



Vista aérea del puerto local. En primer término, el barrio antiguo de Cimadevilla.

Plan Especial de Reforma Interior del puerto local de Gijón

Fernando Nanclares, Jesús Menéndez, Juan González y Nieves Ruiz

En febrero de 1985 el Ayuntamiento de Gijón, la Consejería de Obras Públicas del Principado y la Junta del Puerto de Gijón suscribían un convenio para la construcción y explotación de una zona deportiva en los muelles locales. Se daba entonces el primer paso hacia la rehabilitación de una

parte fundamental de la ciudad, mediante la transformación del antiguo puerto industrial y pesquero, profundamente degradado, en puerto deportivo y lugar de ocio.

El Plan Especial del Puerto Local se presentó en octubre de 1986. Para su redacción se tomaron como base

diversos trabajos previos elaborados por los técnicos de la Junta del Puerto, que fue la entidad promotora.

Hoy pueden ya apreciarse físicamente los primeros resultados en las obras de rehabilitación de la antigua Aduana y los tinglados y muelles adyacentes.



Planta general. El puerto al abrigo del Cerro de Santa Catalina, donde se asienta el barrio antiguo.

EL ESPACIO DEL PUERTO

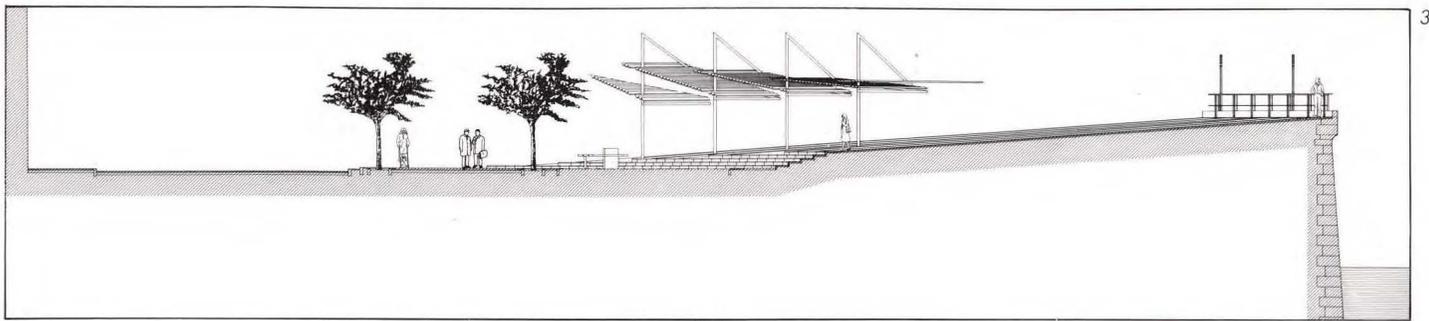
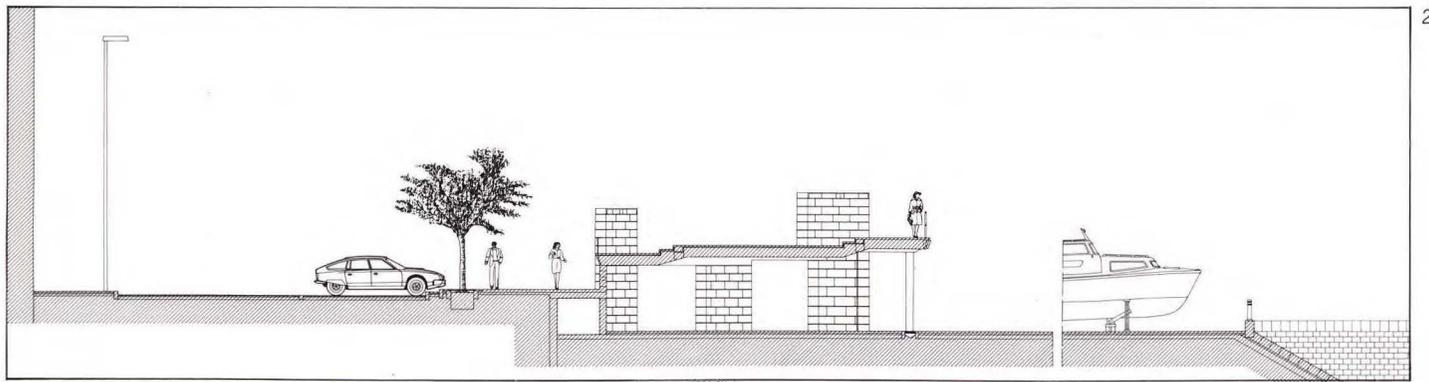
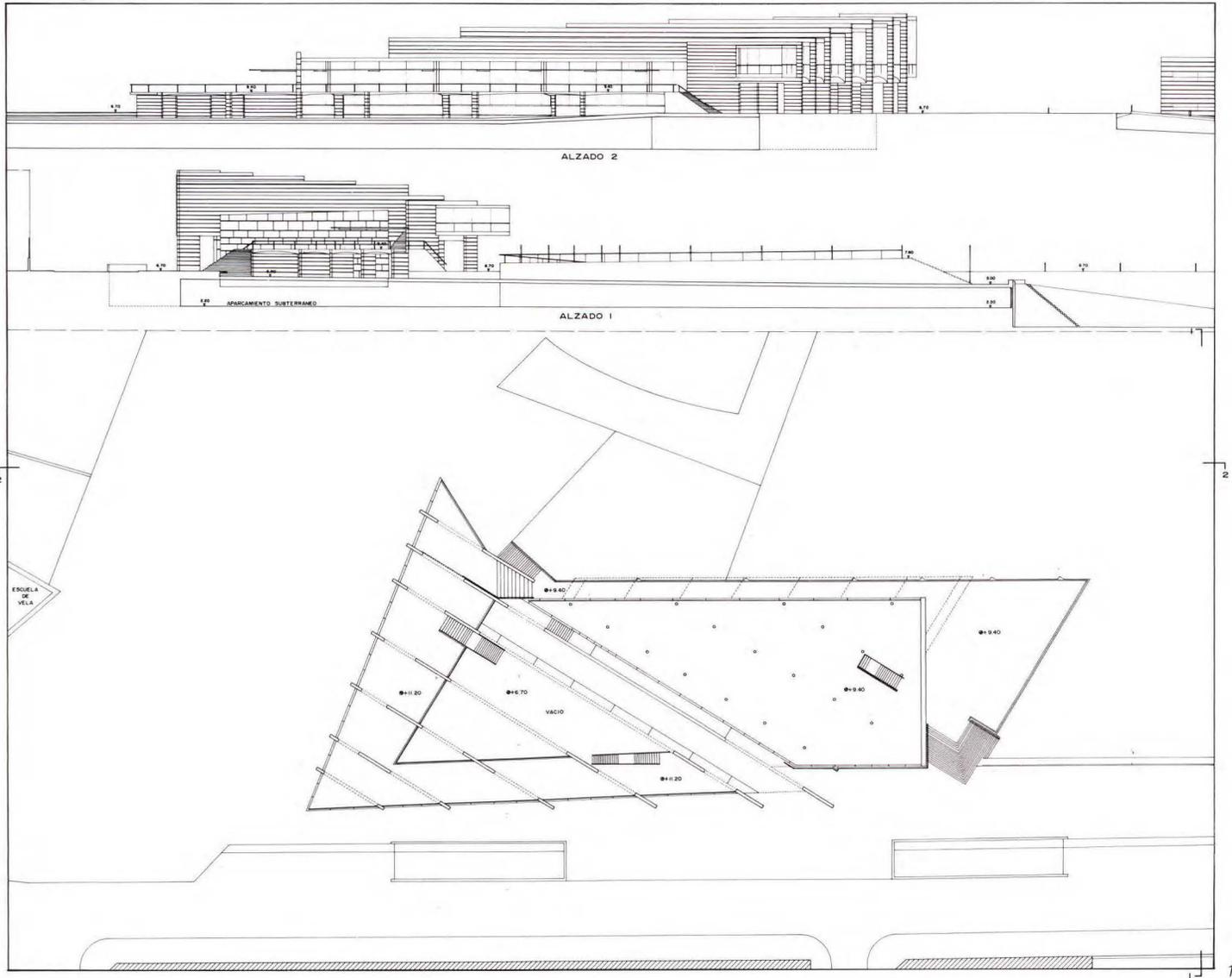
El Puerto de Gijón, a lo largo de su dilatada historia, ha sido un espacio íntimamente ligado a la ciudad. Desde los inicios de su construcción, en el siglo XV, hasta su estado actual ha sufrido múltiples ampliaciones y reformas.

A pesar de ello, se aprecia hoy como

un espacio dotado de unas características formales singulares y homogéneas. Las sucesivas obras fueron ejecutándose con trazados y materiales similares, forzadas además, por la inmediata presencia de la ciudad, a que fuesen entendidas también como obras de urbanización,

que debían integrarse con las calles y plazas colindantes.

A partir de finales del siglo pasado, cuando se inician las obras del nuevo puerto de El Musel, en el puerto local va decayendo la actividad y, paulatinamente, van también desapareciendo los elementos propios





que le deban una imagen industrial: vías, grúas, tinglados... Como culminación de este proceso, en 1979, se liberan las dársenas, muelles y dique que había explotado la Sociedad de Fomento. Adquiere entonces el puerto la imagen actual, de borde urbano dominado por los numerosos paseantes que entretienen su ocio contemplando la actividad de los pocos pescadores que aún permanecen y de las embarcaciones deportivas que ocupan los pantalanes instalados.

1. Edificio comercial sobre el relleno de la dársena de Fomentín, planta y alzados.
2. Sección del paseo de Fomento. Plataforma elevada peatonal sobre el varadero.
3. Sección de plataforma en rampa hasta el borde del dique curvo.
4. Obras de rehabilitación del edificio y tinglados de la Antigua Aduana y urbanización del muelle de la Madera.

OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES

Para la redacción del trabajo se han tenido en cuenta las prescripciones de la Ley sobre Puertos Deportivos relativas a la categoría de puertos de Base o Invernada.

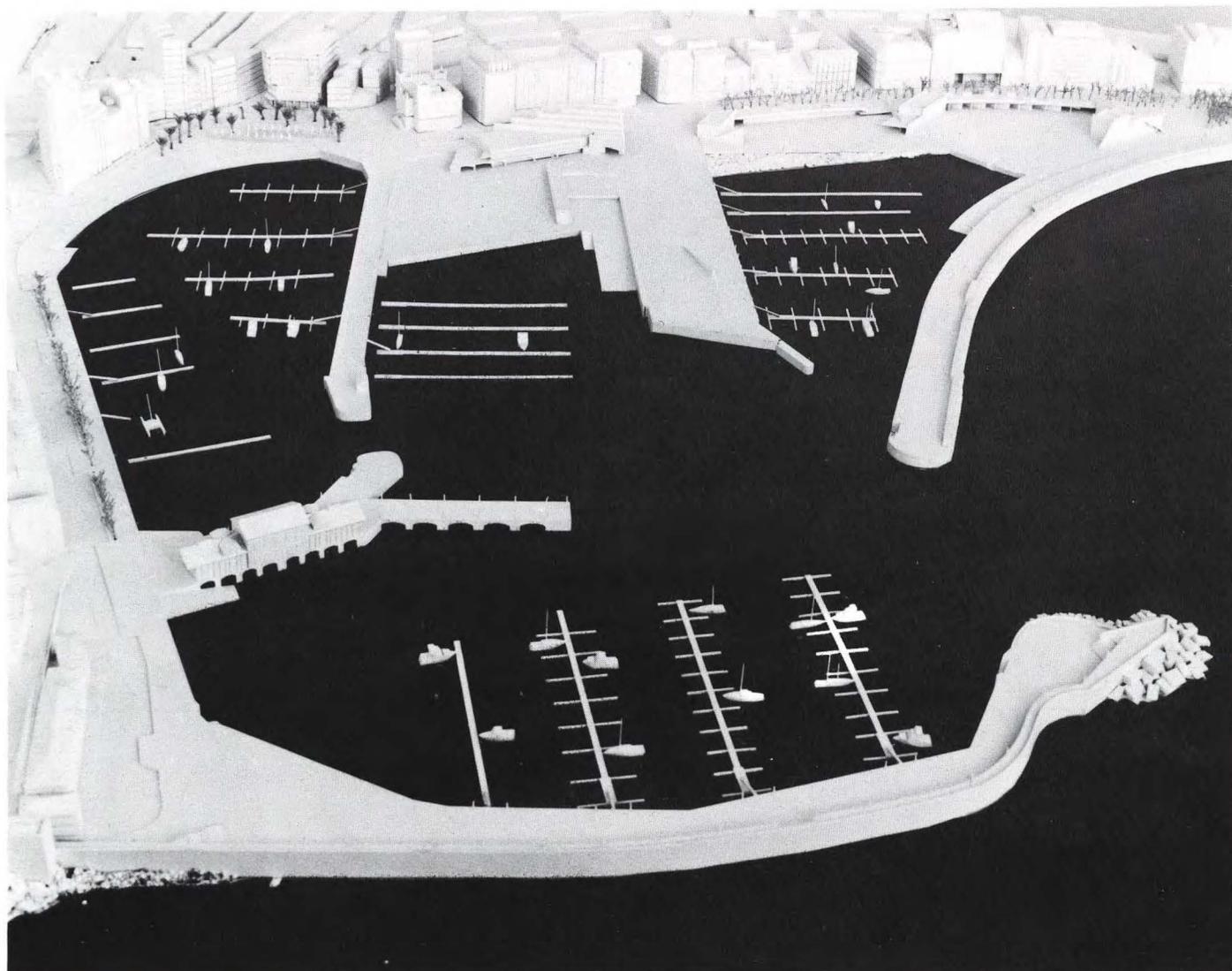
Concretamente, se han considerado las determinaciones que la Ley establece para los equipamientos de servicios y edificación, y las cuotas que fijan el dimensionado de áreas generales.

Obviamente, al ponderar el nivel de adecuación del puerto deportivo proyectado a las exigencias de la citada ley, debe tenerse en cuenta la singularidad de su estructura física actual y de su emplazamiento. No se trata de crear un puerto sino de rehabilitar el puerto histórico de Gijón partiendo de la estructura heredada, lo cual representa un pie forzado pero añade valores al interés de la operación. Asimismo, el hecho de que el puerto esté integrado en la ciudad

limita las posibilidades de distribuir ordenadamente los servicios, pero garantiza que un buen número de dotaciones exigibles puedan considerarse innecesarias puesto que las aporta la inmediata estructura urbana.

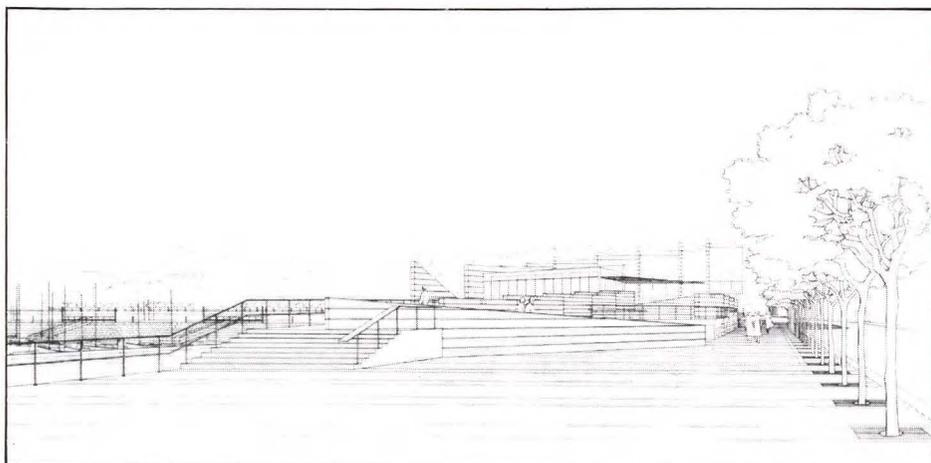
Determinadas intervenciones de adecuación de la estructura básica del puerto, en orden a conseguir la tranquilidad de las aguas y los calados adecuados, ya están siendo ejecutadas. Tras ellas la reforma de mayor importancia que deberá realizarse consistirá en lograr mayor superficie de tierra para carenado y reparación de las embarcaciones, varadero y demás usos relacionados con la actividad deportiva.

El plan se redactó con la intención de integrar el conjunto de elementos que componen las instalaciones del puerto deportivo en una solución unitaria y continua desde el punto de pauta formal común al conjunto, que se superpusiera por igual a los valores que posee la estructura de los muelles y diques antiguos.



Vista de la maqueta desde el mar.

Vista del paseo en los terrenos ganados al mar sobre la dársena de Fomento.



A partir de esta idea básica el espacio se ha organizado atendiendo a las condiciones físicas del lugar, en orden a conseguir la debida funcionalidad del puerto y el cumplimiento de los requerimientos legales.

El criterio que presidió la ordenación de los terrenos ganados al mar fue el de aprovechar aquellas áreas que, por factores como calado, oleaje y calidad del suelo, estarían condenadas a un aprovechamiento nulo de efecto negativo para el conjunto.

La ordenación no se limita a las áreas marítimas o terrestres, sobre las que se va a desarrollar la actividad deportiva. Se ha tenido en cuenta la necesidad de ordenar los espacios libres de uso público y de introducir reformas en la vialidad de la zona con el fin de que la totalidad del espacio del puerto goce del aludido tratamiento unitario.

Fernando Nanclares Fernández, Jesús Menéndez Fernández, Juan González Moriyón, Nieves Ruiz Fernández
Arquitectos