

# Un nuevo espacio para Gijón: La transformación del viejo puerto\*

---

Rosa María García Quirós  
*Universidad de Oviedo*

## RESUMEN

Tras la crisis industrial de los años 70 el litoral occidental de Gijón, en el que se ubicaban los astilleros y el puerto pesquero e industrial, hubo de ser reconvertido. La actuación sobre esta zona se inscribe en el Plan General de Ordenación que preveía la transformación de la ciudad; para hacer frente a la remodelación de este espacio se hizo necesaria la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local, encargado a un equipo de arquitectos encabezados por Fernando Nanclares. Este plan tiene la virtud de haber conseguido la reforma y adecuación de una de las zonas con mayor historia de la villa de Jovellanos, sin renunciar a su modernización, manteniendo su personalidad y potenciando la vinculación con la ciudad. El acierto en el tratamiento queda demostrado por la vitalidad que presenta este nuevo waterfront en continuo desarrollo y permanentemente transitado por los ciudadanos, gijoneses y visitantes.

## ABSTRACT

After the industrial crisis of the seventies the western littoral of Gijón, where shipyards and fishing and industrial port were placed, had to be restructured. Action over this area is inscribed in the PGOU, which foresees the city transformation; redacting a PERI of the Local Port was necessary for this space restyling, it was entrusted to an architects team led by Fernando Nanclares. The best of this plan is that it got the reform and adequacy of one of the most historic zones of Gijón, without giving up its modernization, keeping its personality and upgrading its linking with the city. Success in the treatment kept proved in the vitality exhibited by this new waterfront in continuous development and constantly traversed by citizens, of Gijón and visitors.

## PALABRAS CLAVE:

Diseño urbano. Waterfront. Gijón.

## KEY WORDS:

Urban design. Waterfront. Gijón.

\* \* \* \* \*

---

\* Mi agradecimiento a la Autoridad Portuaria de Gijón, Ana Espina y Armando Rodríguez.

Estamos viviendo en una época extraordinariamente complicada y contradictoria (la era digital), una época en la que las posibilidades de intercambio de información y de conocimientos, las nuevas tecnologías, están alterando profundamente muchos de nuestros hábitos; ya no necesitamos abandonar nuestro entorno más privado, nuestra casa, para estar perfectamente conectados con el mundo. Ya no necesitamos habitar las ciudades para sentirnos integrados en la sociedad, las relaciones son ahora virtuales, a través de la red; por ello se pronosticó el fin de la sociedad urbana, la muerte de la ciudad. El desarrollo de los acontecimientos ha demostrado, no obstante, que las ciudades están lejos de desaparecer, que a pesar de todas las contradicciones, el futuro sigue siendo urbano.

Pero lo que sí es cierto es que nuestras ciudades están cambiando. Deben adaptarse a los nuevos tiempos, ofrecer los instrumentos y los medios necesarios para hacer frente a un nuevo tipo de sociedad en constante trasiego de unos lugares a otros, para ofrecer a los ciudadanos -permanentes o transitorios-, un mismo lenguaje comunicativo en forma de señalética, de códigos de muy diverso tipo que todo el mundo comprenda. La globalización, el desmoronamiento de viejas estructuras económicas, no sólo ha permitido, sino que ha impulsado la descentralización de los lugares de producción en busca del mayor beneficio económico; los mercados se hacen transfronterizos y los productos viajan incansablemente de este a oeste, de sur a norte. Las diferencias formales de las ciudades del primer mundo se están desdibujando; el aspecto, la imagen que nos ofrecen, se está uniformando; los grandes centros comerciales, los grandes complejos hoteleros, los grandes nudos de comunicación (aeropuertos, metros...), son exactamente iguales en cualquier lugar del mundo; las soluciones arquitectónicas se aplican por igual en todas las latitudes, las tipologías son exactamente las mismas en cualquier geografía, las soluciones urbanísticas se uniformizan, el equipamiento urbano, cada vez más abundante, se surte de las mismas multinacionales que ofrecen soluciones a la carta; las ciudades pierden su identidad.

Se están convirtiendo, además, en lugares en los que las relaciones sociales son cada vez menos importantes; las plazas son sustituidas

por parkings; las calles peatonales buscan exclusivamente facilitar el mercado; las zonas verdes se circunscriben al interior de las rotondas, inaccesibles a los peatones; se está procediendo a la progresiva privatización de los espacios públicos existentes<sup>1</sup>. Estamos transformando ciudades construidas “por y para” ciudadanos, en ciudades “contra”, o en el mejor de los casos “a pesar de” los ciudadanos; como señala Joan Dolç “hace tiempo que en vez de gozar del entorno urbano nos defendemos de él”<sup>2</sup>.

Este cambio que estamos percibiendo en la personalidad de nuestras ciudades se sustancia en la desaparición del tipo de ciudad tradicional, la ciudad socializadora, el tipo de ciudad que nos es más próximo, el tipo de ciudad “propia”, para transformarse en la ciudad intemporal, en la ciudad abierta, en la ciudad “de todos”; estamos asistiendo al nacimiento de lo que Rem Koolhaas<sup>3</sup> denomina la “ciudad genérica”, la ciudad sin identidad. La vieja ciudad, la que Italo Calvino denomina la ciudad de la memoria, aquella que *contiene su pasado como las líneas de una mano*<sup>4</sup>, se está desvaneciendo con el beneplácito de todos, comenzando por los políticos que lo impulsan en aras de una mal entendida “modernidad”. Estamos construyendo un tipo de ciudad cuyas señas de identidad se difuminan; una ciudad es cualquier ciudad; estamos asistiendo a la instalación de lo que Marc Augé<sup>5</sup> denomina los “no lugares”, los lugares sin memoria, sin historia, sin pasado... estamos sustituyendo historia, tradición, memoria, por eficacia aparente, deseos de modernidad mal entendida, comodidad, que acaba rebelándose contra los propios usuarios.

*Si al tocar la tierra en Trude no hubiese leído el nombre de la ciudad escrito en grandes*

- 
- <sup>1</sup> FLOR, Vicent: “Democracia y urbanismo. Panorama para un posible reencuentro” en *Lars. Cultura y Ciudad*, nº 3. Valencia, 2006.
  - <sup>2</sup> DOLÇ, Joan: “Recuperando la perspectiva ciudadana” en *Lars. Cultura y Ciudad*, nº 4, Valencia, 2006.
  - <sup>3</sup> KOOLHAS, Rem: *La ciudad genérica*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 2006.
  - <sup>4</sup> CALVINO, Italo: *Las ciudades invisibles*, Madrid, Ed. Siruela, 8ª edición, 2002, p. 26.
  - <sup>5</sup> AUGÉ, Marc: *Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa editorial, 1993.

letras, habría creído llegar al mismo aeropuerto del que partiera. Los suburbios que tuve que atravesar no eran diferentes de aquellos otros, con las mismas casas amarillentas y verdosas. Siguiendo las mismas flechas se bordeaban los mismos jardines de las mismas plazas. Las calles del centro exponían mercancías, embalajes, enseñas que no cambiaban en nada. Era la primera vez que iba a Trude, pero ya conocía el hotel donde acerté a alojarme (...)

¿Por qué venir a Trude?, me preguntaba. Y ya quería irme.

-Puedes remontar el vuelo cuando quieras -me dijeron-, pero llegarás a otra Trude, igual punto por punto, el mundo está cubierto por una única Trude que no empieza ni termina, sólo cambia el nombre del aeropuerto<sup>6</sup>.

Existen determinados entornos especialmente sensibles a esta pérdida de identidad y a la asunción de estos nuevos valores genéricos; y uno de los lugares más indefensos ante estos ataques de la eliminación de la identidad son los viejos warterfront -las fachadas litorales- de las ciudades tradicionales; en este sentido Juan Freire señala que “los espacios litorales son la metáfora perfecta de la globalización”<sup>7</sup>. Todas las ciudades están viendo transformarse sus viejos puertos industriales. “El destino más frecuente de los puertos históricos fue, -en palabras de Alvargonzález- en los años ochenta y noventa del siglo XX, su mutación en puertos deportivos”<sup>8</sup>.

Si cada ciudad tiene un espacio que la define, un espacio que es sentido como propio por sus habitantes, que permanece como zona de referencia y que late con ellos, en Gijón este espacio podría muy bien ser el situado en torno a la antigua dársena local, la zona que los gijoneses denominamos “el muelle”, el frente litoral occidental, la zona más industrial, de mayor solera. Y este espacio, testigo y protagonista de la evolución de la ciudad ha tenido la suerte de ser entendido en estos términos en las últimas transformaciones que ha sufrido. Las distintas intervenciones han percibido este espacio como un lugar estrechamente relacionado con la vida

de la ciudad, un espacio que se le debía al ciudadano, un lugar para esparcimiento de los gijoneses, que pudieran transitarlo, nutrirlo, vivificarlo y, sobre todos, vivirlo. El viejo espacio se transformó, se le cambió de función y se hizo con un proyecto concreto enmarcado en una actuación global (el Plan General de Ordenación Urbana) que pretendía superar los desastres de un urbanismo que la ciudad había padecido durante décadas, consecuencia de la especulación y el crecimiento desmedido por motivos económicos y por ausencia de instituciones democráticas. Este Plan General, el Plan Rañada, es una de las actuaciones más felices de los inicios de la democracia en el terreno urbanístico que entendió que la ciudad era un bien “de” y “para” los ciudadanos; en este contexto, en esta política urbanística, se sitúa el proyecto de transformación de la franja litoral occidental de Gijón.

Esta franja litoral fue escenario de todos los acontecimientos históricos y políticos de la ciudad, de su transformación económica e industrial y del inicio de una actuación urbanística que cambiará la imagen de la villa de Jovellanos. Este espacio se ha recuperado para la ciudad y se ha devuelto a los ciudadanos.

Y se ha recuperado y se ha devuelto a los ciudadanos por razones no sólo económicas (la reconversión industrial), sino sobre todo de voluntad política. Desde la administración municipal se impulsó una política urbanística que entendía que su misión era modificar el tipo de crecimiento que hasta ese momento había caracterizado a la ciudad. Un urbanismo sometido a la especulación y que venía impulsado especialmente por el crecimiento espectacular de la población fruto de una inmigración atraída por las posibilidades de trabajo que ofrecía la industria siderúrgica, minera y naval<sup>9</sup>. La ciudad de Gijón, durante mucho tiempo parangón de un tipo de urbanismo nefasto, lleva años transformando su apariencia y su esencia y convirtiéndose en una ciudad en la que los ciudadanos vuelven a tener protagonismo, vuelven a ser tenidos en cuenta a la hora de la planificación y los sucesivos planes de ordenación urbana.

En la historia reciente de la ciudad, el tipo de actividad y la estructura industrial habían

<sup>6</sup> CALVINO, Italo: *Las ciudades invisibles*, p. 137.

<sup>7</sup> nomada.blog.com/jfreire/arquitectura, 14-11-06: “99 palabras sobre espacios litorales” para el *I Congreso Internacional de Territorio e Urbanismo*, Santiago de Compostela, 23, 24, 25 nov. 2006.

<sup>8</sup> ALVARGONZÁLEZ: “El puerto de Gijón” en *Gijón. Visión y memoria portuaria*, Gijón, Autoridad Portuaria de Gijón. Lunwerg Editores, 2001, p. 40.

<sup>9</sup> LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés: *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Oviedo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, 1994.

zonificado Gijón de tal forma que la parte oriental se había destinado a zona residencial, en tanto que la occidental estaba ocupada principalmente por la industria, produciendo un estancamiento en el crecimiento urbano en los terrenos más próximos al antiguo puerto pesquero (zona de Fomento), que solo se desarrollaba en los barrios más alejados del centro ciudadano (Natahoyo y La Calzada); existía pues, en los años 70 una bolsa industrial que dividía el municipio y actuaba como auténtica barrera que impedía la comunicación fluida entre el centro y esa parte de la periferia<sup>10</sup>.

El Plan Rañada tenía una clara decisión de volcar la mayoría de los recursos hacia la zona Oeste, la más olvidada, dado que en esa zona estaban la industria, la contaminación y los barrios obreros más deteriorados<sup>11</sup>; en este contexto se sitúa la actuación sobre la zona de la antigua dársena y los nuevos terrenos ganados para la ciudad.

En el Avance del Plan, publicado en 1982 se recoge que “este Plan trata de completar, equilibrar y reestructurar la ciudad de Gijón y su área rural, con un criterio realista. No consiste en planear un crecimiento forzado y utópico de la ciudad sino en ordenar su expansión lógica y previsible durante el período –8 años– de programación del Plan. Con la idea básica de mejorar la vida de todos los días, y de hacer la ciudad más habitable y más cómoda para los ciudadanos. (...) Defiende lo cotidiano y lo enraizado en la tradición propia frente a lo espectacular y lo ajeno”<sup>12</sup>.

Este plan será el que oriente todas las actuaciones y el que concrete la filosofía urbanística y la política ciudadana de los Ayuntamientos democráticos, el que defina las grandes líneas de actuación y el que establezca unos criterios claros y precisos de cómo se entiende, desde la óptica democrática, la ciudad moderna. La filosofía que se transcribe en este plan se ajusta perfectamente a los planteamientos que se defienden desde el punto de vista del más actual diseño urbano y sus propuestas coinciden, muchas veces punto por punto, con lo que podemos leer en los artículos que los más lúcidos diseñadores y urbanis-

tas proponen para transformar las viejas ciudades inhóspitas y con un mal sentido de la globalización, en ciudades en las que los ciudadanos puedan reconocer su pasado, vivir con comodidad su presente y esperar su futuro con esperanza. La brillantez de este plan Rañada, sus excelencias y la importancia que para el posterior desarrollo de la ciudad representó, han sido puestos de manifiesto reiteradamente.

“Muchas de las actuaciones más significativas que se efectuaron durante el período de vigencia del Plan fueron desarrolladas a través de los Planes de Reforma Interior (PERI), pues las modificaciones inicialmente previstas eran, en los casos más señalados, como el Puerto Deportivo, mucho más modestas que las finalmente realizadas”<sup>13</sup>.

“El acondicionamiento de los terrenos expropiados en 1979 a la Sociedad de Fomento en el puerto local, supuso la primera experiencia de reconversión de una zona industrial degradada en espacio público y constituyó un antecedente fundamental para transformar el puerto viejo en deportivo”<sup>14</sup>.

La actuación propuesta por el equipo de arquitectos designados para llevar a cabo esta transformación, mostró desde el principio una perfecta sintonía con lo que estaba produciendo en otros entornos con las mismas problemáticas que la nuestra, pero tuvieron la capacidad de dar una respuesta puntual a un problema generalizado. Otros lugares, bien alejados del nuestro y entre sí, también litorales próximos, o dentro de las ciudades, habían visto una pérdida de actividad industrial y como consecuencia de ello una degradación del espacio que obligaban a una transformación en la funcionalidad. El ejemplo más representativo es, sin duda, la actuación sobre el famoso Pier 39 de San Francisco en los años setenta (un complejo al aire libre inaugurado en octubre de 1978) y en fechas muy cercanas (a partir de los ochenta) las transformaciones de los docks londinenses; a estas siguieron múltiples actuaciones, como la propuestas del Porto Antico en Génova en los noventa (encargada a Renzo Piano) o, ya en España en los mismos años, el Port Vell de Barcelona (res-

<sup>10</sup> ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón: *Gijón. Industrialización y crecimiento urbano*, Salinas, Ayalga editorial, 1977. -----: *Industria y espacio portuario en Gijón*, Gijón, Junta de Obras del Puerto, 2 vols. 1985.

<sup>11</sup> PGOU 1982, *Avance*, Ayuntamiento de Gijón, pp. 22.

<sup>12</sup> PGOU 1982, *Avance*, pg 22.

<sup>13</sup> BLANCO, Héctor: “Mirando al mar. Ciudad y urbanismo en el último cuarto del siglo XX. Edad Contemporánea”, en *Historia de Gijón*, Gijón, El Comercio, 2000, p. 580.

<sup>14</sup> BLANCO, Héctor: “Mirando al mar” p. 578.

ponsabilidad de Oriol Bohigas), que se convirtió en un punto de referencia obligado a la hora de la valoración de este tipo de actuaciones. En todos estos casos se observa que el espacio rescatado a la industria se pretende regenerar dotándolo una serie de funciones que van desde las comerciales, culturales, de ocio, científicas o las estrictamente deportivas, intentando atraer no sólo a los propios habitantes de la ciudad, sino un nuevo tipo de actividad turística, salvación en muchas ocasiones de una economía industrial en declive o en auténtica muerte real.

*Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican los libros de historia de la economía, pero estos trueques no lo son sólo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos*<sup>15</sup>.

El frente litoral occidental gijonés, situado entre la actual playa de Poniente y la punta Liquerique, ofrece una historia extraordinariamente densa y atractiva, que debía ser tenida en cuenta a la hora de su modificación, porque su evolución, sus sucesivas transformaciones, narran la propia vida de toda la ciudad. Esta zona tiene tras sí una larga historia, bien distinta según las épocas, pero en la que podemos leer los avatares de la población desde épocas remotas. La ciudad de Gijón nace y crece gracias al mar, especialmente en esta zona; en este emplazamiento quedan escritas las páginas de su historia pesquera, industrial y mercantil y finalmente turística, de ocio y cultura<sup>16</sup>.

Las primeras noticias de la actividad que aquí se desarrolló hacen referencia a que en la actual plaza del Marqués, espacio extramuros de la antigua población de origen romano (Cimadevilla)<sup>17</sup>, se situó una importante industria de salazones entre el siglo III y el V d. C.

apoyada en la proximidad de un fondeadero para barcas. Pero no será hasta fines del siglo XVI cuando se lleve a cabo una intervención importante en la zona: en 1595 se termina la antigua dársena que será destruida casi en su totalidad en 1749<sup>18</sup>. De esta época las noticias son escasas y debió albergar la actividad pesquera que sustentaba la vida de la villa. Es el momento de la construcción del actual Palacio de Revillagigedo<sup>19</sup>, uno de los edificios emblemáticos de la ciudad. “Esta zona se convertirá en el punto principal de la nueva ciudad al ubicar en él la artística fuente de la Barquera así como la puerta de acceso a la ciudad, donde permanecerá hasta que sea llevada a la plaza del Seis de Agosto tras la construcción de la Puerta del Infante”<sup>20</sup>.

A mediados del siglo XIX esta franja litoral presentaba una doble ocupación: la vieja dársena daba servicio a la actividad pesquera y los arenales, que estaban adosados a su costado occidental -la playa de Pando-, satisfacían las incipientes necesidades veraniegas de la población. Fue en esta playa de Pando donde tuvo lugar un acontecimiento recogido en todos los anales gijoneses: el baño real que Isabel II protagonizó en el verano de 1858<sup>21</sup> y para el que se dispuso uno de los primeros elementos de diseño que encontramos en este espacio: una caseta móvil, realizada con extremado mimo y que respondía a la costumbre que acompañaba a los baños de ola en estos años de mediados del XIX.

La llegada de la reina para inaugurar la estación del Ferrocarril de Langreo<sup>22</sup>, fue un acontecimiento que proporcionó además otra serie de diseños en forma de arcos, como el conmemorativo dedicado a Pelayo en la plaza del Marqués, el situado a la entrada de la calle Corrida (llamada entonces Ancha de la Cruz),

<sup>15</sup> CALVINO, Italo. *Las ciudades invisibles*, p. 15.

<sup>16</sup> La Autoridad del Puerto de Gijón está llevando a cabo una interesante labor de divulgación de la historia del puerto de Gijón a través de exposiciones en la Antigua Rula y la edición de publicaciones sobre el tema.

<sup>17</sup> No vamos a entrar en el análisis de las transformaciones y remodelaciones de la zona de Cimadevilla, que merecerían un estudio independiente. La evolución histórica de la zona es bien conocida y la bibliografía relativamente abundante por lo que sólo haremos un esueto recorrido por los hitos más destacados.

<sup>18</sup> ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques...*, Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana, Biblioteca Gijonesa del Siglo XX, 8, 2000, p. 78.

<sup>19</sup> DE LA MADRID, Vidal: *Palacio Revillagigedo y Colegiata de San Juan Bautista*. Gijón, Caja de Ahorros de Asturias, 1992.

<sup>20</sup> ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques...*, pp. 71-72.

<sup>21</sup> Esta visita se enmarcaba en el viaje oficial a Asturias y Galicia. SUÁREZ BOTAS, Gracia: “Crónica de las visitas reales: 1852-1928” en *Visitas Regias*. Gijón, Ediciones Nobel, Puerto de Gijón. Autoridad Portuaria de Gijón, 2004, pp. 62.

<sup>22</sup> El ferrocarril minero de Langreo había sido inaugurado en 1852 por M<sup>a</sup> Cristina y su esposo, el duque de Riánsares.

realizado con un almacén de madera y cubierto con carbón de piedra, realizado por el pintor J.M. Avrial<sup>23</sup>, u otro arco de triunfo de carbón (expresión de la industrialización de la villa) en las inmediaciones de la estación de Ferrocarril de Langreo, todos ellos fotografiados por Arturo Truan, así como un castillete en el puente de la fortificación y el adorno de los jardines delante del palacio de Revillagigedo, residencia de la familia real.

Pero esta zona empieza a cobrar un notable protagonismo de la mano de la industrialización de la región; esta antigua dársena, que se quedaba en seco en las bajamares, se reconstruye a mediados del XIX por exigencias de la industria del carbón. Empieza ahora la primera de las sucesivas transformaciones que protagonizará esta reducida franja litoral. El antiguo puerto pesquero se transforma en un puerto industrial y carbonífero y para satisfacer las exigencias de la flota y la industria, Pedro Antonio de Mesa lleva a cabo la instalación de un nuevo ramal en 1856 (Muelle del Carbón, o Fomentín) según proyecto de Elduayen<sup>24</sup>. Esta ampliación de la dársena local se continúa con el dique exterior de Sta. Catalina o Liquerique<sup>25</sup>, cuyas obras se concluyen en 1864<sup>26</sup>.

En 1870 se hace necesario acometer una segunda ampliación del espacio destinado al atraque de los barcos y se otorga a Anselmo Cifuentes la concesión para construir el muelle llamado Victoria o Muellín (donde se sitúa el edificio de la Lonja)<sup>27</sup>. “Por R.O. de 5 de enero de 1872 se autoriza a D. Faustino Fernández, vecino de Gijón, para construir en la playa inmediata a aquel puerto, un malecón de 542 metros de longitud y el terraplén con destino al ensanche de la población”. Por otra “R.O. de 8 de julio de 1875 se autoriza a D. Faustino Miranda, director general de la Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España, para

ejecutar las obras de ensanche y mejora del puerto de Gijón que comprende el proyecto presentado (un dique de abrigo, un embarcadero interior de madera, un muelle de costa con el que se ganará al mar cierta extensión de terrenos y la limpieza de la playa de Pando)”<sup>28</sup>. Es el inicio de la transformación de este espacio en zona industrial, actividad y función que irán ganando terreno a medida que avance el siglo.

No obstante, en la estancia del rey Alfonso XII en Gijón en 1877 para la temporada de baños, también la zona del puerto tiene una especial presencia, puesto que todavía se baña en la playa de Pando, y para ello se sirve de una nueva caseta dispuesta sobre una barca. Igualmente se levantan arcos en distintos puntos de la ciudad que conocemos gracias a las fotografías de Bastide<sup>29</sup>.

Poco tiempo después, en 1879, las posibilidades industriales impulsan la constitución de una Sociedad de Fomento que será pieza clave en las transformaciones de este emblemático espacio gijonés<sup>30</sup>.

Esta sociedad inicia la profunda transformación de la zona que permanecerá así fijada durante casi un siglo. En 1885 se empiezan a utilizar los muelles de Fomento ganando al mar una franja de terrenos comprendidos entre las calles Marqués de San Esteban y Rodríguez Sampedro; en 1899 se reduce la capacidad de la vieja dársena con la creación de los que se llamarán hasta el día de hoy Jardines de la Reina, en honor de M<sup>a</sup> Cristina<sup>31</sup>. La construcción de los muelles de Fomento, como señala Alvargonzález, “fue acompañada de la generación de suelo urbano, porque el relleno de la playa de Pando, con el correlativo adelantamiento hacia el norte de la línea de costa, supuso el trazado de cinco manzanas frente a los nuevos muelles y la apertura de una calle asoportalada, la de Marqués de San Esteban, que comunicaba la estación del Ferrocarril del Norte con el centro urbano. Puerto y ciudad crecen pues, al unísono, en una operación de promoción conjunta

<sup>23</sup> Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (en adelante AAPG), Archivo fotográfico.

<sup>24</sup> GARCÍA QUIRÓS, M<sup>a</sup> Paz: “Del tren al barco” en *Gijón, Ferrocarriles Portuarios*, Gijón, Ediciones Nobel, Autoridad Portuaria de Gijón, 2006, pp. 153-170.

<sup>25</sup> Lequerica era el apellido del contratista vasco que realizó la obra, aunque se popularizó el nombre de Liquerique, que es con el que se conoce actualmente. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Ramón: *Gijón, visión y memoria portuaria*. P. 55.

<sup>26</sup> ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques...* p. 78.

<sup>27</sup> www.puertogijon.es

<sup>28</sup> AAPG, 754/1. *Sociedad de Fomento de Gijón*.

<sup>29</sup> Archivo Fotográfico del Museo del Pueblo de Asturias.

<sup>30</sup> GARCÍA QUIRÓS, M<sup>a</sup> Paz: “Del tren al barco” pp. 153-179.

<sup>31</sup> ALONSO BONET, Joaquín: *Biografía de la villa y puerto de Gijón*, Gijón, Tipografía La Industria, 1970, vol. 1, p. 277. ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques...* p. 78.

que muestra la simbiosis entre desarrollo urbano y desarrollo portuario<sup>32</sup>.

El crecimiento del tráfico marítimo, consecuencia del auge industrial de la ciudad y la región, y las características de la vieja dársena, su escaso calado, obligan a plantearse el futuro del puerto de Gijón: la posibilidad de transformar el viejo muelle o su traslado a un emplazamiento más adecuado. Tras acaloradas discusiones en las que participó la ciudad entera (muselistas y apagadoristas), se decidió llevar la actividad industrial al Musel. La entrada en funcionamiento efectivo de este nuevo espacio no será hasta inicios del siglo XX. Se abre, por tanto, una nueva etapa en el viejo muelle que, no obstante, no significa su desaparición, sino más bien su especialización en un tipo de actividad que se acomoda a las propias características de este espacio.

Estos terrenos se destinan a una actividad específicamente industrial y la ocupación veraniega empieza a ser desplazada hacia otros lugares más atractivos. La playa de Pando desaparece (ante la airada protesta de los gijoneses) y comienza a cobrar protagonismo el arrenal de San Lorenzo: en la visita regia que Alfonso XII y su familia realizan en el verano de 1884, se instala una “elegante caseta para el servicio de S.A. la infanta Doña Eulalia en las inmediaciones de la Garita (en el arrenal de San Lorenzo); por la parte que mira al mar, tiene un verandah (sic) cubierto; en el interior está lujosamente alhajado y para mayor comodidad se halla montada sobre unos rollos de madera que la permiten avanzar y retroceder según sube o baja la marea”<sup>33</sup>.

No obstante, la ciudad se niega a abandonar un espacio al que había estado ligado desde siempre e intenta embellecerlo, no sólo construyendo los Jardines de la Reina en los terrenos que se habían ganado al mar, sino colocando en sus inmediaciones, en la plaza del Marqués, la estatua-fuente de D. Pelayo, realizada por José M<sup>a</sup> López y fundida en la fábrica Moreda<sup>34</sup>, e inaugurada con toda solemnidad en 1891. Por las mismas fechas finales de siglo, en 1897, se disponen varios arcos frente a la dársena y el Muelle de Liquerique, uno de ellos monumental, erigido

por el Casino La Unión, para despedir a los soldados del Batallón de Voluntarios que embarcaban con destino a la guerra de Cuba.

En agosto de 1900 Alfonso XIII, su madre, la reina regente y sus hermanas, la princesa de Asturias doña M<sup>a</sup> de las Mercedes y la infanta doña Teresa, llegaron a Gijón a bordo de El Giralda y para que puedan saltar a tierra, la Junta de Obras del Puerto dispone una escalinata alfombrada al pie de la tribuna en el muelle de Liquerique, donde fueron recibidos por las autoridades. Además la ciudad, como es habitual, se engalana con los correspondientes arcos: el levantado por el Ayuntamiento en el muelle de Oriente, las columnas situadas en la explanada del muelle de Liquerique, fabricadas con materiales de la fábrica de Moreda, el arco de flores del Crédito Industrial en el paseo del Boulevard, las chimeneas construidas en la calle de San Bernardo por la sociedad Gijón Industrial y el arco de carbón con forma de arco de triunfo de La Industrial Hullera en la plaza del Marqués<sup>35</sup>.

Como recoge Bonet “a principios del siglo XX, el puerto gijonés seguía siendo el mismo de hacía muchísimos años. El espacio resultaba cada vez menor y más insuficiente el número de líneas de atraque. El muelle primitivamente llamado de la Barbacana, más tarde de Oriente y de Abtao<sup>36</sup> y finalmente de Claudio Alvargonzález, también se estaba quedando pequeño, tanto que, en 1904 se procedió a ensancharlo unos metros, con lo cual resultaba, lógicamente, más reducido el espacio destinado a las embarcaciones”<sup>37</sup>.

Con la llegada del nuevo siglo se concluye la dignificación y delimitación de la zona, con la construcción del edificio para la Sociedad de Fomento, (que nunca llegó a instalarse allí) encargado al arquitecto Rodríguez Bustelo y que se construyó entre 1918 y 1920.

En los casi cien años que van desde la construcción de los muelles de Fomento hasta la crisis de la industrialización, la fachada litoral occidental de Gijón asiste al complejo y contradictorio equilibrio de ver realizarse en

<sup>32</sup> ALVARGONZÁLEZ: *Gijón. Visión y memoria portuaria*, p. 39.

<sup>33</sup> *El Comercio*, 22-VIII-1884.

<sup>34</sup> ALONSO BONET, Joaquín: *Biografía de la villa y puerto de Gijón*. Vol. 1, p. 266.

<sup>35</sup> SUÁREZ BOTAS, Gracia “Crónicas de las visitas reales, 1852-1928” p. 105.

<sup>36</sup> Llamado así en honor al marino gijonés Claudio Alvargonzález Sánchez, tras su brillante victoria frente a la armada chilena en la isla del mismo nombre. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, M.R.: *Gijón. Visión y memoria portuaria*, p. 44.

<sup>37</sup> ALONSO BONET, Joaquín: *Biografía de la villa y puerto de Gijón*. Vol. 2, p. 4.

un espacio de escasa amplitud una actividad pesquera tradicional, una dedicación industrial residual al trasladarse al Musel el grueso de las operaciones de envergadura y una utilización del espacio como lugar de ocio puesto que las aguas del puerto eran frecuentemente escenario de actividades deportivas y de esparcimiento con las que se celebraban las fiestas del verano o del barrio de Cimadevilla, continuando de esta manera la estrecha relación entre ciudad y puerto<sup>38</sup>.

Desde mediados del siglo XX el puerto local de Gijón estaba integrado por los siguientes muelles o diques

- Dique o muelle de Santa Catalina o Liquerique
- Muelle Victoria o Muellín
- Muelle de la Madera
- Muelle de la Barbacana, Oriente, Abtao y finalmente Claudio Alvargonzález
- Muelle del Fomentín o del Carbón
- Muelle de Fomento y
- Dique curvo de Fomento.

Estos muelles o diques limitaban las siguientes dársenas:

- Antepuerto
- Dársena interior
- Dársena del Fomentín y
- Dársena de Fomento

Este espacio dependía de la Sociedad de Fomento y de la Junta de Obras del Puerto y, como consecuencia de las sucesivas crisis industriales de los años 70 y coincidiendo con la llegada de los Ayuntamientos democráticos, se presenta la necesidad de transformar el viejo suelo industrial caído en desuso.

Un espacio tan unido a la ciudad no podía ni debía abandonarse; todo lo contrario, debía ser dignificado para que pudiese ser rehabilitado en todo su potencial para uso público. Se procedió, pues, al estudio de la viabilidad de su recuperación por parte del Ayuntamiento para su futura transformación.

Los primeros pasos se orientaron hacia el análisis económico de la zona, cosa que se hace en noviembre de 1978 iniciándose entonces el primer proyecto técnico; el 20 de febrero de

1979, tras laboriosas gestiones, estudios de deslindes, valoraciones de los muelles y demás pertenencias de la Sociedad del Fomento de Gijón, así como propuestas de ordenación de los terrenos de Astilleros del Cantábrico<sup>39</sup>, se firma el convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, el Ilustre Ayuntamiento de Gijón y la Junta del Puerto de Gijón para el rescate de la concesión de Fomento con cargo a los fondos del Ministerio. En este convenio se prevé que se sacará a concurso la definitiva planificación de la zona para uso público y en su apartado Tercero, se declara de urgente solución por el Ayuntamiento y la Junta “el acondicionamiento del puerto local para fines pesqueros y deportivos, facilitándose el acceso de la población hacia el mar, haciendo posible su uso y disfrute”; en su apartado Cuarto se contempla la elaboración de un plan especial para tratamiento urbanístico de los terrenos que se recuperan<sup>40</sup>.

Se procedió, por tanto, y de manera urgente, a una primera intervención en la zona, no demasiado ambiciosa que consistió en el adecentamiento de la zona, la pavimentación de la calle Rodríguez Sampedro y la colocación de un pequeño jardín en la zona más occidental, a cargo de la Junta de Obras del Puerto.

El año 1985, la JOP da por finalizadas las obras de pavimentación y urbanización del muelle central de Fomento y del Dique Curvo de Fomento al mismo tiempo que la Consejería de Obras Públicas y la JOP procedieron a la instalación de dos pantalanés flotantes en aguas del antepuerto local, que conjuntamente con los ya urbanizados espigón y Dique Curvo de Fomento, constituyen el primer embrión del futuro puerto deportivo<sup>41</sup>.

La gran transformación de la zona, sin embargo, se contempla dentro de las actuaciones puntuales previstas en el Plan Rañada y se lleva a cabo dentro del Plan Especial de Reforma Interior; en este caso los PERIs afectados eran dos, el 6 que correspondía a Cimadevilla y el 7.

La existencia de estos dos planes hace difícil una intervención unitaria y por ello, en noviembre de 1985, se solicita a la Dirección

<sup>38</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, M.R.: “Álbum gráfico del puerto de Gijón” en *Gijón. Visión y memoria portuaria*, p. 44.

<sup>39</sup> AAPG, 755/1. *Plano anejo al acta de reconocimiento y deslinde de la zona marítimo-terrestre, en los terrenos situados en la concha de Gijón entre el Cabo de Torres y el Cerro de Santa Catalina.*

<sup>40</sup> AAPG, 754/1. *Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Ilustre Ayuntamiento de Gijón y Junta del Puerto de Gijón.*

<sup>41</sup> JOP, *Memoria 1985.*

General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la autorización para redactar el pliego de bases para el Estudio del Plan Especial del Puerto Local; la propuesta formulada por la dirección del puerto, viene fundamentada por lo siguiente:

“El plan general de ordenación urbana de Gijón aprobado provisionalmente el 30 de agosto de 1985, presenta el planeamiento de la zona del Puerto Local dividido en dos Planes Especiales de Reforma Interior, los números 6 y 7 separados ambos por el espigón situado entre las Dársenas Interior y del Fomentín y por una línea que va desde el extremo de aquel a la punta del Dique Curvo.

“Aunque la Junta estimó más conveniente la consideración de esta zona portuaria bajo la figura de un solo Plan Especial, según comunicó el Ayuntamiento de Gijón el 7 de diciembre de 1983, no prosperó este criterio, quedando la Dársena Interior y el Antepuerto incluidos en el llamado Plan Cimadevilla, PERI 6 y el resto del Puerto Local en el PERI 7.

“(…) aún cuando el trabajo habrá de centrarse en la redacción del Plan Especial de Reforma Interior nº 7 tal estudio tendrá que contemplar la coordinación de ambos planes y la fusión de los mismos en un solo conjunto.

“Con la redacción de este Plan Especial podrá darse pues forma definitiva a todo el área del puerto local y obtener así una armonización en sus usos y empleos”<sup>42</sup>.

Finalmente la autorización se otorga en enero de 1986 y el 11 de abril de ese mismo año se procede a la firma para el inicio de las labores que desembocarán en la transformación de las antiguas dependencias en un moderno puerto deportivo. Este plan especial se gestiona a lo largo de 5 años y el 14 de febrero de 1991 el Ayuntamiento lo da por concluido definitivamente.

El 15 de abril de 1986 se formaliza el contrato entre la JOP y el arquitecto que firma el trabajo, Fernando Nanclares<sup>43</sup>. En la memoria se explicita la relación entre el proyecto y el Plan General de Ordenación del municipio de Gijón que prevé el desarrollo de planes especiales en el territorio del puerto local, sobre el que tiene competencias la JOP. En esta memoria ya se señala explícitamente que “el objetivo es el de introducir el nuevo

uso de puerto deportivo y los equipamientos de uso colectivo que van ligados a él y al destino tradicional de la zona como lugar de ocio”<sup>44</sup>.

Esta época en la que se realizan las actuaciones en el antiguo puerto de Gijón, corresponde a la tercera etapa (1983-87) en la periodización que Alonso Pereira realiza de la arquitectura asturiana y que él define como una época en la que el diseño viene a ser la característica general más difundida, siguiendo las mismas tendencias que se advierte en general en los tratamientos arquitectónicos<sup>45</sup>.

Justamente éste es el aspecto más interesante de la actuación de los responsables del proyecto, Fernando Nanclares y su equipo, porque significa tanto el diseño espacial de la zona, como el diseño de determinados edificios y el equipamiento o mobiliario urbano imprescindible cuando se trata de acondicionar un espacio para uso y disfrute público, como zona de paseo y descanso. No obstante, este aspecto del diseño no parece ser demasiado valorado por parte de los propios autores del proyecto, en tanto que en las publicaciones especializadas en las que dieron a conocer su trabajo, se hace especial mención de lo que son los trabajos propiamente arquitectónicos, dejando sólo en alusiones superficiales lo referente a sus aportaciones tanto del diseño espacial, como del mobiliario urbano (banco, pérgolas, barandillas y luminarias)<sup>46</sup>.

Las actuaciones que debieron llevarse a cabo por parte del equipo responsable se insertan en un amplio programa de remodelación de una zona ya existente con unos usos concretos; como señalan sus autores “no se trataba de crear un puerto sino de rehabilitar el puerto histórico de Gijón, partiendo de la estructura heredada”<sup>47</sup>, además debía entenderse como un proceso de “urbanización, que debía integrarse con las calles y plazas colindantes”<sup>48</sup>. Con estas premisas el plan proponía

<sup>42</sup> AAPG, 704/1. *Estudio del Plan Especial del Puerto Local*.

<sup>43</sup> AAPG, 496/1, 497/1. *Memoria del Plan Especial del Puerto Local*.

<sup>44</sup> AAPG, 496/1. *Memoria del Plan Especial del Puerto Local*.

<sup>45</sup> ALONSO PEREIRA, J.R.: “Panorama de la arquitectura asturiana (1978-1990)” en *Obradoiro. Revista de Arquitectura*, nº 17, Setiembre 1990.

<sup>46</sup> VV.AA.: *Estudio del Plan Especial del Puerto Local de Gijón*. Barcelona, Impresiones Gráficas Gandía, 1987. NANCLARES Y RUIZ: “Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón”, en *Obradoiro. Revista de Arquitectura*, nº 15, 1989.

<sup>47</sup> RÚA GARCÍA, Manuel (Ed.): *Fernando Nanclares. Nieves Ruiz*, Oviedo, Síntesis Arquitectura, 2005.

<sup>48</sup> NANCLARES Y RUIZ: “Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón”, 1989.



*Fig. 1. Vista del Puerto Local desde el Muelle de la Madera*

y llevó a cabo una serie de intervenciones que se pueden concretar en las siguientes

- derribo de edificaciones obsoletas
- rehabilitación de edificios existentes
- dotación de nuevos servicios
- transformación de un espacio portuario tradicional en puerto deportivo y, posteriormente, (en una segunda etapa)
- transformación de una zona industrial en playa.

El proyecto no se limitó, pues, a diseñar una nueva área, sino que hubo de regenerarse una zona para que pudiese acoger las nuevas funciones; fue necesario construir colectores para los vertidos al mar, dragar una buena parte de la dársena para poder instalar los nuevos pantalanes flotantes, rellenar las zonas de mar que eran menos aptas para las embarcaciones y hacer accesible al público y apta para el uso de playa, una zona que hasta entonces había sido de actividad industrial. La actuación por tanto, más allá de su aspecto urbanístico, muy importante, hubo de contemplar un tratamiento medioambiental no menos significativo para transformar un espacio degradado en un espacio no solo salubre, sino atractivo.

También desde el primer momento se quiso implicar a los ciudadanos en el sentido de ir

informándoles de las actuaciones y los proyectos que se estaban gestando para ese espacio tan familiar de la ciudad.

El espacio a tratar en una primera actuación se compone de las dársenas y muelles comprendidos entre el dique de Santa Catalina y el Dique Curvo de Fomento; por tierra esta zona está delimitada por las líneas de edificación de las calles Claudio Alvargonzález, Jardines de la Reina y Rodríguez Sampedro.

Para acometer esta reforma fue necesario comenzar con la redacción de un plan en el que se debieron tener en cuenta aspectos legales, el más importante de los cuales fue la Ley de Puertos Deportivos en la categoría de Puertos de Base o Invernada, lo que condicionará, en parte, la intervención ya que en esta ley se determinan las proporciones que se deben respetar entre superficie de tierra y la de agua, los varaderos y demás usos relacionados con la actividad deportiva, la exigencia de determinados servicios (Cruz Roja, talleres, almacenes, restaurantes, etc.) e instalaciones (muelles de llegada, suministro de carburantes, o aparcamiento de coches). Así mismo se debió contemplar la legislación sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y el Reglamento de Planeamiento. Todo esto condicionará en mayor o menor medida las decisiones a tomar.



Fig. 2. Muelle de la Madera con el edificio de la Antigua Rula al fondo

La actuación más evidente –a parte de la modificación en su uso– se concreta en la transformación, la distribución de los nuevos espacios y el tratamiento de los mismos con una serie de equipamientos urbanos consistentes especialmente en la disposición de arbolado y en el diseño y la colocación de barandillas, luminarias, bancos de diversos tipos y pérgolas. Todos estos elementos fueron también ideados y proyectados por el equipo de arquitectos, lo que otorga a este proyecto una unidad y una personalidad que no siempre se consigue en estas rehabilitaciones. Los materiales propuestos fueron en todos los ámbitos a tratar baldosas hidráulicas de cemento, hormigón armado, hormigón lavado, piedra caliza y granito (Fig. 1).

En este proyecto presentado en 1986 se diseña, además de esta actuación urbanística, –con la modificación de los espacios existentes–, una serie de construcciones, unas de nueva planta y otras que sustituyen a otras ya obsoletas o en ruinas. Se derriban además aquellos edificios que han perdido su uso, como el viejo Pósito Marítimo Terrestre y todos aquellos tinglados relacionados con la periclitada actividad industrial.

Se proponen en cambio una serie de edificaciones de nueva planta relacionadas con la futura actividad náutico-deportiva, como un

edificio comercial, un taller de reparaciones y una escuela náutica y otra de vela; además se rehabilita el viejo edificio de la lonja.

El plan propuesto por Nanclares debe también dar respuesta a una serie de problemas técnicos, imprescindibles para el éxito de las nuevas funciones náutico-deportivas, entre los que figura el de procurar la tranquilidad a las aguas de las dársenas para hacerlas más seguras para las embarcaciones. Para ello se propone una nueva configuración del extremo del dique de Santa Catalina, que se amplía y en la que se dispone una generosa escalinata que pone en comunicación el malecón con el propio muelle. La actuación en esta zona de la punta Liquerique se limita a esta modificación unificando su aspecto con el resto de la zona tratada por el uso de materiales y la concepción austera que caracteriza toda la intervención, manteniéndose la vieja barandilla de protección.

Una zona especialmente significativa era la antigua lonja (conocida como La Rula) –cita tradicional de muchos gijoneses durante años a la hora de la subasta del pescado– y que debía adquirir ahora una nueva función. Para ello se propone la rehabilitación del conjunto, destinando la zona central para aduana y usos generales de la administración del puerto, la oriental para usos de la cofradía de



Fig. 3. Muelle central de Fomento con equipamiento para uso hostelero y de servicios

pescadores (convertido posteriormente en sala de exposiciones) y en el ala occidental se prevé la instalación de un bar restaurante<sup>49</sup>. El antiguo muelle llamado de la Madera, que data de 1872, es transformado en un “salón” urbano, delimitándolo con una barandilla protectora y dotándolo de alumbrado de tal forma que el espacio se configure como una estancia; posteriormente, en 1990, se colocará allí mobiliario urbano (bancos). Esta pequeña y discreta intervención proporciona una personalidad al lugar perfectamente acorde con el resto del tratamiento, permitiendo 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 (Fig. 2).

Los bordes del antepuerto y de la dársena interior, el tramo de la calle de Claudio Alvargonzález y los Jardines de la Reina se destinarán exclusivamente a uso público, de expansión, potenciando el uso peatonal al colocar una línea continua de arbolado, con

bancos intercalados y una barandilla con luminarias en el borde y reduciendo la calzada destinada a los coches; asimismo, se elimina la calle que, situada entre el puerto y los Jardines de la Reina, separan éstos de la zona peatonal, integrándolos en el paseo del muelle. Se prevé la colocación de unas pérgolas para potenciar la integración visual de estos jardines en la dársena. La intervención de esta parte significativa del antiguo muelle es, por tanto, relativamente limitada y extraordinariamente respetuosa con la imagen que, desde siempre, había ofrecido a los gijoneses: se moderniza, se adecua, se la dota de algunos elementos que contribuyen a la seguridad (barandilla, luminarias) y a la comodidad (bancos, papeleras) pero procurando –y logrando– no desvirtuarlo demasiado; se potencia su utilización, pero sin añadirle ningún exceso de intervención.

La actuación más importante corresponde a las zonas que habían ocupado hasta hacía poco tiempo funciones industriales (dársena de Fomentín, muelle central y dársena de Fomento, Dique Curvo y nueva playa de Poniente). Se destaca especialmente la dedicación de todos estos espacios para expansión de la ciudad y su uso como lugar de esparcimiento de los ciudadanos.

Sobre la dársena del Fomentín (o del Carbón), que disponía en el momento de la

<sup>49</sup> NANCLARES y otros: “Sede de los Servicios Centrales y Restaurante del Puerto Deportivo” en *Obradoiro. Revista de Arquitectura*, nº 22. Abril 1993.



Fig. 4. Pérgolas del Dique Curvo de Fomento

intervención de un escaso calado -lo que la hacía poco operativa a la hora de la recepción de las embarcaciones-, se propone construir una plataforma avanzada cerca de 100 metros sobre el borde, a un nivel inferior al que presentaba en ese momento; en este nuevo espacio ganado al mar se proyecta la construcción de un edificio de dos plantas para usos comerciales relacionados con la actividad deportiva y un aparcamiento que aporte la dotación de plazas requeridas por el reglamento de puertos deportivos. La intervención final de este lugar sufrió importantes modificaciones con relación a las propuestas: ni la plataforma avanzada, ni el edificio comercial se construyeron y el aparcamiento se desplazó hacia el oeste.

El muelle central de Fomento preveía una intervención discreta: se contempla como un área libre, destinada fundamentalmente a varadero de embarcaciones y a uso peatonal; la zona destinada a los peatones se diferencia por el distinto tratamiento del pavimento y la disposición de una barandilla de protección, una línea continua de farolas y un banco de fábrica. Aunque en un principio la actuación se limitaba simplemente a esta ordenación espacial, será finalmente aquí donde se sitúe el aparcamiento subterráneo, siendo equipada algún tiempo después con mobiliario urbano de fuerte impacto que da una acusada perso-

nalidad a la zona; este lugar albergará funciones de ocio y servirá además para ubicar algunas dependencias de servicio (Fig. 3).

La dársena de Fomento, que presentaba igualmente un escaso calado, y por tanto bastantes problemas a la hora de su uso como embarcadero, se rellena en parte, con lo que se consigue ganar un terreno donde finalmente se sitúan las edificaciones y servicios relacionados con la actividad deportiva. En esta zona se construye un paseo peatonal elevado, toda vez que la plataforma de relleno se instala a una cota inferior a la de la acera, con lo que se consigue un espacio destinado al almacenamiento y guardería de embarcaciones pequeñas. En la línea del paseo y a caballo entre los niveles superior e inferior se prevé la construcción de tres edificios: un taller, la escuela náutica y la de vela. En la zona destinada a uso peatonal se propone una fuerte intervención, con la construcción de unas escaleras alternadas con pequeños taludes entre muretes que dan acceso al paseo elevado, en el que se sitúan también amplios bancos de fábrica y madera y una barandilla de protección y luminarias de las mismas características del resto de la zona intervenida. Los materiales utilizados para esta zona del paseo elevado son como en todo el muelle de hormigón, granito y piedra caliza.



Fig. 5. Escalinatas y bancos de la playa de Poniente

Se potencia el uso peatonal del Dique Curvo de Fomento y se prevé una solución a dos niveles, una pavimentada que permita el acceso rodado de vehículos y remolques al área de reparaciones del puerto y otra arbolada con suelo de arena en la zona más próxima a la calzada. A continuación, se organiza otra con carácter distinto para permitir que los peatones accedan directamente al borde del dique a través de una suave rampa; en esta zona se colocaran “unas pérgolas metálicas suspendidas de unos esbeltos soportes que enmarcan el lugar e inducen a la contemplación reposada de las vistas desde ese borde elevado”<sup>50</sup>. Se sustituye el antiguo antepecho por las barandillas de nuevo diseño, se disponen las tradicionales en el nivel inferior y se colocan faros que limitan y señalan el espacio (Fig. 4).

Finalmente, en el extremo occidental del puerto y sobre los restos de la antigua playa de Pando, se propone la construcción de una gran escalinata. Ésta, en suave declive y equipada con amplios bancos, servirá como remate a toda la zona costera intervenida y señalará en punto de arranque de las instalaciones industriales que, en esa fecha, aún bordean el resto

del litoral gijonés hasta el puerto de El Musel (Fig. 5).

Las intervenciones, en lo que se refiere al diseño de equipamiento urbano, presentan el mismo planteamiento de sobriedad y sencillez que caracteriza al conjunto de la propuesta. La solución diseñada para las barandillas se limita a la disposición de pies derechos de sección en T, unidos por finos listones de metal a media altura; sobre los pies derechos descansa el tramo horizontal de sección en ángulo y entre ambos, y soportando los listones horizontales, se sitúa otro pequeño elemento vertical, todo ello pintado de blanco; algunos de estos pies se prolongan verticalmente para servir de soporte -de sección circular con nervaduras en cruz- a la luminaria, resuelta como un sencillo cilindro vertical. Las pérgolas, también en blanco, están compuestas por el correspondiente pie derecho cilíndrico que se dobla en ángulo agudo en la zona superior para recoger el voladizo compuesto por láminas encabalgadas de metal que conforman el cuerpo principal, todo ello de gran ligereza y acusado efecto, que reproduce la imagen de los mástiles de las embarcaciones atracadas en los muelles próximos. Los bancos se proponen como unas sencillísimas estructuras horizontales de madera sobre unas simples patas; pueden presentar un pequeño respaldo situado en

<sup>50</sup> AAPG, 704/1. *Estudio del Plan Especial del Puerto Local*.

la parte central, con lo que ofrece la posibilidad de ser utilizado por los ambos lados.

Hasta aquí la primera intervención propuesta para esta zona, expuesta para conocimiento de los ciudadanos en 1987, primero en febrero, en un local de la calle Fernández Ladreda y posteriormente en el Stand del Puerto en la XXXI Feria de Muestras de Gijón, en el mes de agosto; se pretendía de este modo implicar a la ciudad, destinataria y principal usuaria de la nueva zona, con esta intervención que suponía un extraordinario vuelco en el aspecto y funciones de este limitado pero trascendental espacio. De hecho, esta propuesta fue criticada y denunciada en algunos de sus extremos, porque no convenía en cuanto las soluciones formales de ciertos tramos; en junio de 1992 el grupo municipal de Izquierda Unida pedía que se corrigiese la configuración del Paseo de Fomento eliminando los elementos que, a su juicio, dificultaban el tránsito e impedían la observación del mar (a la altura del edificio de reparaciones de embarcaciones), petición que fue desestimada por el resto de la corporación municipal.

La actuación llevada a cabo señala principalmente el interés por crear un espacio que se integre plenamente con lo que había sido la tradicional vinculación de Gijón con su puerto a través de sus distintas dedicaciones (pesquero, carbonífero, de transporte de mercancías<sup>51</sup>) y el deseo de mantener unas señas de identidad específicas. Todo en esta intervención fue proyectado exclusivamente para el lugar, lo que se traduce en un planteamiento individualizado y por tanto con una personalidad propia que irá haciendo memoria y creando imagen, como venía sucediendo desde el inicio de la historia de la ciudad<sup>52</sup>.

En los primeros noventa tuvo lugar una nueva actuación en este entorno; se empezó a proyectar la nueva playa de Poniente, en las inmediaciones de la que había sido la primitiva ubicación de la antigua playa de Pando. Para ello se procedió a un nuevo proyecto que también se dio a conocer a los gijoneses, en esta ocasión en la rehabilitada sala de exposiciones conocida como la Antigua Rula (agosto 1993); en 1994 dieron comienzo las obras de construcción del arenal, inaugurándose en

1995. Protegida con dos diques de escollera para contener el talud de arena, esta nueva playa cuenta con un amplio paseo de 15 metros de ancho, disponiéndose en la escalera de acceso un pequeño edificio que alberga los servicios de salvamento, botiquín y control<sup>53</sup>. También en esta ocasión los responsables del proyecto son los miembros del equipo encabezado por Nanclares y por lo tanto el tratamiento que recibe este espacio se conjuga perfectamente con la concepción de toda la franja costera, desde el dique de Santa Catalina hasta esta, por ahora, parte final del frente ciudadano.

Aún cuando en su conjunto se puede concluir que el Plan Especial propuesto por Nanclares se llevó a cabo, es cierto que algunos de los proyectos no se ejecutaron o lo fueron en parte solamente. Se mantuvo en general el espíritu del diseño espacial, si bien algunos detalles fueron modificados: los Jardines de la Reina no se complementaron con las pérgolas, manteniendo la configuración primitiva; por lo que se refiere a la construcción de edificaciones, se prestó especial atención al tratamiento del edificio más emblemático del conjunto, la Antigua Rula, pero el resto de las construcciones propuestas no llegaron a realizarse, salvo el espacio destinado a depósito de las embarcaciones de la dársena de Fomento y el edificio para reparaciones del mismo ámbito; en cuanto al amueblamiento, se colocaron las pérgolas diseñadas en un principio en el paseo de Fomento, así como la barandilla y los bancos, pero las luminarias sufrieron alguna modificación; no obstante el conjunto se caracteriza por su coherencia formal, su adecuación a la nueva función, su mantenimiento del vínculo con la tradición de la ciudad y, como consecuencia de todo ello, por la aceptación ciudadana.

Tras estas primeras y potentes intervenciones este espacio había sido definitivamente ganado para la ciudad y regenerado para usos urbanos; pero su potencial comenzó muy pronto a exigir nuevas actuaciones que incrementasen su presencia en la vida de la ciudad. Por ello se sucedieron nuevas propuestas, más puntuales que la de Nanclares, pero que contribuirán a la definitiva imagen del nuevo waterfront occidental gijonés.

Al tiempo que se estaba procediendo a todas estas modificaciones, este espacio ciuda-

<sup>51</sup> GARCÍA QUIRÓS, M<sup>a</sup> Paz: "Del tren al barco".

<sup>52</sup> Este Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón, mereció un accesit del Premio Nacional de Urbanismo de 1987.

<sup>53</sup> RÚA GARCÍA, Manuel (ed.): *Arquitectura. Fernando Nanclares. Nieves Ruiz.*

dano asiste a otra transformación no menos significativa y consecuencia también del dinamismo de la ciudad. El palacio Revillagigedo situado en la plaza del Marqués, se convierte en Centro Internacional de Arte en 1991 y en 1998, y en el otro extremo del frente litoral, la vieja estación de ferrocarril del Norte, trasladados sus servicios a un nuevo espacio, se convierte en Museo del Ferrocarril, que junto con la Sala de Exposiciones de la Antigua Rula conforman el itinerario cultural de la zona, con tres hitos secuenciales importantes en este pequeño recorrido, del que tampoco está lejos el Museo Barjola. El restaurante situado en el antiguo edificio de la Rula, junto a los tradicionales establecimientos de la fachada litoral del viejo núcleo de Cimadevilla se complementan con los nuevos negocios propiciados por las condiciones surgidas del tratamiento urbanístico de la zona de Fomento. Se concreta así un uso cultural y de ocio que coincide prácticamente con todas las respuestas de los nuevos waterfronts que están transformándose en buena parte de las ciudades costeras cuyos puertos han visto declinar su tradicional actividad. Este espacio comienza a proyectar un gran atractivo sobre la ciudad convirtiéndose en zona de expansión residencial por lo que continúan ejerciéndose sobre él nuevas intervenciones.

El espacio más occidental del frente litoral vuelve a ser objeto de un nuevo Plan Especial de Reforma Interior, el PERI de Poniente, cuyo documento avance se presenta en junio de 1997<sup>54</sup>. Toda la actuación de Poniente estuvo facilitada tras la adquisición en 1988 por el Ayuntamiento de los terrenos de los desaparecidos Astilleros del Cantábrico. En esta ocasión la intervención prevista no se orienta a un uso público estrictamente, sino que se transforma en suelo urbano, dejando, eso sí, un amplio espacio para paseo público y procurando mantener al menos el recuerdo de su antiguo uso, conservando, en su emplazamiento original y como testigo, la antigua chimenea de la vieja fábrica de maderas allí localizada (Posada Maderas). Para el tratamiento de esta zona litoral se tuvo muy en cuenta la experiencia (traumática) de la urbanización del Muro de San Lorenzo y se puso especial cuidado en disponer la edificación con una orientación y a una distancia de la costa tal que no interfiriese en los usos de la playa recién creada.

<sup>54</sup> AAPG, 3/2972/1. *Plan Especial de Reforma Interior Área de Poniente*.

El Ayuntamiento y la Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo (SOGEPSA<sup>55</sup>) suscribieron a mediados de marzo un convenio para el desarrollo urbanístico del entorno de la playa de Poniente; con esta operación se buscaba una regeneración medioambiental de la zona y ampliar los espacios públicos, además de facilitar un nuevo acceso al mar de otra parte de la ciudad. El área residencial de Poniente supuso un paso más en la recuperación de la fachada marítima de Gijón y su desarrollo permitió la unión de la ciudad con el barrio de El Natahoyo; con una importante mejora de las condiciones urbanas de la zona se posibilitó la creación de 514 viviendas, distribuidas en dos líneas, la más cercana a la costa de cuatro alturas, y la más alejada de seis, un hotel y un aparcamiento. El diseño arquitectónico de los edificios, sobre todo los de la fachada marítima, en forma de barco, han dado carácter a una zona urbana recuperada.

En 1998 el Ayuntamiento pretende urbanizar las zonas de dominio público y el espacio portuario colindante con la playa estudiando la posibilidad de instalar un Acuario aprovechando los espacios dejados por las antiguas instalaciones astilleras. Este proyecto se concreta en 2004, fecha en la que se procede a la adjudicación de la obra, que se concluirá en 2006.

Ese mismo año la Autoridad Portuaria urbaniza los nuevos accesos al acuario de Poniente con nuevo pavimento que sustituirá a las traviesas de madera, continuando la estrecha colaboración entre las dos instituciones responsables de la zona, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento.

Tras varios intentos fallidos también continúan las obras de construcción del Centro de Talasoterapia que completará, de momento, el equipamiento de este waterfront que cumple así con muchas de las características que definen estas actuaciones: la dotación de infraestructuras de carácter cultural (Museo del Ferrocarril, Sala de Exposiciones Antigua Rula, Centro Cultural Cajastur en el Palacio Revillagigedo), turísticos (Acuario, Centro de talasoterapia) y de ocio.

Esta actuación efectuada sobre el frente litoral, iniciada en los primeros años ochenta, y que sigue generando transformaciones per-

<sup>55</sup> La Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo, S.A. (SOGEPSA) fue constituida en diciembre de 1984 y comenzó su actividad en enero de 1985.

manentemente, se ha incorporado a la ciudad con una extraordinaria fuerza; no son sólo los usuarios del puerto deportivo los que utilizan estos espacios, sino los propios gijoneses los que se han adueñado de la zona. A la tradicional actividad del paseo se van sumando otras que dinamizan todo el entorno; los establecimientos de ocio, bares fundamentalmente, proyectan sus espacios sobre las amplias estructuras del paseo instalando sus terrazas en ellas. También en este caso se ha sabido conservar el espíritu de homogeneidad y coherencia estableciendo unos criterios que buscan mantener un orden dentro de la diversidad; ubicados en distintos puntos de la zona de Fomento, los edificios auxiliares utilizados como prolongación de locales hosteleros -bajo canon de autorización de la Autoridad Portuaria de Gijón concedido por distintos períodos de tiempo a partir de 2002-, corresponden al llamado “Modelo Asturias”, implantado en la ciudad por el Plan de Excelencia Turística (PET); también las oficinas de la Estación Náutica “Gijón Costa Verde”, y la oficina municipal de Turismo “Infogijón”, situadas ambas en el muelle de Fomento presenta el nuevo modelo; la línea estética de estas microarquitecturas sigue en todas ellas los mismos criterios: madera, acero inoxidable y cristal como principales materiales, volúmenes sencillos yuxtapuestos cubiertos a dos vertientes como criterio constructivo, y sobriedad y sencillez en su diseño global, en perfecta armonía con el entorno. En esta zona del muelle de Fomento se procedió a un amueblamiento especialmente vistoso que se concreta en la colocación de una tarima elevada protegida por barandilla, sobre la que se asientan estas pequeñas arquitecturas y las terrazas de hostelería; dispuestos rítmicamente se sitúan una serie de bancos y jardineras formando ángulos con los que se crean pequeños espacios de reposo con vistas a los distintos pantalanes y la fachada litoral de la ciudad; a esto hay que añadir unas estructuras de asiento que a su vez sirven de jardineras y que permiten su utilización de manera informal a distintos niveles y la colocación de papeleras, fuentes y luminarias que completan un equipamiento urbano totalmente personalizado. Especial mención merecen también las farolas que fueron específicamente diseñadas para este lugar y lo fueron por una de las empresas gijonesas dedicadas a la iluminación con mayor proyección y prestigio nacional (Ornalux). Las lámparas reciben el nombre de “Farola Atlántida” y son

obra del diseñador J.A. Menéndez Hevia; se trata de una luminaria con una óptica optimizada sin emisión luminosa en el hemisferio superior, compatible con las nuevas normativas contra la contaminación luminosa<sup>56</sup>; constituidas por un pie derecho que se abre para alojar cuatro luces protegidas por una pantalla en forma de disco cóncavo, todo ello en blanco, acorde con el resto de la iluminación del Paseo del Muelle.

Todo el recinto presenta también un cuidado diseño en la señalética que, situada en los lugares adecuados, informa a los usuarios de los distintos servicios que se prestan o de las restricciones de uso de determinadas zonas.

De este modo, este espacio de tanto sabor gijonés desde sus inicios, sigue manteniendo su personalidad en una época en la que la globalización está uniformando las soluciones de amueblamiento y privando de carácter los nuevos lugares. Aquí, por el contrario se ha sabido encontrar el punto medio entre modernización y actualización de la ciudad, teniendo como referencia la necesidad de que el espacio sea un espacio ciudadano, sentido como propio por los que han de ser sus usuarios; y eso se consigue proyectando y ejecutando soluciones adecuadas a cada lugar, cada momento y cada uso, teniendo en cuenta el pasado y procurando crear las condiciones necesarias para que un lugar -que debe necesariamente modificarse-, siga siendo parte integrante de la ciudad, con sus tradiciones, su historia, su memoria protegida, mimada y conservada; sólo así el ciudadano sentirá su ciudad, vivirá su ciudad y la entenderá como un lugar de relación, en la que los espacios públicos juegan un papel de primer orden en el ejercicio de la ciudadanía. Al mantenimiento de este lazo con el pasado y la tradición contribuyen, por ejemplo, pequeñas decisiones, pero que sirven perfectamente para esa inevitable vinculación; el ejemplo más representativo puede ser el mantenimiento de los viejos norays en sus ubicaciones originales; estos norays no sólo ponen de manifiesto los antiguos usos del espacio redefinido, sino que son además testimonios presentes de la actividad industrial de la ciudad, puesto que todas estas piezas proceden de una de las fábricas de más importante actividad durante muchos años en la ciudad: Cifuentes, Stoldz y Compañía<sup>57</sup>; del

<sup>56</sup> [www.ornalux.com](http://www.ornalux.com)

<sup>57</sup> GARCÍA QUIRÓS, M<sup>a</sup> Paz: “Las arterias de la industria” en *Gijón, Ferrocarriles Portuarios*, p. 76.

mismo modo se han mantenido en su emplazamiento original algunas de las viejas barandillas (punta Liquerique y Dique Curvo de Fomento) y los dos relojes, uno situado ahora frente a la Antigua Rula y el otro en los Jardines de la Reina, sobre pie de diseño de la factoría gijonesa Juliana-Constructora.

Estas sucesivas actuaciones sobre el frente litoral occidental gijonés vienen a demostrar que es posible la transformación, rehabilitación y actualización del entramado urbano sin caer en la pérdida de identidad del espacio; que es posible seguir ampliando la ciudad y al mismo tiempo potenciar su personalidad y que es posible que tanto el ciudadano autóctono, como el visitante eventual, disfrute de la ciudad aún cuando las soluciones que se propongan se alejen de las socorridas globalizadas.

Porque este espacio ciudadano posee, además, la responsabilidad de mostrarse como la más importante de las zonas de acceso a la ciudad; en sus inmediaciones se sitúan los principales nudos de comunicación por tierra: las estaciones de ferrocarril, de autobuses y la

autopista "Y" que pone en contacto a Gijón con el resto de Asturias; en la parte opuesta, el acceso por mar a través del puerto deportivo; es por tanto un punto preferente a la hora de transmitir una determinada imagen, escaparate y punto de referencia de lo que tras ella se esconde; y es también, en la misma medida, el punto de partida, la última mirada que ofrece la ciudad a sus visitantes, el *finis terrae* de Gijón. Tiene por tanto la responsabilidad de ofrecer la imagen que se proyectará más allá de sus propios límites físicos.

Pero por encima de todo debe ser y es un espacio público que los ciudadanos sienten como propio y esto es, en realidad, a lo que toda ciudad debe aspirar, a ser vivida, disfrutada y asumida por sus habitantes; porque una ciudad no es sólo un conjunto de edificaciones con distintas funciones, es también, y sobre todo, un espacio de memoria, de historia y de relaciones, y todo esto sólo lo pueden ofrecer los espacios públicos; por eso, como señala Juan Freire *los espacios públicos son la razón de ser de las ciudades*.