

María de las Cruces
MORALES SARO

Universidad de Oviedo

La remodelación intensiva de los puertos históricos de Asturias: consecuencias urbanísticas y patrimoniales

Abstract: This work proposes to analyze the urban development and patrimonial results of the policies applied in the littoral of Asturias, in order to regenerate its urban and port landscape. It also proposes to value how has been possible to support the balance between the industrial and / or fishing image, that identify the towns and its new modern image.

The analysis of the port space functionalities, (fishing, industrial, tourist and urban) as consequence of the economics and social transformations. The patrimonial equipment, capacities of the new heritages to intervene supporting the traditional singular features. Identification port and a city with natural environment, landscape beauty, scale, etc. Configurations of the new image of the coast and the new heritages. Synergies port and coastal band, port and historical centre, transformations of the architectural landscape and new waterfront.

Key words: Transformations port landscape; Port space functionality; Old and new heritages; New waterfront in historical towns.

Resumen: Se trata de analizar las consecuencias de las ampliaciones de la mayor parte de los puertos históricos asturianos sucedidas en las dos últimas décadas. Estas han sido de gran calado y han transformado el perfil litoral, el paisaje costero y las funciones de los mismos.

Se destaca la alteración del equilibrio que existía entre la anterior función industrial y/o pesquera de los puertos y las pequeñas villas de origen medieval, puesto que la nueva funcionalidad prioriza otras funciones turísticas y culturales. Una consecuencia sería la ubicación en los espacios portuarios de equipamientos museísticos y arte público. Se analizan también los nuevos equipamientos patrimoniales y su capacidad para intervenir el medio, manteniendo o no, los signos identitarios tradicionales. Las sinergias entre el puerto y la franja litoral, o el puerto y los centros históricos, así como transformaciones del paisaje arquitectónico que suministra nuevas fachadas portuarias a las villas.

Palabras clave: Espacios portuarios; Puertos históricos; Viejos y nuevos patrimonios; Urbanismo del borde litoral.

Partimos de la consideración del espacio portuario como «ámbito», en el sentido que le daba Aldo Rossi: *territorio configurado sobre un lugar concreto a lo largo del tiempo, mediante la imbricación de sus características naturales geomorfológicas con los diversos elementos introducidos por el hombre. Este ámbito presenta una estructura formal en cuanto a hecho físico, pero a la vez está cargado de historia y de memoria, tensionado por una constante dinámica entre permanencia y cambio*¹.

Así considerados los puertos históricos del Arco Atlántico presentan una serie de elementos comunes:

- Una identidad que se ha construido históricamente y que se refleja a nivel físico en testimonios de las etapas sucesivas de configuración.

¹ ROSSI, A., *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1982, p. 99.

- Interactuación con los espacios y los barrios limítrofes de las poblaciones, con una constante comunicación y permeabilización entre la villa y el puerto².
- A partir del siglo XIX pasan a ser escenarios de la industrialización, y se asientan en ellos equipamientos que configuran un patrimonio singular.
- Entre 1990 y 2010 están siendo objeto de procesos intensivos de transformación de usos y grandes ampliaciones, que a menudo desvirtúan y borran las funcionalidades, los patrimonios históricos y el paisaje litoral.

Son actuaciones recientes, rápidas y espectaculares sobre lugares históricos establecidos a lo largo de siglos y decantados lentamente, que habían dado un sentido a los puertos como apropiaciones sociales de colectivos ligados a ello por su proximidad residencial o actividad económicas.

Trataremos de identificar en estos procesos dos puntos de vista complementarios, el de la ciudad y el del puerto. Son espacios cada uno con su devenir específico, aunque cooperativos a lo largo de la historia y dependen de dos administraciones distintas como son los Municipios y las Autoridades Portuarias. Sus necesidades y aspiraciones, y los procesos de ampliación o construcción en los bordes litorales pueden entrar en confrontación por la invasión mutua en el espacio y competencias del otro.

En el presente se resuelve con frecuencia mediante actuaciones desde las dos administraciones, el planeamiento urbano municipal por una parte y la planificación portuaria emanada de su propia autonomía por otra. El punto de encuentro suele dar paso a convenios de cooperación entre las Autoridades Portuarias y las administraciones locales³.

La mayor parte de los condicionantes y procesos que vamos a exponer son compartidos por numerosos puertos de varios países europeos del Arco Atlántico, que es el espacio cultural y geográfico en que se incardinan los puertos cantábricos que estudiamos.

En este ámbito se encuentran trabajando en proyectos similares numerosas universidades y equipos de investigación con experiencias recientes sobre grandes procesos de transformación de sus puertos marítimos o fluviales.

En muchos casos, incluidos los más notables a nivel europeo (‘‘L’Ile de Nantes, La Villette en París, El Canary Warf y los Dockland en Londres entre otros) se ha tratado de actuaciones de fuerte impacto sobre puertos fluviales en grandes ríos navegables, como el Sena, el Loire, y también el caso de Londres que ha sido puerto del Támesis desde la época romana hasta la actualidad.

En la cornisa cantábrica puertos marítimos como Coruña, Noia, Pontevedra, Ribadeo, Luarca, Aviles, Gijón, Llanes, San Vicente de la Barquera, Laredo, Santander, Bermeo, Bilbao o San Sebastián entre otros, han sido objeto de profundas remodelaciones en los últimos 20 años⁴.

Y no solo estos que son los de mayor calado e impacto comercial, sino que casi cada pequeño puerto o ensenada ha sido arrastrado por un vendaval de equipamientos turísticos, amarres deportivos y sustitución del patrimonio industrial que ha cambiado radicalmente su fisonomía y funcionalidad.

En Asturias contamos con 16 puertos pesqueros medianos y pequeños con lonja, y 2 de tamaño grande. El análisis y la metodología varía según estas circunstancias, pero podemos agruparlos dos grandes conjuntos.

a) Los puertos de Gijón y Avilés caracterizados por una industrialización fuerte en los siglos XIX-XX y un calado que permite el atraque de barcos de gran tonelaje (sean de pesca industrial de altura, carga o pasaje). La presencia

² MURCIA, E., *Las villas costeras en el sistema urbano asturiano*, Gijón, Silverio Cañada, 1981. Y «Guía de las costas de España», *MOPU*, N° 367, p. 85.

³ GARCIA FERRARI, M.S. y SMITH, H., *Waterfront Regeneration. Experiences in City Building*, London, Tylor and Francis, 2012.

⁴ ADARO RUIZ FALCÓ, L., *El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, Gijón, 1984, T. III. y MORALES SARO, M.C. (Coordinadora), *Llanes, viejas historias, nuevos patrimonios*, FICYT, Llanes, Ayuntamiento de Llanes, y El Oriente de Asturias, 2007.

de Astilleros, industrias y un fuerte dinamismo económico les ha caracterizado por una ocupación extensa de superficie lindante con la ciudad⁵. Han sido objeto de grandes ampliaciones que se engloban dentro de la actual «burbuja portuaria».

Los puertos medianos y pequeños, ligados a la historia urbana local, de tradición pesqueras y conservera en los que la ampliación de superficie ganada al mar con las reformas actuales ha multiplicado exageradamente la superficie del puerto original, para ser promocionados como puertos deportivos⁶.

Para hacernos una idea de la presencia de este fenómeno que hasta hace dos décadas era sólo propio del Mediterráneo, recuperamos los datos del informe de la Federación Española de Puertos Deportivos de 2009 y las previsiones hasta 2011⁷.

Los datos para Asturias referidos a amarres deportivos eran en 2009:

5 Fondeaderos, 0 Dársenas, 7 Puertos interiores, 9 Puertos marítimos y 0 Marinas Secas⁸. En ellos los datos daban para los 13 puertos, 1526 amarres (en otras fuentes se rebaja algo la capacidad hasta 1473), constituyendo un 4% de los puertos españoles y 1,42% de los amarres. Es decir poco desarrollo relativo.



Figura 1. Figueras. Puerto deportivo y astilleros.



Figura 2. Nueva lonja y viveros. Figueras, 2006.

⁵ MORALES SARO, M.C. (Coordinadora), *El Waterfront de Gijón, (1985-2005) Nuevos patrimonios en el espacio público*. Oviedo, Eikasía, 2010.

⁶ MENÉNDEZ MARINO, R., «Evolución histórica del puerto de Lastres del esplendor comercial y pesquero de los siglos XVI y XVII a la actual reconversión en puerto deportivo», *Liño*, nº 16, 2010, pp. 165- 179. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A, y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, R., *Puerto de Candás, proyectos, reformas, ampliación (siglos XVI-XXI)*, Ayuntamiento de Carreño, Edición Digital Fundación Saber, (Biblioteca Digital Leonesa), 2008.

⁷ *Informe anual de los puertos deportivos de España 2009*. Fuente www.feapdt.es. Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos.

⁸ Fondeadero se refiere a una zona o instalación en la cual las embarcaciones quedan fijadas a boyas sin amarres fijos o pantalanes. La Dársena en esta nomenclatura específica, es una instalación dentro de un puerto, cohabitando con otras y hay casos como en el de los Clubs Náuticos que puede haber dos dársenas o concesiones en el mismo puerto. Puerto Interior se refiere al artificial ganando terreno al mar con un solo espigón o bien fluvial o de ría. Puerto Marítimo el que está en la línea de costa protegido por dos espigones que forman la bocana. La Marina Seca es una instalación para depositar los barcos fuera del agua, sea plaza, hangar u otros.



Figura 3. Llanes, reforma de muelles y puerto deportivo.

Para 2015, las previsiones indicaban un aumento de 650 plazas. De las actuaciones recientes la más significativa, exceptuando Gijón y Avilés, ha sido la del puerto de Llanes con 150 plazas inauguradas en 2012.

LA IDENTIDAD COMÚN: LOS PATRIMONIOS HISTÓRICOS

Los puertos comprendidos entre las desembocaduras de los ríos Eo y Deva, participan de unas características comunes en cuanto a origen, supervivencia en mayor o menor grado de un patrimonio histórico urbano, una fuerte relación con los barrios de pescadores de las poblaciones y sobre todo en cuanto que integran y caracterizan un paisaje costero.

En nuestra costa se alojaron los primeros puertos aprovechando pequeñas calas, desembocaduras de rías, ensenadas y abrigos naturales. Las noticias documentales comienzan en la Edad Media en torno al siglo XIII, cuando se otorgaron las cartas pueblas de las villas y abundan a partir de los siglos XV y XVI. En ese momento aparecen en los archivos algunos croquis de nuevos cays y ramblas, al mismo tiempo que en los Libros de las Cofradías de Mareantes se va señalando el fuerte desarrollo de la actividad pesquera incluyendo la pesca de ballena, así como fuerte actividad comercial con Francia, Inglaterra y países del Báltico, industrias de carpintería de ribera, astilleros y actividad conservera o de salazones.

La alteración del litoral fue lenta y progresiva, apenas perceptible con la construcción de los primeros muelles a base de sillares y mampostería que subrayaban los bordes de las rías y las líneas sinuosas de la geología. Sobre ellos se levantaron construcciones defensivas de «casas fuertes» y baterías de cañones. A lo largo de la Edad Moderna se intensificará la comunicación y diálogo con el asentamiento urbano instalado en su entorno.

Una actuación generalizada fue el progresivo secado y relleno de terrenos de marismas, con la necesidad de aumentar el suelo urbanizable, exigido por el crecimiento de la población en tiempos de cierta bonanza económica, y se fue ganando cada vez más terreno al mar en la franja costera. Es notoria la construcción de puentes, primero de madera y luego de piedra para facilitar el tránsito, y mejorar la comunicación entre barrios, que antes se realizaba mediante barqueros.

Los cays o muelles cumplían varias funciones: regularizar la zona arenosa o de acantilado, proporcionar una superficie protegida del agua, facilitar el acceso por medio de rampas que permitían subir la carga y las embarcaciones para ser reparadas o en caso de temporales. Los muelles construidos alrededor de dársenas y calas iniciales se convierten en lugares más seguros de atraque. En los centros históricos se abrían nuevas puertas o entradas en las murallas para facilitar la comunicación con el puerto.

A ambos lados de la franja costera se fueron situando otras instalaciones que configuran hoy día un conjunto patrimonial que se va recuperando. Su enumeración debe incluir por lo menos las atalayas o torres vigía, (frente a piratas, invasiones inglesas o francesas, aviso de incendios, avistamiento de ballenas, bancos de peces o naufragios), rehechas y señalizadas en la actualidad, e incluidas en las «sendas costeras». También destacan las iglesias y capillas de advocaciones marineras y de las cofradías, cuya influencia económica y social enmarcaba el fuerte desarrollo de las pesquerías hasta comienzos del siglo XIX⁹.

Cañones pertenecientes a defensas, baluartes y fuertes como los de Puerto de Vega, Candás, Avilés, Gijón, Llanes y otros lugares, están siendo rescatados del fondo del mar y colocados como elementos museables al aire libre, lo mismo que las anclas de gran tamaño, que han llevado al extremo de generar en Salinas un *Museo de las Anclas*.

Otro factor a considerar es la constante comunicación habida en el pasado con vías de comercio y caminos marítimos entre los puertos Cantábricos, y los de Inglaterra y Francia. Mientras Coruña y Bilbao la mantenían con los puertos del sur de Inglaterra e Irlanda, Avilés o Gijón sobre todo por las salineras, comerciaban con Nantes y la Rochelle. También los puertos desarrollaron una actividad comercial de intercambios con la meseta, a donde se llevaba en caballerías el pescado salado.

LAS ARQUITECTURAS RIBEREÑAS. EL BORDE CONSTRUIDO

En la cartografía histórica, que es bastante tardía (la más antigua para estas villas de pequeño tamaño es del siglo XVII, siendo la más fiable la realizada por Andrés Coello en sus anexos al diccionario de Madoz ya a finales del XVIII), se evidencia la conexión por proximidad, comunicación y funciones, entre los recintos urbanizados y las incipientes dársenas y muelles. Se comprueba también como el caserío se fue adaptando al perfil de la costa, ocupando los bordes de las ensenadas y rías (Figueras, Llanes, Ribadesella) o bien siguiendo la topografía accidentada del acantilado (Castropol, Luarca, Gijón, Cudillero, Lastres). En los muelles han perdurado hasta mediados del siglo XX, rampas de bajada a la zona inundable para cargar materiales arena o grijo destinados a la construcción. Era constante hasta mediados del siglo XX el ir y venir de carros de bueyes, después camiones y tractores para cargar estos materiales, lo que se hacía aprovechando las bajamares.



Figura 4. Compuerta de Llanes. 1930. Desaparecida.



Figura 5. Iglesia y cementerio de Niembro. S XVIII-XIX. Silvestre Perez

⁹ MADOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar por...*, Madrid, 1845-1850.

La colonización de los puertos por parte de la arquitectura residencial va acorde con el incremento de la población y se va extendiendo como barrios extramuros. A partir de la segunda mitad del s. XIX y en el XX se construyen nuevos barrios de pescadores en zonas de expansión fuera de los primitivos centros históricos.

El perfil de los puertos que podemos evaluar a partir de la pintura y el grabado, presenta en las villas amuralladas casas arrimadas a la cerca o construidas sobre ella y un posterior desarrollo del caserío sobre los muelles. Cuando se ha conservado caserío de los siglos XVII y XVIII se advierte un fuerte contraste en estas tipologías respecto a la arquitectura portuaria posterior¹⁰.

Numerosos edificios que estaban documentados en fotografías han ido desapareciendo por motivos diversos. Al ganarse terreno al agua y desplazarse varios metros el borde litoral, fue preciso desalojar pequeñas construcciones que estaban ancladas sobre el suelo rocoso o arenoso. Casetas para diferentes usos, los llamados «cajones» o construcciones de madera de planta baja, que eran concesiones temporales a ciertos artesanos para ejercer oficios, Balnearios de madera, almacenes portuarios de los que ningún vestigio ha llegado a la actualidad, como los depósitos de sal, vino, cereales, o las antiguas lonjas y puentes y embarcaderos en madera¹¹.

El panorama de las arquitecturas ribereñas que se conservan en la actualidad constituyen una gama amplia de tipologías y estilos que van desde los siglos XVI al XXI.

Por lo que se refiere a la vivienda, abunda la arquitectura popular. Hay además un conjunto de viviendas de piedra a menudo con heráldica y ligados a los armadores y cargos de las cofradías de pescadores. Desde el último tercio del XIX se percibe una evolución hacia la mayor apertura de las fachadas, inaugurándose la tipología de casa de galerías.

LA CASA DE GALERÍAS UN PATRIMONIO DEFINITORIO DE LAS «MARINAS»¹²

Por su originalidad y adaptación al medio merece una consideración a parte la casa de galerías acristaladas, que mantiene su vigencia en la actualidad y ha llegado a constituir una imagen elocuente de la arquitectura litoral.

Este tipo de viviendas, coexiste en los puertos actuales con edificios de aduanas, administrativos o lonjas, y fábricas conserveras todo ello valorable como conjuntos eclécticos, modernistas, racionalistas o de arquitectura industrial.

En las últimas décadas aparecen además nuevas construcciones destinadas a equipamientos náuticos, museos y aulas de interpretación, y hostelería.

La casa de galerías es fruto de una evolución en la que se renueva el elemento de apertura de fachadas que ya estaba presente en la arquitectura regionalista: el corredor o solana que aligeraba las fachadas y proporcionaba soleamiento.

Los corredores o solanas proceden en Asturias de la influencia cántabra y se constatan en palacios y casonas a partir del siglo XVII. Pero el acristalamiento de amplias superficies exigió otra situación técnica y económica que no se produce hasta el siglo XIX y se afianza en el XX, en deuda con el abaratamiento y disponibilidad del vidrio.

La casa de galerías responde a un concepto novedoso. Las galerías pueden llegar a ocupar todo el desarrollo

¹⁰ MORALES SARO, M.C., «Llanes, puerto y waterfront», *El Oriente de Asturias* Vol. Extraordinario, Junio, 2010.

¹¹ ALVAREZ CARBALLO, M., «La construcción de infraestructuras portuarias en Asturias durante el siglo XVI, el caso de Llanes», *Construir la ciudad en la Edad Media*, Encuentros Internacionales del Medioevo 2009, Nájera, IER, (en prensa) y «El impulso constructivo del regimiento de Llanes durante el siglo XVI», *Liño*, nº 16, 2010, pp. 9-21.

¹² MORALES SARO, M. C., «Marinas Acristaladas», *El Oriente de Asturias*. Vol. Extraordinario, Junio, 2009.



Figura 6. Casas tradicionales de galerías. Marismas de Llanes.

horizontal y vertical hasta llegar a envolver prácticamente las fachadas. El material portante además de la tradicional madera, (preferida en los ejemplos regionalistas), fue la fundición de hierro y después de 1900 el cemento e incluso el ladrillo. Modernamente se hacen galerías en otros materiales que resisten mejor la corrosión, como aluminio lacado, PVC, maderas tratadas etc.

En los edificios de la costa, sean de pisos o unifamiliares, abunda la galería en la fachada marítima,

con independencia de su orientación. Aunque cumple mejor su función de soleamiento en la orientación S y W, si se trata de obtener vistas está en la fachada Norte. Galerías orientadas al Norte se encuentran en el conjunto del barrio del Arenal de Ribadesella, donde se ofrece un amplio abanico de soluciones para satisfacer las vistas al mar en sus fachadas traseras que son las que dan a la playa.

De nuevo aquí se puede hablar de un conjunto en el que estas fachadas acristaladas incorporan un diseño que los moderniza a nivel visual y de composición.

En Ribadesella en los chalets de estilo montañés se acristalaron las solanas, como en *Villa San Pedro*, (1917) o en «*La Casina*». En otros se recurre a añadir cuerpos de galerías desarrolladas a lo ancho y alto, como en el «chalet viejo de Mariano Zabala». En *Villa Rosario*, una espléndida casa Art Nouveau, proyectada por el madrileño José Quesada Espulgas, se adosaba una galería y un mirador de clara ascendencia regionalista.

En la cuestión de las galerías se plantearon contradicciones con las ordenanzas municipales que solían prohibir los cuerpos demasiado salientes y voladizos en las fachadas, sean vanos, frontales y hasta las escaleras exteriores o «patín» que era un elemento definitorio de la arquitectura popular de esta zona.

A pesar de esto comenzaron a colocarse galerías acristaladas en casas ribereñas cada vez con mayor frecuencia. Contamos con frentes completos en muchos puertos. Destacar el conjunto de la Marisma y Ría del Carrocedo en Llanes, En Las Marismas, como en la plaza de las Barqueras y tramos iniciales de los muelles se fueron generalizando a lo largo del siglo XX mediante reformas para embellecer las fachadas y también para obtener ese soleamiento añadido, que en los puertos es además protección del viento y de la corrosión y facilidad para ver la entrada de los barcos o el estado de la mar.

La sustitución de los corredores abiertos por galerías acristaladas fue progresiva, se acristalaron inicialmente pequeñas superficies, por ejemplo solo el paño central o se adosan en el piso superior. Con el tiempo la galería se amplía y tiene mayor protagonismo ocupando dos plantas o las fachadas completas. En las reformas se dejó un sistema mixto que consistía en dejar sin desmontar el primitivo corredor, que queda cerrado mediante vidrio, pero sin perder el antepecho de madera de su origen.

En las antiguas fotografías del puerto de Llanes podemos ver en panorámica, la hilera de casas de la margen izquierda de la ría y que corresponde a las fachadas zagueras del barrio de Cimadevilla. En su evolución y sucesivas reconstrucciones se fueron elevando pisos, los corredores se cerraron, y las galerías resultantes eran primero de

tamaño reducido y muy compartimentado, y a lo largo del siglo XX cada vez más ambiciosas y desarrolladas.

Algo semejante pasa si contemplamos el cuadro *Vista del puerto de Llanes* de Muñoz de la Espada fechado en 1900, con las fachadas traseras de la Calle Mayor, allí aparecen solo galerías en el último piso de las casas. Unos años después, como se observa en las fotografías de 1915, ya se desarrolla una amplia galería volada de fachada completa.

En la década de 1960 testimonia la evolución de estas casas la obra de un grupo de pintores paisajistas, como Pedro Álvarez, Cesar González Pola o Juan Tresguerres, comparando un conjunto de cuadros de aquella década, con fotografías y oleos más antiguos, se observa cómo se han ido acristalando por completo la mayoría de las fachadas que dan al mar.

Con seguridad la *Marineda Acristalada* más famosa de España está en La Coruña, conocida a causa de esos 200 metros de calle tan singulares, que le ha dado fama como *La Ciudad de Cristal*. La Marineda se ha convertido e imagen e icono así como en recurso turístico de primer orden. Se ha utilizado este nombre y su simbolismo como marca, en el complejo comercial Marineda City, un alarde contemporáneo de tecnología de fachadas de vidrio¹³.

En las villas costeras de Asturias la diferencia fundamental con las coruñesas es que aquí no hubo una oportunidad de modernización real de las casas del frente litoral en 1900, y tampoco se logró uniformizar el color. En la ordenanza coruñesa se había impuesto la obligatoriedad del acristalamiento y el color blanco en los elementos portantes, algo que presta unidad y ligereza y permite hablar de un conjunto y no solo de edificios yuxtapuestos.

Las estructuras de madera de las galerías que siguen modelos tradicionales en las fachadas portuarias de Asturias, tienen acabados variados y no reglamentados, bien en color madera, o a tono con el resto de la carpintería de la casa, y se utilizó bastante el gris claro en los ejemplos que conservamos de mayor antigüedad.

Si nos fijamos en las galerías acristalados de Llanes, y considerando en este caso solamente el borde portuario y las lindes de las antiguas marismas, quedan algunos testimonios muy interesantes y también se constata la presencia de nuevos conjuntos acristalados en los edificios modernos de los dos márgenes del puerto, algunos de finales del siglo XX e incluso del XXI.

Se trata de un interesante patrimonio urbano que a pesar de no haber alcanzado el sentido unitario que tiene en el ejemplo gallego, y no haber encontrado protección u obligatoriedad en las ordenanzas municipales, sigue siendo del gusto de la clientela y de los arquitectos y por ello tiene un buen futuro.

DEL SIGLO XIX AL XXI, INDUSTRIALIZACIÓN Y SUPERPUERTOS

En los últimos 100 años asistimos a dos procesos complementarios, uno de ampliación, refuerzo de muelles y construcción de nuevos diques y espigones y al mismo tiempo la constatación de la industrialización que había requerido sus propios equipamientos para servir a instalaciones fabriles y de almacenamiento, elementos de carga y descarga y conexiones ferroviarias.

Respecto a las ampliaciones en los siglos XIX y XX hubo muchas dificultades técnicas y económicas. En la documentación y la prensa se va rastreando un panorama que en los puertos pequeños es bastante desolador por el destrozo que sufrían periódicamente las obras debido a la fuerza del mar, sobre todo las de «muelles de afuera» que se internaban a mar abierto. Las noticias remiten a temporales del invierno, que eran cíclicos y daban al traste con las obras realizadas en verano. Desde la época de Carlos III había peticiones por parte de los gremios del mar

¹³ Marineda City. Proyecto del arquitecto Jaime Martínez Molina de MMO arquitectos, y ejecutado por el centro tecnológico Cortizo que incorpora tres patentes en la construcción de fachadas de cristal. El *Muro Invertido* (fachada ligera con rotura de puente térmico y especial en resistencia al viento.) *La Fachada Intercalaría*, de estética exterior de solo vidrio visto, y la *Fachada Milenium*, ligera de vidrio exterior y anclado a estructura portante de aluminio.



Figura 7. Superpuerto de Llanes. 1999.

para arreglos y defensas. Luego serán los municipios los firmantes de estas solicitudes de ayuda.

Hay numerosos datos sobre las temibles galernas, que con escolleras y protecciones más débiles que las actuales permitían entrada del oleaje, a veces hasta las mismas casas. Un caso notorio sucedió en Candás en el invierno de 1838, cuando el agua llegó a los molinos de mar (molinos que funcionaban con las mareas), situados en el centro de la villa, inundando cuerdas y casas¹⁴.

En dicho año, entre los puertos de Candás, Luarca y Luanco contaban con 500 marineros que pedían arbitrios a la corona por haber quedado destrozadas las instalaciones de los puertos. En Gijón entre 1846 y 1855 se construyó un nuevo muelle llamado de «Lequerica», después de que perecieran 96 pescadores el 24 de Enero de 1840, procedentes de Cudillero y Gijón. Los naufragios eran habituales y evidenciaban la necesidad de buscar la supervivencia de los puertos y de la economía de las villas, a base de la protección y refuerzo que aminorase los peligros de entrada y salida de los barcos¹⁵.

¹⁴ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, R., *Puerto de Candás, proyectos, reformas, ampliación (siglos XVI-XXI)*, Ayuntamiento de Carreño, Edición Digital Fundación Saber, (Biblioteca Digital Leonesa), 2008.

¹⁵ La mayor dificultad era la económica, ya que: «En virtud de no haberse declarado provincial ninguno de los puertos de la costa de Asturias, vienen a quedar clasificados en la forma siguiente: Puertos de refugio: El Musel y Muros; puertos de interés general, Avilés y Gijón. Los demás solo tendrán el carácter de puertos municipales, cuya conservación corre a cargo de los Ayuntamientos» *La Ilustración Gallega y Asturiana*, nº 33, Madrid, 28 Noviembre, 1880.

Desde el primer tercio del siglo XX, uno de los procedimientos para construcción de espigones a mar abierto, fue la utilización de lanchones o grandes barcos de desguace que tenían cascos de cemento armado, para fondearlos y formar la base de los nuevos diques exteriores o «barras».

Además de las dificultades frente al mar abierto, el aterramiento seguía disminuyendo el calado y progresivamente el tamaño de los barcos que podían descargar en los muelles interiores. No fueron eficaces los frecuentes dragados y la mayor parte de los puertos pequeños quedaron a merced de la marea o directamente inservibles entrando en una fase de decadencia muy prolongada.

El primitivo puerto de Luarca se situaba en la desembocadura del río Negro, donde existía un muelle al que llegaban bergantines, quedó cegado por los arrastres de grijo que se producían en las riadas, llegando a cegar casi todo el puerto, hasta el punto que a finales del siglo XIX había que quitar a los barcos la mitad de la carga para que pudiesen atracar.

En el último cuarto del siglo XIX se instalaron numerosas industrias sobre todo en los puertos de Gijón y Avilés. Estas requerían gran cantidad de carbón de hulla, que llegaba transportado por ferrocarril, cuyo tendido viario comenzó a alcanzar los muelles. Fábricas y astilleros se instalaron en el borde litoral¹⁶, así como almacenes, cargaderos, grúas y otras construcciones de servicio.

Aunque en menor medida, la industrialización alcanzó también a los puertos pequeños y medianos. Fábricas conserveras, de transformación de productos lácteos, la misma canalización de las rías, nuevos puentes y compuertas de hierro o de hormigón variaron el paisaje portuario. El auge de la minería llegó al máximo entre 1914 y 1918 cuando puertos como Muros de Nalón surtían de hulla a Europa dando salida a las minas de la cuenca central.

Fue en ese momento cuando parte considerable del borde litoral industrial se iba a segregar de la ciudad. Los barrios fabriles fueron cerrados con muros, aduanas, vías y trincheras del ferrocarril¹⁷ y la instalación de industrias comenzará a contaminar los arenales y los ríos cercanos. Así la franja litoral de una ciudad o villa suele quedar partida en dos, una zona industrial «sucia» y degradada medioambientalmente y otra donde la ciudad y el mar son compatibles con el desarrollo de la vida cotidiana, el ocio y el perfil de ciudad balnearia.

En el entorno de la franja litoral «limpia» se desarrolla el suelo residencial, ensanches (El ensanche del «Arenal» en Gijón) o villas suburbanas y ciudades jardín (como en el caso de la ciudad balnearia de Salinas). También comenzarán a segregarse las actividades pesqueras por un lado y las de transporte y almacenamiento por otro.

Entre los patrimonios industriales específicos haremos referencia a los faros como uno de los más visibles e impactantes en el paisaje.

En la década de 1850 se construyeron los nuevos faros de las costas españolas dependientes del Ministerio de Fomento, siendo director general, el asturiano D José Francisco Uría y Riego entre 1859 y 1861¹⁸. Hoy son uno de los conjuntos a considerar como susceptibles de reutilización cultural, con fines expositivos o de su apertura para visita turística.

En la actualidad existen 15 faros en la costa asturiana con bastante uniformidad formal. Construidos con proyectos a cargo de ingenieros, constituyen un conjunto arquitectónico homogéneo, de volúmenes geométricos,

¹⁶ Ejemplos: en Gijón, Fábrica de Aglomerados de Pola y Guilhou (1874), Fábrica de Loza «La Asturiana» (1876), la refinería de petróleo Santa Bárbara (1890), y la gran factoría siderúrgica de Moreda y Gijón (1880).

¹⁷ Por ejemplo el pequeño puerto de San Esteban de Pravia en la desembocadura del río Nalón, experimentó un gran crecimiento con la llegada del ferrocarril Vasco-Asturiano en la primera década del siglo XX, que llevaba hasta sus cargaderos toda la hulla de las cuencas mineras del centro de Asturias. En la actualidad estos elementos se han integrado y patrimonializado lo mismo que las grúas el remolcador y el faro. Este puerto ha sido declarado «Bien de interés histórico-industrial».

¹⁸ PÉREZ RODRÍGUEZ, M., *Uría y el patrimonio de las obras públicas en Asturias a mediados del siglo XIX*, Oviedo, RIDEA y Principado de Asturias, 2011.

y exponente de un clasicismo desornamentado y funcional, que nos remitiría a los manuales de Durand. Los faros asturianos son de poca altura puesto que su situación en promontorios y acantilados no la hace necesaria. Una fórmula para su divulgación ha sido las propuestas de «rutas de los faros», tanto en Galicia como en Asturias. También configura una parte de los paisajes pintorescos y de vistas de puertos que han propiciado el interés de los pintores y una iconografía específica. Por ejemplo Eduardo Sanz y su colección de pintura de mar expuesta en el *Centro de Arte del Faro de Cabo Mayor* en Santander.

PUERTOS DEPORTIVOS Y SUPERPUERTOS

Tradicionalmente el litoral asturiano no se había considerado el más apto para instalaciones náuticas. La dificultad de acceso y comunicaciones a la misma costa, la presencia de numerosos acantilados, junto a un mar agitado parecía poco propicio para deportes náuticos. Hubo una legislación proteccionista como el Plan de Ordenación del Litoral Asturiano (POLA) que tuvo algo que ver en la relativa preservación de la costa. Pero con la aceleración desarrollista de los años 1990 y 2000, nada de esto siguió siendo válido.

De los 18 puertos pesqueros con lonjas, al menos 13 han sido objeto de grandes ampliaciones que han multiplicado la inicial superficie de los antiguos puertos locales hasta por 100. Esto es lo que se considera un superpuerto. Es un proceso muy concentrado en la última década del siglo XX y la primera del XXI, con importantes consecuencias urbanísticas, patrimoniales y sociológicas.

Las grandes inversiones realizadas generaron además unas expectativas que no se han confirmado y que basaban su promoción en una bonanza económica y el partido que pudiesen sacar los ayuntamientos y empresas públicas de gestión, de los nuevos entornos y suelo urbano atractivo. Por parte de las autoridades portuarias se exageraron al alza las previsiones de la propia dinámica comercial de los puertos, y a partir de la crisis se ha tenido que rebajar mucho dichas expectativas iniciales. En Asturias se asiste a un agravamiento del problema, porque los diferentes gobiernos autonómicos hicieron una fuerte apuesta por la inversión en infraestructuras turísticas que iban a instalarse en los espacios liberados de los puertos iniciales.

En la edición del informe *Destrucción a Toda Costa* de 2011, Green Peace sigue denunciando con datos y cifras, el alto coste económico y medioambiental que están teniendo los superpuertos españoles y los de Asturias no quedan ajenos a este despilfarro, también conocido como la burbuja portuaria, siendo un caso extremo la comprometida situación del Musel en Gijón.

Las ampliaciones de las décadas de 1990 y 2000 consistieron en construir grandes barras y contradiques de hormigón, con escolleras de cubos del mismo material con una primera consecuencia, ampliación de los puertos hacia

mar adentro e imagen uniformizada y que aleja y esconde el perfil costero desde el lado de la mar.

El terreno se cifra en miles de m², y los accesos a los nuevos diques dejan disponibles amplias superficies ganadas al mar y que son utilizados para diversos usos, incluso han quedado como grandes espacios vacíos. Veamos algunos casos.



Figura 8. Ampliación de El Musel. Gijón 2008.



Figura 9. Ampliación del puerto de Candás. 1999.

En Candás, se inició el nuevo puerto en 1998, con el encargo de un informe a la fundación Torres Quevedo de Santander. En este se contienen ya lo que van a ser las principales actuaciones. A) Construcción de un dique a continuación del existente que alargaría 88 m el mismo. B) Un contradique hacia la costa de 206 m de longitud. C) Un muelle de ribera de 28 m de longitud y el refuerzo del mismo con adición de bloques de hormigón. Respecto a la funcionalidad como va a ser habitual se recomienda una utilización mixta pesquero-deportiva. Esta idea de medidas y nuevos usos ha sido un poco la tónica general que se aplicó a otros puertos.

En 1998 había 15 barcos de pesca en Candás y se preveían al horizonte de 2020, 300 amarres deportivos. Estas cifras dan idea de la descompensación y cambio de usos propiciados.

En el puerto de Llanes se siguió un proceso comparable. En 1994 tuvo lugar una primera operación con una inversión de 6 millones de euros, para ampliación de la antigua barra y refuerzos de la escollera, habilitando una primera zona de amarres deportivos en la vieja dársena. Años después entre 2010 y 2012 se hace de nuevo la remodelación total del puerto y la ría sobre unos 74.964 metros cuadrados¹⁹. Fue una obra de gran envergadura con el dragado total de la dársena interior, la remoción de casi 33.000 metros cúbicos de roca y arena y con el fin de efectuar «una mejora total de todas las infraestructuras existentes» y para aumentar el calado. Se instalaron pantalanes para 140 barcos deportivos. La parte más agresiva de esta obra consistió en el desmontaje de la antigua compuerta de hormigón y hierro y la demolición de los diques históricos de cal y canto como el de La Cabezona y El Sablín. La alteración principal de este puerto histórico se debió al derribo y reconstrucción posterior de muelles documentados de los siglos

¹⁹ La reforma fue realizada por la empresa SATO con un presupuesto de 3,7 millones de euros.

XVII, XVIII y XIX. Se hicieron voladuras de elementos rocosos del acantilado natural que fueron totalmente eliminados y que eran un testimonio de la unidad entre paisaje humanizado y geológico, dando paso a una uniformización del perfil totalmente ajeno a la imagen anterior y al paisaje de este puerto de origen medieval.

En la bocana de salida de la dársena interior se construyeron dos nuevos diques transversales de hormigón para alojar una compuerta de cierre de la dársena, que en el presente da malos resultados y es discutida.



Figura 10. Obras en el puerto de Llanes. 2006.

El gran puerto exterior de Cudillero comienza en 2002 y en este caso su ampliación fue unida a la obra de la depuradora de aguas residuales. La superficie ganada que se extiende entre el viejo puerto y el dique exterior se habilitó para gran aparcamiento con la evidente degradación ambiental de la zona.

Otros proyectos quedaron paralizados. En 2007 todavía asistimos a una fuerte pugna mediática entre los alcaldes de Navia y Luarca por conseguir un gran puerto industrial, pero no hubo inversión después del fiasco que había tenido lugar en Navia en 1998, cuando se iba a hacer un nuevo dique que fracasó y 200 bloques de hormigón se tiraron a la ría de Navia sin haberse encontrado tierra firme para asentarlos.

Los equipamientos recientes de los puertos, son variados y se centran en nuevas lonjas, almacenes, museos, arte público, instalaciones y elementos informativos, diseño y amueblamiento.

En los puertos locales junto a los problemas antiguos de aterramiento y falta de calado hubo que solucionar el de la suciedad, ya que las villas vertían sus aguas residuales al puerto, por lo cual se han ido equipando con estaciones depuradoras y emisores marinos.

Esa situación impedía las reconversiones a puertos deportivos o estaciones náuticas. Luego comenzaron a estorbar los elementos del pasado industrial: grúas, cargaderos de carbón, compuertas de hierro, almacenes o naves a veces en situación de ruina industrial. La mayor parte de este patrimonio fue eliminado.

La musealización actual trata de afirmar la identidad portuaria de las villas y compensar la desaparición de elementos originales de los puertos. Si bien es contradictorio que previamente se haya destruido el patrimonio industrial.

La mayor parte de las fábricas conserveras habían cerrado en torno a 1960 y sus edificios no se mantienen salvo raras excepciones. Tragadas por el urbanismo especulativo (sobre todo en Candás, Luanco y Llanes), con algunas excepciones que fueron rehabilitadas para museos etnográficos o de la pesquería.

El Museo etnográfico Juan Pérez Villamil en Puerto de Vega²⁰ inaugurado en 2001 a iniciativa de la Fundación de Amigos de la Historia, se instaló en el ala oriental de la antigua conservera *La Arenesca*, manteniendo maquinaria y elementos de este trabajo, una embarcación y otros enseres propios de la actividad.

²⁰ FERNANDEZ MÉNDEZ, S., *Guía del museo etnográfico Juan Pérez Villamil*, Ediciones del Museo Etnográfico Juan Pérez Villamil, Puerto de Vega, 2003.

El museo de la Pesca y de la Conserva en Candás en la antigua fábrica de conservas Ortiz²¹, es una idea vigente desde 2003, pero que aún está en fase de ejecución y no se ha inaugurado.

En Luarca el arquitecto Antonio Alonso ha recuperado la antigua conservera para almacenes, manteniendo la estructura de pórticos transversales de hormigón de los años 60. Su aportación al edificio ha sido una nueva fachada que pretende aligerar esta construcción con paramentos reflectantes. Elemento bastante usual en nuevas fachadas marítimas (como en la nueva lonja de Llanes).

Otros museos y aulas de interpretación se ubicaron en distintos edificios antiguos, El Aula del Mar en Llanes, en el antiguo matadero de Las Marismas inaugurada en marzo de 2000, con exposición histórica y etnográfica. El Museo Marítimo de Luanco, uno de los que tiene mayor tradición, se instaló y amplió en su nueva sede a partir de 1992 y cuenta con unas 7.00 piezas, biblioteca, reconstrucción de un astillero, archivo de algunas compañías navieras y fondos documentales y fotográficos de interés. Por todo ello cuenta con una bandera azul de la UE, única concedido a un museo, desde 2011.

El museo del Calamar Gigante en Luarca y otros son exponentes del fuerte incremento de este tipo de instalaciones, que requerirían un estudio monográfico.

El arte público ha sido un elemento muy importante de conexión social con los nuevos espacios portuarios, y enfocado desde el principio a la atracción turística, con buenos resultados en general. Lo más notorio ha sido la intervención de los cubos de la escollera de Llanes por parte del artista vasco Agustín Ibarrola.

La actuación desarrollada en tres fases los veranos de 2000, 2001 y 2002, incardinó bajo la dirección del artista vasco a un equipo de pintores locales. Con el nombre *Cubos de la Memoria* se pintaron 300 caras de los cubos de hormigón de la escollera de 2,5 x 3 m. El presupuesto fue de 300.506 euros y el éxito de público estuvo asegurado temporada tras temporada. Pasados 12 la pintura se encuentra desvaída y ha perdido color. Se ve difícil el repintado tal y como propone el artista.

Desde el punto de vista urbanístico, para que se posibilitaran modificaciones tan espectaculares fue necesaria su calificación como áreas dotacionales en el conjunto del planeamiento urbano. Con tal instrumento se destina la utilización del espacio portuario para actividades de ocio, deportivas y publicitarias, como eventos, regatas, paseos, asentamiento de museos marítimos, aulas de interpretación o acuarios y nuevas estaciones balnearias.

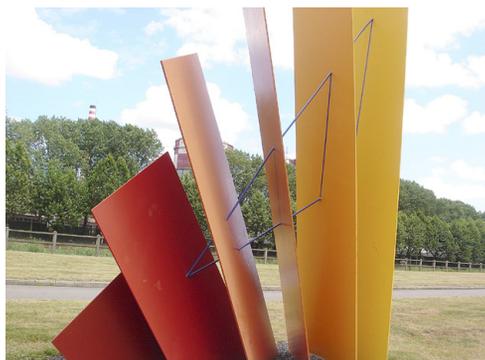


Figura 11. Alegoría de la siderurgia.
Fidel Pena. Ruta del acero en la ría de Avilés. 2006.



Figura 12. Vegadeo. Ruta de los puentes.
Francisco Fresno.



Figura 13. Agustín Ibarrola. 2001.
Cubos de la Memoria. Llanes.

²¹ El proyecto, obra de los arquitectos Rogelio Ruiz Fernández y Macario Luis González Astorga, consigue aprovechar la mayor parte de los 1.802 m² de la vieja fábrica con una inversión de 783.520 euros.

Tampoco se excluyó totalmente la calificación de suelo residencial, pero este se establece en parcelas intermedias, o zonas de comunicación con el antiguo casco histórico.

Los antiguos barrios industriales fueron reconvertidos en espacios de gran calidad de vida, con un «tirón» de la construcción, residencial y hotelera sobre todo antes de 2007. Este fenómeno de «nueva centralidad» es muy patente en Avilés (Isla de la Innovación) y Gijón, regeneración de barrios y playas urbanas de Poniente y Arbeyal, y queda más difuminado en pequeñas localidades.



Figura 14. Avilés. Regeneración de la ría e Isla de La Innovación, 2000-2010.

Numerosos paseos habilitados a lo largo de los muelles también acogen escultura, paneles de mosaicos u otras formas de arte en la calle. En el paseo de la Grúa de Ribadesella²² se encargaron 6 grandes murales a Antonio Mingote en cerámica de 5 x 2 m con escenas históricas que narran episodios desde la Prehistoria al siglo XXI. Una inversión turística procedente del *Fondo de Modernización de Infraestructuras Portuarias* por 92.779 euros.

La renovación de los puertos y su destino turístico conlleva procesos de regeneración de los centros históricos. Los viejos barrios de pescadores estaban fuertemente ensamblados con los muelles, se comunicaban con estos mediante calles y vías en pendiente y conservaban una toponimia evocadora: Cuesta de las Ballenas, Plaza del Pescado, Plaza de las Barqueras, Calle de las Marismas, Paseo del Baluarte, Plaza de la Lonja. Pero a su vez, estaban llegando a un proceso de fuerte degradación edilicia y social.

Se produce un cambio cualitativo de estos barrios que se han transformado en núcleos residenciales y turísticos con salida las antiguas dársenas con uso deportivo, mientras que las nuevas lonjas y zonas de atraque pesquero van a quedar alejadas del núcleo urbano. Se requiere además la modificación de los sistemas circulatorios, rodados y peatonales, y hasta el momento la tendencia generalizada se refiere a la peatonalización total o parcial del centro y eliminación las barreras ferroviarias. La ciudad costera exige estar frente al mar²³ sin obstáculos y si bien en el caso de Gijón se estableció el plan completo de soterramiento de barrera ferroviaria, (todavía en obras), en otros lugares la llegada de La crisis a partir de 2007 ha dejado otros proyectos en el aire, singularmente el de Avilés, que no llegó a formularse.

²² Fue un muelle rematado en 1854, destinado a remolque de veleros y relacionado con el proyecto de ensanche de la villa de 1855, (Darío de Regoyos Molenillo) desecando marismas de la ría y obteniéndose un trazado en cuadrícula.

²³ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, S., Y MORALES SARO, M.C., «La fachada marítima de la ciudad de Gijón (1990-2006)», Colloque universitaire international et pluridisciplinaire: *Evolution au couer des villes atlantiques (XVI-XXI)*, Saint Nazaire et Nantes, 8-10 Juin 2006.