marítimo entre este puerto y los de Nantes y Saint Nazaire. Sobre un programa funcional sencillo que acoge un área de estancia y otra de embarque, se plantea un edificio de una planta, con 335 m<sup>2</sup> prefabricado y desmontable. La solución en este caso encargada a una empresa especializada en construcción modular<sup>37</sup> con adjudicación directa y una licitación de 463.927,50 euros.

Además de este patrimonio arquitectónico, un conjunto de actuaciones en los propios muelles del Puerto Local y en Poniente, supusieron la cesión de superficie terrestre y marítima y la posibilidad de apertura de nuevos paseos en el área costera. Ya hemos hecho referencia al *muelle de la madera*, y cabe citar *El Paseo del Muelle* fruto de una reordenación de 1988 buscando su potenciación como paseo tradicional, separándolo de la circulación rodada y

---

<sup>37</sup> Moldutec, ya ha realizado construcciones de similares características como la terminal de cruceros del Puerto de Bilbao (Terminal de cruceros)

dotándolo de elementos de confort y amueblamiento urbano, con bancos, luminarias y pavimento.

*El Paseo de Poniente* data de 1992. Tanto este paseo, como la creación de la nueva playa de Poniente en 1995, sobre los terrenos de Astilleros de los Cantábricos suponen el remate y continuidad del Puerto Deportivo y se basa en la colaboración con el Ayuntamiento de Gijón. Como antecedente necesario, se contaba con el rescate de la concesión por la Autoridad Portuaria de Gijón a finales de los 80. Sus dimensiones son 800 m lineales de borde en pleamar, 60.000 m<sup>2</sup> de superficie en pleamar, 160.000 m<sup>2</sup> en bajamar, y 800.000 toneladas de arena.<sup>38</sup>

Así mismo en la regeneración de la Playa del Arbeyal (1995), se necesitó de la conveniente participación de la Autoridad Portuaria. Esta formó parte de Plan Integral de Saneamiento de la Zona Oeste de Gijón, que incluyó otras instalaciones de plantas de tratamiento de aguas y depuradoras.

*El Espigón y Paseo de Fomento* a cargo de la Autoridad Portuaria, se llevó a cabo en 2002 y allí se situó la Estación Náutica *Gijón Costa Verde* que ofrece un gran abanico de posibilidades para el disfrute de la ciudad y sus alrededores. Su objetivo es la promoción y el desarrollo del turismo náutico de la zona; ofrece todo tipo de actividades ligadas al mar y otras que complementan su oferta, dirigida tanto a los visitantes como a los habitantes de Gijón, mediante concesiones a empresas privadas de hostelería.

## **LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD INDUSTRIAL**

Frente al urbanismo clásico que basa sus propuestas en las infraestructuras, la vivienda, las vías de comunicación o el transporte, toman protagonismo nuevos actores en el diseño de la ciudad, y se da un papel prioritario a la base social. El nuevo urbanismo exige una planificación participativa donde cuenten la participación ciudadana, las políticas culturales, la superación de la marginalidad de los barrios industriales, y el debate entre conservación y/o destrucción del patrimonio.

---

<sup>38</sup> Fuente Autoridad Portuaria, Memoria del proyecto *Gijón, Port & City together*.

Además la sociedad del conocimiento y la nueva teoría de la ciudad creativa y en red, empieza a exigir otras consideraciones en el análisis urbano.

El planeamiento urbanístico promovido desde el municipio, muy denso y en continua reelaboración, se expresó en las diferentes categorías desde lo general a lo particular y marcó las premisas técnicas para la transformación del espacio. Con el PGOU implantado en 1986 comienza a recuperarse la franja costera del Oeste, basado en dos premisas, el traslado de las industrias fuera de los espacios residenciales, y la permeabilidad con el mar obteniendo un nuevo frente costero que recuperase estos espacios para el ciudadano.

Las consecuencias y matices fueron numerosos. Cambiará la trama urbana al esponjarse y generarse nuevos parques, plazas de estancia y espacios deportivos. Cambiará profundamente el parque arquitectónico al derribarse viejas naves y fábricas, siendo sustituidas por edificios residenciales y de usos terciarios y dotacionales. Se identifican construcciones singulares que enriquecen el patrimonio arquitectónico algunas premiadas por su calidad, tanto se trate de edificios de viviendas, de servicios o de equipamientos públicos. Además complementario de las nuevas ordenanzas e impulso constructor se aplicó un *Plan de Erradicación del Chabolismo*. En los últimos 20 años cambia la forma física y sobre todo la función, el uso, la sociología y en suma la idea de ciudad.

En 1986 se produjo el ingreso de España en la UE y acto seguido la recepción por parte de Asturias de fondos estructurales al ser declarada Región Objetivo 1. Esta financiación extraordinaria, permitió recurrir a políticas novedosas y experimentales, que dieron como resultado una transformación radical de la ciudad que estamos analizando.

Por entonces, un poco antes del despegue urbanístico, las iniciativas se enfocaban hacia la ciudad antigua y la del ensanche, con un tímido urbanismo de restitución, que todavía no consideraba la peatonalización de calles ni la rehabilitación integral de barrios, y había una sensación palpable de estancamiento y recesión con unos altos índices de paro, esta tendencia se

corregiría con la aplicación del PGOU dirigido por el arquitecto Ramón Fernández Rañada<sup>39</sup>.

El Plan General de Ordenación Urbana de Gijón aprobado en 1985 y efectivo desde comienzos de 1986, comenzó a plantearse con varios años de antelación. En 1982 se publicaba un avance, con la mayor parte de lo que serían las grandes líneas de actuación y objetivos.

Un plan muy ambicioso, que sus mentores consideraron punto de inflexión entre el pasado y el futuro. El pasado era la ciudad heredada, anárquica, desordenada y desarrollista. La industria contaminante estaba mezclada con las viviendas, y una serie de barreras longitudinales - autopista, vías férreas, astilleros y puerto- se extendían en sentido O-E, aislando los barrios populares del Oeste (Llano, Calzada, Natahoyo y Jove), de la zona rural, entre sí, y del mar.<sup>40</sup>

Por el contrario la ciudad deseable, que aparecía como consecuencia de una situación política nueva que era la democracia, debería surgir de la participación de los ciudadanos, entidades locales, agentes sociales y económicos, y se trató de implicar a asociaciones de todo tipo para construir entre todos un lugar habitable y sostenible. Quizás esta haya sido la característica más notable que se ha mantenido y acentuado en toda la gestión ulterior del urbanismo gijonés.

El proceso se lleva a cabo a través de una compleja planificación, además del PGOU 1986 reformado en 1998, 2004, 2005, 2006, 2008, 2009 y posteriores, fue necesario compartimentar las actuaciones mediante numerosos planes sectoriales aplicados a toda la ciudad. De los que afectan a la costa Oeste destacamos los de las Estaciones, PERI Santa Olaya- Arbeyal, Plan Especial de Poniente y Plan Especial de Moreda.

---

<sup>39</sup> Además del arquitecto director figuraban José Ramón Menéndez de Luarca, Gerhard Loch, y Carlota Navarro. El concurso se convocó en 1980, Un "Avance" del mismo fue presentado en 1982, se prolongó su tramitación varios años, y entró en vigor en 1986

<sup>40</sup> BALBÍN, E; FERNÁNDEZ RAÑADA, R; LOCH, G; MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R.; NAVARRO PALANCA, C. *Avance, Plan general de Ordenación Urbana. Un Plan para Cambiar Gijón*. Ayuntamiento de Gijón 1982



Los primeros resultados reales, ya conseguidos a finales de los 90 fueron la creación de dos nuevos arenas públicos y un gran un parque en la antigua Factoría Siderúrgica de Moreda y Astilleros de Riera , así como la recuperación de la antigua estación del Norte para museo del Ferrocarril.

Además de estos documentos específicos se produjeron otros que aspiraban a lograr una integración de todas las actuaciones sectoriales en los ámbitos sociológico, educativo, deportivo, de empleo, formación y medioambiental El peso del nuevo urbanismo social recae en dos Planes Estratégicos, el primero entre 1991-2001 y el segundo 2002-2010. En ellos se dio una amplia participación y voz a todos los sectores sociales y económicos implicados para aglutinar propuestas y definir las prioridades colectivas.

Una de las capacidades mejor desarrolladas por los sucesivos gobiernos municipales de ha sido la participación en programas europeos. Con el Programa Operativo Local. POL 2000 -2006 la ciudad recibió 6,4 millones de euros procedentes de los últimos fondos Feder destinados a municipios pequeños y medianos. Este buen hacer en la captación de financiación posibilitó la construcción de los grandes equipamientos turísticos.

En paralelo se pusieron en marcha instrumentos correctores de déficit en marginalidad, cohesión social y medio ambiente como los programas *Urban*, la *Agenda 21*, o diversos *Planes de Empleo*.

El *Plan de Saneamiento Atmosférico (1989)*, referido a la industria de cabecera y el *Plan de Saneamiento Integral(1991)* con la canalización y limpieza del Río Pilón fueron las principales iniciativas en cuanto a depuración del aire y el agua. En 1998 la experiencia de Gijón fue seleccionada en el Concurso de *Buenas Prácticas* patrocinado por Dubai y catalogada como BEST. Fue un refrendo a las sucesivas actuaciones que presentaba su ayuntamiento y que resumimos: *1984 Plan de Erradicación del chabolismo*, *1985 Plan general de Ordenación Urbana*, y *1991 Plan de Saneamiento Integral de Gijón*.

Desde el punto de vista medioambiental funciona la *Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica*, que a su vez condujo a la aprobación de una Ordenanza Municipal en este sentido en 1997.

En la memoria de presentación de Gijón a dicho concurso se concedía un papel fundamental a la Fundación Municipal de Servicios Sociales. En la presentación de resultados sobre la actuación titulada *Reordenación urbana e inserción social. Abriendo la ciudad al mar*, se citaban como objetivos:

1º.- Total erradicación del chabolismo (sobre unas 600 familias chabolistas y 1.860 viviendas construidas de las que 1.100 lo fueron en régimen de cooperativa).

2º. - Rehabilitación integral de la fachada marítima.

3º. - Asentar las bases para la transformación desde una economía industrial hacia una economía de una ciudad de servicios<sup>41</sup>.

Además de constatar estas realidades se citaban otras actuaciones como la vigilancia de la calidad de las aguas del baño de las playas<sup>42</sup>.

También dos grandes equipamientos que estaban en el punto de mira de los objetivos del municipio, El Jardín Botánico y el proyecto de Acuario, se incluían inicialmente en los programas de Buenas Prácticas. Luego veremos que van a ser presentados dentro de los equipamientos turísticos y de nuevo en el paquete del “Área temática de Comercio y Turismo” del Plan Estratégico 2002-2012. El resultado final es totalmente positivo y se encuentran funcionando.

Los proyectos europeos *Urban* que se implantaron con mucha antelación al resto de ciudades de Asturias, escenificaron la llegada a primer plano de los actores del hecho urbano, fueran ciudadanos individuales, asociaciones de vecinos, o cualquier otra fórmula como las asociaciones de pequeño comercio, asociaciones profesionales, deportivas, etc.

---

<sup>41</sup> Inversión total 35.600 millones de pesetas. Participación Ayuntamiento de Gijón 40%, Principado de Asturias 10%, Ministerio de Medio Ambiente 25% y Cooperativas de viviendas y otras entidades 25%.

<sup>42</sup> Este control que se inicia en 1989 y partía de una situación muy deficiente por los vertidos directos, mejora después de 1993 debido a los planes de saneamiento y depuración de las aguas, instalándose los colectores del Natahoyo, las estaciones de Pretratamiento del Oeste y del Pisón, y los emisario del Musel y de Peñarrubia.

El proyecto *Urban II*, incluía varios objetivos, unos de índole sociológica y económica (paro, igualdad de género, marginalidad, educación), comunicaciones y movilidad de la población y equipamientos. Y otros referidos a la sostenibilidad y medio ambiente. Los barrios comprendidos en la *zona Urban* eran precisamente los antiguos barrios industriales, Natahoyo La Calzada, Tremañes y Jove y se caracterizaban por la pervivencia instalaciones industriales en su entorno. Estaban rodeados por la planta siderúrgica de Aceralía, la central térmica de Aboño, los dos astilleros, los talleres de calderería pesada y la industria auxiliar en la fachada marítima, el puerto de El Musel y sus instalaciones anejas, así como restos industriales en Tremañes y La Calzada, entre otras. Estas instalaciones productivas están muy próximas a zonas residenciales consolidadas y densamente pobladas, situación que generaba un fuerte impacto ambiental sobre la población.

En Octubre de 2000 tuvieron lugar las “Jornadas Técnicas Agenda 21 de Gijón”<sup>43</sup> se plantearon hasta 16 indicadores ambientales relativas a contaminación a todos los niveles, aire, agua, acústica, recursos hídricos y gestión de residuos. Al final de las mismas se incluyeron otros indicadores de índole socioeconómica. Algunos de gran interés como los espacios de la red viaria con prioridad para los peatones, cuantificación de la superficie de zonas verdes por habitante, servicios urbanos básicos de transporte, movilidad y recorridos para bicicletas. Recuperación de sendas y paisajes periurbanos, actividad socioeconómica y renta.

Toda esta cantidad de datos fueron analizados estadísticamente y ofrecidos a la población con un sistema de información de los principales indicadores.

Los dos planes de Excelencia Turística definieron los mecanismos y equipamientos principales para incidir en el objetivo del turismo y marketing de ciudad desplegado en nuevos y mayores equipamientos culturales, deportivos y de ocio. Al menos tres de los grandes referentes turísticos que se acometieron al calor de este impulso son una realidad: el Jardín Botánico, el Acuario Atlántico y el Centro de Talasoterapia.

---

<sup>43</sup> AGUADO GONZÁLEZ, C; (Servicio de Medio Ambiente. Ayuntamiento de Gijón). *Agenda 21 de Gijón*. III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. Gijón Julio 2001

A partir del año 2000 se enfatiza en Gijón la necesidad de consolidar el turismo como uno de los objetivos fundamentales a corto plazo. El PET 2000-2003 gestionado por la Sociedad Mixta de Turismo, analizaba el potencial de recursos existentes y propuso nuevas actuaciones, tratando de hallar una seña de identidad válida para el marketing de la ciudad. De este plan se siguieron inversiones que en su momento rewertieron en el patrimonio arquitectónico, lo que permite calificar a este tipo de planes, de aliados complementarios en la transformación de la ciudad.

Se aplicó una fórmula de implementación habitual, cuya metodología parte de la cuantificación rehabilitación y la divulgación. Se partía de evaluar el patrimonio cultural existente, se sigue con la confección de rutas, campañas de toma de conciencia del patrimonio colectivo y señalización y difusión de los conjuntos patrimoniales. Afectando directamente al conocimiento, aprecio y rehabilitación del patrimonio se publicaron varios folletos con rutas por la ciudad y su medio rural. Rutas históricas, arqueológicas, (apoyándose en las excavaciones y parques arqueológicos existentes), rutas artísticas, monumentales y paisajísticas.

Una parte de la financiación se destinó al *Plan de fachadas del casco urbano*, y otra estuvo destinada a renovar la señalización urbana y la interpretación.

Las consecuencias de estas dos actuaciones fueron inmediatas. Por una parte se fomentaba el orgullo ciudadano hacia el patrimonio, y por otra se inició la modernización del diseño y clarificación de la información.

Por los mismos años en que se estaba aplicando el PET 2000-2003, comenzaron en España los PICTE (Planes Integrales de Calidad Turística Española). Vinieron a marcar un camino por el que toda iniciativa turística que quisiera tener futuro debía comprometerse con la calidad. La Sociedad Mixta de Turismo pone en marcha *El Plan de Calidad del Destino Gijón*<sup>44</sup>.

Otros muchos proyectos concretos se sumarán en la memoria del PET. La Feria Turicom, la Estación Náutica Costa Verde, el mercado ecológico y artesano, la oficina de turismo del Puerto Deportivo, y la Web Gijón Info. La

---

<sup>44</sup> Sociedad Mixta de Turismo de Gijón. Memoria, *Plan de Calidad del Destino Gijón*. Gijón 2003.

oferta a todos los niveles, incorpora numerosos equipamientos deportivos y recreativos que ya tenía la ciudad, hípica, regatas, golf y navegación, van añadiendo eslabones a la búsqueda de identidad turística y de servicios. La empresa privada por su parte ha multiplicado el parque hotelero. El impacto de la arquitectura de hoteles, asentados mayoritariamente en las avenidas de penetración hacia la ciudad o en el litoral es muy importante y se cuenta con proyectos de verdadero interés.

Uno de los barrios del Oeste más significativos por su historia reciente, objeto de una transformación radical fue La Calzada y en este proceso de transformación fue determinante el *Peri de Santa Olaya – Arbeyal*.

En los objetivos y condiciones vinculantes de ordenación que se recogían en el documento del PE, se dibujaba de manera nítida el estado anterior del barrio:

*El ámbito está mayoritariamente ocupado por instalaciones industriales y de almacenaje que interrumpen la banda costera entre la playa del Arbeyal y los astilleros de Constructora Gijonesa, cerrando la salida natural a la costa desde la parte central de la Calzada. El objetivo de la actuación es simultanear la consecución de una máxima transparencia al tránsito entre La Calzada y la costa con la formación de una fachada urbana residencial al mar<sup>45</sup>.*

La superficie objeto de ordenanza fue de 21.852 m<sup>2</sup>. Se proponía una edificación con máxima de 5 plantas, con el 50% dedicado a zonas verdes públicas y viarias, y reducir al mínimo la superficie destinada a tráfico rodado.

La nueva playa que se consiguió abrir sobre los astilleros Riera y Marítima del Musel, denominada El Arbeyal, tiene 390 m de longitud. En sus inmediaciones se han construido varios edificios de arquitectura singular y amplios espacios verdes.

Los dos edificios más destacados de la nueva plaza del Arbeyal son el EMA o edificio administrativo para la Central de Aguas y el Centro Oceanográfico.

---

<sup>45</sup> Ayuntamiento de Gijón. Plan Especial PE-01. Peri de Santa Olaya-Arbeyal. Hoja del plano 1.200.

El EMA es una excelente obra del arquitecto Diego Cabezudo, edificio cilíndrico rodeado de agua y fuentes como un gesto metafórico a las actividades que encierra y con una estética totalmente renovadora. Su funcionalidad y eficiencia energética está en línea con las investigaciones de su autor en aras de la arquitectura bioclimática. Se trata además de un proyecto en el que la domótica permite el control integral de las instalaciones.

El Centro Oceanográfico es un centro de investigación marina y depende del Instituto Español de Oceanografía que fue su promotor. El proyecto lo firmaron José Luís Moreno Cervera, como arquitecto director, y José Luís Moreno Ortega y Antonio Díaz Latorre, como arquitectos colaboradores. El proyecto básico está fechado en septiembre de 1998 y el de ejecución en diciembre de este mismo año. El edificio fue inaugurado el 5 de febrero de 2001. El edificio se planteó con un diseño singular, muy atractivo basado en hormigón cristal y madera. Una superficie de casi 3.000 m<sup>2</sup> distribuida en tres plantas en altura y un semisótano. El amplio programa de usos se desarrolla en un interior diáfano que deja a la vista la estructura y la magnífica cubierta de madera laminada ondulada. En planta baja de 720 m<sup>2</sup> se instala la cafetería, salón de actos, laboratorios y despachos. Y en la primera y segunda despachos y laboratorios, así como talleres, sala de cartografía, dirección etc. Se resuelve en el exterior con un muro perimetral al Norte en hormigón con doce pórticos de 3,75 m de luz, y la fachada Sur se soluciona mediante una rampa que alcanza los 3,78 m de altura desde la rasante de la plaza. En el interior se ha buscado un espacio diáfano en el que sobresale la espectacular cubierta de madera laminada ondulada apoyada sobre correas y que da lugar a variaciones de lucernarios de hasta 4 tipologías. Para los paneles y mamparas se utilizó el haya vaporizada y en ocasiones se sustituyó la lámina por madera maciza. El presupuesto del edificio construido por la empresa Tragsa alcanzó los 554,6 millones de pesetas en el año 2.000.

*El Plan Especial de Poniente*, con una inversión en torno a los 18 millones de euros actuaba sobre el barrio industrial del Natahoyo, al que hacíamos referencia en otro lugar. Según el informe de la Sociedad de gestión SOGEPSA la actuación se realizó sobre más de siete hectáreas -72.959 metros cuadrados- de los que 2.292 están ocupados por la trama viaria, y 20.136 son zonas peatonales. Uno de los principales problemas de este barrio consistía en las vías del ferrocarril que lo atravesaban hasta la altura de Fomento. Se elimina esta barrera, lo cual permite la definitiva conexión entre las dos zonas

separadas del barrio y se convierte en área residencial con edificios de diseño y calidad. Los dos elementos definitorios y nuevos son la Playa de Poniente y el Museo del Ferrocarril. Pero esta operación no quedará rematada hasta que se logre finalizar el soterramiento de las vías.

La Playa de Poniente, se localiza en la zona anteriormente ocupada por *Astilleros del Cantábrico*. El arenal regenerado se extiende a lo largo de 800 metros. Es una actuación de gran calado por la extensión y su cercanía a la ciudad antigua, con la que conecta directamente. En lo que atañe a la percepción visual del mismo destaca la buena calidad y el diseño en la transición de la calle a la arena, con escaleras de desnivel apenas perceptible y líneas quebradas, que permiten acceder a la playa a todo lo largo del paseo marítimo con bancos, un paseo elevado con funciones de mirador y cuidadas terrazas destinadas a hostelería. En lo que respecta a su funcionalidad, se optó por que fuera accesible a personas discapacitadas, mediante la instalación de una pasarela de madera de 100 metros de longitud que conecta el paseo con la orilla del mar, y que permite el tránsito de sillas de minusválidos.

En este marco se construyó el Museo del Ferrocarril, sobre la antigua Estación del Norte que databa de 1873. Inaugurado en 1998 tiene una colección muy importante de máquinas de vapor y vagones antiguos con más de 50 piezas, además de un importante archivo, siendo un centro activo de investigación sobre el ferrocarril y el patrimonio industrial.

En los dos extremos de la nueva playa se localizan dos equipamientos fundamentales para la “ciudad de servicios” el Acuario Atlántico y el Centro de Talasoterapia.

Se complementó con el *Plan Especial de Moreda*, sobre los terrenos de la antigua *Factoría Siderúrgica de Moreda y Astilleros de Riera*, y en aquellos antes ocupados por instalaciones ferroviarias, que fueron desplazadas.

## PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO<sup>46</sup>

*El Plan Estratégico 2002-2012*, abierto a las iniciativas pública y privada, se dirigía a reorientar y clarificar todo lo realizado en la ciudad durante la década anterior.

Será el colofón de todo el proceso que hemos comentado, y surge en el punto de inflexión en que se plantean las directrices para el nuevo siglo. En 2001 y desde la Agencia Local de Desarrollo y Promoción, se advierte la necesidad de configurar una imagen más nítida, una identidad que distinga a la ciudad, para que pueda integrarse de manera coherente con las disponibilidades que ofrece la sociedad de la información y de la comunicación.

En Abril de 2002 se convocaba una Conferencia de Diagnóstico de la Ciudad, y en Mayo se pasan a elaborar los objetivos del *Plan Estratégico de Gijón 2002-2012*. La conferencia trataba de implicar a amplios sectores, se realizaron encuestas para recoger la opinión de los ciudadanos en las que participaron 400 individuos, 8 comisiones ciudadanas e intervinieron unas 1.200 personas para “programar y enfocar el desarrollo futuro de Gijón”, todo ello se dio a conocer en tres boletines y en la página Web del Ayuntamiento. Se partía de una premisa: entramos en otro tiempo marcado por dos factores, el marketing y las redes de comunicación. El marketing de ciudades aporta gestión e identidad como fundamentos para la reactivación económica, y más aún en una comunidad autónoma como es Asturias de clara apuesta turística.

En este documento se insiste en la necesidad de una gestión activa que atraiga inversiones, visitantes (turismo) y residentes. Tres pilares para los que es fundamental un núcleo basado en la información y la comunicación, tanto hacia dentro como hacia fuera.

La comunicación interior, se ha venido potenciando con prensa escrita (un ejemplo además de los numerosos folletos y ediciones es la *Gaceta de Gijón*) y el impulso de numerosos foros para la implicación ciudadana en los proyectos.

---

<sup>46</sup> BORJA, J Y CASTELLS, M., *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus 1998



Se van a definir los equipamientos singulares turísticos y culturales, dándose relevancia en el mismo contexto a la Semana Negra y Festival de Cine

El marketing urbano como estrategia de gestión, exige de las instituciones y también de las organizaciones privadas, reconocer las demandas de lo que los expertos llaman grupos objetivos (habitantes, visitantes, empresas,...), para crear productos que den satisfacción a las mismas<sup>47</sup>.

Entre 1991 y 1999 había funcionado un primer PEG. Durante la década de su vigencia, fue desbordado y matizado por los numerosos planes sectoriales y nuevos proyectos, que hicieron necesaria su reformulación. Se orienta el actual con talante más participativo y por “la necesidad de articular los grandes proyectos de infraestructuras, equipamientos y urbanismo”. De nuevo se asiste a una avalancha de proyectos, sobre todo en lo que concierne a la Playa de Vías y a La Universidad Laboral, que se van adelantando y superponiendo al PEG.

Entre los objetivos aprobados inicialmente para incluir en cada uno de los ejes de este PEG 2002-2012 <sup>48</sup>, queremos destacar los siguientes que tienen de común sus referencias a la imagen de la ciudad.

*Promover un producto turístico que identifique a Gijón dentro de un contexto regional y potenciar la actividad turística, promoviendo las ofertas especializadas que capten nuevas demandas.*

En el eje estratégico nº 2, la propuesta es *conciliación del desarrollo urbanístico, con la calidad estética de la imagen de la ciudad* (Se refiere aquí a los elementos físicos construidos). Más adelante en el eje 3, el concepto de imagen se basa en los valores culturales y patrimoniales, más cercano a varios objetivos del PET que tenía como línea argumental la mirada al patrimonio.

---

<sup>47</sup> FRIEDMANN, R; “Marketing estratégico de ciudades”, en *ABACO, revista de cultura y ciencias sociales* nº 44-45, 2005, Pág. 21-27.

<sup>48</sup> Fueron 76 objetivos aprobados en el Consejo de Desarrollo Local el 8-11-2002. y publicados por la Agencia Local de Promoción económica y empleo.

Otros objetivos son:

*Profundizar en las políticas de gestión y puesta en valor del patrimonio cultural de Gijón, en conexión con el contexto territorial, y vincular y coordinar las políticas urbanísticas con las culturales. Potenciar los servicios y proyectos culturales en Gijón, vinculados a la producción artística y cultural como factor de desarrollo y cohesión social. Por último se habla de la proyección exterior, o sea de una imagen capaz de: transmitir al exterior la idea de Gijón como ciudad dinámica, abierta, acogedora, sostenible, participativa y solidaria; Una ciudad concebida para el disfrute de sus ciudadanos y visitantes<sup>49</sup>.*

Desde 2002 existía el proyecto de remodelación total de la red ferroviaria de cercanías para extender el alcance del ferrocarril a nuevas zonas de reciente urbanización, generando un largo túnel que atravesase la ciudad y varias estaciones que llegaran al Campus Universitario de Viesques y Hospital de Cabueñes. Para esta gran inversión se creaba un convenio entre los gobiernos regional y local, con el Ministerio de Fomento (2-9-2002).

La Sociedad Gijón al Norte S. L. (2002) fue encargada de convocar el Concurso para la redacción del *Plan Especial para la Integración del Ferrocarril* convocado en Mayo de 2005 cuyo ámbito quedaba establecido en la modificación del PGOU de 1 de Agosto de 2003. Se presentaron 17 equipos de profesionales -

El alcance de objetivos puede sintetizarse en lograr la supresión la barrera ferroviaria para mejorar la permeabilidad y accesos a los nuevos barrios del

---

<sup>49</sup> En el eje estratégico 4, titulado *Gobierno, participación e imagen de la ciudad* los proyectos clave se explicitan de manera literal siendo los equipamientos fundamentales en los que se basará la imagen turística de la ciudad. Unos son construcciones y otros son actividades.

1.-Proyectos diferenciales: Universidad Laboral, Complejo de Talasoterapia, Jardín Botánico, Acuario, Paseo de San Lorenzo

2.- Consolidación de eventos: Festival Internacional de Cine, Semana Negra, Feria Europea de Teatro Infantil.

De todos los allí enunciados, solo el Centro de Talasoterapia no se ha culminado a finales de 2006, siendo ya una realidad los siguientes: Acuario (Junio 2006), Jardín Botánico (2003), y el Plan de Usos de la Laboral.(2005).

Oeste, además de aportar ideas y soluciones para rediseñar las actuales áreas de los bordes de las vías férreas y la autopista.

El proyecto de Jerónimo Junquera y Asociados, fue el ganador del concurso<sup>50</sup> Como punto principal modifica el acceso al centro de Gijón con un gran bulevar y parque-vía que comunicará Pumarín y Moreda. Se propone la construcción de seis torres de entre 12 y 33 pisos, de las cuales una será para hotel, en los terrenos liberados de la barrera ferroviaria en la avenida de Juan Carlos I.

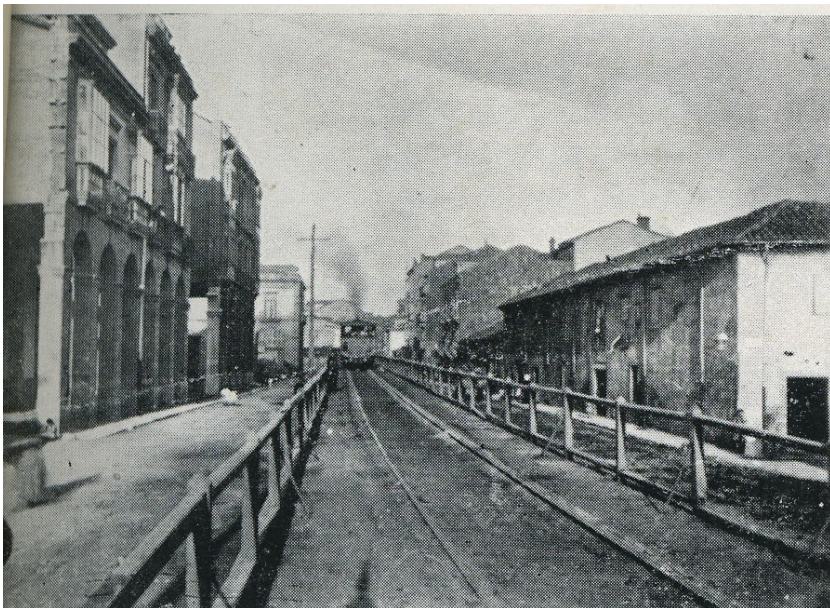
Según la propuesta de Junquera, la plaza del Humedal, queda incorporada a la propuesta de ordenación urbana, al suprimir el tramo final de Sanz Crespo, creará un vestíbulo urbano que transformará un área actualmente impersonal y anodina en un nuevo espacio cubierto, de enlace y encuentro con la ciudad consolidada.

La ejecución se establecía en cuatro etapas. La idea clave era avanzar al mismo tiempo en el desarrollo inmobiliario de la zona y en el soterramiento de las vías entre Moreda y El Humedal y no preveían la finalización de todo hasta 2014. Se hace fuerte hincapié en cómo obtener los recursos y en la promoción inmobiliaria. Para 2007-2008 estaba previsto el comienzo de las obras de cinco torres y un gran hotel de cinco estrellas para el que se conoció un primer boceto del arquitecto Zaera.

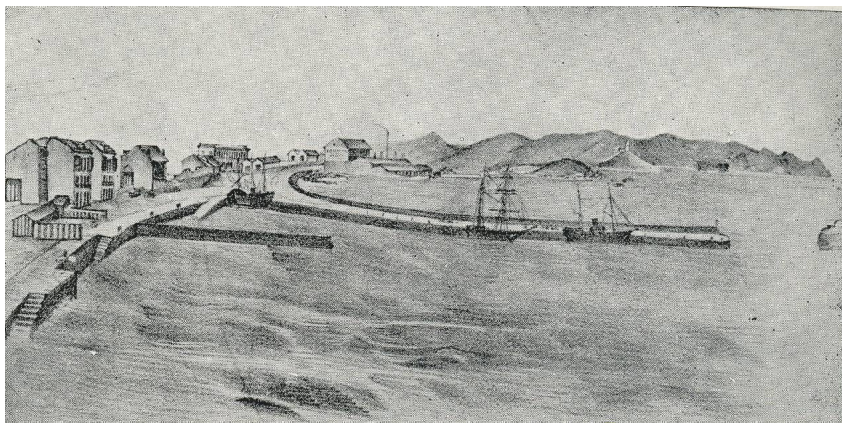
Los acontecimientos posteriores a 2007 han dado lugar a nuevas variables, como la ampliación del espacio involucrado en el nuevo Plan Especial de Poniente, la previsión de un nuevo Parque Tecnológico y las diferentes propuestas de estación intermodal y soluciones para la edificación en altura. Todos estos temas deberán concretarse en los próximos años, si bien ralentizados por las especiales circunstancias económicas que afectan al país.

---

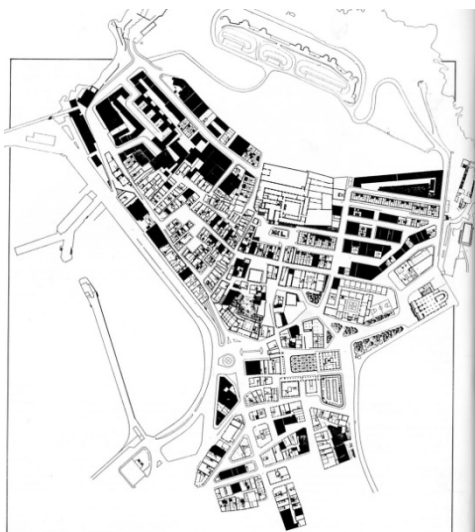
<sup>50</sup> El diseño del arquitecto madrileño, de ascendencia asturiana, obtuvo la máxima puntuación de la comisión técnica de selección (81 puntos), por delante de las propuestas del holandés Ven Van Berkel (75 puntos), Alejandro Zaera Polo (70 puntos) y Martínez Lapeña-Torres Asociados (62 puntos).



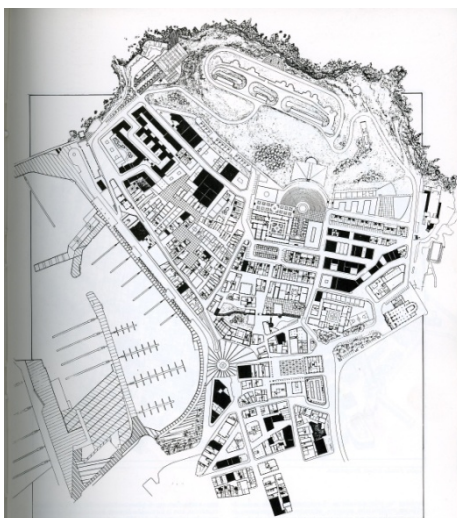
**Antiguo *Muro de Langreo* en Fomento. Gijón.**



**Playa de Pando y muelle de Poniente en 1884. Anónimo.  
(Joaquín A Bonet. *Biografía de la villa y puerto de Gijón*, 2ª parte, 1964, pág. 209).**



**Francisco Pol y José Luís Martín.  
Plan Especial de Protección y Recuperación del Centro Histórico de Gijón.  
Estado inicial**



**Francisco Pol y José Luís Martín.  
Propuesta de ordenación del Centro Histórico de Gijón.**





**Paseo en el Arbeyal después de la intervención.  
Fotografía: M.C. Morales.**



**F. Nanclares y N. Ruiz. *Centro Cultural Cajastur-Muralla Romana,*  
*(Síntesis Arquitectura Fernando Nanclares Fernández, Nieves Ruiz Fernández)*  
Autorizado por Ed. Síntesis Arquitectura.**



**Centro Oceanográfico de Gijón (Arquitectos Moreno Cervera, Moreno Ortega y Díaz Latorre) y Empresa Municipal de Aguas (Arquitecto Diego Cabezudo).  
Fotografías: M. C. Morales.**



**Playa de Poniente después de la intervención. Fotografía: M. C. Morales.**