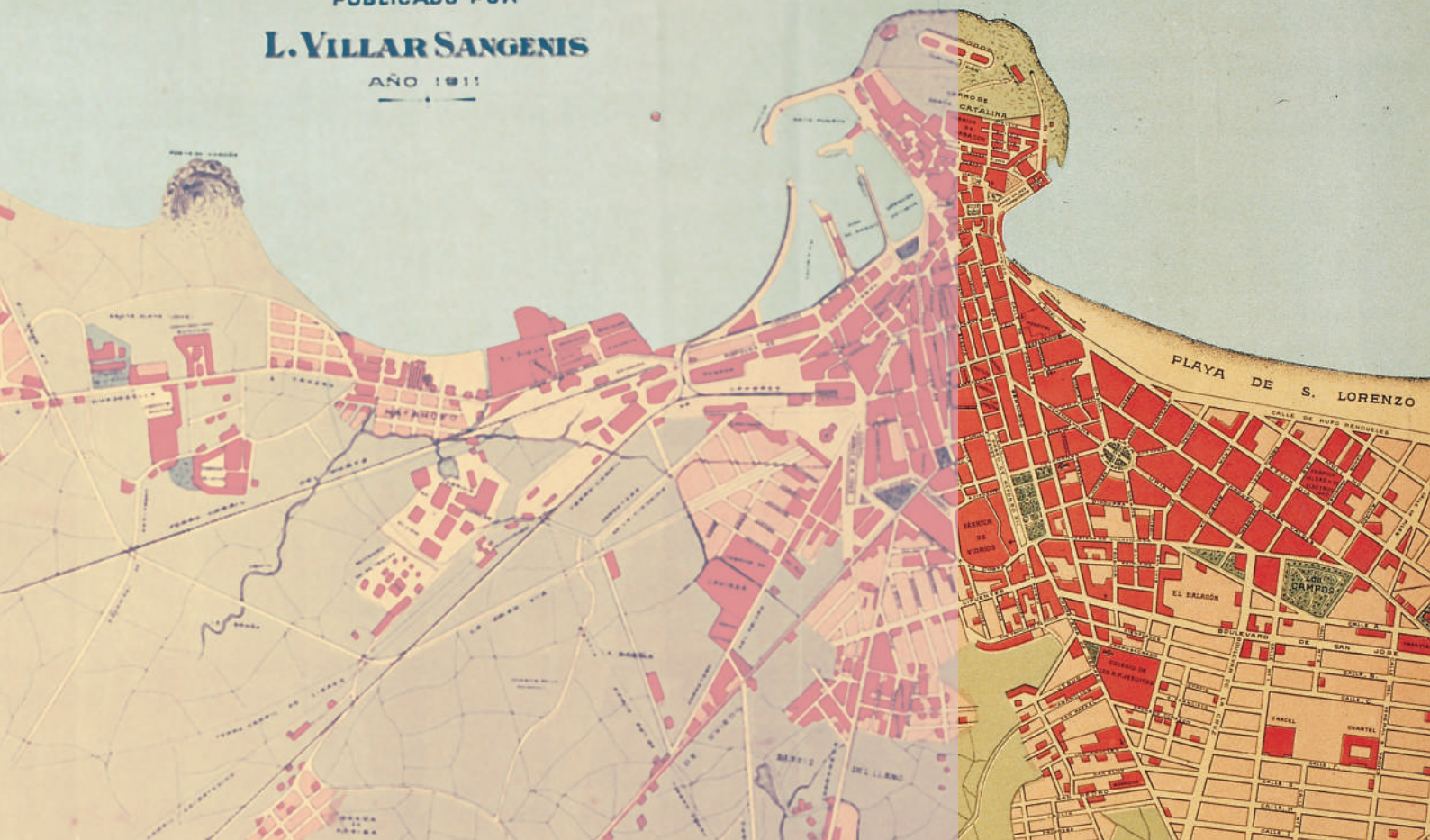


PLANO DE GIJÓN

PUBLICADO POR

L. VILLAR SANGENIS

AÑO 1911



2

Gijón/Xixón palimpsesto.

La evolución de la ciudad entre los siglos XVIII y XXI

Héctor Blanco

**HABITAR**

MATERIALES PARA INTERPRETAR
LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Gijón/Xixón palimpsesto.
La evolución de la ciudad
entre los siglos XVIII y XXI

Héctor Blanco



HABITAR, un programa que ofrece recursos para la interpretación de la ciudad, del lugar en que vivimos, como un derecho al espacio público, a la movilidad, a la vivienda, a la salud, a la cultura, a la belleza. Para construir de forma colectiva un lugar de convivencia con una perspectiva igualitaria y de justicia social.

Entre estos recursos se encuentra esta colección de MATERIALES PARA INTERPRETAR LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

+ INFO y DESCARGA EN PDF:
<www.gijon.es/es/programas/habitar>.



Edita

Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular, Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Proyecto y coordinación

Departamento de Educación <<https://educacion.gijon.es>>.
José Ángel Muñoz Fuente

Textos

Héctor Blanco

Corrección

Almudena Zapatero Sardiña

Diseño

Zinco Pensamiento Creativo

Imprime

Gráficas APEL
Impreso en papel 100% reciclado

Depósito Legal

AS 03426-2022
Información actualizada: mayo 2023

Esta obra está bajo una Licencia

Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional (CC BY-NC 4.0)
<<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>>.



Imagen de portada

Lino Villar Sanganés. *Plano de Gijón, 1911*. Archivo Municipal de Gijón/Xixón

Toponimia

A lo largo de este texto se han utilizado los topónimos oficiales. Puede consultarse la normativa en Principado de Asturias (2006): Decreto 105/2006, de 20 de septiembre, por el que se determinan los topónimos oficiales del concejo de Gijón/Xixón, BOPA, 3-10-2006, disponible en línea en <<https://sede.asturias.es/bopa/2006/10/03/20061003.pdf>>, y en Ayuntamiento de Gijón/Xixón (2006): *¿Dónde yes? Gijón/Xixón. Topónimos de Gijón/Xixón*, disponible en línea en <www.gijon.es/ast/publicaciones/donde-yes-gijonxixon>.

Gijón/Xixón palimpsesto. La evolución de la ciudad entre los siglos XVIII y XXI

I. Introducción	2
II. La evolución urbana de Gijón/Xixón entre los siglos XVIII y XXI.....	6
1. Gijón/Xixón en la segunda mitad del siglo XVIII.....	6
2. Los Jovellanos (I). El plan de mejoras de 1782.....	10
3. Los Jovellanos (II). La desecación del Humedal	16
4. La Fortificación.....	20
5. El ensanche del Arenal.....	24
6. La ampliación del puerto local.....	28
7. El ensanche que no existió.....	32
8. Los dos Gijones	36
9. El Plan de Reformas Urbanas de 1937	42
10. El plan Gamazo (1947)	48
11. La ciudad del desarrollismo.....	52
12. El plan Rañada (1986)	58
13. El Gijón/Xixón del inicio del siglo XXI.....	64
Bibliografía y otros recursos.....	69
Agradecimientos	73

I.

Introducción

Para poder tanto explicar como comprender cualquier asentamiento humano resulta preciso comenzar por atender a las características primigenias del territorio sobre el que se ubica.

Hace dos milenios, cuando los topónimos que van a ir mencionándose aún no existían, la parte del litoral gijonés emplazada entre los promontorios que hoy denominamos cabos de Torres y de San Lorenzo estaba singularizada por la presencia de un islote de cierta entidad, atendiendo a su superficie y elevación, unido a tierra firme por un tómbolo arenoso emergido en mayor o menor medida, según la fluctuación de las mareas. Flanqueando este cerro, actualmente ocupado por el barrio de Cimavilla y el parque de Santa Catalina, y en dirección hacia las prominencias costeras de las puntas del Cervigón en Somió -al este- y del Otero en Jove/Xove -al oeste-, se desarrollaban dos amplias ensenadas delimitadas por un litoral de muy escasa elevación y dividido en tierra firme por una pequeña colina levemente avanzada hacia la costa, que hoy denominamos Begoña. Al este de la misma se extendía una playa, la de San Lorenzo, que era inicio de un amplio complejo dunar que en su extremo oriental limitaban las marismas de la desembocadura del río Piles y en su parte meridional, la colina del Coto de San Nicolás. Al oeste, una barra arenosa litoral determinaba la configuración de una cuenca endorreica ocupada por esteros que, según el régimen fluvial de los ríos Cutis y Pilón y las oscilaciones mareales, podía convertirse en una laguna semipermanente. Hoy sobre esta zona se asientan, principalmente, la plaza del Humedal y su entorno, la totalidad del barrio de Laviada y la franja oriental de El Natahoyo.

Globalmente se trataba de un territorio que tuvo que contar con una importancia medioambiental sobresaliente, pero que, en su mayor parte, no resultaba viable para la ocupación humana. La excepción era el cerro de Santa Catalina, con agua potable, terreno cultivable e incluso capacidad para albergar pastos y rodeado por una costa favorable a la pesca y al marisqueo. Con estas condiciones resultaba habitable y, no menos importante, fácilmente defendible.

A comienzos de nuestra era e iniciada la romanización se dio el paso de utilizar este emplazamiento como asentamiento permanente por su importancia estratégica, ubicación en la que se afianzó de manera definitiva la vida urbana, germen de la actual ciudad de Gijón/Xixón.

Llegados a este punto resulta llamativo que, si hablamos de casi dos milenios de historia urbana, el territorio ocupado por la antigua villa haya estado caracterizado por esa seminsularidad hasta hace poco más de dos siglos. En la década de 1770 la descripción efectuada unas líneas más arriba sobre humedales y arenales inhabitables apenas había variado en lo esencial, es a partir de entonces cuando comienzan a planificarse intervenciones que resultarán esenciales para que el casco urbano de Gijón/Xixón pueda desarrollarse sobre ellos. Paradójicamente, dos siglos después llegarán a ser las zonas habitadas de la ciudad más densamente pobladas.

Esta llamativa mutación -primero la culminación del paso de isla y tómbolo a península y después la progresiva extensión del casco urbano tierra adentro- es resultado de un proceso diacrónico de antropización realizado mediante tres tipos de intervenciones esenciales:

- » La alteración de la línea costera mediante la construcción de diques y estructuras portuarias.
- » La modificación de la topografía mediante rellenos significativos, en menor medida desmontes y la variación de los cursos fluviales mediante su canalización.
- » La urbanización del territorio hacia el interior del concejo en todas direcciones mediante la yuxtaposición de distintas tramas urbanas.

Tómbolo e islote de Saint Ninian (Islas Shetland), Escocia. ▶
 Flickr (biome15)
 El cerro de Santa Catalina pudo presentar un aspecto similar hasta hace dos milenios.



Anónimo (¿Fernando de Valdés?) *La villa de Xixon. Discrecion de la villa y puerto de la noble villa de Jijon (1635)*
 M. de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, Mapas, planos y dibujos, 29, 24.
 Esta vista da idea de la configuración del casco urbano hasta finales del siglo XVIII ▼



En cuanto a su materialización, este crecimiento espacial contó con dos partes bien diferenciadas: una en la que el casco urbano de Gijón/Xixón fue modesto en cuanto a extensión y tuvo carácter compacto, a la que siguió una etapa netamente expansiva y morfológicamente rupturista respecto a todo el periodo histórico anterior fruto de la Revolución Industrial.

Desde el punto de vista cuantitativo las cifras son llamativas ya que, en menos de dos siglos, se materializa la conversión de la modesta población que era la villa en la época jovellanista en la mayor ciudad de Asturias mediado el siglo xx. Podemos calcular que en 1785 el casco urbano de Gijón/Xixón contaba con una superficie -incluyendo la dársena del puerto- de unas veinticinco hectáreas y que en él residían unos 4500 habitantes;¹ a comienzos de 2023 los cinco distritos urbanos ocupan una superficie de 2600 hectáreas en las que residen casi 248 000 habitantes.²

Todo ello es resultado de un periodo histórico de desarrollo y pujanza portuaria, comercial e industrial que se traduce en un proceso de concentración de la población urbana paralelo al de la conversión de la ciudad en un centro de poder sobre el conjunto del municipio.

En cuanto al plano de la actual ciudad de Gijón/Xixón, se entiende aquí que constituye un documento resultado de la suma de diversas escrituras y reescrituras realizadas sobre el territorio que ocupa, lo que hace que resulte aplicable el concepto de *palimpsesto urbano*. Si en sentido tradicional un *palimpsesto* es un documento realizado sobre un soporte material resistente y valioso -generalmente el pergamino- sobre el que se han escrito, borrado y reescrito sucesivos textos, podemos ver una evidente similitud si aplicamos este término metafóricamente a nuestra evolución urbana. Así, el actual plano de la ciudad manifiesta, en mayor o menor medida, todas estas fases anteriores en forma de adiciones, ampliaciones, superposiciones y eliminaciones; etapas que han ido dejando huella individualizada en la estructura urbana global. Sin la visión de esas partes es inviable comprender el todo que constituye el Gijón/Xixón actual.

Por ello identificar y conocer la génesis de estas partes nos permite comprender mejor nuestro entorno y nos revela que, en ese aspecto de ciudad-puzzle, subyacen errores, aciertos, intereses y aspiraciones que, en su conjunto, constituyen una certera memoria urbana.

Con el fin de lograr que la visión de este proceso evolutivo resulte inteligible se ha planteado como estrategia esencial la selección de planimetría realizada a partir de 1780 que permita apreciar momentos clave del mismo. Todos los documentos seleccionados están contenidos en mayor o menor medida en el actual plano de Gijón/Xixón.

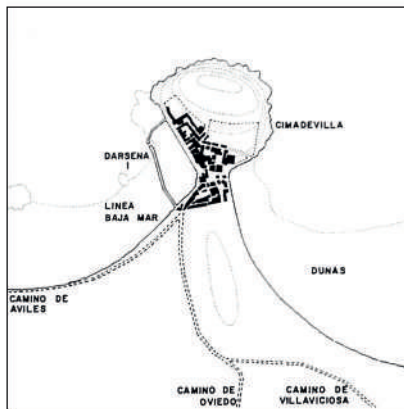
Como se ha dicho, el objetivo es aportar una herramienta que contribuya a hacer inteligible ese aparente caos, para poder leer e interpretar nuestro entorno cotidiano y, por consiguiente, ayudar a su mejor comprensión y a una ponderada valoración.

En último término es una invitación a entender el urbanismo como una práctica histórica colectiva que, por tanto, debe ser parte de la cultura ciudadana.

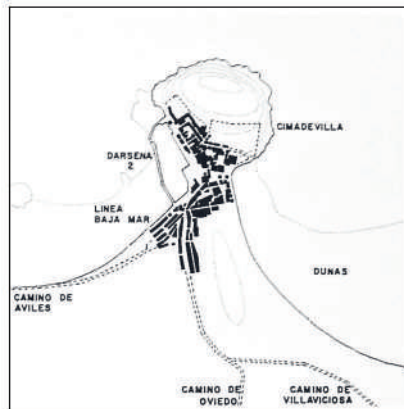
¹ Estimación aproximada realizada a partir del plano de Antonio Alcalá Casano (1785) y del Censo de Floridablanca (1787).

² Datos facilitados por el Servicio de Sistemas de Información y Comunicaciones del Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

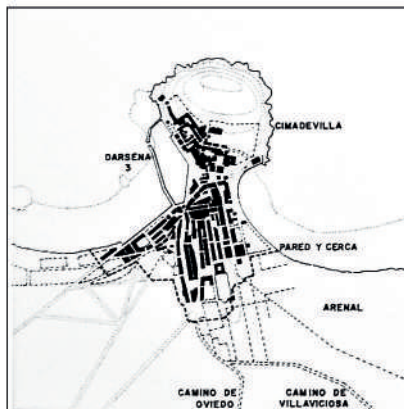
Aunque aquí no haya podido incluirse, finalmente debe tenerse en cuenta que completa este proceso de comprensión urbana lo tocante a lo construido sobre este territorio, su arquitectura, también relevante por conformar la identidad de la ciudad y su imagen final.



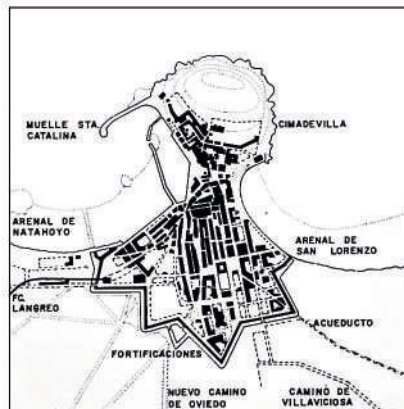
GIJON EN 1635



GIJON EN 1787



GIJON EN 1837



GIJON EN 1870

Representación del proceso de crecimiento urbano de Gijón/Xixón entre los siglos XVII y XIX. Revista *Cota Cero*, 1985.

II.

La evolución urbana de Gijón/Xixón entre los siglos XVIII y XXI

1. Gijón/Xixón en la segunda mitad del siglo XVIII

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII el puerto, al oeste, y los restos de la muralla romana y otros malecones anexos, al este, constituyeron los linderos de la tierra firme con el mar Cantábrico.

El casco urbano de la villa, dispuesto circundando el puerto, estaba compuesto por tres barrios o zonas: Cima la Villa (Cimadevilla/Cimavilla), en la falda meridional del cerro; Baxo la Villa (Bajodevilla/La Bajovilla o Baxovilla), sobre el cuello del tómbolo; y el arrabal del Rastro -en referencia al matadero-, posteriormente más conocido como barrio de La Rueda o del Carmen, en la parte más occidental. Tomando como referencia el plano de Antonio Alcalá Casano (1785), este recinto urbano rondaba las veinticinco hectáreas y en él residían unos 4500 habitantes.³

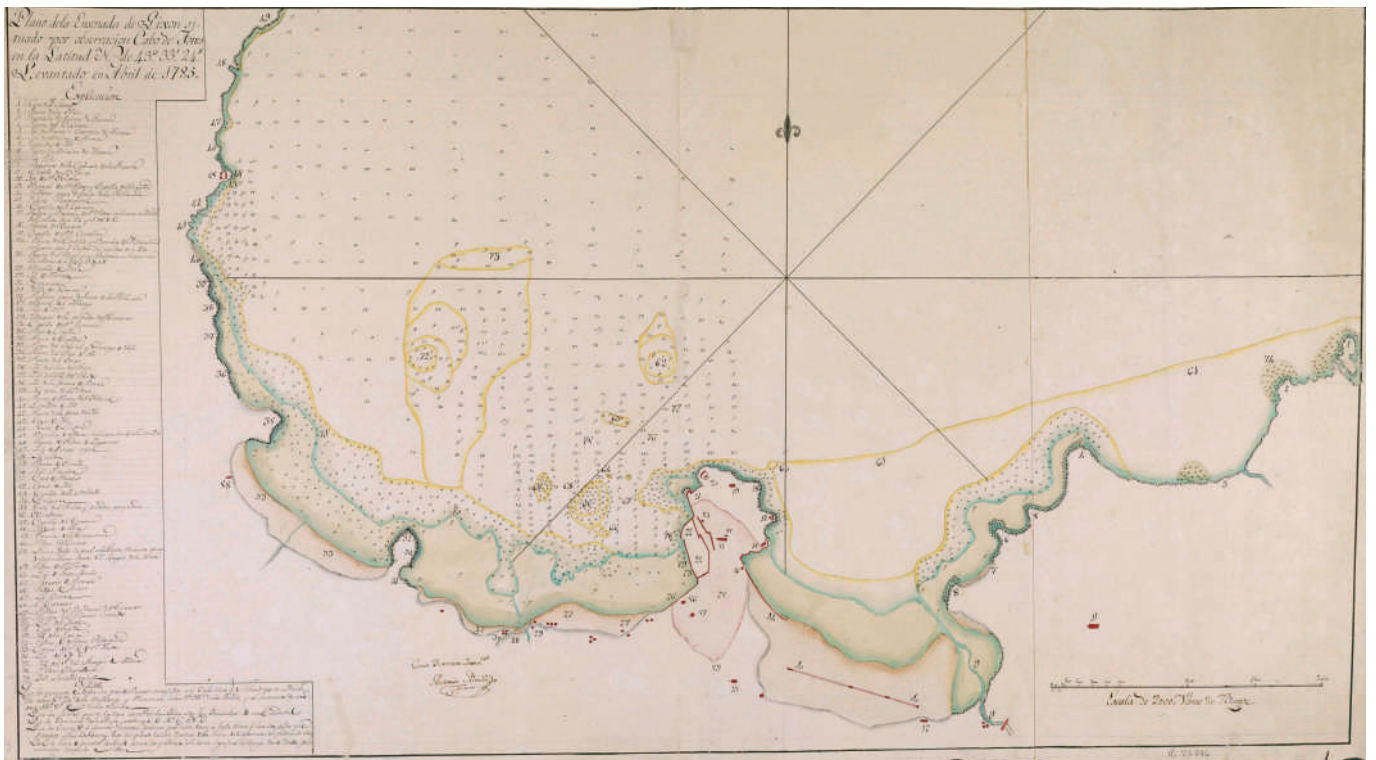
En su conjunto, como aún muestra hoy en día esta zona a pesar de múltiples modificaciones, la población presentaba una trama viaria anárquica plagada de callejuelas, rinconadas y plazuelas de trazado tortuoso, las calles rectas y de anchura uniforme eran excepción.

La disposición del casco urbano en torno a la dársena respondía a la importancia de la actividad portuaria, pero también resultaba estratégica al dar la espalda a los vientos provenientes del norte y noreste. El recinto urbano quedaba comunicado con el resto del concejo mediante dos viales principales que discurrían, uno, hacia el oeste en paralelo a la línea de costa sobre la antigua barra litoral en dirección hacia El Natahoyo y, otro, hacia el mediodía, sobre la franja de tierra firme existente en dirección hacia la colina de Begoña. El resto del territorio quedaba ocupado por el vasto arenal de San Pedro o de San Lorenzo al levante y por la zona pantanosa de los *homedales* u *omerales* hacia el suroeste. El suministro principal de agua

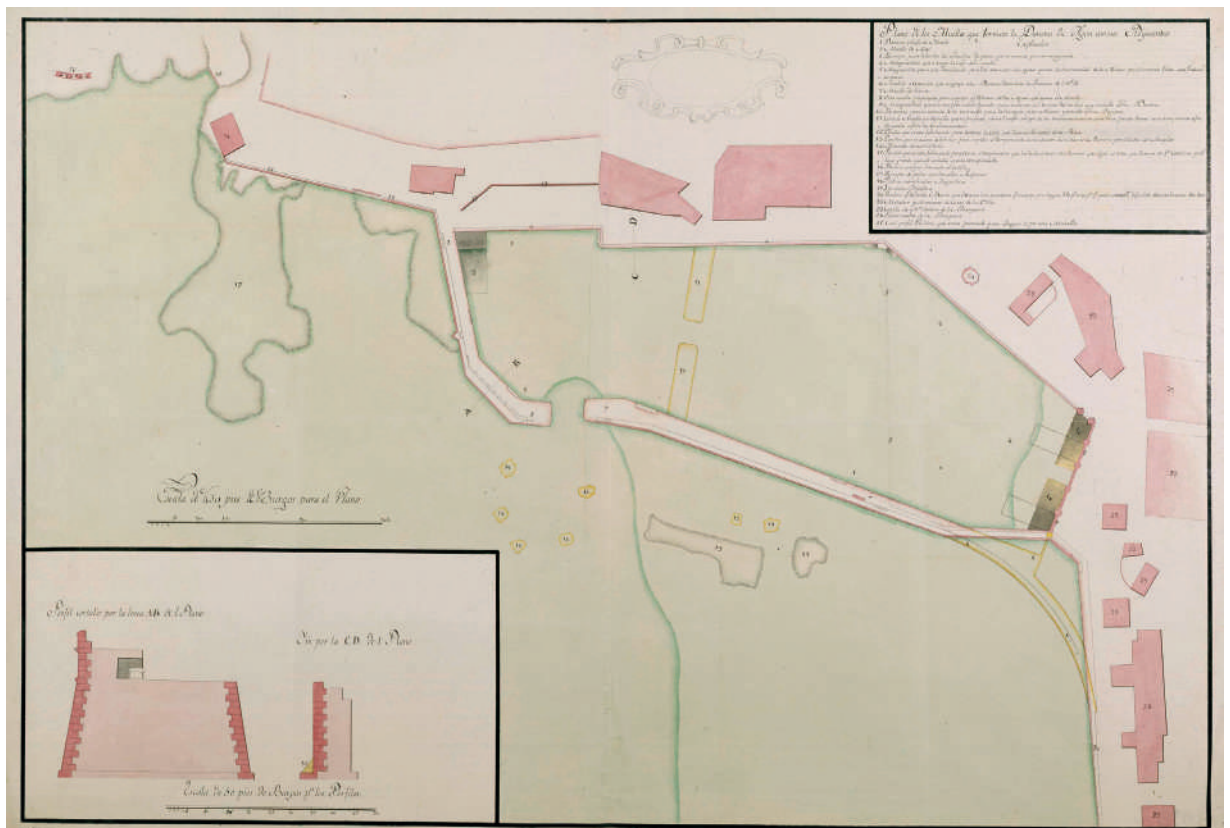


³ El Censo de Floridablanca (1787), primer censo de población realizado en España siguiendo técnicas estadísticas modernas, contabiliza un total de 11000 habitantes en el concejo. La cifra aquí indicada para el casco urbano es una estimación.

Pedro Grolliez y Servier. *Gijón*, h. 1782-1785. Museo Naval (Madrid). MNM-11073.



Antonio Alcalá Casano. *Plano de la Ensenada de Gixon, 1785.*
Biblioteca Nacional de España (Madrid).



Anónimo (¿Manuel Reguera?). *Plano de los muelles que forma la Darsena de Jigon con sus Adyacentes, h. 1780.*
Biblioteca Nacional de España (Madrid).

potable de la ciudad y el puerto lo proporcionaba el acueducto de La Matriz, una canalización de 2'5 km realizada en la década de 1660 y que conectaba las dos principales fuentes de la villa con una captación realizada en Las Mestas.

En la década de 1750 se inició la reestructuración del puerto siguiendo el proyecto del ingeniero Thomas O'Daly (1753), obra que se prolongó durante el resto del siglo, sucesivamente dirigida por los arquitectos Pedro Antonio Menéndez y Manuel Reguera. Supuso la ampliación de la dársena, mediante la remodelación del muelle de mar (A) y la construcción de un nuevo muelle de tierra (B), y el aumento de su calado. Fueron obras complementarias que determinaron la configuración del borde noroeste del cerro la realización de tres muros de contención: el del Cantu la Riba (C), en paralelo al primer tramo de la calle Artillería y que incluyó la actual cuesta del Cholo, el de la subida del tránsito de las Ballenas hasta la Casa de las Piezas (D) y un tercero en la subida hacia la batería baja de Santa Catalina (E).

Pero junto a esta trascendental obra para el desarrollo económico y comercial de Gijón/Xixón, en la década de 1770 también se toman otras decisiones en materia de obra pública relevantes, traducidas en la construcción de dos diques sobre los arenales de El Natahoyo y de San Lorenzo como defensa del istmo ante las mareas y los movimientos de arena.

El primero, el paredón de Pando (F), se levantó en dos fases hasta alcanzar unos 200 m de longitud, extendiéndose desde el inicio del muelle de tierra hasta la altura aproximada de la actual calle Pedro Duro y determinando el trazado del primer tramo de la calle del Marqués de San Esteban. Sobre el arenal oriental se construyó el paredón de San Lorenzo (G), que abarcaba la extensión que media entre las actuales rampa de la Pescadería y la escalera 5, con unos 400 m de longitud.



Detalle del *Plano de la Ensenada de Gixon* (1785) con indicación de las principales obras públicas realizadas en el litoral del casco urbano durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Comienza así a crearse una nueva línea de costa mediante estas defensas, esenciales para que la expansión urbana fuese viable. En paralelo se emprendieron otras dos intervenciones cruciales: el inicio de la desecación y relleno de los esteros del Humedal y la planificación del crecimiento meridional de la ciudad, operaciones protagonizadas por los hermanos Francisco y Gaspar de Jovellanos.

Las claves del futuro de Gijón/Xixón

» 1754

Aprobación del proyecto de Thomas O'Daly para la reconstrucción del puerto.

» 1765

Aprobación del Decreto del Comercio Libre entre puertos españoles y las Antillas, que incluye al de Gijón/Xixón. En 1778 se ampliará a la América continental.

» 1771

Aprobación del proyecto de Marcos de Vierna para la construcción de la carretera entre Asturias y León a través del puerto de Pajares. En 1779 se aprueba el tramo Gijón/Xixón-Oviedo.

» 1782

Presentación del Plan General de Mejoras de Gijón elaborado por Jovellanos.

» 1789

Redacción del «Informe sobre el beneficio del carbón de piedra y la utilidad de su comercio». Jovellanos defiende que Gijón/Xixón debe ser el puerto carbonero de Asturias y la construcción de una carretera para el transporte del mineral desde la cuenca de Langreo.

» 1794

Inauguración del Real Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía en Cimavilla.

» 1797

Colocación de la primera piedra de la sede del Real Instituto Asturiano.



Mariano Ramón Sánchez. *Vista de la villa de Gijón*, h. 1793-1796. Palacio Real de Madrid, Patrimonio Nacional, 10078802

2. Los Jovellanos (I). El plan de mejoras de 1782

Durante las décadas de 1780 y 1790 la labor de los hermanos Francisco y Gaspar de Jovellanos fue determinante para la producción de un suelo urbano que resultó crucial para la expansión de Gijón/Xixón durante los siglos XIX y XX.

Francisco de Paula de Jovellanos y Jove-Ramírez (1743-1798), después de hacer carrera en la Armada, se instaló definitivamente en su ciudad natal hacia 1784 y comenzó a desempeñar el cargo de alférez mayor por herencia paterna, convirtiéndose así en la máxima autoridad municipal. Gaspar Melchor (1744-1811), el más conocido, ideó la primera expansión urbanística de la villa e incluso supervisó su ejecución durante la década de 1790, decenio en el que residió casi en su totalidad en la casa familiar de Cimavilla.

A comienzos de la década de 1780, Jovellanos previó que la creciente actividad comercial de la dársena -y en especial su apuesta por su conversión en puerto carbonero- conllevaría la necesidad de ampliar el casco urbano, por lo que apuntaba a la necesidad de emprender una serie de intervenciones interrelacionadas bajo impulso y tutela del consistorio.

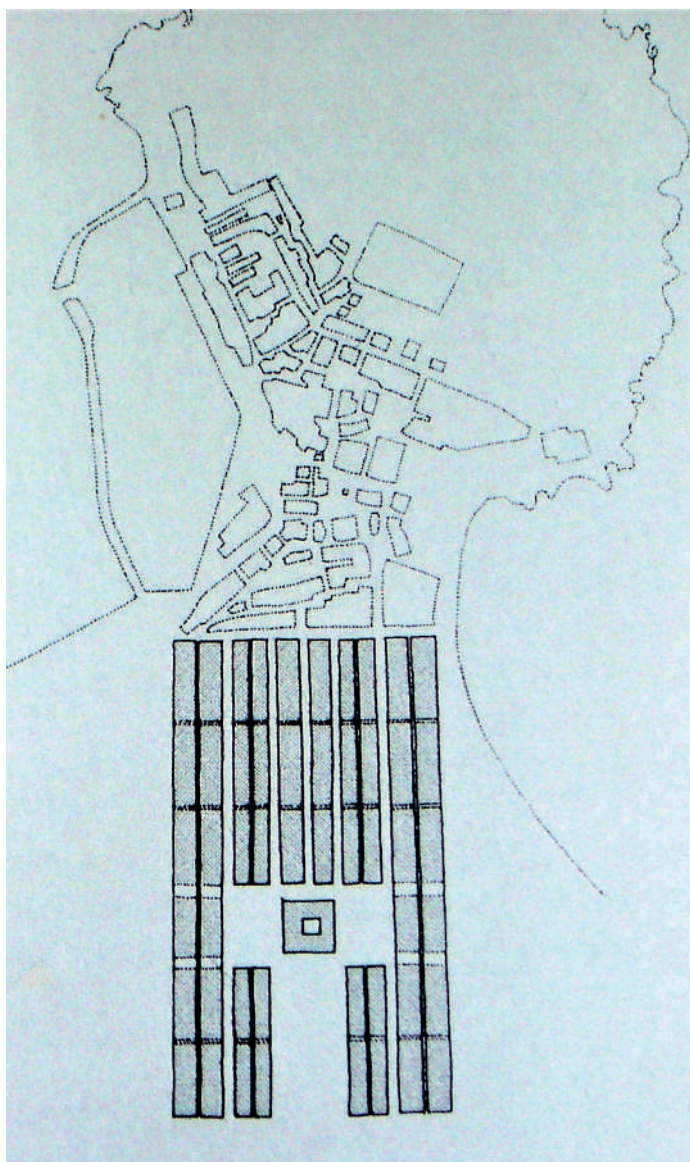
El Plan General de Mejoras que Jovellanos firma el 30 de agosto de 1782 y que presenta al ayuntamiento el 4 de octubre siguiente, el cual es aceptado por la corporación con carácter vinculante, se elabora con el fin principal de organizar el desarrollo urbano sobre los terrenos más apropiados para tal fin, en su mayor parte de propiedad pública y localizados entre la Bajovilla -calle San Antonio-, la colina de Begoña y las actuales calles Corrida y Cabrales.



Nicanor Piñole. *Retrato de Gaspar de Jovellanos*, 1954. Ateneo Jovellanos (Gijón/Xixón).



Ángel Pérez Díaz. *Retrato de Francisco de Paula de Jovellanos y Ramírez*, h. 1794-1798. Colección particular.



José Ramón Alonso Pereira.
Posible plan ideal de Jovellanos para la ampliación del casco
urbano de Gijón/Xixón.

Este ensanche jovellanista abarca unas doce hectáreas y en él se establece una red viaria regular y articulada en torno a un nuevo centro cívico en el que se ubicará la sede del Real Instituto Asturiano, flanqueado por dos plazas colaterales. Jovellanos introduce en Asturias con esta iniciativa el concepto de planificación urbanística, siguiendo un modelo netamente ilustrado que aúna la creación de suelo y su adecuada ordenación.

Aunque factores diversos hicieron que este plan urbanístico no se culminase plenamente, el mismo tuvo un importante papel estratégico, ya que esta zona se convertirá en el epicentro de la ciudad contemporánea y aún en el presente es parte significativa de su centro urbano.

Para la viabilidad de este recinto, Jovellanos plantea la realización de una serie de intervenciones complementarias con el fin de protegerlo de los embates del mar y de la arena arrastrada por el nordeste.

Así indica la necesidad de dar continuidad al paredón de San Lorenzo hacia la iglesia de San Pedro, origen del actual muro del Campo Valdés, entre la rampa de la Pescadería y el templo; cercar el nuevo recinto urbano por su flanco meridional con un muro de mampostería en seco que enlazase el final del paredón de San Lorenzo -actual escalera 5- con la Puerta de la Villa -actual plaza del Seis de Agosto- pasando por Begoña; así como acometer la plantación de pinos sobre los arenales.

También señala la conveniencia de que el nuevo recinto urbano cuente con monumentos públicos, si bien el único que se levantó en este periodo fue la Puerta de la Villa como acceso principal de la nueva ciudad. A ello se añade finalmente la plantación de árboles, especialmente en paseos, carreteras y caminos de acceso, labor que se acometió en gran parte financiada por el propio Jovellanos.



Mariano Ramón Sánchez. *Vista del Campo Valdés*, h. 1793-1796.
Museo Casa Natal Jovellanos (Gijón/Xixón).

Administrativamente el asunto esencial de la propuesta se consolida en 1791 con la aprobación de la extensión meridional del casco urbano, pero no dejó de ser menos trascendente para su desarrollo la presencia durante la mayor parte de la década de 1790 de los dos hermanos en Gijón/Xixón, efectuando una evidente labor de impulso y tutela. Esto se tradujo en la materialización de los planteamientos jovellanistas casi íntegramente -excepto en lo que atañe a la plantación del pinar sobre el arenal de San Lorenzo-, a los que se añadieron otras iniciativas como el intento fallido de realizar una nueva traída de aguas desde Tremañes (1794) o el logro del inicio de la construcción de la sede del Real Instituto (1797).

En toda esta labor cabe destacar el deseo de Jovellanos de contribuir a la «pública felicidad» -que hoy entenderíamos como la defensa del bien común- mediante a una planificación urbana no especulativa, en la que se combina eficiencia y belleza con el fin de lograr un hábitat urbano saludable y placentero.



Anónimo (¿Alfredo Truan?). La Puerta de la Villa vista desde la calle Corrida, h. 1860. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

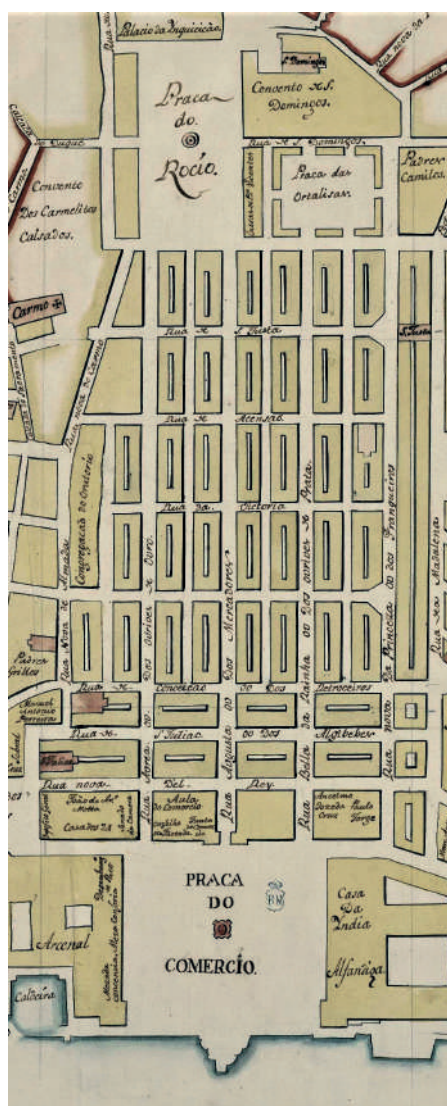


Diego de Cayón. Detalle del *Plano geométrico del puerto y la villa de Gijón y de sus entradas y terrenos adyacentes*, 1819. Museo Casa Natal Jovellanos (Gijón/Xixón). Para facilitar su comprensión se ha orientado al norte (orientación original al oeste).

¿Lisboa como referente?

El 1 de noviembre de 1755 un terremoto seguido de tsunamis e incendios posteriores devastaron Lisboa. El rey José I encomendó al marqués de Pombal, su primer ministro, la reconstrucción de la ciudad, quien optó por una trama urbana pragmática y funcional trazada por los técnicos Eugénio dos Santos y Carlos Mardel, bajo la supervisión del ingeniero y arquitecto Manuel da Maia. La propuesta fue aprobada en 1758 y en ese mismo año comenzaron las obras. Cuando se lleva a efecto el plan de mejoras de Jovellanos, la nueva capital lusa era una realidad y un referente urbanístico para Europa ¿Pudo serlo también para Gijón/Xixón?

La comparación entre ambos casos apunta similitudes llamativas: el nuevo centro urbano lisboeta, La Baixa, incluye un recinto cuadrilongo diferenciado al estar integrado por manzanas rectangulares emplazadas entre calles principales y otras secundarias de servicio, de manera similar al que pudo ser el plan ideal planteado por Jovellanos en 1782. En cuanto a dimensiones, el recinto ya citado cuenta con una superficie de poco más de 12 hectáreas,⁴ casi la misma que el ensanche jovellanista, mientras que las manzanas lisboetas y el modelo ideal de las gijonesas cuentan con unas dimensiones aproximadas.⁵



Anónimo. *Planta da Cidade de Lisboa Novamente edificada pella Ruina que padeceó no Terramoto do Primeiro de Novembro del Anno 1755.*

Biblioteca Nacional de España (Madrid). Detalle de la zona de La Baixa lisboeta, similar al «ensanche jovellanista» gijonés.

⁴ El cálculo se ha realizado atendiendo a los límites marcados por las plazas del Rossio y la Figueira al norte, la rua Nova do Carmo y rua Nova de Almada al oeste, la rua da Madalena al este y la rua da Conceição al sur.

⁵ En el caso de Lisboa, la superficie de las manzanas del recinto indicado en la nota anterior ronda los 1700 m² (25 × 70 m), en Gijón/Xixón -tomando como referencia la manzana delimitada por las calles Munuza, Begoña, León y Jovellanos- la superficie del que pudo ser el planteamiento ideal es de rectángulos de unos 1500 m² (18 × 80 m).

3. Los Jovellanos (II). La desecación del Humedal

En el último tercio del siglo XVIII se acometió la *seca* del Humedal: la desecación, relleno y campizado de los esteros localizados al suroeste de la villa. Con ello se procuró tanto eliminar la insalubridad generada por las aguas frecuentemente allí estancadas como aprovechar una extensión de terreno que superaba las 50 hectáreas,⁶ en gran parte de propiedad pública.

Las actuaciones más relevantes se iniciaron durante el decenio de 1780 bajo dirección de Francisco de Jovellanos y consistieron en la realización de canalizaciones que llevasen las aguas hacia el mar y en la ejecución de viales que facilitasen el acceso a los cierros -parcelas cercadas de nueva creación- para facilitar su relleno y uso. A la par se produjo el vertido de limos provenientes de las limpiezas de la dársena, lastres de los buques y otros desechos, con el fin de elevar el nivel de los terrenos más próximos a la población.

El drenaje de esta zona se basó en la regularización de, aproximadamente, el último kilómetro del cauce del río Cutis (A) hasta su desembocadura en El Natahoyo, donde confluía con el río Pilon o Tremañes, más la ejecución de una zanja principal destinada a desaguar los terrenos más próximos al casco urbano. Esta contaba con dos tramos: el primero (B) corresponde con el trazado actual de la calle Decano Prendes Pando y el paseo de la Infancia, el segundo (C) enlazaría con el anterior al comienzo de la actual calle Llanes, desde donde discurría en línea recta hasta el actual parque Teodoro Cuesta, zona en la que vertería al canal del Cutis.

En cuanto a los nuevos viales establecidos en la zona, el primero y más relevante fue el tramo inicial de la carretera de Oviedo -actual avenida de la Constitución- (D), diseñada por el ingeniero José Manuel Palacio San Martín en 1779 y terminada por el arquitecto Manuel Reguera en 1794, cuya supervisión le fue encomendada a Gaspar de Jovellanos.

Al oeste de esta carretera y a un kilómetro de distancia de su inicio en la plazuela de la Puerta de la Villa se abrió un segundo vial de acceso directo al barrio del Carmen, el paseo del Humedal (E), que hoy está fragmentado entre las calles Magnus Blikstad y Álvarez Garaya. Un tercero hizo la función de ronda perimetral suroccidental (F1 y F2), facilitando la comunicación entre la carretera principal, La Braña y el puerto, además de contar con acceso a la fuente de La Vizcaína, importante punto de aprovisionamiento de agua para los animales de tiro. Con forma de L, su tramo más largo fue abierto en 1798 en honor a Jovellanos tras su nombramiento como ministro de Gracia y Justicia, con la denominación del paseo de los Reyes (F2). Su trazado corresponde actualmente al enlace del inicio de la calle Joaquín Alonso Bonet con la plaza de las Industrias, coincidiendo en su mayor parte con la carretera Vizcaína.

Como vías de comunicación transversales se abrieron los paseos de las Damas -actual calle Cangas de Onís- (G), entre la carretera de Oviedo y el paseo del Humedal, y el de las Viudas, entre este y el paseo de los Reyes (H).

En la parte más próxima a la población se realizó el paseo de la Estrella, que ocupaba aproximadamente un espacio que hoy se reparten la plaza del Humedal y el inicio de los terrenos del conocido popularmente como parque del Solarón. En su conjunto constituyó un haz de caminos arbolados entrecruzados en una luneta central que puede considerarse el primer jardín público de la ciudad (véase página 19).

⁶ Este terreno pantanoso estaría aproximadamente delimitado por el perímetro constituido por las actuales calles Libertad, Álvarez Garaya, Pedro Duro, Mariano Moré, ramal meridional de la avenida José Manuel Palacio, calle Carlos Marx, avenida Constitución, calle Mieres y borde oriental de la Plaza de Europa.



José González. *Plano de la plaza de Gijón y sus inmediaciones*, 1856.

Archivo General Militar (Madrid).

Detalle de la zona del antiguo Humedal con las canalizaciones y trama viaria de época jovellanista finalizados. En el plano aparecen superpuestas a ellas obras posteriores como la estructura de la fortificación (1), el trazado del Ferrocarril de Langreo (2) y la Carretera Carbonera (3).



José de Castellar. *Plano de Gijón*, 1835. Archivo Cartográfico del Centro Geográfico del Ejército (Madrid). Para facilitar su comprensión, se ha orientado al norte (orientación original al oeste).

Las obras de desecación de los terrenos del Humedal ya resultan efectivas en el decenio de 1780. En 1787 se realiza un primer reparto de cierros y se obliga a sus titulares a efectuar su relleno con un aporte mínimo de cien carros de arena anuales por día de bueyes hasta alcanzar nivel suficiente para admitir cultivos, preferentemente de maíz.

La disponibilidad de estos terrenos resultó especialmente estratégica durante el siglo XIX al acoger instalaciones ferroviarias y fabriles que apuntalaron el despegue industrial definitivo de Gijón/Xixón. En la segunda mitad del siglo XX, esta zona se convirtió en una de las más densamente pobladas de la ciudad.

Ramón Lope. *Plano del Puerto y Villa de Gixon en Asturias, 1812.*

Archivo General Militar (Madrid).

Para facilitar su comprensión se ha orientado al norte (orientación original al oeste).

En el plano se detallan la nueva configuración de la zona del Humedal tras las obras de época jovellanista: paseo de los Reyes (A), paseo y jardines de la Estrella (B), segundo tramo de la zanja del Humedal y paseo de las Viudas (C), paseo del Humedal (D), carretera de Oviedo (E), primer tramo de la zanja del Humedal (F).



La cicatriz de la zanja del Humedal

De la red viaria abierta sobre los terrenos del Humedal en la época jovellanista solo el paseo de las Viudas ha desaparecido del Gijón/Xixón actual, aunque su huella pervive en la morfología del barrio de Laviada.

A vista de pájaro puede verse que varias manzanas aparecen atravesadas por una línea que enlaza las confluencias de la calle Pola de Siero con la avenida de Portugal y de la calle Nava con la carretera Vizcaína. Esa anomalía señala el trazado de la zanja, en cuyo flanco norte se ubicaba el paseo. La canalización, que fue progresivamente soterrada y acabó formando parte de la red de alcantarillado, constituyó un linde permanente entre las distintas fincas de la zona, perviviendo así su huella en superficie hasta hoy.



Google Maps. Medianeras del barrio de Laviada que evidencian el trazado de la zanja del Humedal, hoy soterrada, junto a la que discurría el paseo de las Viudas.

4. La Fortificación

Como consecuencia de la primera guerra carlista (1833-1840), el Estado declaró a Gijón/Xixón plaza fuerte y dio orden en 1836 de proceder a su fortificación.

En 1837 el ingeniero Celestino del Piélago trazó el diseño de una construcción defensiva que rodeaba el casco urbano con forma de estrella de cuatro puntas, a la que se añadía una quinta en su tramo medio correspondiente a un revellín emplazado en la entrada desde la carretera de Oviedo.

La fortificación discurría entre los dos arenales que limitaban al istmo gijonés, aislándolo por tierra mediante la alternancia de baluartes y tapias aspilleradas con capacidad conjunta para albergar 30 cañones y un total de 4000 fusileros y que quedaba rodeada por un foso precedido por un glacis. La comunicación del casco urbano con el exterior quedaba limitada a tres puentes sobre el foso en el Humedal, en el citado revellín y en los Campinos de Begoña.

El grueso de las obras se realizó durante la década de 1840, si bien nunca llegaron a terminarse en su totalidad, en concreto en lo relativo al foso y su glacis. Es evidente que Piélago diseñó la fortificación sin conocer de primera mano el terreno por el que esta debía discurrir, si tenemos en cuenta que el foso entre las playas de Pando y San Lorenzo, si bien no era complejo de realizar en el flanco occidental, implicaba abrir un canal en roca viva para atravesar la loma de Begoña en su parte meridional. En lo tocante al flanco oriental, el foso cortaría el único aprovisionamiento de agua potable con que contaban la ciudad y el puerto -el acueducto de La Matriz-, también implicaría la necesidad de la limpieza constante de las arenas arrastradas por el nordeste. Esto hizo que, si bien grandes tramos de muros aspillerados rodearon la población, el foso solo se extendió en el tramo que hoy ocupan el inicio del parque del Tren de la Libertad, o del Solarón, y las plazas del Humedal y de Europa.

Por su cronología y diseño constituye una obra defensiva única en Asturias, aunque no llegó -por fortuna- a tener ninguna utilidad y supuso para la población gijonesa importantes molestias y limitaciones. Su construcción implicó la tala del arbolado plantado en época jovellanista, la pérdida del paseo-parque de la Estrella, el corte del paseo de los Reyes y limitó la vida urbana, constreñida a un recinto de unas 62 hectáreas, incluyendo la dársena del puerto y la totalidad del cerro de Santa Catalina, en el que residían 19 403 habitantes en 1857.⁷

⁷ Moisés Llordén Miñambres (1994): *Desarrollo económico y urbano de Gijón, siglos XIX y XX*, Oviedo: Universidad de Oviedo, p. 8.

Sandalio Junquera. *Plano de la plaza de Gijón y sus inmediaciones, 1847*. Archivo General Militar (Madrid). España. Ministerio de Defensa AGMM (cartoteca, O-01-17).

Corpo de Ingenieros del Ejercito

Dir. Subimp. de Castilla la Vieja.

Comand. de Gijon.

Gijon.

Explicacion.
Fortificaciones.

Plano de la Plaza.

1. Cabildo principal	Cad.	3B.
2. Id.	Id.	3d.
3. Cabildo	Id.	3d.
4. Cabildo	Id.	3d.
5. Cabildo	Id.	3d.
6. Cabildo	Id.	3d.
7. Cabildo	Id.	3d.
8. Cabildo	Id.	3d.
9. Cabildo	Id.	3d.
10. Cabildo	Id.	3d.
11. Cabildo	Id.	3d.
12. Cabildo	Id.	3d.
13. Id.	Id.	3d.
14. Cabildo principal	Id.	3d.
15. Id.	Id.	3d.

Obras anteriores y Quemas de la Plaza

16. Calle de S. Pedro y sus prolongaciones	Cad.	2A.
17. Id.	Id.	2A.
18. Id.	Id.	2A.
19. Id.	Id.	2A.
20. Calle de Valdehoya	Id.	2A.
21. Casa para el Hospital de San Juan	Id.	2A.
22. Puerta del Hospital	Id.	2A.
23. Plaza de Armas proyectada	Id.	2A.

PLANO

DE

la plaza de GIJON y sus inmediaciones

hasta la Estacion de 3000 à 3900 pies.

Opusculo y Tablas à usar de otras ciudades en este Comandancia

Por el M. Maestro de Obras D. Baldas Junquera.

en 1847.

Continua la explicacion.

Calle, Obras publicas y Edificios Urbanos.

d. Plaza principal	Cad.	2B.
e. Puente de la Plaza	Id.	2B.
f. Puente y Casa de S. Pedro	Id.	2B.
g. Iglesia de S. Pedro	Id.	2B.
h. Puente y casa de S. Juan	Id.	2B.
i. Calle del Hospital	Id.	2B.
j. Iglesia de S. Juan	Id.	2B.
k. Puente de S. Juan	Id.	2B.
l. Calle de la S. Juan	Id.	2B.
m. Puente y casa del Hospital	Id.	2B.
n. Puente de S. Juan	Id.	2B.
o. Puente de S. Juan	Id.	2B.
p. Calle de la S. Juan	Id.	2B.
q. Id. del Hospital	Id.	2B.
r. Id. de S. Juan	Id.	2B.
s. Id. de S. Juan	Id.	2B.
t. Calle de S. Juan	Id.	2B.
u. Calle de S. Juan	Id.	2B.
v. Calle de S. Juan	Id.	2B.
w. Calle de S. Juan	Id.	2B.
x. Calle de S. Juan	Id.	2B.
y. Calle de S. Juan	Id.	2B.
z. Calle de S. Juan	Id.	2B.
A. Calle de S. Juan	Id.	2B.
B. Calle de S. Juan	Id.	2B.
C. Calle de S. Juan	Id.	2B.
D. Calle de S. Juan	Id.	2B.
E. Calle de S. Juan	Id.	2B.
F. Calle de S. Juan	Id.	2B.
G. Calle de S. Juan	Id.	2B.
H. Calle de S. Juan	Id.	2B.
I. Calle de S. Juan	Id.	2B.
J. Calle de S. Juan	Id.	2B.
K. Calle de S. Juan	Id.	2B.
L. Calle de S. Juan	Id.	2B.
M. Calle de S. Juan	Id.	2B.
N. Calle de S. Juan	Id.	2B.

Continua la explicacion.

24. Puente proyectado	Cad.	3C.
25. Plaza de Armas proyectada	Id.	3C.
26. Puente del Hospital	Id.	3C.
27. Id. de S. Juan	Id.	3C.
28. Plaza de Armas proyectada	Id.	3C.
29. Puente de S. Juan	Id.	3C.

Edificios Militares

De la plaza

a. Alameda de Armas con Pasa-ropas	Id.	3C.
b. Casa de las Armas e alambra de S. Juan de S. Pedro	Id.	3C.
c. Alameda de S. Juan de S. Pedro	Id.	3C.



Escala de 1:1000

N.º B.º

El Brigadier Director Subinspector

Juan B. de Pineda

Comprado.

El Coronel Teniente Coronel del Cuerpo Comandante de la Plaza.

José Valdemar

Gijón 27 de Julio de 1847.

Dibujado por el Maestro de Obras

Baldas Junquera

El rechazo a la fortificación y sus servidumbres fue una constante desde el comienzo de su ejecución, convirtiéndose su eliminación en una demanda recurrente con el inicio del despegue industrial de la villa en la década de 1850. Gijón/Xixón ya contaba entonces con dos importantes factorías intramuros, la Fábrica de Tabacos (1837) y la fábrica de vidrios (1844), a lo que se sumaban los efectos del progresivo incremento del tráfico portuario tras la inauguración de la carretera Carbonera (1842) -separada del puerto por la fortificación- y la entrada en servicio del ferrocarril de Langreo (1852), cuya compañía titular emplazó estratégicamente su estación término dentro del recinto fortificado a la vez que extendía un ramal de vía hasta la dársena.

Este corsé urbanístico tuvo su fin a partir de 1867, año en el que la villa pierde su condición de plaza fuerte y se autoriza el derribo de la cerca militar, iniciado con más agilidad en el tramo oriental debido a los intereses existentes en el enlace del casco urbano con el ensanche del arenal de San Lorenzo.

Durante este periodo también destacan tres importantes obras de reforma interior: la prolongación de la calle Libertad entre la plaza de la Puerta de la Villa y la del Carmen (1844) para librar a la calle Corrida del tráfico carretero, la apertura de la calle Langreo desde esta última (1856) tras la llegada del ferrocarril y la creación de la Plaza Mayor en la primera mitad de la década de 1860, incluyendo la construcción de la nueva sede del ayuntamiento. Sin efecto quedará la conexión de la calle Jovellanos con Corrida (1867), lo que frustró la culminación de la que hubiese sido la principal vía transversal del ensanche jovellanista.

DON ALFONSO XII,

Por la gracia de Dios Rey constitucional de España.

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortés han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se ceden al Ayuntamiento de Gijón todos los terrenos no vendidos ni ocupados hoy por el Estado, pertenecientes al recinto de las fortificaciones que existieron en dicha ciudad.

Art. 2.º Estos terrenos se destinarán á ensanche de la vía pública, á construcción de un camino ó gran calle de circunvalacion, y al establecimiento de plazas y jardines que sirvan de recreo y esparcimiento al vecindario.

Art. 3.º Los gastos de demolicion de la parte de las antiguas murallas que aun subsisten en pié, serán de cuenta de la Corporacion municipal.

Art. 4.º Esta Corporacion construirá á sus expensas las obras de desagüe necesarias para el saneamiento de los terrenos contiguos, y las que exija la salubridad de la poblacion por consecuencia del cegamiento del foso, para lo que podrá utilizar los materiales aprovechables de este foso y de las murallas.

Art. 5.º El Estado queda á salvo de toda reclamacion, así por el complemento del pago de los terrenos ocupados por las fortificaciones, como por la devolucion de las cantidades que el Ayuntamiento anticipó para la ejecucion de las obras.

Art. 6.º El Ayuntamiento de Gijón se subroga al Estado en toda clase de responsabilidades por los terrenos que se le ceden, y solventará, como en derecho correspondia, las reclamaciones de cualquier especie que pudieran entablar los antiguos dueños de dichos terrenos, ó los propietarios colindantes con la zona de la fortificacion.

Art. 7.º Asimismo queda obligado el Ayuntamiento de Gijón á respetar los usufructos y servidumbres que sobre dichos terrenos haya concedido el Estado, en la forma en que esto lo hizo.

Art. 8.º Si para regularizar las obras de ensanche y embellecimiento de la poblacion conviniese dedicar á edificaciones una pequeña parte de los terrenos que se ceden, el Ayuntamiento podrá enajenar esta parte, que en ningun caso excederá de 45.000 metros cuadrados, en la forma que las leyes establecen, y satisfará al Estado por via de cánon el 4 y medio por 100 del precio en que resulte vendida la porcion edificable.

Art. 9.º En cualquier tiempo en que el terreno destinado al público por esta ley cambiase de objeto ó aplicacion, renuncerán para el Estado todos los derechos que le competen para disponer de dichos terrenos, en la forma que marca la ley de 9 de Junio de 1880.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á nueve de Enero de mil ochocientos setenta y siete.

YO EL REY.

El Ministro de Hacienda,
José García Barzanallana.

Ley de cesión de los terrenos de la fortificación al Ayuntamiento de Gijón/Xixón. *Gaceta de Madrid*, 10 de enero de 1877.



Alfredo Truan. Vista panorámica de Gijón desde la carretera de Ceares/Ciars, 1858. Patrimonio Nacional, Archivo General de Palacio, Colección de Fotografía Histórica, 10184687. En la parte central puede verse el muro de la fortificación en torno a la fábrica de vidrios, entre la zona de la actual plaza de Europa y el paseo de Begoña.

La huella verde de la fortificación

El Ayuntamiento de Gijón/Xixón demandó al Estado durante una década la devolución de los terrenos ocupados para la fortificación, y lo logró finalmente en 1877. La victoria, sin embargo, implicaba el condicionante inesperado de que estos debían dedicarse a uso público, esencialmente viales y jardines.

Esto hizo que la huella de la fortificación perviva en la ciudad actual, ya que entre las calles Capua y Sanz Crespo encontramos la plazuela de Romualdo Alvargonzález (A), la plaza de San Miguel (B), Los Campinos (C), el parque y paseo de Begoña (D), los jardines de Antonio Medio (E), la plaza de Europa (F) y la plaza del Humedal (G).

Parte de estos terrenos también acabaron siendo donados para acoger diversos edificios de uso público. En el trazado de la fortificación estuvieron o están construcciones como el lavadero de la calle Capua (1. demolido), la iglesia de San Lorenzo (2), la capilla de Begoña (3. demolido), el Hogar Materno Infantil (4), el instituto de Puericultura y Gota de Leche (5), la iglesia de San José (6. demolido), la primera sede de la Cocina Económica (7. demolido) y la Casa del Pueblo de las Sociedades Obreras de Gijón (8. demolido).

Una parte importante de la fortificación también acabó perviviendo en el subsuelo, ya que los fosos del Humedal, que previamente habían contribuido indirectamente a terminar de drenar la zona, acabaron reconvirtiéndose en colectores de la red de alcantarillado.



Ricardo Murrieta y Vicente Puyal. *Plano de Gijón* (hoja n.º 3), 1928. Archivo Municipal de Gijón/Xixón.

5. El ensanche del Arenal

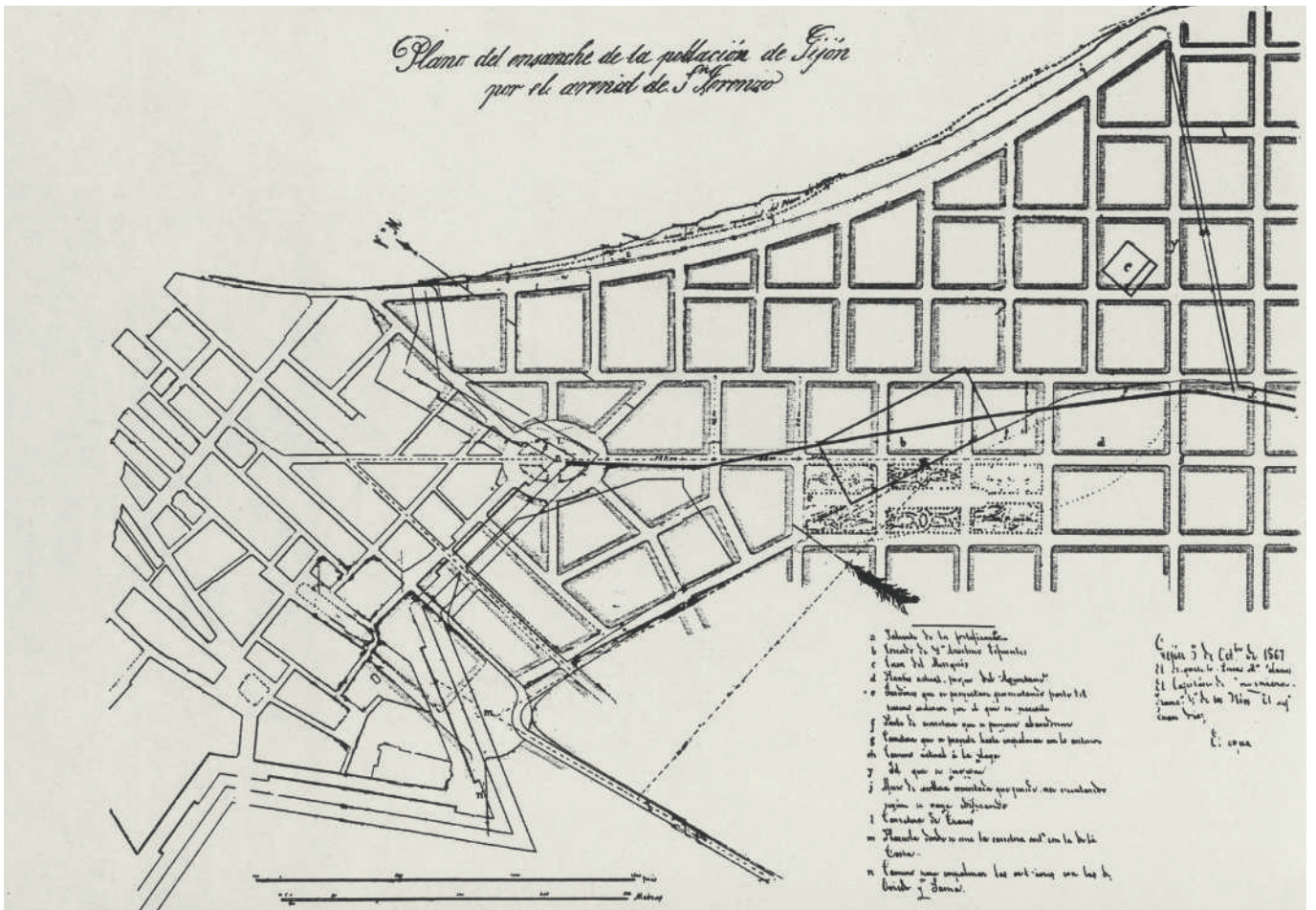
Tras la idea de Jovellanos de transformar el arenal de San Lorenzo en un gran pinar, a mitad del siglo XIX seguía siendo un complejo dunar móvil que rondaba las cincuenta hectáreas de superficie, en su mayor parte de propiedad pública. El contratista de obras Félix Valdés de los Ríos -ennoblecido como marqués de Casa Valdés- solicitó en 1850 al ayuntamiento su venta con el fin de destinar la zona a futuro ensanche de la villa y el objetivo de monopolizar la reventa de los terrenos.

El consistorio finalmente acuerda proceder a enajenar el arenal tras dividirlo en tres lotes, de los que saldrían a subasta dos: uno más próximo al casco urbano y de mayor superficie, casi 28 hectáreas, y el segundo en la zona oriental y con menor tamaño, 8'5 hectáreas. El tercero, de algo menos de cinco hectáreas y emplazado al sur de la carretera de la Costa, quedaba en manos del municipio y se destinaría a plantío y a extracción de arena para obras públicas, este terreno pasó a conocerse como La Florida.

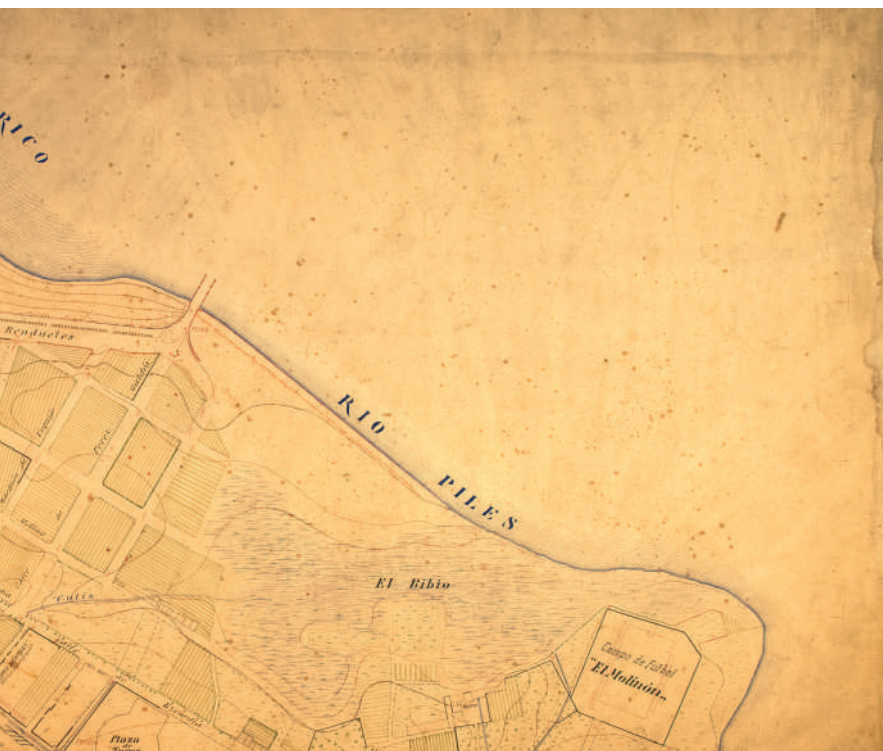
En 1853 Félix Valdés adquiere una extensión de 36 hectáreas, de las que 8'5, correspondientes a la zona más oriental, ya habían sido preadquiridas por Romualdo Alvargonzález, propietario de la finca del Molinón de La Arena, colindante con ellas.

La venta incluye la obligación de los nuevos propietarios de fijar las arenas y campizar los terrenos y a ajustarse al diseño urbanístico que determinase el ayuntamiento. La operación llevaba implícita la eliminación del relieve dunar original, combinando desmontes y rellenos, a la vez que apuntaba la necesidad de construir un dique de contención sobre la playa de San Lorenzo para proteger el nuevo barrio del Cantábrico.





Juan Díaz, Francisco García de los Ríos y Lucas María Palacios.
Plano del ensanche de la población de Gijón por el arrenal de San Lorenzo, 1867.



Ricardo Murrieta y Vicente Puyal.
Plano de Gijón (hojas n.º 3 y 4), 1928.
 Archivo Municipal de Gijón/Xixón.

En el primer tercio del siglo xx la zona este del casco urbano queda definitivamente delimitada con la construcción del muro sobre la playa de San Lorenzo y el canal del Piles. En el barrio de La Arena, a partir de la Fábrica de Gas los terrenos apenas están edificados dedicándose en su mayor parte a huertas, mientras que entre El Bibio y el río aún perviven las marismas.

En 1863 un primer plan de ensanche trazado por el arquitecto municipal Lucas María Palacios resultó inviable, ya que mantenía aún Gijón/Xixón la condición de plaza fuerte, lo que impedía toda edificación hasta algo más de un kilómetro de distancia de la fortificación. Esto no impidió que el marqués comenzase una operación de lotificación y venta de los terrenos desde el momento de su adquisición, siguiendo el modelo de urbanismo especulativo sinónimo de enriquecimiento rápido y ajeno al interés público.

En mayo de 1867 Gijón/Xixón dejaba de ser plaza fuerte, la fortificación estaba sentenciada y ya resultaba posible la expansión urbana extramuros. En este momento se decide solicitar la intervención del ingeniero militar Francisco García de los Ríos para resolver la conexión del plan de 1863 con la zona urbana; se opta finalmente por la redacción de un nuevo proyecto firmado por este técnico junto con los arquitectos Lucas María Palacios y Juan Díaz. Si bien no va a respetarse en su integridad, este documento va a ser el que determine la configuración espacial de la mayor parte de esta nueva zona urbana.



Anónimo. Paseo del muro de San Lorenzo y avenida de Rufo García Rendueles, h. 1930. Fondo Patricio Adúriz. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

El proyecto abarca unas 45 hectáreas -la totalidad de los terrenos del arenal, así como los del balagón de Rendueles y los ocupados por la fortificación entre el paredón de San Lorenzo y Begoña- y queda definido por un trazado ortogonal determinado por manzanas de gran tamaño. De su totalidad solo se destinan a espacios públicos lo que luego será la plaza de San Miguel y tres de las manzanas emplazadas en posición central mediante la redistribución de la parcela de La Florida, mientras que Begoña se incluye como zona edificable en su mayor parte.

La única operación significativa que planteaba el proyecto sobre infraestructuras previas era la modificación del trazado de la carretera de Villaviciosa entre Begoña y El Bibio, finalmente no realizada, ya que no se preveía ninguna variación del acueducto de La Matriz.

En su conjunto puede apreciarse que se atendió, primordialmente, a los intereses particulares: creación de manzanas de gran tamaño (84 × 84 m) que podían construirse en su totalidad a conveniencia de la propiedad, escasa latitud de la red viaria y ausencia de reserva de espacios para equipamientos.

En 1867 el plan fue aprobado por el ayuntamiento y al año siguiente comienzan a levantarse las primeras edificaciones en el ensanche. Entre 1868 y 1899 se construyen casi quinientos edificios en su zona más occidental, incluyendo un número considerable de ciudadelas en las que a finales de siglo malvivían hacinadas más de un millar de personas, mientras decenas de solares permanecían vacíos.

Los Campos Elíseos

El plantío de La Florida no tardó también en pasar a manos privadas. Inicialmente se hizo mediante una concesión por 99 años otorgada por el ayuntamiento a una sociedad formada en 1873 por destacados miembros de la burguesía local. En los terrenos se construyen en 1875 los Campos Elíseos, un teatro-circo con capacidad para 2800 espectadores rodeado de un amplio parque de recreo, todo ello accesible mediante pago.

Los 48 000 m² del recinto pierden su titularidad pública precisamente por esa concesión, utilizada por el Estado como argumento para incautar los terrenos con base en las leyes desamortizadoras vigentes y procediendo a su venta sin que el ayuntamiento articulase una defensa efectiva del interés público. En 1882 la parcela pasó a manos privadas, culminando una peculiar maniobra que implicó -lo que generó una importante polémica- que el recinto acabase siendo propiedad de destacados nombres de la oligarquía local, incluso vinculados a la corporación municipal.

Si bien durante casi un siglo los Campos Elíseos fue un recinto de relevante actividad lúdica, comercial y social, su edificación fue progresiva hasta desaparecer definitivamente en la década de 1970.



Benjamín Rodríguez Membiela. Fachada principal de los Campos Elíseos, h. 1905. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

6. La ampliación del puerto local

En la segunda mitad del siglo XIX se acometen sucesivas modificaciones en el entorno de la dársena del puerto que suponen la configuración definitiva de la fachada occidental del casco urbano entre Cimavilla y El Natahoyo.

La primera obra realizada fue la construcción del dique de Santa Catalina, proyectado por el ingeniero Pedro Antonio de Mesa y popularmente conocido como la punta de Liquerique,⁸ y el antepuerto en la década de 1860.

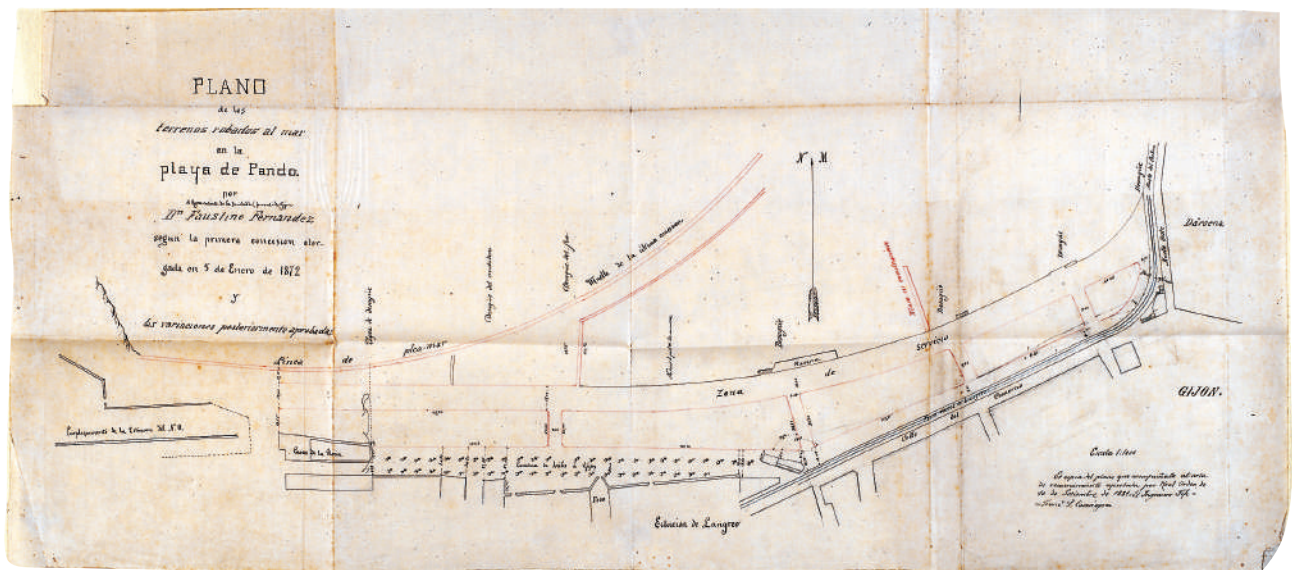
También en este decenio se acomete la delimitación de la zona de servicio de los muelles bajo proyecto de Pedro Pérez de la Sala, lo que fijó las nuevas alineaciones de las actuales calles de Claudio Alvargozález y muelle de Oriente.

La creación del antepuerto conllevará la remodelación del muelle de mar que, perdida su función de rompeolas, fue reformado y ensanchado mediante la adición de una arquería sobre la que se construirá un bloque de edificios que conocerán sucesivos usos, entre ellos el de aduana y lonja de pescado. También se le anexará un pequeño espigón, el muelle Victoria o Muellín, fruto de una concesión inicial al industrial Anselmo Cifuentes. Por su parte, el muelle de tierra ya había sido reconvertido en la década de 1860 en el muelle del carbón, punto donde terminaba el ramal del ferrocarril de Langreo con sus cargaderos.

Hacia el oeste del puerto primitivo la intervención más significativa se acomete a partir de 1872 con la concesión inicial obtenida por Faustino Fernández, posteriormente transferida a la Sociedad Fomento de Gijón, para ampliar las instalaciones portuarias y realizar un ensanche sobre la playa de Pando. Con esta operación se generan unas tres hectáreas de nuevo suelo urbano organizado en cinco manzanas.



⁸ El sobrenombre deriva del apellido del contratista de la obra: Francisco de Lequerica.



Francisco Pérez Casariego.
Plano de los terrenos robados al mar en la playa de Pando, 1881.
 Archivo Municipal de Gijón/Xixón.

Julio Peinado. Vista de los Jardines de la Reina y el puerto local, 1903.
 Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).



Sobre el mar se emplazan dos dársenas, el Fomento y el Fomentín, separadas por un espigón central y cerradas exteriormente por un dique sobre los bajos de El Natahoyo, que pasa a conformar una nueva bocana en combinación con el de Santa Catalina.

Urbanísticamente la operación originó uno de los principales viales de la ciudad, la calle del Marqués de San Esteban, caracterizado por los soportales de la acera de los números pares, inspirados en la parisina Rue Rivoli. Su finalidad era facilitar la comunicación del centro urbano con la nueva estación de la Compañía del Ferrocarril del Norte inaugurada en 1874. La creación de la calle de Rodríguez Sampedro separaría las edificaciones de las dársenas.

Si bien esta ampliación casi duplicó el tamaño del puerto local, la entrada en servicio del puerto de El Musel a comienzos del siglo xx hizo que perdiese la importancia prevista.

La última intervención en esta zona se lleva a cabo en la década de 1890 y consistió en la ejecución de una nueva ribera portuaria en la dársena dieciochesca, al unificarse su alineación oriental y rellenarse su parte meridional, sobre la que se realizaron los Jardines de la Reina.



Mariano Ovejero (grabador). Vista de los muelles de Fomento en construcción sobre la playa de Pando. *La Ilustración gallega y asturiana* (1879).



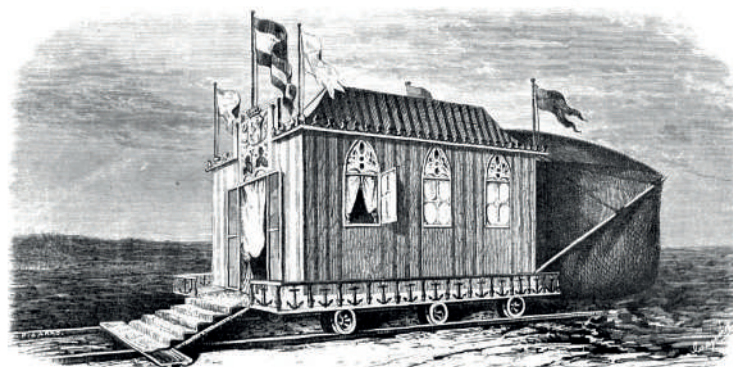
Gerardo Bustillo. Nueva alineación de la calle Claudio Alvargonzález tras la delimitación de la zona de servicio del puerto, h. 1895. *Muséu del Pueblu d'Asturies* (Gijón/Xixón).

El fin de la playa de Pando

Hasta la década de 1870 el arenal ubicado a poniente del puerto, abrigado del viento del nordeste y de aguas tranquilas, fue un espacio de esparcimiento público en el que comenzó la actividad balnearia de Gijón/Xixón. Es significativo que a comienzos del siglo XIX recibiese el sobrenombre de Arenal del Paseo y más aún que en 1852 fuese el lugar elegido para que la reina madre María Cristina de Borbón disfrutase de «baños de ola», lo que repitió su hija Isabel II en 1858.

En ambos casos y con ese fin sobre el arenal se instalaron dos singulares pabellones montados sobre raíles que se desplazaban hasta la orilla del mar siguiendo la variación de las mareas. Tras esta novedad, en la zona comenzaron a instalarse casetas de baño y balnearios provisionales en las temporadas estivales.

Sentenciada esta playa a ser sepultada por los muelles de Fomento, a partir de la década de 1880 será la de San Lorenzo, hasta entonces un espacio marginal, la que se convierta definitivamente en la playa de la ciudad.



Pabellones de baño para María Cristina de Borbón e Isabel II.
L'illustration (1852) y *El Museo Universal* (1858), respectivamente.

7. El ensanche que no existió

El proyecto de ensanche trazado por el ingeniero Javier Sanz Larumbe pudo ser una solución urbanística adecuada para el desarrollo de la ciudad de Gijón/Xixón, pero quedó en un intento frustrado.

En 1877 revierte al municipio el dominio sobre los terrenos de la fortificación, mientras el crecimiento industrial iniciado en la década de 1850 dejaba entrever -como así fue- que aún se encontraba en plena expansión e iría acompañado del consiguiente aumento demográfico. Volvía a ser necesario planificar la extensión del casco urbano sobre el área periurbana, factible toda vez que aún no había apenas edificaciones más allá del glacis de la cerca militar.

Tras iniciar el consistorio los trámites, la Real Orden del 3 de abril de 1878 autorizó a la realización del Plan General de Ensanche de la Villa de Gijón, lo que se tradujo en la convocatoria del concurso público correspondiente en el que se incluía un detallado pliego con las condiciones que el proyecto debía cumplir.

El proyecto de ensanche tenía como requisitos:

- » Constar de memoria, planos y presupuesto.
- » Contar con planos generales a escala 1:2000 y 1:100 y de detalle de escalas 1:500, 1:100 y 1:50.
- » Abordar un estudio detallado de las características de Gijón/Xixón en ese momento (número de habitantes, densidad de población, número de viviendas, precio de alquileres, etc.), así como las características geológicas, hídricas y topográficas de los terrenos a urbanizar.
- » Contar con capacidad para 60 000 habitantes, con una proporción de 40 m² de superficie por persona.
- » Atender a la unión y reforma de los bordes del casco urbano existente con la ampliación propuesta.
- » Observar una anchura mínima de calles de 15 metros y máxima de 30; las manzanas debían contar con un tamaño adecuado para que los solares resultantes fuesen apropiados para la edificación según las necesidades de cada zona (residenciales, comerciales y barrios obreros). Se controla asimismo la altura de los inmuebles, de forma que nunca tengan mayor elevación en metros que los de la anchura de la calle en la que se ubican.
- » Especificar la inclusión en la trama urbana de espacios públicos, plazas y jardines (curiosamente no se menciona ningún parque aunque se incluirá) y equipamientos (mercados, escuelas, iglesias).
- » Detallar el trazado de canalizaciones para las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado y alumbrado.⁹

En 1879 el ingeniero de Caminos Javier Sanz Larumbe se hace con su adjudicación, con un plazo de redacción de tres años. Sus líneas generales se concretaron en el plazo estipulado, ya que una síntesis del mismo aparece en la *Guía Ilustrada de*

⁹ Archivo Municipal de Gijón/Xixón, expediente ordinario n.º 227/1877.



Gaspar Fernández Cuesta. Representación del «Proyecto de ensanche y reforma de Gijón», de Javier Sanz Larumbe, publicado en la *Guía Ilustrada de Gijón*, 1884.

Gijón, de Nemesio Martínez Sienna, publicada en 1884. El proyecto manifiesta la influencia, como en el resto de los ensanches de la época, del ideado para Barcelona por el también ingeniero Ildefons Cerdà en 1859.

El nuevo ensanche acogería una población de 60 000 habitantes -en 1880 Gijón/Xixón rondaba los 15 000- y ocuparía una superficie de 200 hectáreas, por lo que el conjunto del casco urbano pasaría a contar con unas 350 hectáreas y un perímetro aproximado de cinco kilómetros.

Siguiendo los criterios vigentes en el momento, el ensanche se articula mediante una trama ortogonal con un tamaño de manzanas mayores que las del arenal (90 × 135 m aproximadamente), en la que mantienen su trazado original las carreteras de Ceares, Carbonera y de Oviedo -actuales avenidas de los Hermanos Felgueroso, Guillermo Schulz y Constitución-, que se aprovechan como vías diagonales de penetración.

El límite del casco urbano alcanzaría por su lado oriental el trazado de la actual avenida de Castilla y por el oeste llegaría a la altura del monte Coroña, emplazándose el grueso del ensanche al suroeste del núcleo urbano, atendiendo a su proximidad al centro de la villa y a su topografía llana, sin mayores problemas de urbanización.

Destaca la inclusión de un gran parque central cuadrangular que ocupa la zona del antiguo humedal que presentaba mayor problemática para las cimentaciones, sin duda era una de las mayores aportaciones del plan. Otra zona verde importante se ubicaba en la parte baja del Coto de San Nicolás como compensación por la urbanización del parque de los Campos Elíseos.

El fracaso del proyecto derivó de la ralentización que caracterizó su ejecución, sustentada por la falta absoluta de interés municipal, mientras que sucesivas parcelaciones -algunas de ellas proyectadas por el mismo Sanz Larumbe- van a ir ocupando el extrarradio urbano a partir de 1885 amparadas por el reglamento de la Ley de Ensanche de Poblaciones de 1876,¹⁰ que permitía a particulares la ejecución de este tipo de operaciones urbanísticas. La primacía de los intereses especulativos con la aquiescencia de las sucesivas corporaciones municipales hizo así el proyecto inviable.¹¹

Su única huella urbana parece ser el trazado de las calles Manuel Llaneza y el primer tramo de la avenida de Pablo Iglesias, que, sin otro motivo aparente, sigue muy aproximadamente lo propuesto por Sanz Larumbe para los viales de la zona en

¹⁰ *Gaceta de Madrid* del 21 de febrero de 1877.

¹¹ «Las causas [...] que llevaron a solicitar tal estudio no eran las previsiones para la futura ciudad, sino, más bien, la posesión de los terrenos que habían sido ocupados por las antiguas fortificaciones y sus calles de servicios. Por ello, una vez conseguidos aquellos, la aprobación del Plan de Ensanche no pareció tener demasiada importancia, permitiéndose la dilatación de los trámites inmediatos. A la par que esto sucedía, los nuevos espacios surgidos por el mecanismo de las parcelaciones iban sembrando de suburbios el antiguo cinturón rústico que circundaba Gijón», Moisés Llordén (1994): *La Producción de suelo urbano en Gijón (1860-1975)*, Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias, p. 124.



Javier Sanz Larumbe. *Proyecto de alcantarillado de Gijón, 1896*. Archivo Municipal de Gijón/Xixón. En el plano pueden verse distintas parcelaciones particulares realizadas en la zona en la que debía desarrollarse el grueso del plan de ensanche.

la que se ubican, tanto en lo relativo al trazado como a su latitud, superior al mínimo de quince metros estipulado.

Si se hubiese llevado a cabo este plan hubiera supuesto una organización racional de la trama urbana radicalmente diferente a la estructura anárquica de la misma que conocemos hoy en día. Su fracaso equivale al triunfo de un mercado inmobiliario meramente especulativo, iniciado con el ensanche del Arenal, que ya será dominante en el urbanismo gijonés.

La ciudad-fábrica

Durante el último tercio del siglo XIX, Gijón/Xixón se consolida como uno de los principales centros fabriles peninsulares. Prácticamente todos los ámbitos de producción industrial están presentes en la ciudad y no hay ninguna zona urbana que no tenga una o varias fábricas ni cuyo perfil no cuente con chimeneas, mientras la mayor parte de su población -27 600 habitantes en 1900- es obrera.

El plano de esta ciudad-factoría muestra la consolidación de la localización del grueso de las actividades portuarias, ferroviarias y de industria pesada al oeste del núcleo histórico, mientras la parroquia de Somió va convirtiéndose en una ciudad jardín en la que, junto con el ensanche jovellanista y sus aldeaños, pasa a residir la burguesía local.

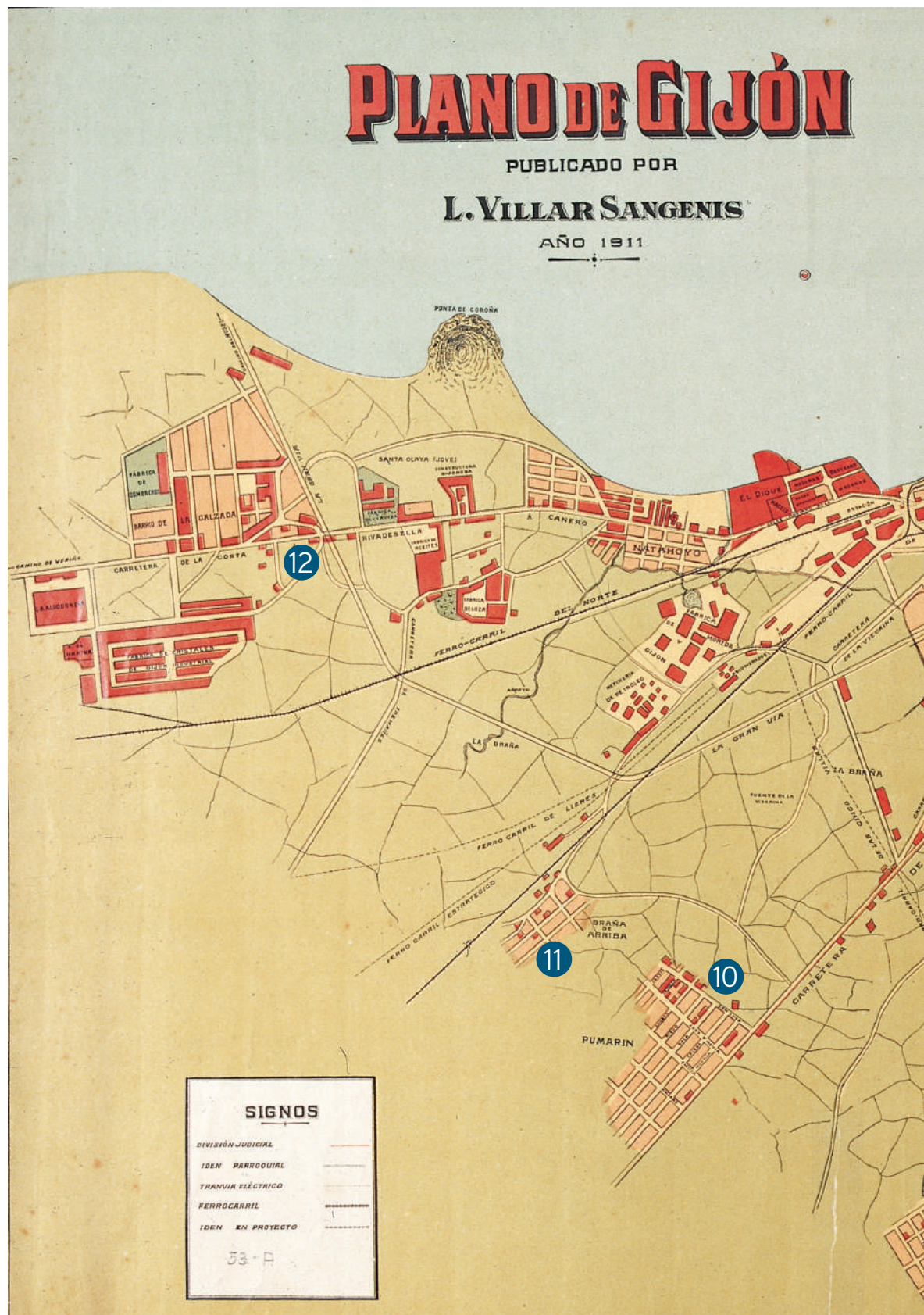
Fracasado el plan de ensanche de Sanz Larumbe, en el último tercio del siglo XIX urbanísticamente apenas se acometen mejoras reseñables en la ciudad. Entre las reformas de la trama urbana, generalmente de escasa entidad y ligadas a la corrección de alineaciones, sobresale la prolongación de la calle Instituto hasta la plaza del Marqués iniciada en 1876 y no culminada hasta el inicio del siglo XX.

La novedad que tuvo mayor repercusión fue la realización de una nueva traída de aguas desde Llantones que entra en servicio en 1890 y permite por vez primera contar con agua corriente a domicilio. En esta década también se inicia la ejecución de tramos de alcantarillado modernos aunque insuficientes para garantizar la salubridad de la población.



Pedro García Mercado. Vista de la playa de San Lorenzo, 1907. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón)

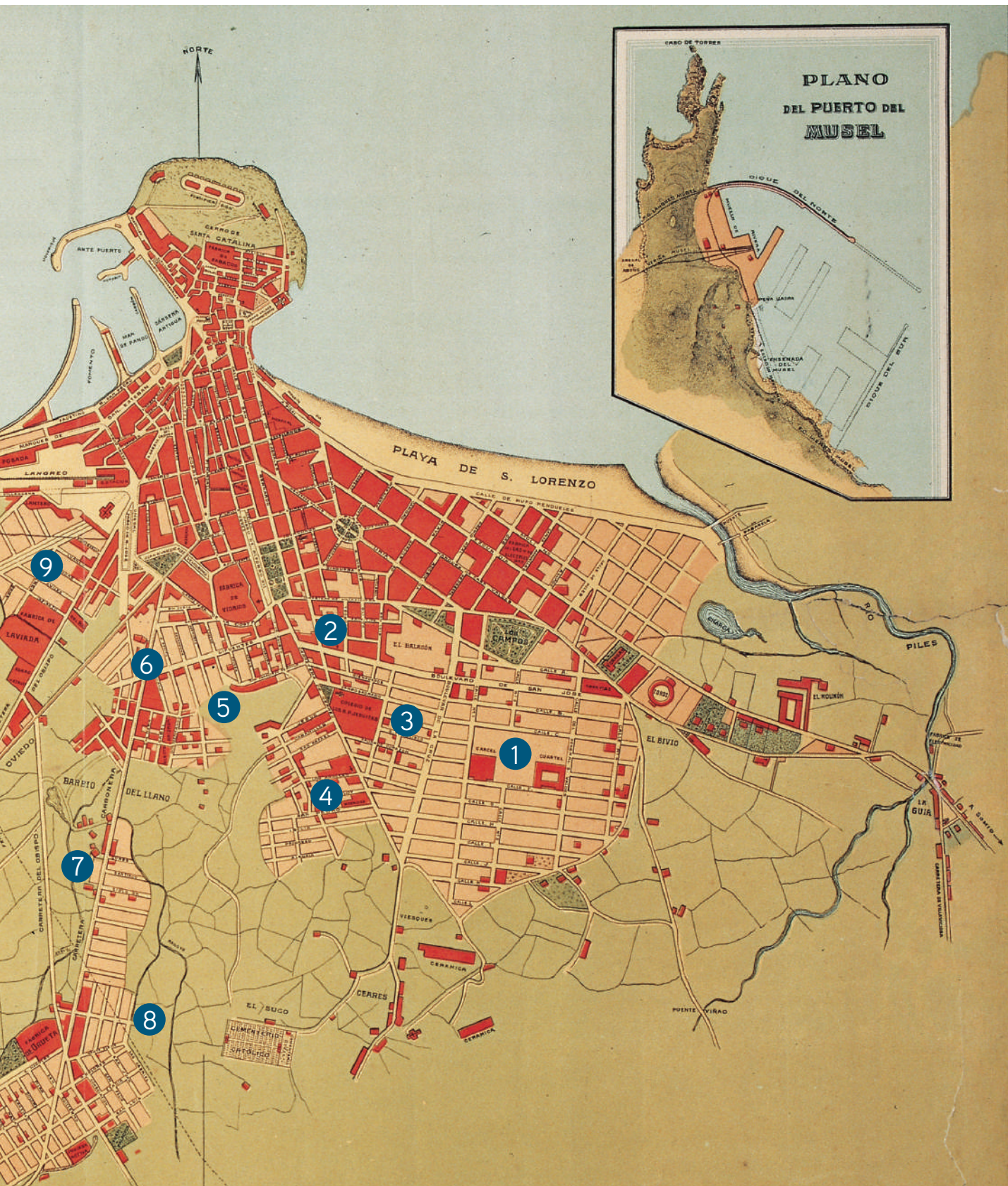
8. Los dos Gijones



Lino Villar Sangenis. *Plano de Gijón*, 1911. Archivo Municipal de Gijón/Xixón. Parcelaciones particulares:

1. Coto de San Nicolás
2. El Tejedor
3. El Real
4. Barrios Nuevos de Ceares
5. El Fumeru
6. Llano de Abajo
7. Llano del Medio
8. Llano de Arriba
9. Prado Redondo
10. Munilla
11. La Braña
12. La Calzada

Fuera del plano quedan La Calzada Alta-El Cerillero y Los Campones (Tremañes). Por error, el ángulo superior izquierdo del plano no muestra la línea de costa real.



Durante la primera fase de la industrialización gijonesa, la necesidad de alojamiento de los trabajadores fabriles fue ocasionalmente solventada por las propias empresas, lo que incluyó dependencias para viviendas en sus recintos, caso de la fábrica de vidrios La Industria, la fábrica de Loza o -el más significativo y tardío- Gijón Fabril.

Fue más común la aparición de la figura del rentista, un promotor de viviendas obreras en las proximidades de las factorías -caso del Prado de don Gaspar en Cimavilla o del núcleo antiguo del barrio de El Natahoyo-, o bien en las *ciudadelas* de los patios de manzana del ensanche del Arenal -su presencia también se dio en otras zonas urbanas-, concebidas como almacén de mano de obra barata.

En paralelo, durante esa segunda mitad del siglo XIX, el ensanche jovellanista y la parte más occidental del ensanche del Arenal se configuran como el centro de la ciudad burguesa, acogiendo a las clases más acomodadas y a una incipiente clase media, así pues, en esta área se produce un proceso de macizamiento edificatorio. Si bien va a ser la zona urbana con mejores condiciones de habitabilidad, se verá lastrada por la progresiva pérdida de espacios públicos tras la edificación de las dos plazas que flanqueaban el Real Instituto Asturiano para la construcción del teatro y el mercado cubierto, de su huerta para levantar otros centros educativos y, en 1898, del cerro de Santa Catalina, al convertirse en zona militar. Las plazas, paseos y jardines realizados sobre los terrenos de la fortificación cobraron así gran relevancia.

¹² En 1887 la población urbana es de 17 978 habitantes, en 1900 se contabilizan en ella 27 600 habitantes y en 1910, un total de 31 494. Debe tenerse en cuenta que en esos años a efectos estadísticos no se computa La Calzada como zona urbana (Moisés Llordén Miñambres, 1994: 28).

La expansión demográfica derivada del aumento de la actividad industrial, portuaria y comercial hizo entrar en pleno apogeo un nuevo sector económico: el inmobiliario. El fracaso del proyecto de ensanche de Sanz Larumbe encubrió una operación especulativa traducida en la creación de un cinturón de suburbios en torno a la ciudad, terrenos susceptibles tanto de albergar instalaciones industriales como barrios destinados a la creciente población trabajadora.¹²

¹³ En 1915, el ayuntamiento comenzó a tramitar un proyecto de ensanche que será encomendado al arquitecto municipal Miguel García de la Cruz. En ese momento, se plantea extender el límite de la población englobando el casco urbano histórico, el ensanche del Arenal, la ería del Piles, la mayor parte de la corona de parcelaciones particulares y las zonas intersticiales entre todas estas partes. Nuevamente, la falta de diligencia de los dirigentes municipales llevará el asunto a vía muerta. AMG, expediente ordinario n.º 388/1913.

El proceso, iniciado a partir de la década de 1880 y finalizado a comienzos del siglo XX, afectó a toda la franja periurbana mediante la conversión de predios rústicos en suelo urbano. Las operaciones, amparadas por el laxo cumplimiento de la ley de ensanche de 1876, se centraron en la parcelación de cada finca a conveniencia de su promotor, sin contar con cortapisas municipales respecto al diseño de la trama viaria, zonificación o ejecución de su urbanización. Las actuaciones no tuvieron además vertebración entre sí -aún colindando su trama viaria era desacomode-, por lo que desapareció toda concesión a espacios públicos y equipamientos.

Si hasta la década de 1870 el casco urbano presentaba una configuración compacta, con este mecanismo se inicia un largo periodo de casi una centuria en el que Gijón/Xixón se convierte en una ciudad fragmentada y dispersa, en la que se entremezclan vacíos con zonas residenciales y fabriles. Este proceso es el máximo exponente de un mercado inmobiliario meramente especulativo para el que el planeamiento urbanístico debía subyugarse a los intereses de la plutocracia local o bien no existir.¹³



A la izquierda, António Passaporte / Archivo Loty. Calles Corrida y Covadonga, 1928. Instituto del Patrimonio Cultural de España-Ministerio de Cultura y Deporte (Madrid).
A la derecha, Carles Batlle Ensesa. Chabolas en Jove/Xove y calle de Cimadevilla/Cimavilla, 1921. Centre de Recerca i Difusió de la Imatge (CRDI)-Ajuntament de Girona.

De este a oeste, así surgieron las parcelaciones del Coto de San Nicolás, El Tejedor, El Real, los Barrios Nuevos de Ceaes, El Fumeru, El Llano de Abajo, del Medio y de Arriba, Prado Redondo, Munilla, Los Campones (Tremañes), la Llosa del Conde (La Calzada) y el Coto de La Calzada (Calzada Alta-El Cerilleru).

El necesario enlace de estos nuevos barrios con el casco de la población recurría a las carreteras de penetración existentes: avenida de los Hermanos Felgueroso -El Real y Barrios Nuevos de Ceaes-, avenida de Schulz -El Llano bajo, del medio y de arriba-, la avenida de Portugal -Prado Redondo y posterior barrio de Laviada- y la carretera de Avilés (Mariano Pola, avenidas de Galicia y de la Argentina) -El Natahoyo, La Calzada y Calzada Alta-Cerilleru-. Como excepción, las parcelaciones de la franja sur y este precisaron la apertura de nuevos viales de cierta entidad -calles Manuel Llaneza, Ramón y Cajal y avenida de Pablo Iglesias-. Igualmente, de todas ellas solo tres lograron una pronta integración con el casco urbano -El Tejedor, El Fumeru y Prado Redondo-, mientras que las ubicadas al este de la avenida de los Hermanos Felgueroso -El Tejedor, El Real y El Coto- conformaron una única zona sin intersticios con una superficie de sesenta hectáreas que logrará conexión con el ensanche del Arenal. Como contrapunto, entre las avenidas de los Hermanos Felgueroso, Schulz, Constitución y Galicia surgirán numerosos vacíos con usos diversos, desde agrícolas a asentamientos chabolistas.

Este proceso de generación de suelo urbano en tan breve plazo de tiempo y cuando aún gran parte del ensanche del Arenal estaba vacío convirtió a Gijón/Xixón en una auténtica paradoja: durante décadas se produce una carencia crónica de viviendas mientras la ciudad contaba con cientos de solares vacíos. Esto fue reflejo del dispar éxito de estas operaciones, ya que solo lograron cierto nivel de ocupación

y rentabilidad aquellas que colindan o incluyen instalaciones industriales, están más cercanas del casco urbano o cuentan con servicio tranviario. Otras grandes áreas permanecieron prácticamente despobladas hasta mediado el siglo xx, en gran medida por resultar inhabitables debido a su falta de urbanización y por su lejanía de los centros fabriles.

Esta periferia insalubre y ajena al control municipal acarreará importantes consecuencias para el interés público, ya que dificultará la posterior ordenación del casco urbano¹⁴, así como, esencialmente por razones sanitarias y presión social, acabará obligando al ayuntamiento a asumir su urbanización.¹⁵

¹⁴ «Las absurdas urbanizaciones llamadas Coto de San Nicolás, Tejedor, El Fumeru, El Llano, que lejos de constituir suburbios o zonas de un ensanche concebido a la moderna y apto, por consiguiente, para contener cómodamente el exceso de la actual vida urbana, formando una continuación lógica del núcleo urbano, constituye una serie de obstáculos que nos aprisionan y aprietan, originando un gran daño porque dificultarán el desarrollo de un plan racional de ensanche y urbanización». Miguel García de la Cruz y Laviada, arquitecto municipal: conferencia sobre Urbanización local, 1921. Citado por Patricio Adúriz en «Viñetas Asturianas. Miguel García de la Cruz», Diario *El Comercio*, 9 de noviembre de 1980.

¹⁵ «Parcelados por sus dueños como mejor creen conviene a sus intereses, acuden después al Ayuntamiento para que remedie los defectos de origen muy difíciles de corregir, cuando no imposibles, y de aquí las constantes demandas de pavimentación, luz y demás servicios urbanos que nunca han debido atenderse, sin antes pactar los interesados con el Ayuntamiento, previa presentación de los planos correspondientes», Miguel García de la Cruz, AMG, expediente ordinario n.º 779/1926.

La manifestación más dramática de la equivalencia entre hábitat obrero y espacio insalubre se traducirá en la recurrente aparición de epidemias, la más grave de ellas fue la de tifus de 1911-1912. El hecho de que el deficiente saneamiento ponía en riesgo a toda la población incidirá en una continuada labor de extensión de la red de alcantarillado, con importantes actuaciones durante la década de 1920, a la vez que la entrada en servicio de una nueva traída de agua desde Nava permitirá una notable extensión de la red de abastecimiento durante la primera mitad de la de 1930.

Al margen ya del proceso anterior, cabe señalar que durante el cambio de siglo se logra una de las grandes aspiraciones locales: la construcción del puerto de El Musel, cuyas obras se inauguran en 1892; el puerto comienza su actividad en 1907. Para el urbanismo local traerá aparejada la apertura de una nueva carretera de enlace con el cetro urbano: la Gran Vía al Musel -hoy fragmentada y cuyo trazado original corresponde con la avenida de Portugal, parte oeste de la de Príncipe de Asturias y la de Eduardo Castro-, que tendrá importante repercusión para articular los barrios de Laviada y La Calzada.

Esta obra portuaria supondrá el inicio de la variación de la línea de costa de la parroquia de Jove/Xove; ya en estos años la del Natahoyo desaparece hasta el monte Coroña. También se consuma la construcción del Muro de San Lorenzo hasta la desembocadura del Piles, a lo que seguirá la progresiva canalización de este río segregándolo del último tramo de su cauce natural. Por su parte, la red fluvial de las cuencas este y oeste que queda integrada en la zona urbana va a convertirse en vertedero de aguas residuales y desperdicios pasando progresivamente riachuelos y arroyos a transformarse en colectores y cubrirse.



Constantino Suárez. Vista aérea de la zona centro de Gijón/Xixón, 1931. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón). En primer término pueden verse las ciudadelas de Celestino Solar y de Jacoby ocultas en el patio de manzana del *martillo* de Capua.

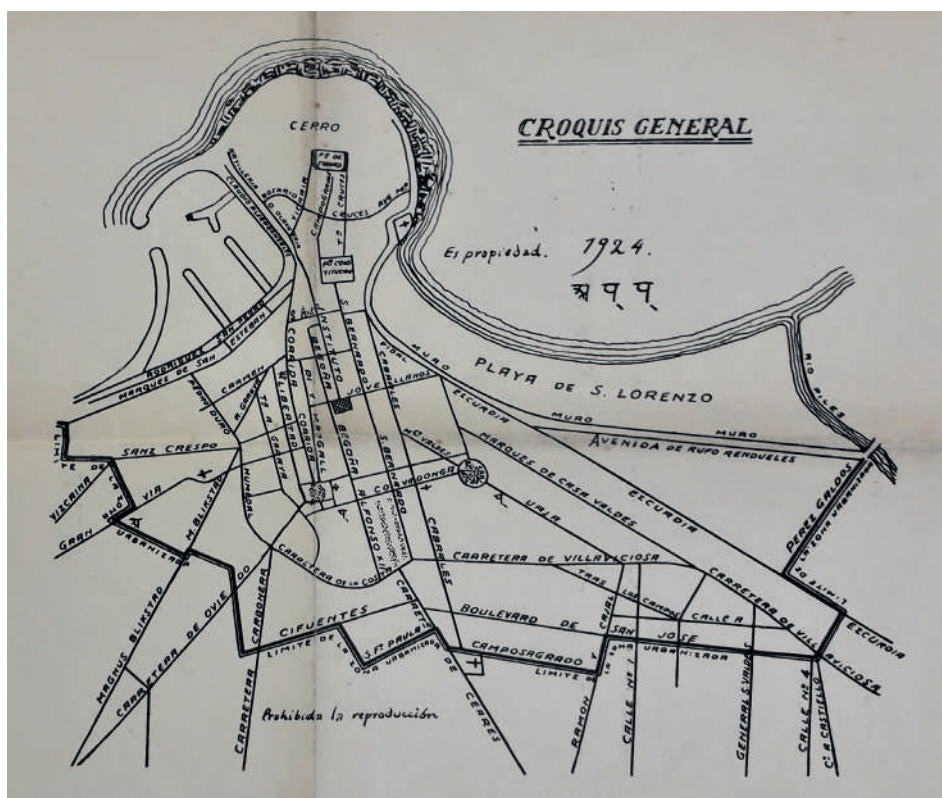
Un muro invisible

Si atendemos a las condiciones de habitabilidad, en Gijón/Xixón coexistían dos ciudades fruto de la delimitación oficial que fijaba el perímetro de la zona urbanizada bajo control del ayuntamiento, aunque también existía una situación asimilable a la de la periferia en Cimavilla y en las ciudadelas del barrio de La Arena.

Una parte de la población contaba así con una calidad de vida propia de una ciudad moderna, mientras los suburbios carecían de pavimentación, alumbrado público, redes de alcantarillado, abastecimiento de agua a domicilio o recogida de basura, lo que implicaba importantes consecuencias en cuanto a salubridad y mortalidad.

«Uno y otro Gijón parecen dos poblaciones completamente distintas: el primero es un Gijón poblado de obreros, oscurecido por el humo, envuelto en el ruido áspero de los carros y las máquinas; el segundo es el Gijón de los elegantes, de la alegría, de la luz, de los placeres».


Maximiliano Arboleya Martínez (1914): Gijón veraniego.



Antonio Pérez Pimentel. *Plano de Gijón con indicación del límite de la zona urbanizada, 1924.*
Biblioteca Patac (Biblioteca Pública Jovellanos, Gijón/Xixón).

9. El Plan de Reformas Urbanas de 1937

= REFORMAS URBANAS DE 1937 =

 TRAZADOS DE DIAZ F. OMAÑA

① GRAN VIA "PASEO DE CIRCUNVALACION

② PLAZA CIRCULAR PUENTE DE LA GUIA,


③ PLAZA CUADRADA "CRUZ DE CEBRES"

④ GRAN PLAZA CIRCULAR (150 M. DIAMETRO)

⑤ PASO SUPERIOR DEL F.R. CC. DE LANGREO

⑥ PLAZA CIRCULAR, CRUCE C³ DE AVILES (CUATRO CAMINOS)

20 M. DE ANCHO, CON DISTANCIA
A ALINEACIONES \geq 5 M. PARA
FUTURO ANCHO DE 30 M.

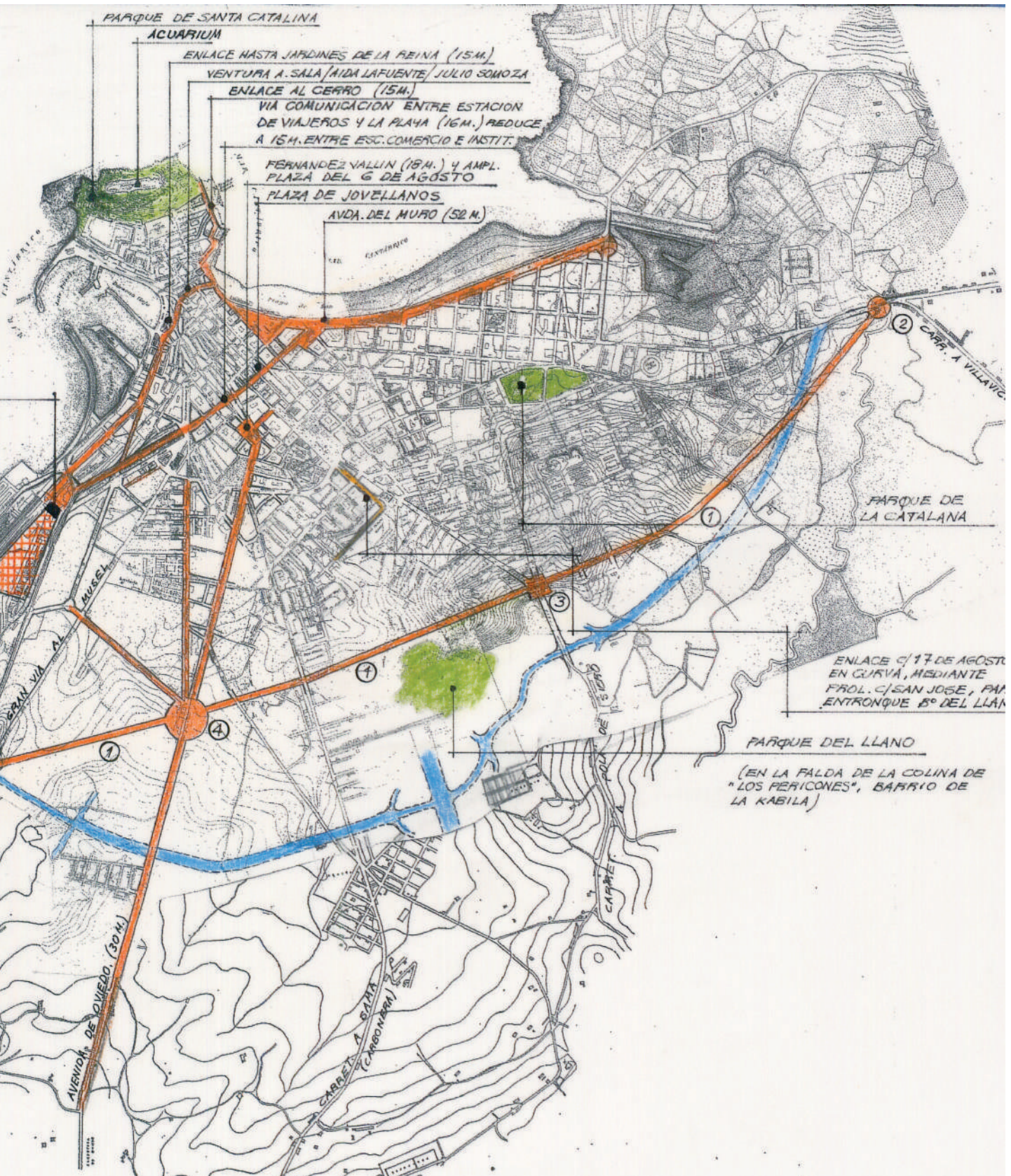
 TRAZADO DE VALENTIN GAMAZO EN 1946

NUEVA ESTACION COMUN DE VIAJEROS

NUEVA ESTACION DE MERCANCIAS



Recreación del plano del
Plan de Reformas Urbanas de
Gijón, según interpretación
de Miguel Díaz y Negrete.
Archivo de Miguel Díaz y
Negrete.



Las circunstancias excepcionales derivadas de la Guerra Civil impulsaron en Gijón/Xixón la puesta en marcha de un proceso de remodelación del casco urbano priorizando el interés público sobre la propiedad privada. Se atendía así a distintas reivindicaciones planteadas durante el primer tercio del siglo xx: ampliación o creación de plazas en el centro urbano, reforma de viales estratégicos para la circulación y eliminar construcciones de la playa de San Lorenzo.

Todas estas operaciones implicaban la demolición de inmuebles, algo que tradicionalmente tenía como cortapisas tanto largos procesos administrativos -en especial si incluían expropiaciones- como el pago de los predios afectados, lo que generalmente las hacía inviables.¹⁶

Ambos factores desaparecen al ponerse en práctica un «urbanismo revolucionario», basado en la incautación de los bienes afectados, iniciado en octubre de 1936 tras la constitución de la Comisión Gestora Municipal presidida por Avelino González Mallada.

Dentro de la corporación, su impulso correspondió a Guillermo Rionda -con función hoy equivalente a la de un concejal de Urbanismo-, asistido técnicamente por José Avelino Díaz y Fernández-Omaña y Guillermo Cuesta Sirgo, respectivamente arquitecto e ingeniero municipal.

La operación implicaba la demolición de más de un centenar de inmuebles con los siguientes objetivos:

- » Creación de la plaza del Instituto.
- » Creación de la plaza de Italia.
- » Creación de los jardines del Náutico.
- » Ampliación de la plaza de Romualdo Alvargonzález Lanquine.
- » Ampliación de la plaza del Seis de Agosto.
- » Ampliación del Campo Valdés (revertida con la reconstrucción de la iglesia de San Pedro).
- » Ampliación de la plaza del Humedal.
- » Ensanchamiento de la calle Fernández Vallín.
- » Ensanchamiento de la avenida de la Constitución.
- » Ensanchamiento y prolongación de la avenida de Rufo García Rendueles entre las calles Juan Alonso y Jovellanos (no llega a realizarse entre las calles Eladio Carreño y Capua).
- » Ensanchamiento del primer tramo de la calle Munuza.
- » Eliminación de los balnearios emplazados sobre la playa de San Lorenzo.

¹⁶ Durante el primer tercio del siglo apenas pudieron efectuarse, a este respecto, tres operaciones de cierta envergadura, no sin dificultad: el ensanche de la calle Álvarez Garaya, la ampliación de la plaza del Carmen y el derribo de la Pescadería vieja y la reordenación de su entorno para ampliar el paseo marítimo.

De acuerdo con este plan, acometido casi en su totalidad durante el último trimestre de 1936 y comienzos de 1937, llegaron a demolerse 86 inmuebles, tasados tras el conflicto en más de cuatro millones de pesetas.¹⁷

Este impetuoso arranque tuvo una importante contestación social en un momento en el que las necesidades de vivienda y dependencias de todo tipo eran perentorias en la ciudad debido a la coyuntura derivada del conflicto bélico. Esto llevó al Consejo Interprovincial de Asturias y León a obligar al consistorio a paralizar los derribos, si bien los responsables municipales pasan entonces a formular un plan urbanístico que sirviese tanto para dar respaldo a las intervenciones iniciadas desde el otoño del año anterior como de documento director de una planificación con objetivos más ambiciosos.

Esta labor será realizada por el citado arquitecto municipal, quien será responsable del contenido del Plan de Reformas Urbanas de Gijón, presentado al Pleno en la sesión del 23 de agosto de 1937. El arquitecto contemplaba completar el plan de derribos y solventar algunas de las principales carencias de la ciudad, partiendo de su conocimiento público mediante la exposición de planos y maquetas, así como la edición de un folleto explicativo que permitiese comprender la propuesta.

¹⁷ El ayuntamiento abonó en la posguerra las expropiaciones como medio de consolidar las reformas ante su evidente utilidad pública.



Constantino Suárez. Derribos para la ampliación de la plaza del Seis de Agosto, 1936. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).



Joaquín García Cuesta. La plaza del Instituto terminada, 1946.
Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

A las reformas ya iniciadas anteriormente se suman:

- » Eliminación de las estaciones de los Ferrocarriles del Norte y Langreo y Carreño y construcción de una estación única agrupando transporte ferroviario y de autobús en La Braña.¹⁸
- » Creación de una vía de comunicación transversal entre la nueva estación y la playa de San Lorenzo mediante la prolongación y conexión de las calles Langreo, Tomás Zarracina, Francisco Tomás y Valiente y San Agustín.
- » Creación de una vía de comunicación transversal mediante la reforma de las calles Trinidad, Melquiades Álvarez y Ventura Álvarez Sala.
- » Creación de una nueva vía de penetración mediante la prolongación de la calle Marqués de San Esteban hasta Tremañes aprovechando la antigua caja del Ferrocarril del Norte.
- » Creación de una ronda de circunvalación de 20 m de anchura, ampliable a 30 m, que enlazaría la carretera de Villaviciosa en La Guía con la Cruz de Ceares, la carretera de Oviedo a la altura del alto de Pumarín y la avenida de Portugal a la altura de La Braña, enlazando con la avenida de Príncipe de Asturias a través de la que se completaba la conexión hasta El Musel. Las intersecciones con las vías de penetración se resuelven mediante amplias plazas.
- » Creación de parques públicos en el cerro de Santa Catalina -que incluiría un acuario-, la colina de los Pericones y el recinto de los Campos Elíseos y terrenos aledaños. Estas zonas verdes daban servicio, respectivamente, a los barrios de Cimavilla, El Llano y La Arena.¹⁹
- » Reconversión del Instituto de Jovellanos en casa consistorial.

Este segundo grupo de reformas, que en contraste con la etapa previa no llega a realizarse, buscaba equilibrar la estructura urbana, aplicando una política de homogenización de la calidad de vida en toda la ciudad con carácter igualitario e integrador. Su ejecución hubiese resuelto problemas que tardaron décadas en corregirse o que aún, casi un siglo después, son, en el caso de las instalaciones ferroviarias, una asignatura pendiente.

¹⁸ Aunque el arquitecto valora tres opciones, plantea como emplazamiento más propicio para esta estación intermodal los terrenos delimitados por las actuales calles Teodoro Cuesta, tramo sur de la avenida José Manuel Palacio, puente de la calle Carlos Marx y calle Sanz Crespo, para situar en la parte más próxima del casco urbano la estación de viajeros así, el resto del solar quedaría para playa de vías, talleres y la estación de mercancías.

¹⁹ No se incluye ninguna zona verde en los barrios del oeste, probablemente debido a la existencia del actual parque del Cerillero, inaugurado en 1915 y promovido por la Sociedad de Cultura e Higiene de La Calzada Alta, realizado con la participación de los propios vecinos y considerado como el primer parque infantil de recreo de Asturias.

Guillermo Rionda

«Gijón [...] ha dado la pauta en su progreso urbano, derribando (léase CONSTRUYENDO) si no todo lo que se debiera, por lo menos lo que más estorbaba para poder empezar a hacer la gran labor de convertir un villorrio en una gran población [...]. El nuevo Consejo Municipal es preciso que aproveche ese primer impulso [...] para que sea un hecho real y positivo la confección de un Plano de Reforma Interior y Ensanche de la Población [...]. Este es el camino a seguir en problema tan importante y de tanta trascendencia para el porvenir de un pueblo de la importancia del nuestro».²⁰

«Guillermo Rionda Menéndez. Condena: Pena de muerte. Fusilado: 10-7-38. Natural y vecino de Gijón, hijo de Juan y Antonia, 43 años, casado, aparejador de obras.

Dirigente del PSOE; de la UGT; gestor del Ayuntamiento de Gijón; formó parte de la Comisión de Policía Urbana, ordenando desde la misma un gran número de derribos de edificios sin previos expedientes de expropiación forzosa ni indemnización a los propietarios de los mismos; antes del Glorioso Movimiento Nacional, trabajaba en la Fábrica de Veriña, de la que se incautó en unión de otros, formando parte del Comité de fábrica; también formó parte de la Comisión de Instrucción Pública y de la Junta de Defensa Civil, de la que era secretario; nombrado Director de la Escuela Superior de Trabajo; colaborador en los periódicos *Avance* y *CNT*».²¹



Parque Guillermo Rionda en Pumarín.

²⁰ Guillermo Rionda: «En política urbana, la Gestora municipal se adelantó a los propósitos del Gobierno de la República», en *Avance*, 5 de marzo de 1937, p. 4.

²¹ Tribunal Permanente n.º 1 de Asturias. Consejo de Guerra del 21 de abril de 1938. Marcelino Laruelo Roa: *La libertad es un bien muypreciado. Consejos de guerra celebrados en Gijón y Camposancos por el ejército nacionalista al ocupar Asturias en 1937: testimonios y condenas*. Gijón, 1999.

10. El plan Gamazo (1947)

En 1939 el ayuntamiento encarga al arquitecto Germán Valentín-Gamazo y García-Noblejas la realización de un plan de extensión y ordenación de la ciudad que ya se encontró plenamente perfilado en 1942, si bien su tramitación administrativa dilató su entrada en vigor hasta 1947.

Este plan constituye, tras el de Sanz Larumbe, el segundo intento de encauzar el crecimiento espacial de Gijón/Xixón conformando un casco urbano compacto, en este caso con la dificultad de integrar todos los barrios ya existentes y sin renunciar a una importante propuesta de reforma interior.

Valentín-Gamazo concibe su planificación para cubrir las necesidades de crecimiento de la ciudad durante un plazo de cincuenta años, para ello ocupará una extensión de 1200 hectáreas, calculada para dar cabida a una población 250 000 habitantes -en el momento de su aprobación la ciudad ronda los 80 000-, y se plantea su realización por etapas. Su desarrollo material tuvo como cortapisa nuevamente la prevalencia de los intereses particulares sobre los públicos, logrando que los resultados obtenidos en su puesta en práctica fuesen limitados.

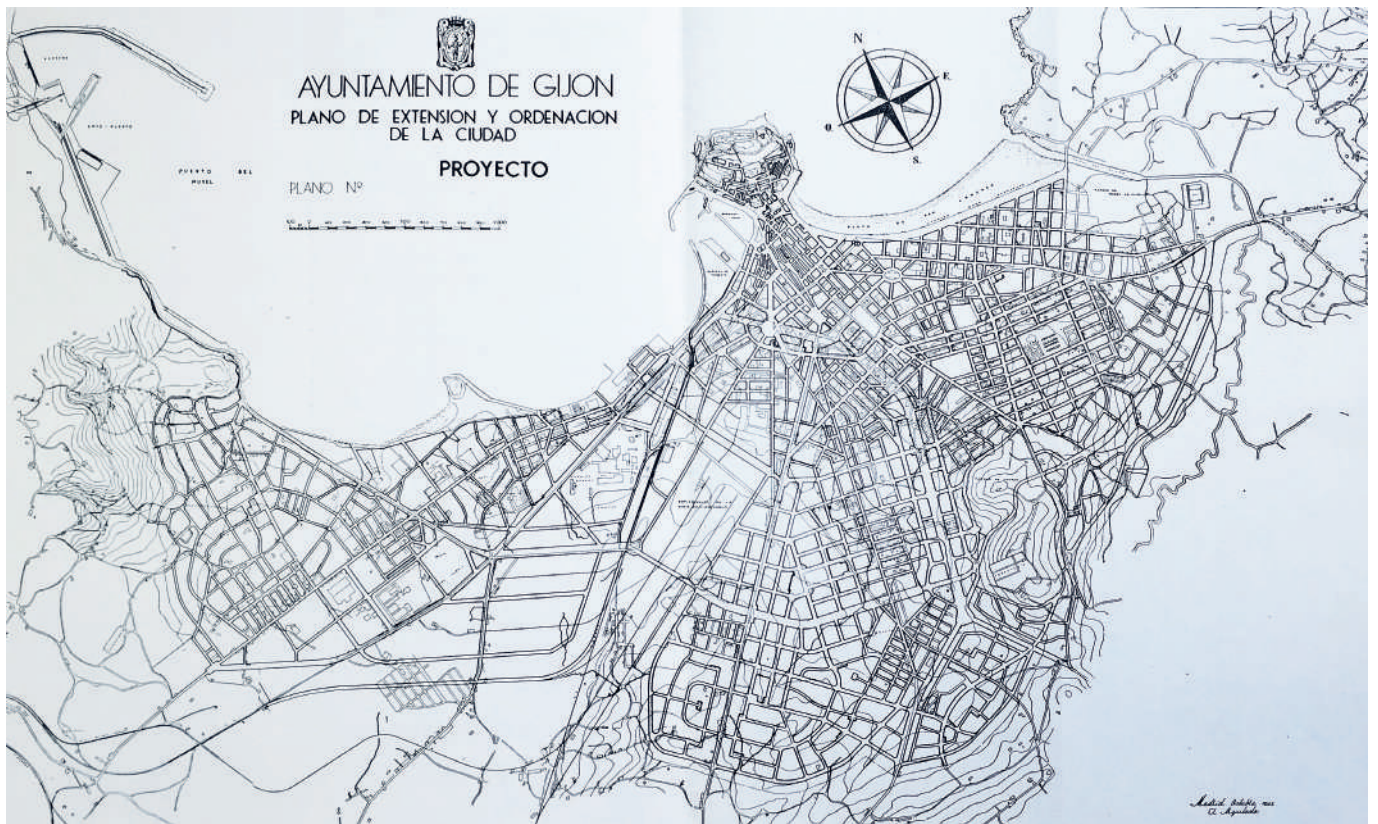
La principal peculiaridad con que cuenta este plan es amparar los derribos materializados entre 1936 y 1937 ante su evidente utilidad, incluso en lo referente a la ampliación del Campo Valdés, ya que no contempla la reconstrucción de la iglesia de San Pedro en su ubicación original. Igualmente asume gran parte de los contenidos del plan de reformas de José Avelino Díaz, quien mantuvo su puesto de arquitecto municipal. Así se mantiene su idea de abrir dos vías transversales sobre el ensanche jovellanista, pero Valentín-Gamazo plantea como novedad una reforma radical en el área comprendida entre la plaza del Humedal, la plaza de Europa y el paseo de Begoña -incluye la eliminación de la fábrica de vidrios ya planteada durante la Segunda República-, configurándola como zona de ampliación del centro urbano, mejorando las comunicaciones internas y buscando una imagen moderna y efectista de la que la zona carecía.

En lo tocante a los aspectos generales más destacados del plan, se mantiene el propósito de unificar todas las instalaciones ferroviarias en una única estación común que se emplazaría en el área que hoy se conoce como el polígono de Pumarín.²²

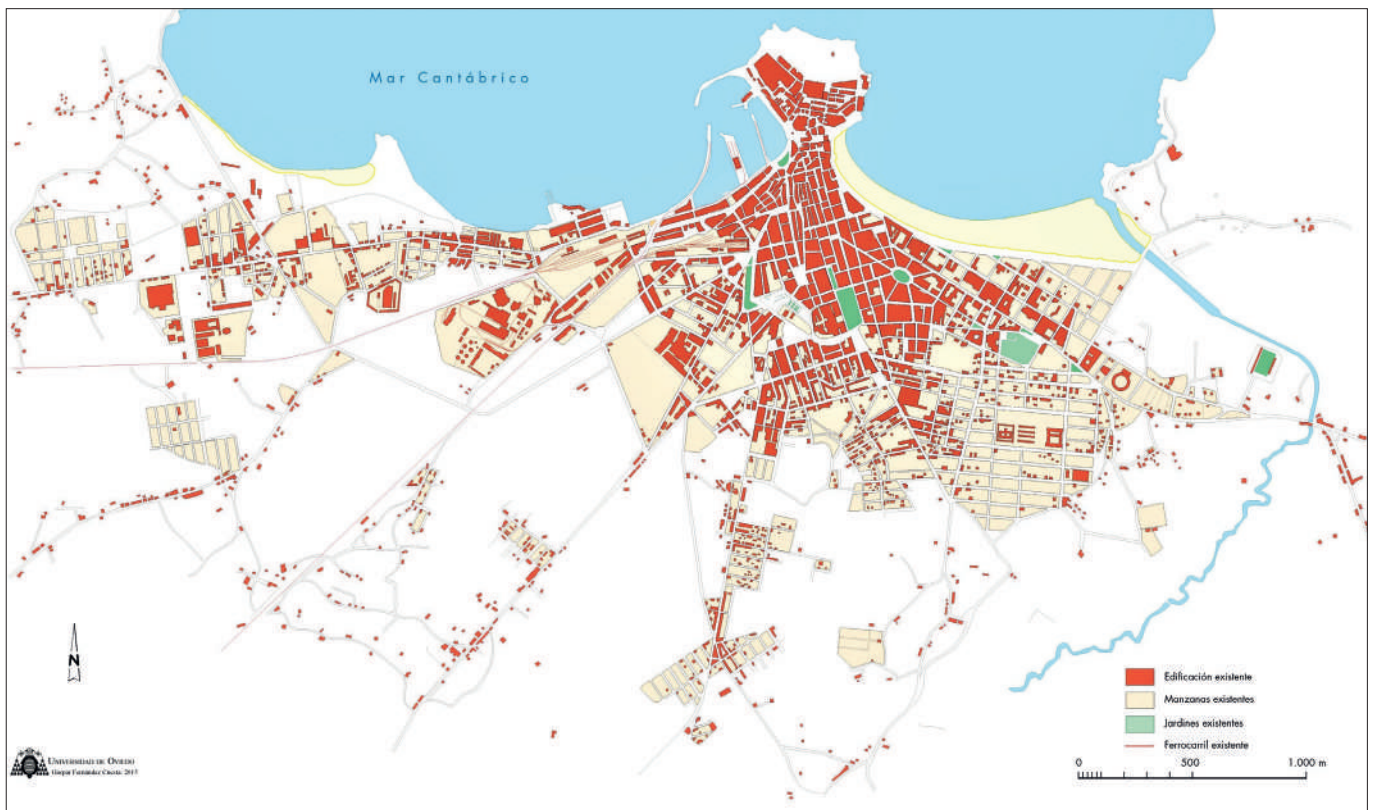
En cuanto a la red viaria tres son las actuaciones principales:

- » Prolongar la calle Marqués de San Esteban hasta Tremañes sobre la caja del Ferrocarril del Norte, siguiendo lo ya propuesto en 1937.
- » Abrir una nueva vía de penetración con una latitud de cincuenta metros, la avenida de El Llano, que llega desde Contrueces hasta el centro urbano atravesando la parcelación del Fumeru.
- » Abrir una ronda de circunvalación entre La Guía y La Braña, con conexión en ese punto con el acceso ya existente al puerto de El Musel. Se recupera así otra de las actuaciones propuestas en el plan de 1937, pero con traza más meridional y bautizada con el descriptivo nombre de Ronda de Camiones.

²² Se destinaba a este fin la parcela que quedaría limitada por las actuales avenidas de Carlos Marx y Portugal, calle Puerto de Vegarada y una línea que uniese el arranque superior de la calle Puerto de Somiedo con el inicio de la calle El Entrego.



Germán Valentín-Gamazo. *Plano del proyecto de extensión y ordenación de la ciudad, 1947.*
 Archivo Municipal de Gijón/Xixón.



Gaspar Fernández Cuesta. *Representación del casco urbano de Gijón/Xixón en 1942.*

Como zonas verdes se mantiene la idea de convertir Los Pericones en parque, a la vez que se incorpora la conversión de las marismas del Piles en el de Isabel la Católica, lo que favorecía la culminación del canal del Piles hasta La Guía.

Sin entrar en una zonificación precisa, el plan consolida y acentúa la segregación funcional de la ciudad en tres sectores: en el oeste se agrupan las instalaciones industriales, portuarias y ferroviarias y se integra gran parte de la parroquia de Tremañes; la franja central tiene mayor carácter urbano y se destina a acoger comercio, administración y servicios, con un gran desarrollo residencial de los barrios de El Llano y Pumarín; la franja oriental se destina a uso residencial de baja densidad -este del barrio de La Arena, El Bibio y El Coto-.

En conjunto, el diseño de la trama urbana añadida se realiza con sentido resolutivo, adaptándose a lo preciso para lograr el cosido viario entre las diversas zonas y teniendo en cuenta la topografía.

En cuanto a infraestructuras, una de las aportaciones más relevantes del plan era la mejora de la red de saneamiento con una importante extensión y reforma de la red de colectores. Respecto al abastecimiento de agua, en la década de 1940 se culmina la traída de Los Arrudos (Caso).

El territorio del concejo ajeno al núcleo urbano se mantiene exento de regulación, sobrentendiendo que en el mismo continuaría la dinámica tradicional de edificación en suelo rústico. Esto no supuso ninguna cortapisa para la ejecución de obras de mayor envergadura o de tipologías ajenas a los usos agrarios -el caso más notorio es el de la Universidad Laboral-; se emplazan en la franja periurbana poblados obreros como La Camocha, Rocés, Santa Bárbara, Lloreda, Portuarios y Pescadores con los que se desbarataba tempranamente la intención de lograr un casco urbano compacto.

Este plan solo tuvo un desarrollo destacable en la zona comprendida entre las avenidas Constitución y Schulz y las calles Pérez de Ayala y Río Eo, con el impulso de la construcción de las 1500 viviendas de Pumarín, incluyendo un importante tramo de la Ronda de Camiones -actual avenida Gaspar García Laviana- y consumando la desaparición del trazado de la carretera del Obispo.



La Ronda de Camiones y las 1500 viviendas de Pumarín.
Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

La coyuntura de Isabel la Católica

La creación de un parque sobre las marismas del río Piles fue una aspiración local desde comienzos del siglo xx. El principal problema que afectaba a toda actuación urbanística en la zona era la escasa elevación y el carácter pantanoso de los terrenos localizados en torno al brazo muerto conocido como la charca del Piles.

En la posguerra la necesidad de desescombrar la ciudad llevó a ver el lugar como un vertedero idóneo. Mediante carros, camiones y tranvías se transportaron hasta allí unos 100 000 m³ de residuos,²³ gran parte de ellos proveniente de los derribos vinculados al Plan de Reformas de 1937.

El plan Gamazo dará por vez primera carta de naturaleza a esta zona verde, toda vez que el ayuntamiento había iniciado la adquisición de los terrenos en 1939. El proyecto para la urbanización del parque fue trazado por el jardinero Ramón Ortiz, pero no llega a ejecutarse en su totalidad. Terminado a finales de la década de 1940, fue el único recinto verde de entidad que tuvo la ciudad hasta el decenio de 1980.



Trabajos Aéreos Fotográficos. Vista aérea del Parque de Isabel La Católica y el canal del Piles, 1958. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

²³ Para hacerse una idea de lo que este volumen representa, puede tomarse como referencia que el depósito de agua del Cerilleru cuenta con una capacidad de 33 000 m³.

11. La ciudad del desarrollismo

El plan Gamazo fue ninguneado en sus directrices generales prácticamente desde su entrada en vigor, por lo que sufrió sucesivas modificaciones y correcciones para amoldarlo a intereses particulares. También se vio pronto afectado por su desfase legal al haber sido redactado antes de la promulgación de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956.

Las importantes inversiones estatales en la comarca gijonesa tras el Plan de Estabilización Económica de 1959, en especial, la implantación en el concejo de la acería de la Unión de Siderúrgicas Asturianas Sociedad Anónima (UNINSA) y el gran desarrollo del sector de la construcción naval, van a traducirse en un crecimiento de la población asentada en el casco urbano que llega casi a triplicarse en veinticinco años -86 623 habitantes en 1950, 92 120 en 1960, 159 806 en 1970 y 208 724 en 1975 (Llordén Miñambres, 1994: 59)-, lo que convierte a Gijón/Xixón definitivamente en la mayor ciudad de Asturias.

Esta situación, a pesar de la existencia de suelo urbano suficiente, sirvió de empuje para consumir una vulneración sistemática del plan, haciendo práctica habitual el uso de distintas fórmulas paralegales cuando no optando por la ilegalidad urbanística.

El resultado más evidente fue el descontrol de las alturas de los edificios, en algunos casos hasta triplicando lo permitido por las ordenanzas,²⁴ así como la edificación en terrenos destinados a viales o equipamientos y la destrucción sistemática del patrimonio arquitectónico histórico.

En 1965 se intenta encauzar la situación mediante la redacción del Plan General de Ordenación Urbana encomendando al arquitecto Joaquín Cores Uría. Fue aprobado por el ayuntamiento en 1969 y finalmente por el Ministerio de la Vivienda en 1971, aunque obligando a correcciones para atenuar su volumetría edificatoria. El planeamiento, articulado finalmente sobre veintinueve planes parciales, obtuvo una fuerte contestación ciudadana y terminó siendo anulado por el Tribunal Supremo en 1976.

En ese momento se solapan tres cuestiones que supondrán el fin de la etapa desarrollista: los efectos de la crisis del petróleo de 1973, la nueva etapa política iniciada en noviembre de 1975 y la nueva ley del suelo promulgada en 1976.

Tras décadas de provisionalidad e improvisación urbanísticas sin parangón, Gijón/Xixón era una ciudad lastrada por deficientes condiciones de habitabilidad en la mayoría de sus barrios,²⁵ una fuerte degradación medioambiental y notables carencias de equipamientos públicos esenciales e infraestructuras.

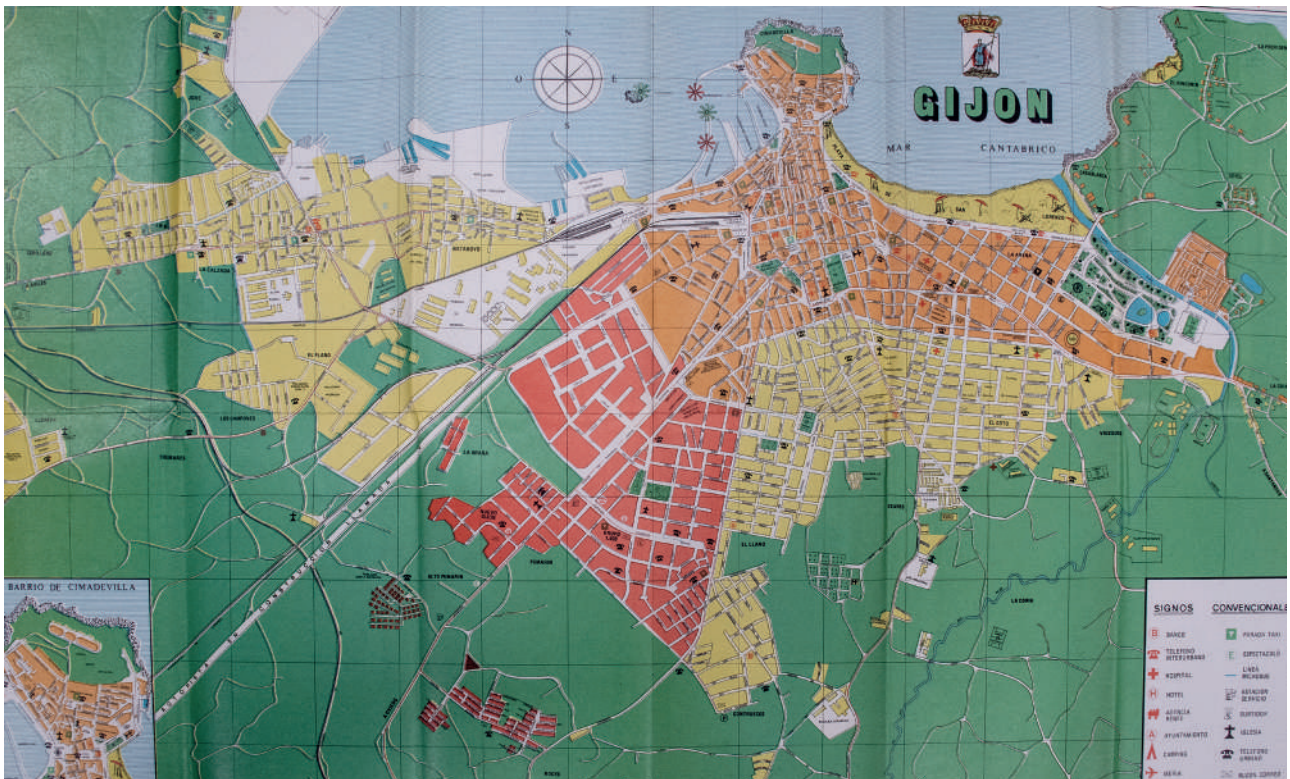
En este periodo llegan a la ciudad las autopistas, con un primer proyecto denominado Ruta Esmeralda formulado mediada la década de 1960. Esta vía de alta capacidad, planteada para enlazar la costa atlántica europea, supone el antecedente directo de la autovía del Cantábrico y su Ronda Sur. Su trazado determinó una reserva de suelo entre las parroquias de Deva y Tremañes que vendrá a reforzar la delimitación del borde meridional del casco urbano propuesta por Valentín-Gamazo. Por otra

²⁴ La sobreedificación fue especialmente acusada en los terrenos de la fábrica de vidrios La Industria, el antiguo recinto fabril de Adaro, el barrio del Bibio y la avenida de Rufo García Rendueles.

²⁵ A comienzos de la década de 1970, unas 2000 personas habitaban en chabolas, en su mayor parte localizadas en Tremañes. En 1979 aún se contaban más de treinta calles sin urbanizar tan solo en el barrio del Llano. En esta misma década, gran parte de los colegios públicos se albergaban en aulas instaladas en barracones prefabricados.



Marcelino García Menéndez. *Plano de la ciudad de Gijón*, 1962.
 Archivo Municipal de Gijón/Xixón.



José Ramón Blanco Antuña. *Gijón, plano callejero*, 1975.
 Biblioteca Patac (Biblioteca Pública Jovellanos, Gijón/Xixón).

parte, en la primera mitad de la década de 1970 se materializa la construcción de la autopista Y, inaugurada en 1976. Su entrada en la ciudad en paralelo a la línea del ferrocarril de Langreo hasta El Humedal reforzó la barrera preexistente que ya suponían las vías. Igualmente sucedió con su enlace entre la Ronda de Camiones y Cuatro Caminos, la conocida como autovía de La Calzada, convertida en otra barrera transversal.

En el casco urbano, la modificación más trascendente fue la construcción del nuevo barrio del Polígono de Pumarín, que ocupaba una zona que el plan Gamazo excluía para usos residenciales al estar destinada a acoger las instalaciones ferroviarias de la ciudad. El proyecto fue inicialmente promovido por el Ministerio de la Vivienda en 1967, con una extensión de 62 hectáreas en las que se daba cabida a la construcción de 6500 viviendas acompañadas por un importante número de equipamientos. Finalmente, el proyecto quedó reducido a poco más de la mitad, 36 hectáreas; se inició su urbanización en 1968 y la ejecución de las primeras edificaciones en 1974 -bloques de seis a ocho plantas y torres de entre trece y dieciséis alturas-, con importante protagonismo de las cooperativas de viviendas y una eliminación casi total de espacios dotacionales.



Vista aérea del oeste del casco urbano, 1971.
Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón/Xixón.

A escasa distancia, al sur de la antigua parcelación de Munilla y en terrenos planificados inicialmente como de baja densidad, también fue relevante la construcción del barrio Nuevo Gijón, promovido por la empresa UNINSA para sus trabajadores: un total de 2000 viviendas integradas en bloques en altura, las cuales comenzaron a construirse en 1970.

Durante este periodo, en la zona oeste, sucesivos rellenos para astilleros, industrias y la ampliación de El Musel harán desaparecer prácticamente la línea costera original de El Natahoyo y Jove/Xove. Al este de la playa de San Lorenzo se culmina la prolongación del paseo marítimo hasta El Rinconín.

En las riberas del Piles, tras su canalización entre La Guía y Viñao, se emplazan diversas instalaciones deportivas privadas -Grupo de Cultura Covadonga y Club Hípico Astur- que se añaden a las públicas preexistentes del hipódromo de Las Mestas, el canódromo y el estadio del Molinón.

Los terrenos entre el canal y el antiguo cauce del río van a rellenarse para servir de emplazamiento al recinto de la Feria de muestras de Asturias y al del Pueblo de Asturias. Al este de esta zona, continuará la ubicación de equipamientos relevantes -Residencia Sanitaria de Cabueñes y Escuela de Ingenieros Industriales- sobre la franja periurbana. Al suroeste, la parroquia de Tremañes pasa a ser ocupada por polígonos industriales -Bankuniún 1 y 2, Mora Garay, Promosa-, al igual que la zona de Puente Seco en Rocés.



Joaquín Aranda Iriarte. Entorno de la playa de vías de la estación de Langreo, 1973.
Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).

Una de las actuaciones de mayor trascendencia posterior fue la búsqueda de solución para el abastecimiento de agua de la ciudad, en una situación crítica a comienzos del decenio de 1960, con la creación de la Empresa Municipal de Aguas (EMA) en 1965 y la participación municipal en la fundación del Consorcio para el Abastecimiento de Agua y Saneamiento de la Zona Central de Asturias (CADASA) en 1967, lo que se tradujo en la incorporación al suministro del agua proveniente de embalses localizados en el curso alto del río Nalón.

En este periodo cobra creciente importancia el asociacionismo ciudadano y la organización de colectivos vecinales, especialmente en los barrios periféricos, alcanzando gran relevancia a partir de 1975 para lograr infraestructuras y equipamientos esenciales.

ZONAS VERDES Y DE JUEGOS INFANTILES



Acaban de salir de la escuela y han comido el bocadillo de la merienda. Hasta la hora de ir a casa a hacer los deberes —cuando las mal iluminadas calles de La Calzada quedan ensombrecidas por la noche— estos niños han buscado un rincón para jugar. La tarde es apacible y además ha llegado la primavera. Quedan atrás días de frío, de lluvias y de un tiempo en el que únicamente podían pasar unos momentos de distracción en el patio de la escuela.

Pero este grupo de niños de La Calzada, como los de otras calles, como los de otros sectores de esta ciudad satélite —con más de treinta mil almas, detalle que no nos cansaremos de recordar— sólo han encontrado para sus juegos un montón de arena y un viejo tablón procedente posiblemente de alguna obra cercana. Ahí están, intentando convertir el tablón en un columpio o en algo que se le parezca. Quien sabe

si en la imaginación de los niños este columpio, que no lo es, y esta zona de juegos —un montón de arena— se convierte en toda una zona verde con toboganes, con norias y otras atracciones propias de los niños.

La Calzada no tiene zonas verdes. Ni parques infantiles. Y no sólo de modernos edificios vive el hombre, aunque ello sea importante. Hacen falta hogares para cubrir ese elevado porcentaje que esta ciudad satélite experimenta en su aumento de población. Pero no hay que olvidarse que las zonas verdes han de ser complementos de la gran urbe porque si se olvidan los lugares para la expansión, llegará un momento en que a los niños les quede únicamente el portal de su casa para jugar. O, de lo contrario, tendrán que poner en práctica sus «enfo campos», sus canicas o sus «alzo la maya», en mitad de la calle. Y las calles de La Calza-

da tampoco están muy propias para ello, suponiendo que el tráfico no fuese peligroso para los niños.

En La Calzada hay abundante zona de expansión urbana. De ahí que la ordenación de todo ello haya de incluir aunque sólo sea en honor de los niños, las adecuadas zonas verdes para que los juegos de los niños no tengan que ser improvisados en lo alto de un montón de arena y convirtiéndolo en columpio un viejo tablón de una obra.

ESCRIBE:
● José de Arango

FOTOGRAFÍAS:
● Guerrero

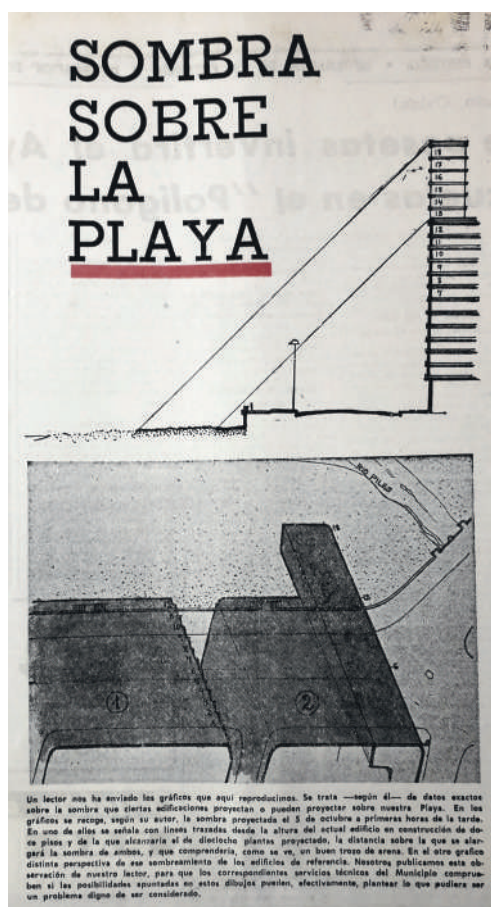
Diario *Voluntad*, 21 de marzo de 1969.
Hemeroteca Municipal de Gijón/Xixón.

El lado oscuro

El desbordamiento de alturas afectó a toda la ciudad, pero sus consecuencias fueron especialmente graves en la fachada marítima del ensanche del Arenal.

El frente del barrio a la avenida de Rufo García Rendueles se concibió en el plan Gamazo como una franja de edificación de baja densidad destinada a chalés. En 1958 a esta zona se le aplica un plan especial firmado por Emilio Larrodера con el que desaparece la configuración de ciudad jardín frente a la playa, se permiten mayores volumetrías y, como compensación, aumentan su anchura las calles Aguado y parte de la de Aquilino Hurlé. En este momento, los edificios del frente marítimo llegan a los treinta metros de altura, sin que sea suficiente para los intereses especulativos. Durante el decenio 1965-1975, la vulneración de la normativa municipal deriva en construcciones que se elevan hasta los 45 metros de manera generalizada, con casos de hasta 55 metros.

La orientación norte del paseo del Muro de San Lorenzo hará que, desde entonces, las sombras de los inmuebles lo conviertan en un lugar sombrío e inhóspito durante más de seis meses al año.



Diario *El Comercio*, 11 de octubre de 1968.
Hemeroteca Municipal de Gijón/Xixón.

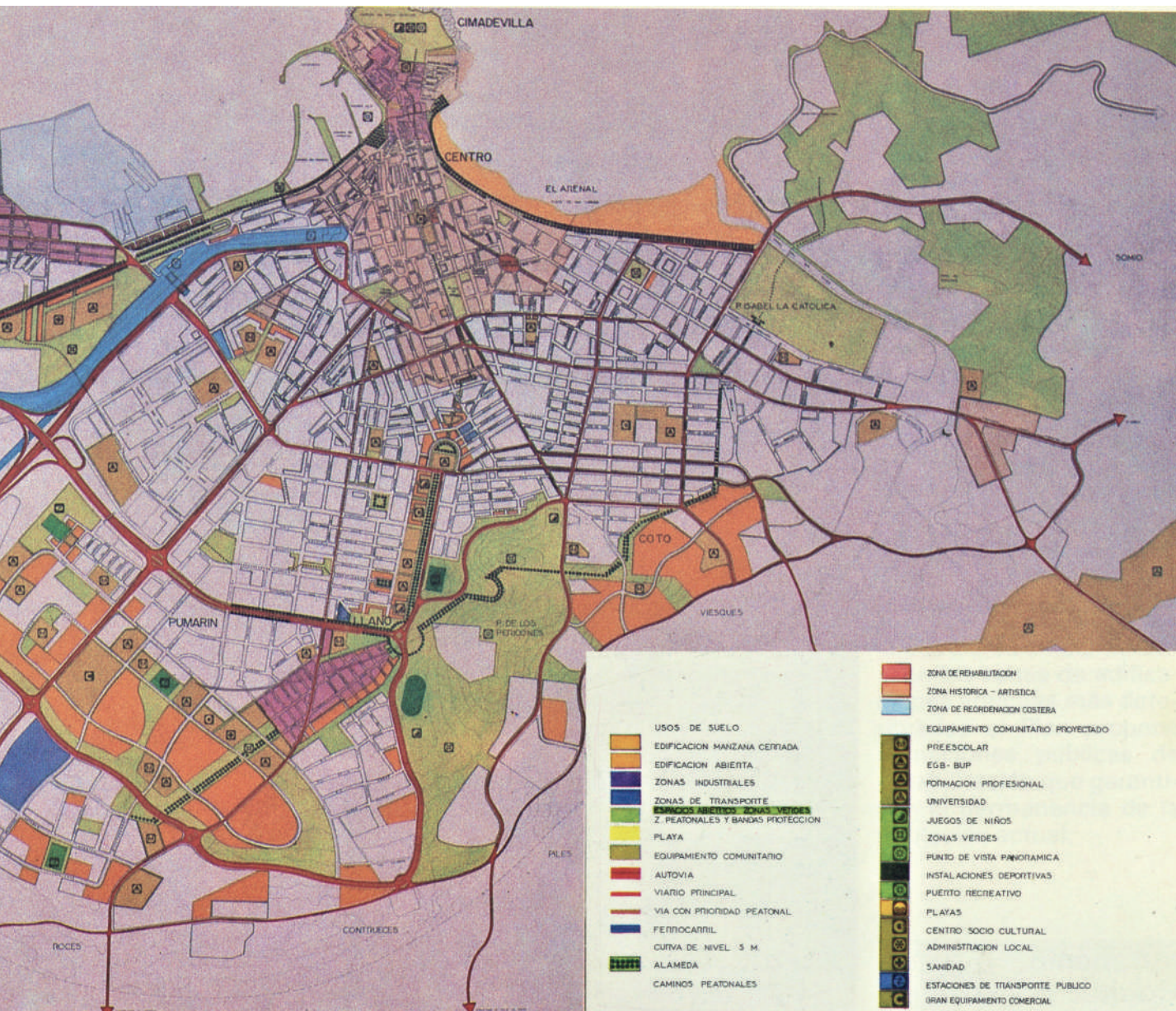
12. El plan Rañada (1986)



Avance del Plan General de Ordenación.
Propuesta de estructura urbana, 1983.

Una de las primeras decisiones de la corporación municipal constituida en abril de 1979, tras las primeras elecciones democráticas desde la Segunda República, fue poner en marcha un nuevo plan de ordenación.

En 1980 se adjudicó su elaboración a un equipo profesional constituido por Ramón Fernández-Rañada, Gerhard Loch, José Ramón Menéndez de Luarca y Carlota Navarro Palanca, que estuvo auxiliado por otro multidisciplinar encargado de los estudios previos, formado por personal del SADEI, de las facultades de Geografía y Biología de la Universidad de Oviedo y del Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias. La tramitación del plan también incorporó de manera pionera la conexión con la sociedad mediante la divulgación de sus objetivos y el fomento de la participación ciudadana.



En ese momento, la zona urbana de Gijón/Xixón acoge a algo más de 231 000 habitantes del total de los casi 260 000 residentes del municipio (Llordén Miñambres, 1994: 59). El concejo acusa los efectos de tres crisis -construcción naval, siderurgia y minería- y su capital es una ciudad con un casco histórico fuertemente degradado, una trama urbana inconexa, importantes bolsas de infravivienda, carencia generalizada de equipamientos e infraestructuras, zonas ocupadas por instalaciones industriales abandonadas y una notable divergencia de calidad de vida entre la zona oriental y occidental del casco urbano.²⁶ A esto se sumaba una amplia franja periurbana con todo tipo de deficiencias y un contexto medioambiental crítico, por la contaminación atmosférica, de los cursos fluviales y de la costa.

²⁶ Rañada hizo popular entonces su visión de un Gijón/Xixón, la cual contenía tres ciudades en una: el infierno (La Calzada, Tremañes y El Natahoyo), el purgatorio (la ciudad central) y el cielo (desde el este de los barrios del Arenal y El Coto a Somió).



Parque del Cerro de Santa Catalina, h. 1995.
Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

El plan entra en vigor en 1986 y con él el urbanismo local va a obviar por vez primera criterios meramente expansionistas para garantizar la calidad de vida y el bienestar de la ciudadanía. También por primera vez la planificación urbanística afecta a todo el territorio del concejo.

Teniendo en cuenta la situación de crisis y reconversión industrial, se parte del criterio de que el crecimiento demográfico será mínimo en lo que resta de siglo, por lo que se apuesta por que la ciudad no consuma prácticamente más territorio.²⁷ Para ello se trata de formar un casco urbano compacto tomando la Ronda Sur como límite de su extensión meridional, con desarrollos urbanísticos en Jove, Tremañes y Viesques como cierre. Igualmente se determina el relleno de la trama urbana en sus zonas más endebles -antiguas instalaciones industriales, vacíos provocados por planes urbanos no ejecutados, zonas inconexas entre barrios-, que resultan terrenos especialmente estratégicos para emplazar zonas verdes y equipamientos.²⁸

A este planteamiento le acompañaron la aplicación de objetivos novedosos, como la conservación del patrimonio arquitectónico, la restricción del tráfico rodado, la peatonalización, así como la recuperación del acceso de la ciudad al mar, a lo que se añade la protección máxima de la franja costera no urbana.

El plan atendía a las distintas partes de la ciudad según sus propias necesidades y perseguía efectos terapéuticos, más que cirugías radicales, con una clara orientación realista que constituyó su mayor mérito. No se planteaban grandes y complejas actuaciones, sino medidas aplicables a corto plazo, según los medios y recursos propios del ayuntamiento, sobre todo con la intención de solventar las deficiencias más acusadas.

En cuanto a las actuaciones viarias más relevantes, dos consuman propuestas ya efectuadas en 1937 y 1947, como son los casos de las avenidas de José Manuel Palacio y de El Llano o el parque de Los Pericones.

Donde el nivel de intervención implicaba transformaciones más profundas se desarrollaron los conocidos como Planes Especiales de Reforma Interior (PERI), actuaciones globales sobre áreas urbanas deficientes y bien delimitadas. Entre 1986 y 1999 se desarrollaron los correspondientes a Cimavilla y cerro de Santa Catalina, Estaciones, El Llano, Poniente y El Arbeyal.

²⁷ Los cálculos fueron ciertos en gran medida, ya que el concejo cuenta en 1986 con poco más de 258 000 habitantes y en 1999 ronda los 268 000.

²⁸ Inicialmente se preveía la implantación de 134 nuevas unidades de enseñanza preescolar, 350 de enseñanza primaria, 57 de enseñanza secundaria, siete centros socioculturales y cinco de carácter sanitario.



Joaquín Aranda Iriarte. Zona sobre la que se realizó el PERI de El Llano, 1973. Muséu del Pueblu d'Asturies (Gijón/Xixón).



Plaza de Los Fresnos, epicentro del PERI de El Llano, 2007. Archivo SOGEPSA.

Dos áreas fueron concebidas como nuevas zonas residenciales: Montevil y Moreda. Montevil se convertía en la gran zona de crecimiento, con la previsión de construir cerca de 4000 viviendas y un importante número de equipamientos para el servicio tanto del nuevo barrio como de los colindantes, a la vez que la nueva trama habría de servir como enlace viario entre Nuevo Gijón, Roces y Pumarín.

Moreda planteó la ampliación meridional del Natahoyo sobre los terrenos de la desaparecida fábrica de Moreda y Gijón dando cabida a quinientas nuevas viviendas, a la par que se creaba a su alrededor un nuevo parque. Posteriormente, la desaparición de los astilleros del Cantábrico y la creación de la playa de Poniente propició otra segunda zona residencial hacia el este con otro medio millar de viviendas.

Muchas de estas operaciones fueron acometidas a partir de 1990 mediante la Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo, S.A. (SOGEPSA).

Medioambientalmente, uno de los mayores retos a los que se enfrentó el plan fue la realización de una nueva red de saneamiento. Su presupuesto era uno de los mayores previstos: inicialmente se cifró en 2500 millones de pesetas, si bien su desarrollo completo y adaptado a las normativas comunitarias elevó en 1990 el cálculo de la intervención a cerca de 12 000 millones de pesetas. Para su impulso fue esencial la elaboración posterior del Plan de Saneamiento Integral en 1991 y el respaldo económico del Ministerio de Obras Públicas y del Principado de Asturias.

Respecto a los resultados negativos, pronto resultó evidente que la solución para las estaciones ferroviarias no era la adecuada, a la vez que se acusó la falta de materialización de la estación central de autobuses, en el plan vinculada a la estación Jovellanos y emplazada en la calle Carlos Marx.

Por otra parte, la implantación del modelo de urbanizaciones de adosados en Somió, llegando a construirse entre 6000 y 7000 chalés en menos de una década, dejó en la parroquia un impacto irreversible.

El plan Rañada fue revisado por su autor en 1999 con el fin de adaptarlo a la legislación y realidad del momento. Los reveses judiciales que tendrán los planeamientos posteriores harán que en la práctica se mantenga vigente hasta 2019.



Vista aérea de Montevil Oeste, h. 2005
Archivo SOGEPESA.



Vista aérea de Montevil Este, h. 2005
Archivo SOGEPESA.

Los datos de la nueva fachada marítima

- » **Puerto deportivo (1987-1993)**
Coste estimado: 2500 millones de pesetas.
Financiación: Autoridad Portuaria de Gijón/Xixón, Ayuntamiento de Gijón/Xixón, Unión Europea y Principado de Asturias.
- » **Parque del cerro de Santa Catalina (1987-1990)**
Coste estimado: 410 millones de pesetas, incluyendo la construcción del Elogio del Horizonte.
Financiación: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
- » **Reforma del Campo Valdés (1991-1994)**
Coste estimado: 300 millones de pesetas, incluyendo la construcción del Museo de las Termas.
Financiación: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
- » **Reforma del paseo del Muro de San Lorenzo (1992-1993)**
Coste estimado: 1000 millones de pesetas.
Financiación: Ministerio de Obras Públicas y Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
- » **Playa de Poniente (1993-1995)**
Coste estimado: 1000 millones de pesetas, incluyendo su paseo marítimo.
Financiación: Ayuntamiento de Gijón/Xixón y Autoridad Portuaria de Gijón/Xixón.
- » **Playa del Arbeyal (1993-1997)**
Coste estimado: 1430 millones de pesetas, incluyendo la urbanización de la zona, la construcción de la sede de la EMA y de un centro de la tercera edad.
Financiación: Ayuntamiento de Gijón/Xixón y Autoridad Portuaria de Gijón/Xixón.
- » **Plan de la costa este (1993-1999)**
Coste estimado: 3000 millones de pesetas, incluyendo la renovación del paseo marítimo hasta El Rinconín, creación de los parques del Rinconín y del cabo San Lorenzo y la senda costera entre ambos.
Financiación: Ministerio de Obras Públicas, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón/Xixón.



Vista aérea del barrio y parque de Moreda, h. 2015
 Archivo Volar en Asturias.



Vista aérea de la urbanización de Poniente, h. 2005
 Archivo SOGEPISA.



Vista aérea de la franja costera urbana, h. 1998.
 Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón/Xixón.

13. El Gijón/Xixón del inicio del siglo XXI

El urbanismo gijonés ha tenido durante las dos primeras décadas del siglo XXI un contexto complejo y un desarrollo que cabe calificar de turbulento.

En lo referente a la planificación, en 2002 el ayuntamiento adjudicó al arquitecto y urbanista Luis Felipe Alonso Teixidor la revisión del PGOU de 1999 con el fin de adaptarlo a Ley 3/2002 del Principado de Asturias de Régimen del Suelo y Ordenación Urbanística. Aprobado en 2005, el resultado fue un plan de marcado carácter expansivo, realizado en un momento de auge especulativo del sector de la construcción, que descartaba el modelo de ciudad compacta puesto en práctica desde 1986.

El plan Teixidor pasaba a permitir edificaciones en altura al otro lado de la Ronda Sur, recalificando amplias áreas de suelo rural, a la vez que extendía el casco urbano hacia el este y el oeste. Su desarrollo amparaba la construcción de 20 000 nuevas viviendas en diez años, un planteamiento cuya necesidad no tardó en cuestionarse.²⁹

Su gran impacto en la zona periurbana y rural, especialmente en las parroquias de Cabueñes, Deva y Castiello, provocó una gran contestación social, incluyendo tres manifestaciones multitudinarias denominadas las «marchas verdes». Acabó judicializado y finalmente anulado en 2009 por sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias (TSJA), ratificada por el Tribunal Supremo en 2012.

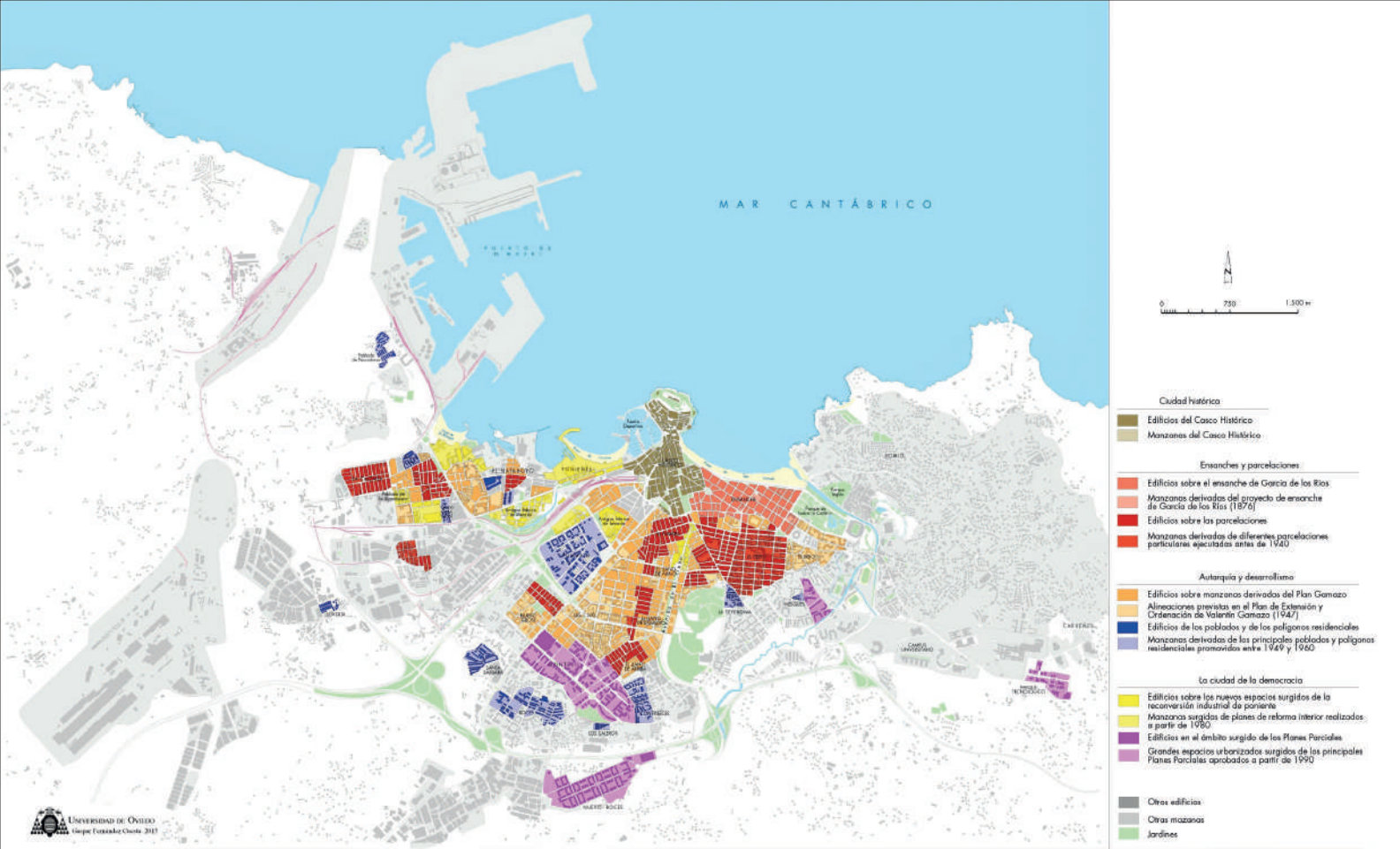
²⁹ «Por otra parte, como las previsiones de los políticos que aprobaron esta planificación son las de sacar unas 2000 viviendas al año al mercado inmobiliario, hay más de una década por delante para consumir las previsiones del plan y, considerando un mínimo posible de tres habitantes por vivienda, supondría unos 63 000 habitantes potenciales más en el año 2018. Sin embargo, para cumplirse esta previsión demográfica, la tasa de crecimiento anual de Gijón/Xixón habría de incrementarse el 0,16 %, la existente en la presente década, hasta el 2,08 %, lo que se lograría si la población anual aumentase a un ritmo 13 veces superior al habido en estos últimos años. Además, el horizonte económico que nos anuncian para el inmediato futuro en absoluto es favorable para lograrlo. Sin embargo, los políticos seguirán justificando la necesidad de nuevo suelo urbano para que se mantenga el empleo del sector inmobiliario-constructor, quizás por la habitual sumisión de los poderes públicos municipales frente a los intereses del capital inmobiliario, a los que las planificaciones urbanísticas y sus desarrollos generan amplias expectativas para hacerse con la materia prima imprescindible para llevar a cabo su función productiva, el nuevo suelo», Lordén Miñambres (30 de marzo de 2008): «El urbanismo que se avecina en Gijón», diario *El Comercio*, p. 40.



Barrio de Nuevo Rocés, h. 2010 ▲
Ayuntamiento de Gijón/Xixón.



Parque del Solarón o Jardines del
Tren de la Libertad, h. 2018. ▲
Gijón al Norte.



Gaspar Fernández Cuesta.
Representación de la evolución urbana de la ciudad de Gijón/Xixón, 2015.

Ante la situación, en 2009 el ayuntamiento puso en marcha una revisión del plan Teixidor que por vez primera será abordada por técnicos municipales y que fue aprobada en 2011. Popularmente pasó a conocerse como el plan Sanjurjo -en alusión al entonces concejal de Urbanismo Pedro Sanjurjo-. Contestado y recurrido como el anterior, también terminó siendo anulado en 2013 por el TSJA, con respaldo del Supremo en 2015.

De esta manera el urbanismo local estuvo regido por el plan Rañada de 1999 hasta enero de 2019, momento en el que se aprueba su revisión por parte de un equipo dirigido por el arquitecto Emilio Ariznavarreta y coordinado por la arquitecta Mariana Borisova.

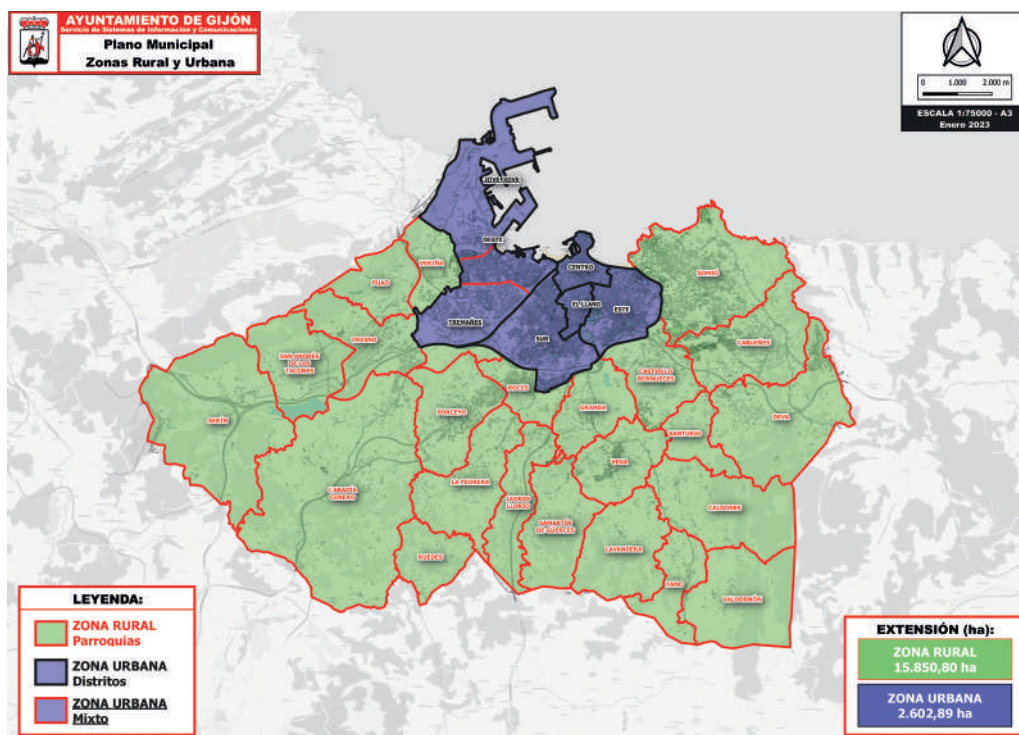
El vigente PGO, realizado a partir de 2014 en un contexto de recesión económica especialmente grave en el sector inmobiliario, es un contrapunto al urbanismo expansivo de los planes anulados anteriores. Respalda un modelo de ciudad centrado en la regeneración y renovación urbana³⁰ y atendiendo a la inexistencia a corto plazo de un crecimiento demográfico significativo (Fernández Vázquez y otros, 2021).³¹

Aunque descarta la creación de núcleos aislados en la zona rural, mantiene zonas urbanizables en Deva, Cabueñes, Somió, Roces y Jove/Xove, aunque sin el impacto de las propuestas previas. El cálculo del plan para el horizonte de 2030 es la creación en el concejo de 15 386 nuevas viviendas, en parte vinculadas a operaciones urbanísticas ya contempladas en 1999.

Como mayor novedad incluye la reserva de suelo para ejecutar nuevos parques tecnológicos que favorezcan el asentamiento de empresas vinculadas a la innovación sobre los terrenos que ocuparon la mina La Camocha y el astillero Naval Gijón.

³⁰ A este respecto el Ayuntamiento de Gijón/Xixón se ha mostrado especialmente activo desde comienzos del siglo en la ayuda mediante subvenciones a iniciativas encaminadas a la conservación y mejora de la edificación existente, su máximo exponente es el plan de rehabilitación de fachadas del Muro de San Lorenzo.

³¹ En el año 2000, el concejo rebasaba los 267 000 habitantes, en 2012 rondaba los 278 000 -su máximo histórico de población hasta la fecha-, desde entonces muestra un progresivo decrecimiento. En el año 2022 los datos del cierre provisional del Padrón municipal a 31 de diciembre, facilitados por el Servicio de Sistemas de Información y Comunicaciones del Ayuntamiento de Gijón/Xixón, computan un total de 272 013 habitantes, de ellos 24 188 residen en la zona rural y 247 825 en el casco urbano.



Plano del Concejo de Gijón con las parroquias de la zona rural y los distritos de la zona urbana, 2023. Servicio de Sistemas de Información y Comunicaciones del Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

En lo referente a las actuaciones urbanísticas, dos se han convertido en problemas crónicos sumando dos décadas de fracasos.

El primer caso lo constituye el proyecto de eliminación de la barrera ferroviaria entre El Humedal y La Braña y la construcción del denominado «metrotrén» entre El Humedal y el hospital de Cabueñes. Iniciado este proceso en el año 2000 y gestionado desde 2002 por la sociedad Gijón al Norte, en la que participan el ayuntamiento, el Principado y el Estado, no se ha materializado ninguno de sus objetivos más allá de la demolición de las estaciones ferroviarias de la ciudad y su sustitución por otra provisional y la construcción de un túnel de algo más de 3'5 km que permanece sin uso. Gran parte de los terrenos liberados durante este proceso fueron adecuados como parque temporal, el popular Solarón, que pronto fue reivindicado por colectivos ciudadanos como zona verde permanente.

El segundo caso es la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), que ocupa más de cuatrocientas hectáreas en la parroquia de San Andrés de los Tacones, creada en 2004 y aún sin conexión ferroviaria ni uso.

En franco contraste durante las dos últimas décadas ha supuesto un gran revulsivo el éxito de la llamada Milla del Conocimiento Margarita Salas. Con origen en la creación del Parque Científico y Tecnológico de Gijón, fundado en 1999 y primero en España de iniciativa municipal, el complejo engloba el conjunto formado por los dos recintos del parque -se está planificando un tercero en Somió-, la Universidad Laboral y su centro de arte, el campus de la Universidad de Oviedo, la sede de la UNED, el Jardín Botánico Atlántico y el Hospital Universitario de Cabueñes.³² Constituye un importante polo de investigación, formación y actividades empresariales

³² Ramón Alvargonzález ha cuantificado en unas 388 hectáreas la extensión de los terrenos vinculados a la Fundación José Antonio Girón, entidad promotora de la Universidad Laboral, provenientes de compras y expropiaciones realizadas en las parroquias de Somió, Cabueñes, Castiello de Bernueces y Deva en la década de 1940. Esa gran reserva de suelo mantuvo su integridad hasta la elaboración del plan Rañada y determinó la zonificación de este terreno acogiendo diversos equipamientos públicos, a los que se añadió la adquisición del jardín histórico de la quinta La Isla en el año 2000.

tecnológicas que urbanísticamente ha ido desarrollándose en núcleos autónomos, con la avenida del Jardín Botánico como eje vertebrador, complementado con la apertura de la avenida de la Pecuaria.

El desarrollo urbanístico más reseñable realizado durante este periodo lo constituye el barrio de Nuevo Roces, promovido en 2004 por el Ayuntamiento de Gijón/Xixón y el Gobierno del Principado con el objetivo de crear vivienda de protección pública; siendo la última gran intervención de SOGEPSA en el concejo.

El convenio entre las dos administraciones dio pie a la redacción de un plan especial a desarrollar sobre cien hectáreas de terreno emplazado entre la Ronda Sur, la Autovía Minera y la carretera Carbonera, en un contexto rural sin conexión con la trama urbana. El nuevo barrio se organizó en 66 parcelas con capacidad para acoger 3700 viviendas, de las que el 82 % (3033) deben ser protegidas, con un coste de urbanización de 82 millones de euros.

El acto de colocación de la primera piedra tuvo lugar el 18 de diciembre de 2006, y se instalaron los primeros residentes en el barrio en junio de 2010. No cesarán durante el decenio siguiente las reivindicaciones demandando equipamientos, servicio de transporte público, mejora de accesos y conexión con el casco urbano, vigentes en la actualidad.

Finalmente, en el año 2022 se produce la culminación del Plan de Saneamiento Integral iniciado en 1991, con lo que por vez primera en su historia la ciudad vierte sus aguas residuales al mar depuradas, si bien parte de las obras ejecutadas están pendientes de validación judicial.

Un concejo creciente

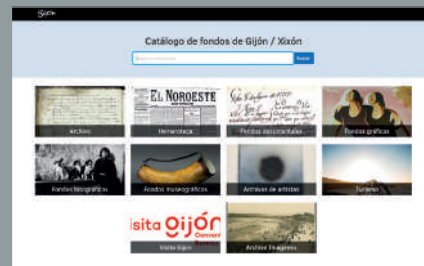
Entre las décadas de 1890 y de 2010 los progresivos rellenos vinculados a la construcción y ampliaciones de El Musel suman 374 hectáreas: 353 corresponden al recinto portuario y 21 a los terrenos vinculados al mismo ubicados sobre la ría y playa de Aboño y flanco occidental del cabo Torres. Más de la mitad de la actual parroquia de Jove/Xove, a la que pertenecen estos rellenos, fue, por tanto, previamente mar.

En su conjunto estas intervenciones supusieron no solo aumentar el territorio del concejo a costa del Cantábrico, sino también que el cabo de Torres dejase de ser a comienzos del siglo XXI su promontorio costero más relevante.

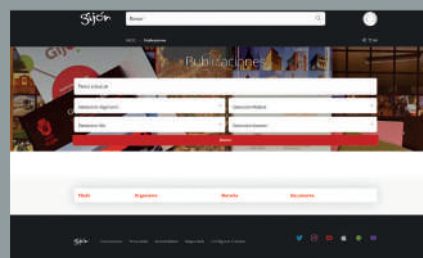
Vista aérea de las obras de ampliación del puerto de El Musel, h. 2010.
Archivo SATO.



Bibliografía y otros recursos



Catálogo de fondos de Gijón/Xixón
Fondos documentales, museográficos, Hemeroteca, Fototeca
<<https://fondos.gijon.es>>.



Catálogo general de publicaciones municipales
<<https://www.gijon.es/es/publicaciones>>.

ALONSO TEIXIDOR, Luis Felipe (2008): «La ordenación urbana de Gijón en el PGOU 2006», en *Urban*, pp. 8-33. Disponible en línea en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3762297>.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón María (1977): *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*, Salinas: Ayalga Ediciones. Disponible en línea en https://geografia.uniovi.es/c/document_library/get_file?uuid=6af05d3d-8b53-4f88-8f06-4509d779b465&groupId=1700038.

- (1991): «Disquisiciones geográficas sobre un emblema del franquismo: La universidad Laboral José Antonio Girón», en *Ástura*, pp. 59-68.

- (1999): *Somió, la ciudad jardín de Gijón*, Gijón: Fundación Alvargonzález.

- (2000): «José Avelino Díaz y el Plan de Reformas Urbanas de 1937», en *José Avelino Díaz y Fernández-Omaña y la arquitectura racionalista en Asturias*, Gijón/Xixón: varios editores.

- (2021): «El Gijón de Jovellanos: la villa, el escenario», en *La luz de Jovellanos*, Madrid: Sociedad Estatal de Acción Cultural. Disponible en línea en https://ifesxviii.uniovi.es/visor/-/journal_content/56_INSTANCE_j8FQ/2684663/2686512.

ARIZNAVARRETA ALONSO, Emilio (dir.) (2018): *Revisión del Plan General de Ordenación del Concejo de Gijón. Documento de aprobación definitiva*, Gijón/Xixón. www.gijon.es/es/directorio/urbanismo.

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN (1982): *Avance Plan General de Ordenación Urbana. Un plan para cambiar Gijón*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

DÍAZ Y FERNÁNDEZ-OMANA, José Avelino (1937): *Reformas Urbanas de Gijón*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

DIEGO BASTERRECHEA, Alejandro de (2016): *Usos, protección y desarrollo urbanístico del suelo en el litoral gijonés*, trabajo fin de máster universitario en Recursos Territoriales y Estrategias de Ordenación, Universidad de Oviedo. Disponible en línea en https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/39117/TFM_AlejandrodeDiegoBasterrechea.pdf?sequence=9&isAllowed=y.

FERNÁNDEZ CUESTA, Gaspar (dir.) (2015): *Urbe II. La construcción histórica de la ciudad de Gijón*, Oviedo: Ediuno. Disponible en línea en <https://www.gijon.es/es/publicaciones/urbe-ii-la-construccion-historica-de-la-ciudad-de-gijon>.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe (1986): *La franja periurbana de Gijón*, Oviedo: Consejería de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.

FERNÁNDEZ NOGUEROL, Santos (2013): «La implantación de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias y su repercusión territorial (2004-2012)», en *Ería*, pp. 55-74. Disponible en línea en <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/9901/9643>.

FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, Esteban, María Luisa ALONSO GONZÁLEZ, Elena LASARTE NAVAMUEL y Fernando RUBIERA MOROLLÓN (2021): *REGIOLab-Laboratorio de Análisis Económico Regional. Observatorio, n.º 58, Proyecciones demográficas Asturias 2033: un análisis municipal*.

GARCÍA QUIRÓS, Rosa María (2007): «Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto», en *Liño*, pp. 105-122. Disponible en línea en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2361551>.

GRANDA ÁLVAREZ, Javier (2003): *Gijón a escala. La ciudad a través de su cartografía*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

GUTIÉRREZ GARCÍA, Sergio (2016): *Transformaciones urbanas en el oeste de Gijón*, trabajo fin de Máster en Recursos Territoriales y Estrategias de Ordenación, Universidad de Oviedo. Disponible en línea en [https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/39103/TFM_Guti%
c3%a9rrezGarc%
c3%adaSergio.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/39103/TFM_Guti%c3%a9rrezGarc%c3%adaSergio.pdf?sequence=3&isAllowed=y).

GUZMÁN SANCHO, Agustín (2023): *Francisco de Paula Jovellanos*, Gijón: Fundación Alvargonzález.

JOVELLANOS, Gaspar de (1882): *Informe dado por D. G. de Jovellanos sobre Reformas en la Villa de Gijón*, transcripción manuscrita de Julio Somoza de Montsoriú y García-Sala. Disponible en línea en [https://bibliotecavirtual.asturias.es/i18n/consulta/
registro.cmd?id=4188](https://bibliotecavirtual.asturias.es/i18n/consulta/registro.cmd?id=4188).

LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés (1978): *La producción de suelo urbano en Gijón (1860-1975)*, Oviedo: Colegio Oficial de Arquitectos.

- (1994): *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.

MARTÍNEZ ARGÜELLES, Santiago y Juan Antonio VÁZQUEZ GARCÍA (2000): *La erradicación del chabolismo en Gijón, análisis de su evolución y evaluación económica*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón-Civitas.

MORTERA PÉREZ, Artemio (2010): *Las defensas de la bahía de Gijón*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón-KRK.

OBESO MUÑIZ, Ícaro (2015): *La revisión del planeamiento de Gijón: ordenación y transformación urbana*, trabajo fin de máster. en Recursos Territoriales y Estrategias de Ordenación, Universidad de Oviedo. Disponible en línea en [https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/32533/TFM_IcaroObesoMu%
F1iz.pdf?sequence=6](https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/32533/TFM_IcaroObesoMu%F1iz.pdf?sequence=6).

PIÑERA ENTRIALGO, Luis Miguel (2000): *El Coto de San Nicolás*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

- (2001): *El arenal de San Lorenzo: historia del ensanche de La Arena*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

- (2002a): *Los barrios del sur: historia de Roces, Contrueces, Montevil, Santa Bárbara, Pumarín, Polígono de Pumarín, Nuevo Gijón, Perchera y La Braña*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
 - (2002b): *Crónicas del Polígono: historia del Polígono de Pumarín en Gijón*, Gijón/Xixón: Asociación de Jubilados y Pensionistas Puerto de Somiedo.
 - (2003): *El Frontón: recuerdo de un barrio gijonés desaparecido*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
 - (2007): *Historias de El Llano*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
 - (2011): *Fábricas y viviendas obreras en el primer Xixón industrial*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón-KRK.
 - (2014): *Diccionario de El Natahoyo*, Gijón/Xixón: Amigos del Natahoyo.
 - (2020): *Memoria de El Humedal y Laviada*, Gijón/Xixón: Asociación Lázaro Cárdenas.
- POL MÉNDEZ, FRANCISCO y José Luis MARTÍN (dirs.) (1982): *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cerro de Santa Catalina*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y José Troya CALATAYUD (2002): *Historia del puerto de Gijón*, Madrid: Ministerio de Fomento.
- SENDÍN GARCÍA, Manuel Ángel (1990): «La iniciativa oficial como difusora de barriadas de bloques y colonias en Gijón (1942-1985)», en *Ería*, pp. 23-44. Disponible en línea en <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/1040>.
- (1995): *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*, Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos.
- SOGEPSA (2013): *Área Residencial Nuevo Roces*, Oviedo: SOGEPSA. Disponible en línea en http://sogepsa.com/wp-content/uploads/2014/03/libro_sogepsa_nuevoroces.pdf.
- (2013): *La ciudad recuperada. El reto de la regeneración urbana*, Oviedo: SOGEPSA. Disponible en línea en http://www.sogepsa.com/wp-content/uploads/2014/03/Sogepsa_Regeneracion_Urbana.pdf.
- VV. AA. (2006): *La obra pública municipal en Gijón (1782-2006)*, Gijón/Xixón: Ayuntamiento de Gijón/Xixón.
- (1985): «Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Gijón. Revisión y adaptación. 1982», en *Cota Cero, revista de arquitectura*, n.º 2, pp. 7-27.

Agradecimientos

José Ramón Alonso Pereira, Ana Díaz-Negrete Sanz, Cristina Fernández Bustamante, Gaspar Fernández Cuesta, Javier Granda Álvarez, Artemio Mortera Pérez, Luis Miguel Piñera Entrialgo, Nuria Vila Álvarez.

Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón, Archivo Municipal de Gijón, Biblioteca Pública Jovellanos, Museo Casa Natal de Jovellanos, Muséu del Pueblu d'Asturies, Servicio de Sistemas de Información y Comunicaciones del Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

HABITAR

MATERIALES PARA INTERPRETAR LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

1. **Apuntes para una interpretación de la ciudad contemporánea**
Manuel Maurín Álvarez
- ▶ 2. **Gijón/Xixón palimpsesto. La evolución de la ciudad a través de los planos siglos XVIII y XXI**
Héctor Blanco
3. **Gijón/Xixón: Industria y compromiso social**
Luis Miguel Piñera Entrialgo
4. **La ciudad verde. Del higienismo ilustrado al diseño participativo**
Francisco Javier Granda Álvarez
5. **La zona rural gijonesa. Un espacio en continua transformación**
Francisco Javier Granda Álvarez

+ INFO y DESCARGA EN PDF:

<www.gijon.es/es/programas/habitar>.



Se terminó de imprimir esta obra
en los talleres de Gráficas Ápel (Gijón/Xixón)
el 8 de noviembre de 2023
Día Mundial del Urbanismo



Gijón palimpsesto aborda la historia de la evolución urbana de Gijón/Xixón desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta el presente.

En ese periodo de algo más de dos siglos y medio se han concatenado una serie de procesos que han generado la urbe actual. El análisis de la cartografía histórica, así como de documentación más reciente permiten hacer un recorrido por esa evolución del casco urbano, reflejando las sucesivas etapas y acontecimientos que le han dado forma y que, en mayor o menor medida, han dejado su huella en el plano de la ciudad.

Con este trabajo se plantean dos objetivos. El primero es ofrecer una visión de nuestro entorno urbano como resultado de esa suma y fusión de partes y fases, originadas por una casuística diversa, con el fin de lograr su mejor comprensión histórica. El segundo busca destacar la importancia de la planificación urbana como herramienta para alcanzar un desarrollo sostenible, social y económico capaz de garantizar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes de un territorio, en este caso el concejo de Gijón/Xixón.

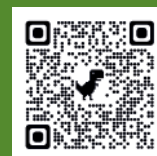
Héctor Blanco González

Doctor en Historia, lleva realizando desde 1995 una constante labor de investigación centrada en la evolución urbana y arquitectónica de Gijón/Xixón, acompañada de la divulgación de la historia contemporánea de la ciudad mediante exposiciones, publicaciones, artículos y conferencias. Ha recibido los premios de investigación Padre Patac (2001) y Rosario de Acuña (2003 y 2013).

Entre sus publicaciones se encuentran *Pompa y circunstancia. Construcciones efímeras en las colecciones fotográficas del Muséu del Pueblu d'Asturies* (2021), *El Patrimonio Hidráulico de Gijón* (2015), *Arquitectura sin arquitectos en Asturias. Maestros de obras y otros autores* (2014), *Gijón, arquitecturas singulares entre 1929 y 1943* (2013), *Gijón bajo las bombas/Xixón so les bombes* (2011), *Arquitectura y vanguardia en Asturias: una aproximación a la obra de Manuel García Rodríguez* (2008), *Ave Fénix. La recuperación del edificio de la calle Cabrales 18 de Gijón* (2006), *La obra pública municipal en Gijón 1782-1937* (2006), *EMA 40 años. Historia de la Empresa Municipal de Aguas de Gijón* (2006), *Juan Manuel del Busto González, vida y obra de un arquitecto* (2005), *Gijón 1900: la arquitectura de Mariano Marín Magallón* (2004), *Arquitectura moderna en Gijón 1950-1966* (2003), *La ciudad del agua: historia del abastecimiento público de agua en Gijón* (2003), *Gijón te mira* (2001), *Miguel García de la Cruz arquitecto* (2000), *El Gijón de Manuel del Busto: guía de arquitectura* (2000) y *Gijón: la ciudad que nunca existió* (2000).

HABITAR

MATERIALES PARA INTERPRETAR
LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA



xixón | Cultura
y Educación



Gijón / Xixón
Ciudad Educadora