



Puerto industrial

A Amul

Tremates

Antigua Par

36
UNANISMO

Carretera al Norte

Carretera al Sur

0 0.5 1 km

En Gijón,

TRAZAS Y TROZOS A COMBINAR DE NUEVO



Plan General de Ordenación Urbana de Gijón.
Aprobación inicial, agosto de 1983.
José Ramón Menéndez de Lúcar, arquitecto.
Ramón Fernández Rianada, arquitecto.
Gerhard Koch, arquitecto.
Carlos Navarro, arquitecto.

■ Fotoplano de la ciudad
actual con la
sobresuperposición del plano
de las fortificaciones del
primer tercio del siglo
XIX.

REVISTA
R

Gijón cuenta con una estructura urbana privilegiada por la fuerza topográfica de su asentamiento y por la fortuna de un Plan General sapientísimo que en 1947 trazara el arquitecto Valentín Gamazo.

La estructura del final de la isla de Cimadevilla donde se estableció el casco más antiguo, es decir, el istmo sobre el que habían de converger el abanico de carreteras que a los distintos ángulos del hemisferio convergían sobre su centro, permitió las primeras soluciones de crecimiento urbano a través de los

esquemas simples de plazas y manzanas rectangulares de los siglos XVIII y XIX. Fue primero la Plaza Mayor, montada sobre la puerta de la antigua muralla, la que dio lugar al primer foco de expansión, con el eje de la calle San Bernardo sobre el que seis parejas de manzanas se le adosarían enseguida. Sucesivamente una pequeña constelación de plazas más o menos rectangulares, 6 de Agosto, del Instituto, Italia, José Antonio, hasta la gran Plaza de Begoña, fueron el mecanismo habitual por el cual se añadieron otros grupos de manzanas, engarzadas

sobre la continuidad de los ejes longitudinales y centradas sobre cada una de ellas. A este primer mecanismo, de poca superficie, que saltaba el estrangulamiento del istmo y empezaba a establecerse sobre la tierra llana, se añadió ya en este siglo como disposición urbanística fundamental un esquema radial y convergente que posibilitó efectivamente la ocupación edificatoria de la llanura y el funcionamiento circulatorio de la ciudad moderna, permitiendo la expansión definitiva de aquel pequeño núcleo.

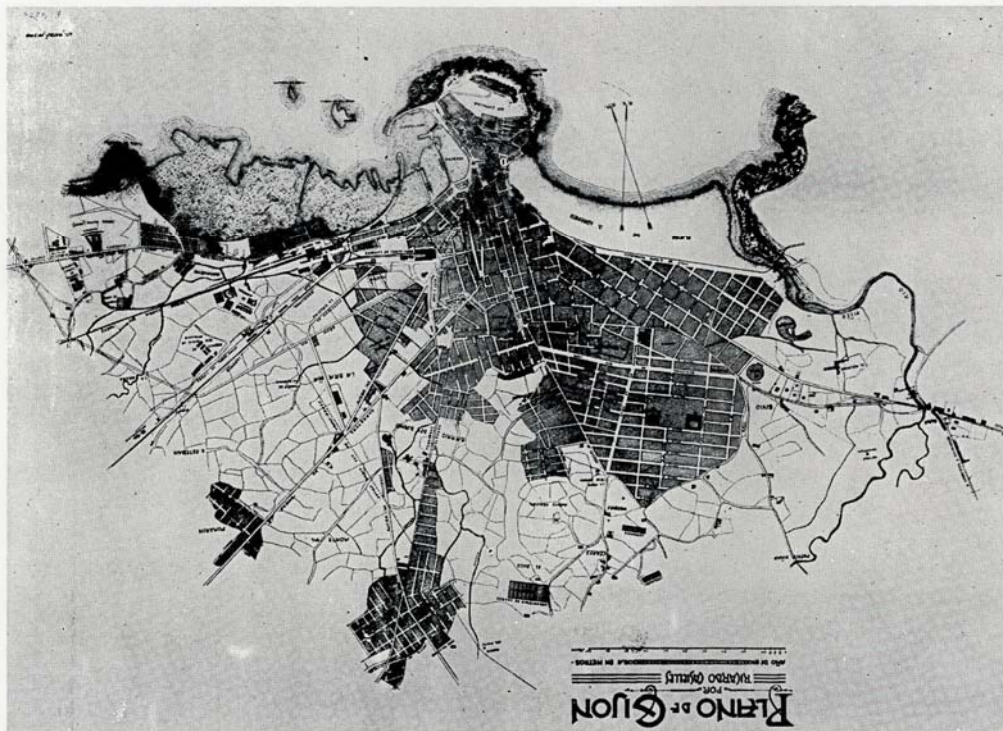
Fue precisamente Valentín Gamazo quien en este plano que se cumplió de manera prácticamente sorprendente establecería las directrices fundamentales que habrían de pautar de una manera definitiva las bases de ese crecimiento hasta nuestros días. No tanto porque el Plan haya sido observado con fidelidad, actitud que desde luego no fue el caso de la administración gijonesa, sino por cuanto el acierto fundamental de aquellos trazados en la colocación de lo que serían las directrices de ordenación de los distintos sectores del suelo, ha demostrado tal fuerza su acierto que indudablemente cualquiera de las trazas maestras que hoy reconocemos en el tejido construido de Gijón, hay que reconocerla originada en aquel dibujo del año 47 que, sobre terrenos todavía vírgenes, supo reconocer el sentido lógico que debía adquirir una posible geometrización de la topografía.

El Plan de Valentín Gamazo se monta sobre 5 brazos fundamentales que articulan lógicamente 6 sectores de ocupación. Al oeste, la gran traza de la Avenida de Galicia y de la Argentina soportará sucesivos trazados ortogonales: industriales más tierra adentro, y residenciales en los barrios de la Calzada y Natahoyo, pero en todo caso dando soporte a una urbanización relativamente distanciada del centro urbano. Aquella traza fundamental —el acceso a la ciudad desde Avilés— ha sido el punto de apoyo indiscutible como único criterio de ordenación.

El segundo brazo será la propuesta del eje de accesos ferroviarios del sur, que sobre la Avenida de Portugal y sobre el límite del ferrocarril a Langreo, organizará el canal fundamental de penetración al centro, que luego la autopista sancionaría como cauce principal de acceso al centro urbano. Dicho trazado actúa también como línea divisoria entre el gran paquete industrial al oeste de la ciudad y el desarrollo propiamente residencial del centro urbano a su derecha.

El tercer brazo es la traza maestra de la Avenida Fernández Ladreda y la carretera de Oviedo que como eje rectilíneo ha enhebrado los distintos ensanches urbanos descompuestos en tres tercios que eran sucesivamente separados por dos rondas anulares. Esos ensanches eran limitados al este por la Avenida del Llano que franqueando inferiormente el espacio libre de los Pericones, constituía una propuesta de nuevo eje emblemático fundamental por su anchura y por su posición respecto al centro, orientado axialmente a la Plaza de Begoña y que al llegar a su extremo sur se descomponía, pasado el Cementerio, en un compás que abrigaba las primeras rampas de Contueces.

El último brazo, a levante, atraviesa los ensanches burgueses rigurosos montados sobre las calles Menéndez Valdés y Uría. Dicho eje arrancaba de la calle del Marqués de Casa Valdés y establecía la continuidad con la carretera de Ribadesella hacia Villaviciosa y Santander, organizando todo el futuro crecimiento residencial más digno frente al mar, en la playa de San Lorenzo y también hacia las zonas unifamiliares de las costas, la Feria de Muestras y la futura Universidad Laboral.



■ Plano de la ciudad levantado por Ricardo Caselles en 1910. El conjunto de parcelaciones particulares apoyadas sobre las grandes trazas territoriales que en forma de abanico confluyen en el istmo de Cimadevilla, están en la base de la propuesta posterior de Valentín Gamazo.



■ Plan de Extensión y Ordenación de Gijón (1942) de Germán Valentín Gamazo sobre la base topográfica y de alineaciones de la ciudad.

Ese mecanismo de abanico, sin embargo, tenía su fuerza embrionaria en el trazado importantísimo de la Ronda Anular que desde el antiguo puerto, unía en perfecta geometría la Plaza del Humedal, el anchurrón frente a la carretera de Oviedo y la Plaza de Begoña hasta la de San Miguel, dibujando así el perímetro geométrico de la primera ciudad antigua. A modo de nueva muralla esta Ronda era el mecanismo a su vez de puente y de distribución mediante el cual soldar la nueva ciudad. Pero sobre todo era esa Ronda el instrumento que hacía posible, por su gran dimensión, su geométrico y continuo trazado y su tan central posición, que los cinco brazos sobre los cuales había de apoyarse la extensión de la ciudad, llegaran a coincidir en modo efectivamente solidario, interconexo y sin embargo no congestivo.

La clara resolución planimétrica de ese semi-anillo que abrazaba el mar en los extremos y que distribuía como primera Ronda los tráficos de la ciudad grande, fue desgraciadamente solo ejecutada en bien poco. Sí en cambio la ciudad atendió al acierto de las cinco directrices fundamentales y en buena parte también a la intención de las rondas intermedias que el Plan establecía como travesías de esos brazos. Pero el futuro del funcionamiento del centro de la ciudad quedó siempre más condicionado por la ineficaz resolución del mecanismo central y permitió, en los años venideros, establecer las excusas para sucesivas modificaciones de trazados. Incluso algunas propuestas de intención más general, abandonaron el intento de hacer del centro urbano el lugar a la vez capaz del uso ciudadano y del tráfico, y tendieron a la ilusión idealista de expulsar la circulación a la periferia para entender el centro tan sólo como un lugar de penetración secundaria. Esa ambigüedad fue la que llevó a los cambios sustanciales que como concepto circulatorio introdujo el Plan de 1972. Exactamente lo contrario del anterior, no sólo en su concepción del tráfico sino en el valor cualitativo de sus propuestas, empezando a reutilizar en modo contradictorio los cauces y directrices que el primer plan había establecido, en aras de un entendimiento de la estructura urbana completamente distinto y que diez años más tarde, de nuevo, se ha demostrado equivocado.

El Plan actual del 83 se plantea sobre una ciudad que tiene efectivamente algunas de sus leyes morfológicas de trazado fundamentalmente acertadas. Pero en cambio resulta ya más controvertido lo que es el cuerpo del tejido construido, y la prolongación de éste respecto de la topografía municipal, así como el entendimiento de la estructura circulatoria en relación con la disposición de grandes usos a ella conexas en muchas áreas.

Respecto al problema del trazado, la respuesta actual del Plan General de Gijón es una hábil solución híbrida que intenta recuperar gran parte de las leyes fundamentales del trazado natural de la ciudad, que hay que reconocer corresponden a aquel primer Plan, aunque también se ve comprensiblemente forzado a aceptar gran parte de las previsiones establecidas o de las obras ya efectuadas de acuerdo con el Plan del

72 que se revisa.

La comparación de los tres planes entre sí da idea de esta historia por otra parte tan representativa en su contenido fundamental, de lo acontecido en muchas otras ciudades españolas. Se pasa de una primera idea de trazado donde la gran vitalidad viene proyectada sobre todo en cuanto necesidad de la expansión urbana, a un segundo plan en el que se invierten los conceptos al considerar que son las necesidades de la mayor vitalidad exterior las que producen las grandes vías urbanas, con lo cual ésta se convierte en un

obstáculo y un círculo del crecimiento e incluso del uso interior de la ciudad existente. El tercer plan, a su vez, es característico del momento actual en el cual los datos anteriores intentan resumirse en una comprometida síntesis. De algún modo ciertas vías se etiquetan de elementos ciudadanos fundamentales, como organizadores de la trama y de las directrices de la edificación y como espacios públicos cualificados, y al mismo tiempo se intentan hacer compatibles con las exigencias de la ingeniería circulatoria que por vía legal, u otras veces por vía funcional,

se imponen como condición casi exterior a la trama urbana.

En este sentido podemos ver como de los cuatro cinturones fundamentales con que se montaba la estructura mecánica del Plan del 72, la propuesta actual los reduce prácticamente a uno sólo, el cinturón intermedio, también llamado Ronda de los Camiones. Desde el puerto industrial atraviesa la salida a Langreo prácticamente por su punto medio y cruza la ciudad por donde ya el segundo cinturón de Valentín Gamazo se trazaba, hasta llegar de frente al parque de los Pericones y al



■ Una imagen detallada de la ciudad central frente al antiguo puerto muestra el contraste brutal producido por la reciente

sustitución puntual de edificios sin modificar la base parcelaria de soporte.

■ El centro de la ciudad se montó sobre el istmo de Cimadevilla, separando el antiguo puerto de las playas de San Lorenzo frente al barrio del Arenal. En

primer término, la inacabada primera ronda sobre la que se organizan los grandes ejes de expansión de la ciudad moderna.

(Foto. Paisajes Españoles).





■ En esta vista aérea se reconoce el particular perfil de la ciudad frente al mar. La isla de Cimadevilla estableció con claridad la fundamental distinción entre las actividades portuarias e industriales al poniente y los asentamientos de la mejor residencia junto a la playa de San Lorenzo.

■ Las extensiones más periféricas del ensanche del Arsenal muestran el grado de diversidad y contraste con el que se desarrolla su construcción. Junto a las manzanas medio construidas con edificios aislados en parcelaciones minúsculas, se reconocen simultáneamente otras ocupaciones: edificios institucionales, grupos unitarios de casas baratas o sustituciones especulativas en la fachada marítima.

cementerio de Ceares. En este punto el Plan resuelve de manera poco convincente su continuidad, buscando la entrega a una ronda exterior de la autopista. La idea de solución en T se evitaría si precisamente la Ronda de Camiones mediante un mecanismo de paso subterráneo bajo el Parque de los Pericones, estableciera una continuidad más clara con la futura salida a Santander y Villaviciosa, ahorrando el efecto de barrera y el coste extraordinario del cinturón superior que se establece al sur de la ciudad en ese tramo, —la llamada Ronda Exterior—, puesto que podría

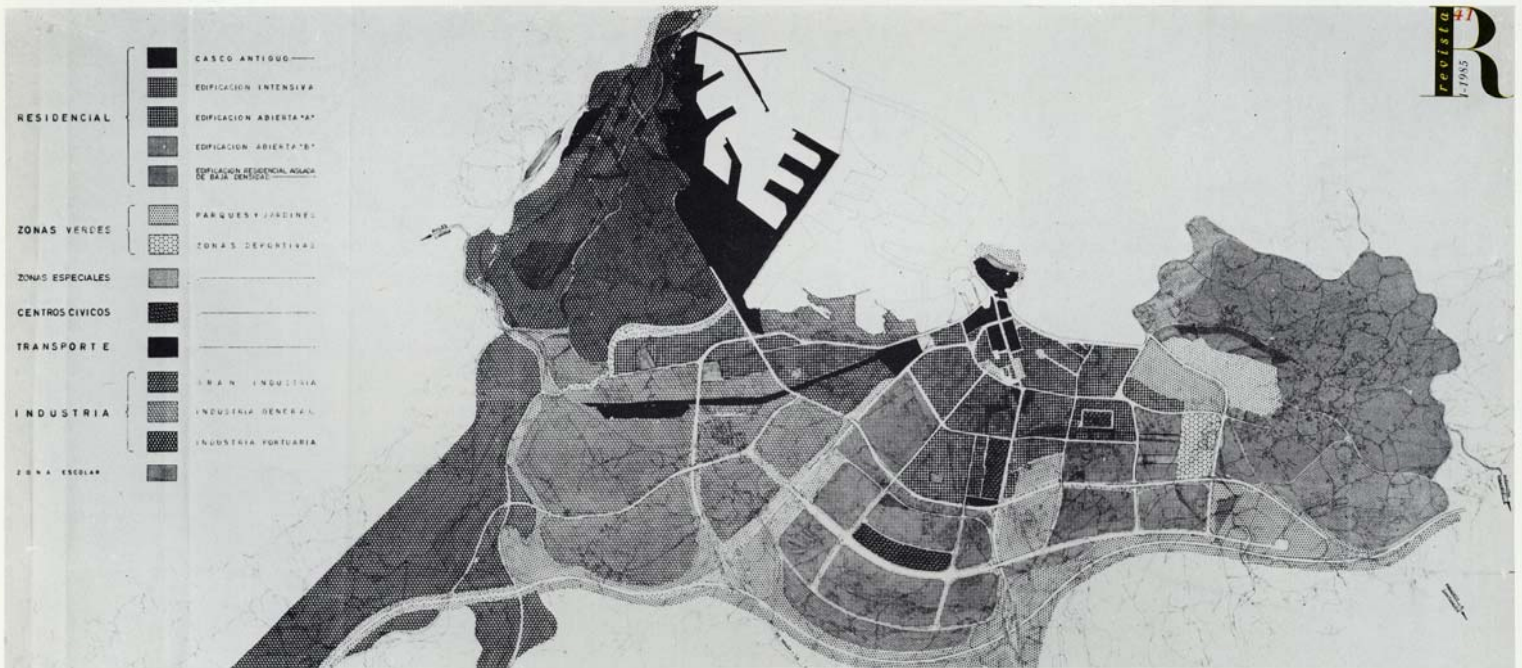
suprimirse. Dicha Ronda Exterior, que aparece con relativa indefinición, como si se confiara en que la autopista nunca habría de existir y en su lugar fuese conveniente trazar una vía de cornisa de carácter menor, establece sin embargo una traza de cierre y perimetración octógona del casco construido, cuyo acierto en principio parece difícil de aceptar.

El Plan reconoce igualmente el carácter de la penetración de la Autopista del Cantábrico sobre el eje del antiguo ferrocarril de Langreo hasta las nuevas estaciones proyectadas en la boca del centro urbano propiamente dicho. Para esta situación extraordinariamente atractiva de la planimetría de la ciudad de Gijón se acepta la idea del plan del 72 aunque el gran canal de acceso que acaba penetrando al centro urbano, en buena parte se reduce en el encuentro ortogonal con la Ronda de Camiones y se ladea disminuyendo progresivamente su capacidad hasta entregarse en los andenes de la estación de cercanías.

En cambio el Plan es extraordinariamente radical, innovador y hay que entender oportuno, en la recuperación del orden geométrico de los trazados, alguno de ellos sobre la base de elementos urbanizados existentes o de antiguos planes de sector, pero que frente a la absoluta indefinición formal del planeamiento inmediatamente precedente, repone una imagen de la ciudad construida según unas leyes formales de composición ausentes en los últimos años, y mucho más en consonancia con aquellos primeros planes o con la memoria misma que la ciudad tiene de sí misma en sus barrios tradicionales.

El establecimiento del nuevo barrio de Pumarín con la creación de un gran eje, importantísimo, ortogonal a la Avenida de Oviedo que engarza por mecanismos de plazas y manzanas regulares los distintos polígonos existentes (Nuevo Gijón, Montevil y otros...) planteando leyes formales de escala superior sobre las cuales referir estos elementos a un orden urbano general, hay que reconocerlo como un éxito de trazado de primer orden. Máxime cuando éste se complementa en continuidad con un enlace ulterior que establece dos nuevas directrices igualmente básicas de la ciudad; la formada por las calles Dorotea y Panamá, como conexión de todo el sector de Tremañes con el barrio de la Calzada y con la Avenida de la Argentina, y en segundo lugar el potentísimo trazado que como nuevo eje en la parte más poniente de la ciudad, enlaza el futuro parque de Tremañes y distintas unidades de urbanización y residencia hasta formar un gran parque deportivo en su extremo noroeste: donde el enlace con la carretera de Avilés y la vía de ferrocarril marcan el lógico final del tejido urbano edificado de ese nuevo barrio, y a su vez del paquete ya muy consolidado del sector de la Calzada, sin necesidad de cinturones.

Está claro que los mecanismos de diseño de esos nuevos trazados tanto en Pumarín como en La Braña como en Tremañes no son necesariamente sofisticados, y eso seguramente es lo que la ciudad va a agradecer. Que veamos en ellos no tanto su invención plástica como ejercicio planimétrico cuanto el acierto de sus directrices fundamentales puestas sobre el territorio. Menos importantes en cambio pueden ser ciertas anécdotas sobre ejes oblicuos que aparecen en algunos de los paquetes programados, o rotondas terminales de paseos, o itinerarios peatonales excesivamente prolongados y alambicándose a través de incidencias urbanas demasiado variadas. Ideas formalistas todas ellas extraídas



REVISTA
1985

quizás de principios de composición a otra escala y para otro tipo de elementos, y en las cuales difícilmente la ciudad reconocerá una ley válida para su construcción.

La rapidez con que este Plan se ha efectuado y la preocupación técnica de sus autores por la honradez estricta en el significado de sus propuestas y sus trazados, hace doblemente interesantes los aciertos que de una manera evidente este Plan introduce para la buena construcción del Gijón futuro.

A posteriori este Plan ofrece una imagen de collage, que resume la

experiencia de su elaboración cargada de intenciones cualificadas, pero donde también son frecuentes las incidencias y las denuncias de imposibilidad. Esa doble condición adquiere valor representativo de la situación a la vez muy ambiciosa y muy prudente en la que se debaten los esfuerzos teóricos del planeamiento municipal en España

■ M. S.-M.

■ El nuevo Plan General de Ordenación Urbana, en el documento que sintetiza sus propuestas.

■ El Plan General de 1972, que se revisa.