

**José Luís Díaz Rato**

The Gijón Port Authority:  
a Body Committed to the City's Urban  
Development

**La Autoridad Portuaria de Gijón:  
herramienta de compromiso con  
el desarrollo urbanístico de la ciudad**





El puerto de Gijón ha sido y es una pieza clave en el desarrollo urbanístico de la ciudad, caracterizada por su compromiso permanente con el futuro de los gijoneses.

Históricamente, Gijón se ha desarrollado desde su casco viejo, a sotavento del Cerro de Santa Catalina, asentado en el tómbolo evolucionado a partir de los arenales de San Lorenzo y de Natahoyo, y que configuran una gran bahía delimitada por los cabos de Torres al Oeste y San Lorenzo al Este.

La construcción en el siglo XVI del puerto local supuso el comienzo del desarrollo portuario de la ciudad, que hasta finales del siglo XIX estuvo limitado a las ampliaciones del mismo. A mediados del siglo XIX, el Puerto Viejo se convierte en un factor básico para la localización en la primera industrialización. Pretendiendo beneficiarse de la proximidad al puerto y al ferrocarril, el auge inversionista se dirigió a las áreas del Natahoyo y de la Calzada. Pero ésto no configuró un espacio industrial puro, sino que la fábrica actuó como elemento de atracción de la actividad residencial – en una sociedad con escaso transporte urbano –. Junto a la fábrica apareció pues la vivienda obrera, con un equipamiento urbano muy pobre y degradado.

### Los años de la reconversión industrial

La crisis industrial de los años 80 afectó de una manera especial a Asturias ya que su industria estaba ligada a procesos primarios como la siderurgia y la minería, y muy poco a industrias transformadoras. Gijón se vio especialmente afectada, con la desaparición de importantes establecimientos industriales, especialmente los de actividad naval.

Como consecuencia de la crisis industrial que sufrió la región de Asturias comenzó a descender de una forma importante, a partir de 1977, la exportación del carbón de las minas asturianas, al

The Port of Gijón has always been and still is a key factor in the city's urban development, characterised by its ongoing commitment to the future of the citizens of Gijón.

From a historical perspective, Gijón developed from its old quarter, on the leeward side of the Cerro de Santa Catalina, expanding from the sandbanks of San Lorenzo and Natahoyo, which serve to give part of its shape to the large bay that is enclosed by the headlands of Torres, to the West, and San Lorenzo to the East.

The construction of the local harbour in the 16th Century led to the beginning of the city's port development, which through the end of the 19th Century merely involved successive enlargements to the harbour. Midway through the 19th Century, the Old Harbour became a basic factor in the establishment of the first industrialisation process.

During the expansionist boom, the investors set their eyes on the Natahoyo and Calzada areas, in an attempt to benefit from the proximity of these zones to the port and the railway. However, this did not turn the zone into a purely industrial area, as the factories served to attract residential activity in a society with little urban transport. Workers' homes began to mushroom close to the factory, albeit with very poor and deteriorated urban facilities.

### The Years of Industrial Restructuring

The industrial crisis of the 1980s hit the Asturias particularly hard, because its main industries were associated with such primary processes as the steel and mining industries, and had very little to do with the processing industries. Gijón was particularly affected, and many major industrial companies disappeared, especially if they were associated with naval activity.

As a result of the industrial crisis affecting the region, after 1977 the exports of coal from Asturian mines started to fall sharply, and some of the shipyards in the bay ceased to operate.

Once this crisis situation affecting many of the installations and facilities along the old local wharfs became consolidated, an attempt was made to examine the repossession of some of the old licences in the zone, mainly those for the shipyards. The aim of what was then known as the Junta de Obras del Puerto de Gijón (JOP) (Gijón Workers' Committees) was to anticipate a new concept in city planning, whose intent was to get rid of the obsolete and underused industrial installations along the coastal strip.

In 1978, the Junta de Obras del Puerto de Gijón showed interest in taking over the land that is now occupied by the Calle de Rodríguez Sampedro. The aforementioned process was not completed until December 20 1980, when the JOP purchased the Sociedad del Fomento de Gijón S.A., the former licences for the Fomento and Fomentín Docks, as well as

Vista aérea del puerto  
Puerto de El Musel, siglo XIX  
Aerial view of the Port  
The El Musel Port, 19th Century

Faro de Cabo Torres  
 Espigón y Paseo de Fomento  
 Paseo del Muelle  
 Cabo Torres Lighthouse  
 Espigón and Paseo de Fomento  
 Paseo del Muelle



the land where the Calle de Rodríguez Sampedro now lies. As the Agreement Meeting states, the aim was “to increase its services to the extent that this was possible, in view of the general interests of the City of Gijón”. This decision was taken at a time when the zone that is now occupied by the Calle Rodríguez Sampedro was in a “very poor state of repair”, much to the annoyance of the locals.

### The Port Sports Complex and Beach Replenishment

The Local Port of Gijón, which lies in the old and historic quarter of city, is one of the best examples of Spanish port engineering in the 19th Century. The construction of the commercial port of El Musel – at the other end of the bay – allowed the Port of Gijón to preserve its original infrastructure to the present day. In the early 1980s, the Local Harbour was abandoned, except for a small amount of fishing activity and repair workshops, its four small docks all being dry at low tide. The Gijón Port Authority, the agency responsible for the Local Harbour, began the task of converting it between 1986 and 1995, turning it into a Yachting Marina with 850 moorings and a promenade that can now be enjoyed by local and visiting pedestrians.

After that, studies were conducted to endeavour to restore the former beach line that existed between that harbour and the commercial port of El Musel through the end of the 19th century. The sand in that zone was washed away as the industrial facilities encroached upon the old coastline, and walls and embankments were built to protect the surface area that had been reclaimed from the sea: all that remained by then was a rocky bed that cropped out at low tide.

Two beaches were then planned, to avoid interfering with the two shipyards that were still operating in the bay, and make the most of the surface that was left free when the others closed down; one of them, the Poniente Beach, located next to the Yachting Marina and conceived as an extension to it, is 800 metres long at high tide, enclosed by two lateral rubble mound breakwaters. It covers a dry surface area of 60,000 m<sup>2</sup>. The second one, the Arbeyal Beach, is supported on the La Osa Breakwater, which encloses the commercial port of El Musel to the east, and also has a rubble mound breakwater to stop the dissipation of the sand.

This beach is 440 metres long and covers a dry surface area of 28,000 m<sup>2</sup>.

These new beaches, which afforded an outlet to the sea for the western part of the city and transformed the Yachting Marina, have brought about a shift in the urban development of Gijón. A number of urban areas in the western part of the city and transformed the Yachting Marina, have brought about a shift in the urban development of Gijón. A number of urban areas in the western part of the city have been regenerated; industrial development had caused these areas to deteriorate in the past and as a result they were unavailable for use by the general public.

## Actions taken between 1986 and 2008

### *Dique de Santa Catalina (1986)*

The Yachting Marina is protected from excessively rough waters by the vertical breakwaters of Santa Catalina to the east and Curvo to the west, which leaves a harbour entrance 90 m wide. A 50 metre-long jetty was constructed as an extension to the Santa Catalina Breakwater with a rubble mound breakwater section composed of 10 Tm concrete blocks, enough to reduce the impact of the waves in the outer harbour.

### *Morro Antirreflejante (1988)*

To reinforce the above-mentioned project, an anti-reflecting slope was designed for the main Fomento Jetty, with special concrete pieces referred to as B-TAS.

### *Paseo del Muelle (1988)*

The promenade running along the Calle de Claudio Alvargonzález, «Paseo del Muelle», is a promenade of the traditional kind; it is separated from the roads by facilities for parking nose/tail to the kerb.

A row of trees, with benches set between them, and a guardrail with street lighting on the opposite side, line the promenade.

The road narrows along this section, but the two existing lanes remain, although parking facilities alongside the kerb are no longer provided along this stretch.

### *Edificio de la Rula (1988)*

The former customs post for the port, built towards the end of the 19th century and composed a central 2-storey building and two warehouses underwent several modifications. The western wing was demolished in the 1940s to build a fish market (Rula). The main building and the eastern wing were in very rundown condition and additions had been made to them that worsened their appearance. The general services for running the Yachting Marina were located in the central part; a private company was granted a licence to run a restaurant in the restored wing. The eastern wing has been refurbished and converted into an Exhibition Hall, where the Port Authorities have been organising and holding three exhibitions every year since 2002.

### *Dársena de Fomento (1992)*

The Fomento Dock is an area of shallow and sheltered waters in the inner part. Therefore, it is suitable for reclaiming land from the sea, through the construction of an extensive platform upon which facilities and services for sporting activities can be built. The difference in level between the promenade and the slipway ensures the privacy of the latter, which is used for wintering and as a zone for carrying out repairs.

### *Paseo de Poniente (1992)*

The curved breakwater of the Fomento Dock encloses the harbour to the west and elongates it as far as the point of the departure of the Calle de Mariano Pola. A second zone starts there, associated with the described area but of a different type; the two zones are linked by a flight of steps. Its form is delineated by a series of metallic pergolas that define the space and offer a relaxed view of the panorama from its raised position.

### *Muelle de la Madera (1993)*

The Muelle de la Madera (Timber Wharf) is a kind of extension running from the

Rula Building in the form of an urban reception hall, enclosed by a guardrail and rows of public lighting that give the place the feel of a waiting area. A temporary dock for boats lies along one side of the Muelle de La Madera. Refuelling facilities for vessels are provided at the head of the northern wharf in the inner basin dock.

### *Playa de Poniente (1995)*

The Port Authority and Gijón City Council promoted the construction of this large artificial beach, creating an extension to the Yachting Marina. It lies in the area that was once occupied by the Astilleros del Cantábrico (Shipyards), whose license the Gijón Port Authority took over towards the end of the 1980s. It extends 800 m along the seashore at high tide, covering a surface area of 60,000 m<sup>2</sup> at high tide, 160,000 m<sup>2</sup> at low tide and took 800,000 tonnes of sand to complete.

### *Playa del Arbeyal (1995)*

This beach forms part of the Comprehensive Sanitation Plan for the western part of Gijón that is now in progress, and also includes the El Natahoyo coastal inter-

tiempo que algunos astilleros de la bahía cesaban en su actividad. Consolidada esta situación de crisis de algunas de las instalaciones de los antiguos muelles locales, empezó a estudiarse el rescate de las concesiones de la zona, astilleros fundamentalmente. El objeto por parte de la, por entonces llamada, Junta de Obras del Puerto de Gijón (JOP) era adelantarse a un nuevo concepto de urbanismo que buscaba liberar la franja costera infrautilizada por instalaciones industriales obsoletas.

En 1978, la Junta de Obras del Puerto de Gijón manifiesta su interés de adquirir los terrenos ocupados hoy por la calle de Rodríguez Sampedro. Este proceso no se cerraría hasta el 20 de diciembre de 1980, cuando la JOP adquiere a la Sociedad del Fomento de Gijón S.A. las antiguas concesiones de las Dársenas de Fomento y Fomentín así como los terrenos en los que hoy existe la calle de Rodríguez Sampedro. El objetivo, como recoge el Acta del Acuerdo, era “ampliar en la medida de lo posible sus servicios, a la vista de los intereses generales de la ciudad de Gijón”. Esta decisión se tomaba en un momento en el que el espacio que hoy ocupa la calle Rodríguez Sampedro ofrecía un “lamentable estado de abandono”, con el lógico malestar de los ciudadanos.

## El Puerto Deportivo y la revitalización de las playas

El Puerto Local de Gijón, situado en el centro del casco histórico de la ciudad, constituye uno de los ejemplos más importantes de ingeniería portuaria española del siglo XIX. La construcción del puerto comercial de El Musel – al otro extremo de la bahía – permitió que la infraestructura del puerto original de Gijón se conservase hasta nuestros días.

A comienzos de los años 80, el Puerto Local estaba abandonado, con una pequeña actividad pesquera y de talleres de reparación, con sus cuatro dársenas secas en bajamar.

La Autoridad Portuaria de Gijón, entidad responsable del Puerto Local, emprendió su rehabilitación entre 1986 y 1995, y lo convirtió en un Puerto Deportivo con 850 atraques y el paseo marítimo peatonal que hoy disfrutaban gijoneses y visitantes.

A continuación se comienzan los estudios para intentar recuperar la línea de playas que existían hasta finales del siglo XIX entre dicho puerto y el de El Musel. En dicha zona la arena había desaparecido debido a la ocupación de línea de costa por las instalaciones industriales y la construcción de muros y diques para proteger la superficie ganada al mar, quedando sólo un lecho rocoso que emerge en bajamar.

Respetando los dos astilleros que aún estaban en funcionamiento en la bahía y aprovechando la superficie liberada por la desaparición de otros, se proyectan dos playas, una la de Poniente, adyacente y como continuación del Puerto Deportivo, de 800 metros lineales de borde en pleamar, limitada por dos diques laterales de escollera con una superficie de playa seca de 60.000 m<sup>2</sup>, y otra la del Arbeyal, apoyada en el dique de La Osa, que limita al puerto comercial de El Musel por el este, y también con un dique de escollera para contener la arena, lo que supone una longitud de playa de 440 metros lineales y una superficie de arena seca de 28.000 m<sup>2</sup>.

Con las nuevas playas, que propiciaron la salida al mar de la zona oeste de la ciudad y la transformación del Puerto Deportivo, se ha producido un basculamiento del desarrollo urbano de Gijón y se recuperaron espacios urbanos en la zona oeste que el desarrollo industrial había degradado e impedido al uso ciudadano.

## Actuaciones realizadas 1986-2008

### *Dique de Santa Catalina (1986)*

El Puerto Deportivo se encuentra protegido de la agitación excesiva

va del espejo de agua por los diques verticales de Santa Catalina al este y Curvo al oeste que dejan una bocana de 90 m de anchura. Se requirió la construcción de un espolón de 50 m de longitud en el morro del Dique de Santa Catalina con sección de dique en talud de bloques de hormigón de 10 Tm de peso, con lo que se consiguió reducir la agitación del Antepuerto.

#### *Morro Antirreflejante (1988)*

Como complemento de la actuación anterior, para el Espigón central de Fomento se proyectó un talud antirreflejante, con piezas especiales de hormigón denominadas B-TAS.

#### *Paseo del Muelle (1988)*

El paseo de la calle de Claudio Alvargonzález, «Paseo del Muelle», se configura como un paseo tradicional; está separado de la vía de tráfico rodado por una batería de aparcamientos. Una línea continua de árboles, con bancos intercalados entre ellos, y barandilla con luminarias en el borde opuesto, canalizarán formalmente el paseo. La calzada, en este tramo, se reduce, permaneciendo de todas maneras los dos carriles actuales y eliminándose el aparcamiento en línea junto a la acera interior.

#### *Edificio de la Rula (1988)*

El edificio de la antigua aduana del puerto, construido a finales del siglo XIX y compuesto por un cuerpo central de dos plantas y dos naves de almacenamiento sufrió diversas reformas. El ala oeste fue demolida en los años 40 para construir la lonja de contratación de pescado (Rula). El edificio central y el ala este se encontraban muy deteriorados y con añadidos que alteraban y degradaban el conjunto. En el cuerpo central se ubican los servicios generales de la administración del Puerto Deportivo; en el ala restaurada hay un restaurante concesionado a una empresa privada. El ala este se dedicó a la Sala de Exposiciones Antigua Rula, donde la Autoridad Portuaria organiza tres exposiciones anuales desde 2002.

#### *Dársena de Fomento (1992)*

La Dársena de Fomento es una zona de aguas tranquilas y poco calado en la parte interior. Es, por lo tanto, adecuada para ganar terreno al mar, mediante una amplia plataforma donde pueden asentarse edificaciones y servicios relacionados con la actividad deportiva. La diferencia de nivel entre paseo y varadero defiende la privacidad de éste, que es utilizado para internada y zona de reparaciones.

#### *Paseo de Poniente (1992)*

El dique curvo de Fomento cierra el puerto por el oeste y prolonga su borde hasta el inicio de la calle de Mariano Pola. A continuación, relacionada con el área descrita, mediante una escalinata, se organiza la segunda zona con un carácter distinto. Los elementos que la definen son unas pérgolas metálicas que enmarcan el lugar e inducen a la contemplación reposada de las vistas desde un borde elevado.

#### *Muelle de la Madera (1993)*

Como una extensión desde el edificio de La Rula, se ordena el Muelle de la Madera a modo de salón urbano, delimitado por

ceptor, the El Musel water pre-treatment plant and the Aboño treatment plant. It extends 440 m along the seashore at high tide, covering a surface area of 28,000 m<sup>2</sup> at high tide, 58,000 m<sup>2</sup> at low tide and has been replenished with 400,000 tonnes of sand.

#### *Espigón y Paseo de Fomento (2002)*

The Gijón Costa Verde Nautical Facilities are located here, and they provide a wide range of possibilities for enjoying the city and its surroundings. Their purpose is to promote and develop local tourism associated with nautical activities; they offer a great variety of sports and pastimes linked to the sea, as well as others supplementary leisure activities. The facilities are intended for both visitors and the inhabitants of Gijón, and licences have been granted to private companies in the catering sector.

#### *Aparcamiento de Fomento (2002)*

All port cities must contend with a dearth of parking facilities in the city centres, a problem that usually gets worse in the summer months. This underground car park, part of which is also located

beneath the seabed, provides an extremely useful urban service, the licence was granted to a private company that specialises in running car parks and offers a great and important service to the city.

#### *Faro de Cabo Torres (2005)*

The Gijón Port Authority and City Council signed an agreement in 2002, whose purpose was to promote actions for the development of the Campa de Torres Archaeology Park: this includes renovating the Cabo Torres Lighthouse and converting it into offices, exhibition rooms, archives and an observatory for seabirds. It was opened to the public in 2005, with several permanent exhibitions on display that illustrate the history of not only the Cabo Torres Lighthouse, but the rest of the lighthouses managed by the Gijón Port Authority as well, and the geographical, industrial and port development in the zone sheltered and protected by the Headland.

#### *Acuario de Poniente (2006)*

After an invitation to tender for the licence, the construction of the Poniente

barandilla protectora y alumbrado que configuran el lugar como una estancia. Sobre un lateral del muelle de La Madera se dispone el muelle de espera de embarcaciones deportivas. En el morro del muelle norte de la dársena interior hay una instalación de suministro de combustible para las embarcaciones.

#### *Playa de Poniente (1995)*

Como complemento del Puerto Deportivo, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Gijón promovieron la construcción de esta gran playa artificial donde estuvo ubicado Astilleros del Cantábrico, concesión rescatada por la Autoridad Portuaria de Gijón a finales de los 80. Sus dimensiones son 800 m lineales de borde en pleamar, 60.000 m<sup>2</sup> de superficie en pleamar, 160.000 m<sup>2</sup> en bajamar, y 800.000 ton de arena.

#### *Playa del Arbeyal (1995)*

Esta playa forma parte del Plan Integral de Saneamiento de la zona oeste de Gijón, todavía en curso, que incluye además el interceptor costero de El Natahoyo, la planta de pre-tratamiento de aguas de El Musel y la depuradora de Aboño. Sus dimensiones son 440 m lineales de borde en pleamar, 28.000 m<sup>2</sup> de superficie en pleamar, 58.000 m<sup>2</sup> en bajamar, y 400.000 ton de arena.

#### *Espigón y Paseo de Fomento (2002)*

En él se encuentra la Estación Náutica Gijón Costa Verde, que ofrece un gran abanico de posibilidades para el disfrute de la ciudad y sus alrededores. Su objetivo es la promoción y el desarrollo del turismo náutico de la zona; ofrece todo tipo de actividades ligadas al mar y otras que complementan su oferta, dirigida tanto a los visitantes como a los habitantes de Gijón, mediante concesiones a empresas privadas de hostelería.

Aquarium commenced in April 2004 by drying out the old dock formerly belonging to Astilleros del Cantábrico. El Cen opened to the public in 2006: it has 67 tanks, a projection room with a 70-seat capacity, an educational and teaching workshop, a restaurant with a view, a seabird observatory and a recovery zone for marine creatures. It has received more than 500,000 visitors in its first two years.

*Talassotherapy Centre (2008)*

In June 2004, an agreement was signed with Gijón City Council whereby the Port Authority transferred a 7.000 m<sup>2</sup> pool of water between the Western Breakwater and the Poniente Beach, allowing a private investor to built a talasso-therapy centre. After a public invitation to tender for the licence, the centre will cover a surface area of 4.000 m<sup>2</sup> (the maximum surface area allowed for building is 8,000 m<sup>2</sup>). The centre will provide services to the general public, for resting, specific treatments and rehabilitation.

*Aparcamiento de Fomento (2002)*

La escasez de lugares de aparcamiento en el centro de las ciudades portuarias es un problema común a todas y que suele agravarse en verano. Debajo del Paseo de Fomento se construyó este aparcamiento, en parte subterráneo y en parte submarino, que ofrece un valioso servicio urbano, y que está concesionado a una empresa privada especializada en la explotación de aparcamientos y que ofrece un importante servicio a la ciudad.

*Faro de Cabo Torres (2005)*

La Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Gijón firmaron en 2002 un convenio para promover actuaciones encaminadas al desarrollo del Parque Arqueológico de la Campa de Torres que incluyó la adecuación del Faro de Torres con oficinas, sala de exposiciones, archivo y un observatorio de aves marinas. Quedó abierto en 2005 con varias exposiciones permanente que recogen la historia del Faro de cabo Torres, así como del resto de faros gestionados desde la Autoridad Portuaria de Gijón, y el desarrollo geográfico, industrial y portuario en el entorno del abrigo del Cabo.

*Acuario de Poniente (2006)*

Tras un concurso público en régimen de concesión, la construcción del acuario de Poniente comenzó en abril de 2004 con la desecación de la vieja dársena de Astilleros del Cantábrico. Inaugurado en 2006, cuenta con 67 piscinas, una sala de proyecciones con capacidad para 70 personas, un taller de pedagogía y divulgación, un restaurante panorámico, un observatorio de aves marinas y una dársena de recuperación de animales marinos. En dos años, ha superado el medio millón de visitantes.

Edificio de la Rula, siglo XIX y en 2002  
Edificio de la Rula, in 19th Century and in 2002



*Centro de Talasoterapia (2008)*

En junio de 2004 se firmó con el Ayuntamiento de Gijón un acuerdo por el cual la Autoridad Portuaria cede una lámina de agua de 7.000 m<sup>2</sup> entre el Dique del Oeste y la Playa de Poniente, para que un inversor privado construya un centro de talasoterapia. El centro, tras un concurso público en régimen de concesión, ocupará 4.000 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad máxima de 8.000 m<sup>2</sup>. El centro estará dedicado a servicios al público para descanso, tratamientos específicos y rehabilitación médica.