

# EL MURO DE SAN LORENZO: CIEN AÑOS DE DISEÑO URBANO

Rosa María García Quirós

El historiador del arte Giulio Carlo Argan, a mediados del siglo XX sostenía que el diseño, entendido como proceso operativo de una metodología proyectual, es aplicable tanto al objeto como a la ciudad<sup>1</sup> y que el diseño puede actuar como factor de integración social; sostenía además que, como búsqueda y proyecto de cualidad -ya sea de un producto o de la propia vida-, el diseño encuentra su forma más propia en la planificación urbanística, donde el fin social y reformador se hace más evidente y libre<sup>2</sup>.

En el momento actual esta lectura de Argan sobre el papel del diseño en la configuración del modelo urbano se hace aún más evidente porque los proyectos de diseño urbano sugieren un cambio en la concepción y en la experiencia de los espacios de la ciudad; las ciudades están tratando de hacer frente a la crisis económica y social a través de la apuesta por nuevos modelos, tanto de gestión como de morfología y planificación.

---

<sup>1</sup> La famosa frase de Ernesto Rogers, *Dal cucchiaino a la città*, pronunciada a mediados de los años cincuenta del siglo XX y recuperada después en distintas ocasiones y por distintos autores, pretendía mostrar la amplitud del término diseño.

<sup>2</sup> ARGAN, Giulio Carlo: *Progetto e oggetto*, Edizioni Medusa, Milano, 2003, pp. 18-19

Por otra parte, en mayor o menor medida, todas las ciudades están buscando una imagen atractiva que las defina y que sirva al mismo tiempo de reclamo para atraer no sólo a turistas ocasionales sino a inversores que se establezcan en ellas y regeneren el tejido productivo. Estas imágenes que las ciudades ofrecen no son meros reclamos o apuestas estéticas, sino que se convierten en símbolos del dinamismo, la modernidad y el empuje económico y social porque como señala Guy Julier<sup>3</sup> “en el mundo desarrollado, cada vez con mayor frecuencia, los centros urbanos, las regiones y los países se posicionan como marcas en el mercado”.

Cada ciudad tiene un espacio peculiar que se ha ido configurando a lo largo de la historia y que acaba convirtiéndose en su imagen representativa y su seña de identidad. En Gijón ese espacio está vinculado a la expansión del perímetro urbano de comienzos del siglo XX como consecuencia del crecimiento económico y demográfico y su transformación en una ciudad burguesa con lo que eso significa de necesidad de lugares de esparcimiento y de socialización; ese espacio es el Muro de San Lorenzo, la franja costera del flanco este, vinculada al desarrollo y consolidación del espacio ocupado por un arenal que dio origen al barrio de La Arena. Este paseo es por tanto relativamente reciente (en el año 2007 se celebró oficialmente su centenario), ligado a la burguesía, surgido cuando ésta y vinculado, fundamentalmente, a sus actividades sociales y de ocio.

A diferencia de lo que sucede en la franja costera occidental, en este caso no ha habido una reconversión de la zona a una función diferente, sino que su historia ha estado siempre ligada a la actividad veraniega y al uso y disfrute del arenal de San Lorenzo que sustituyó, en la segunda mitad del siglo XIX, a la tradicional playa gijonesa, la de Pando del litoral oeste, desaparecida como consecuencia del proceso de industrialización que se desarrolló en torno al puerto pesquero e industrial, los astilleros y el ferrocarril.

Esta zona oriental se convierte en un espacio en el que se van materializando, aún de manera inconsciente, todos los conceptos de diseño espacial que se suceden a partir de inicios del siglo XX; ha ido evolucionando en la misma dirección que el diseño urbano, desde unos primeros años en los que este diseño se entendía exclusivamente como la necesidad de la colocación de

---

<sup>3</sup> JULIER, Guy: *La cultura del diseño*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2010, p. 161

mobiliario con aspiraciones artísticas, al concepto de diseño como vehículo de modernización del lugar de mediados de siglo, a espacio de esparcimiento al aire libre que pretende ser ocupado todo el año y no sólo en la época estival; esta zona está llamada también a convertirse en uno de los espacios de la ciudad que mejor se acomoda al actual concepto de diseño, que supera ya los calificativos de diseño industrial o diseño urbano, para entenderse fundamentalmente como “diseño de servicios”.

La ciudad de Gijón ha sido siempre una ciudad de gran dinamismo, tanto desde el punto de vista empresarial como social y político y en los últimos años ha apostado por convertirse en un foco de atracción, pero también de compromiso con los valores que últimamente se están demostrando como imprescindibles a la hora de la adecuación de las ciudades a los nuevos tiempos: sostenibilidad (promoviendo, por ejemplo, barrios ecológicos o preocupándose por la recogida selectiva de basura) y accesibilidad (dotando a los edificios públicos de zonas accesibles y proporcionando a la ciudad mobiliario adecuado para ciudadanos de toda edad y condición). Para alcanzar estos objetivos se hace necesario diseñar una serie de servicios que poner al alcance de los ciudadanos.

Pero estas nuevas exigencias no deben estar reñidas con el hecho de conservar unos valores y una imagen de la ciudad que la sitúe en el tiempo y que la haga reconocible en su pasado; esta ciudad debe cuidar, conservar y proteger todos aquellos elementos que la hacen distinta y única.

Existen en la ciudad determinadas áreas o zonas con una historia especialmente densa, y con algunos elementos que la diferencian de las de su entorno; estas diferencias no radican solo en los edificios arquitectónicos más monumentales, sino que en muchas ocasiones son los propios elementos del equipamiento urbano los que se encargan de transmitir la carga de “historicidad” de un determinado lugar.

Porque una ciudad no son sólo la trama urbana, sus edificios públicos o privados, sus equipamientos culturales y deportivos, sino también sus paseos, plazas o jardines, y sus bancos, farolas y barandillas que contribuyen a definir la identidad urbana y que van configurando su imagen y su historia; porque, como señala Julier<sup>4</sup>, cada identidad urbana es el resultado de la superposición

---

<sup>4</sup> JULIER, Guy: *La cultura...* opus cit., p. 161

histórica de elementos sociales, culturales, económicos y materiales. Estos pequeños elementos de mobiliario urbano forman parte de un tratamiento gráfico del paisaje ciudadano que tiene el poder de comunicar la propia esencia e historia de la ciudad, porque la identidad de los centros urbanos no reside tanto en las cualidades externas de su arquitectura, sino especialmente en la concepción de sus espacios públicos, en muchas ocasiones transformados en productos o en imágenes que asumen la misión de poner rostro a la ciudad.

Cada vez en mayor medida constatamos el deseo de los gobernantes de transformar, modernizar y dotar de una identidad propia a las ciudades; cuando éstas poseen una arquitectura monumental la mitad del problema está resuelto, pero en aquellas que carecen de ella, debe buscarse una solución alternativa y esta puede ser -y lo es en muchas ocasiones-, el diseño, mucho más asequible económicamente que los edificios espectaculares de los arquitectos estrella; uno de los más interesantes ejemplos de estas transformaciones es, sin ninguna duda, Barcelona y la remodelación a la que fue sometida para convertirla en un icono de modernidad e identidad en los años 80, aunque hay otros muchos ejemplos significativos de ciudades que buscaron su transformación a través del mobiliario urbano<sup>5</sup>.

Los espacios públicos que propician la vida ciudadana en su sentido más estricto dotados de un incipiente equipamiento, van a surgir a partir del siglo XIX y formarán parte de la práctica urbana desde entonces; sus ciudadanos ocuparán el ocio en el disfrute de la ciudad, en sus jardines, plazas y calles, y si la vieja ciudad decimonónica descubrió el placer de “ir de escaparates”, la del siglo XX descubrió, también, el placer de la vida al aire libre y la práctica del deporte.

Gijón es tradicionalmente una ciudad que vive en la calle, que pasea y disfruta de las posibilidades que ofrece su naturaleza y, por eso, los lugares históricos más emblemáticos están relacionados con estos ambientes que permiten las

---

<sup>5</sup> Es el caso, por ejemplo, de la ciudad de Leeds que, a comienzos de los años 90, apostó por un cambio de imagen con una actuación denominada “Landmark Leeds”, y que consistía, básicamente, en utilizar el mobiliario urbano como forma de proporcionar una identidad específica al corazón de la ciudad.

relaciones sociales y el paseo al aire libre: el viejo Muelle<sup>6</sup> o el Muro de San Lorenzo.

## **LOS INICIOS DEL SIGLO XX. LOS COMIENZOS DEL DISEÑO URBANO EN EL MURO DE SAN LORENZO<sup>7</sup>: EL DISEÑO COMO EMBELLECIMIENTO.**

Gijón crece con la industrialización que se implanta aquí a finales del siglo XIX; la antigua villa marinera dejará paso a una floreciente villa industrial que empezará a demandar lugares de esparcimiento donde disfrutar del ocio; comienzan entonces a configurarse los espacios en los que se da cita la nueva burguesía. Esos espacios serán los nuevos bulevares, algunos de los cuales serán el resultado de la supresión de las viejas murallas defensivas que limitaban el perímetro de la villa. Surgirán entonces el paseo de Alfonso XII o paseo de Begoña, la calle Corrida y tal vez, por encima de todos, el paseo del Muro de San Lorenzo que, sugerido ya por Jovellanos, se concluirá oficialmente en 1915; realizado bajo diseño de Miguel García de la Cruz, tras varios intentos fallidos<sup>8</sup>, con escaleras o rampas de acceso que coinciden con las calles que desembocan en el paseo llamado, desde 1910, de Rufo García Rendueles. Este muro-paseo se extendía desde la iglesia de San Pedro hasta el río Piles, sobre el que se construyó un puente en sustitución de la antigua pasarela de madera. La intervención del arquitecto se centró exclusivamente en la construcción del vial, entendido como un amplio espacio al borde del arenal que concluía en un muro de contención sobre el que se proyectó una barandilla en la que se disponían farolas de iluminación; a lo largo del paseo resultante, árboles y bancos proporcionaban a los paseantes el equipamiento necesario para su disfrute al tiempo que servían de adorno al nuevo espacio ciudadano.

---

<sup>6</sup> Para ver el diseño urbano del viejo Muelle se puede consultar GARCÍA QUIRÓS, Rosa María: "Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto" en *Líño 13. Revista Anual de Historia del Arte*. Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007, pp. 105-122

<sup>7</sup> Existen numerosos estudios especializados sobre este periodo del paseo del Muro, por lo que nos limitaremos a recordar algunas de las intervenciones más interesantes.

<sup>8</sup> El primer intento de abordar esta obra se fecha en 1889 con diseño del entonces arquitecto municipal Rodolfo Ibañez, a los que siguen en 1893 y 1897 los de Mariano Medarde, en 1902 el de Luis Bellido y en 1904 el firmado por el ayudante de Obras Públicas Bonifacio G. Echevarría.

En esta época son los maestros de obras o los arquitectos municipales los encargados de proporcionar los diseños de los elementos que se utilizarán para ofrecer una imagen visual atrayente del espacio público; porque, como señala Urry<sup>9</sup>, a partir de la segunda mitad del XIX, la ciudad se ha convertido también y sorprendentemente, en un paisaje urbano diseñado para ser mirado, empieza a transformarse en una “imagen”, en la que los edificios, el mobiliario urbano y el aspecto de las calles se valoran, exclusivamente por su aspecto externo. Y en Gijón, esa concepción de paisaje para ser contemplado, se proyecta de una manera muy clara en este recién estrenado paseo.

Será, por tanto el arquitecto municipal de la época, García de la Cruz quien se encargue del diseño del nuevo Muro de San Lorenzo y para ello se aplica al proyecto de uno de los elementos más representativos de este entorno y que acabó convirtiéndose en emblema e imagen de la ciudad: la barandilla<sup>10</sup> de delimitación del muro, unas simples pilastras cuadrangulares de sillería caliza colocadas a una distancia aproximada de unos 20 metros, que tienen entre sí columnas de fundición unidas por una doble línea de tubos pasantes de sección cilíndrica<sup>11</sup>; esta sencilla balaustrada será la que se coloque en lugar de la primitivamente proyectada, de estética modernista, mucho más compleja y ornamental, en la que se entrelazaban sinuosas formas curvas, y que nunca llegó a colocarse. García de la Cruz diseña también para este espacio unas artísticas y decorativas farolas -que debían colocarse sobre las pilastras- y unos bancos de piedra con respaldo y brazos de fundición, en la misma línea ornamental de las luminarias y la barandilla primitiva, fechados en 1923 y actualmente en el parque Isabel la Católica de la ciudad; estos tres elementos, barandilla, farolas y bancos, constituyen el verdadero diseño del lugar, más centrado, por lo tanto, en aspectos concretos que en una intervención homogénea y global del espacio. La imagen definitiva de este paseo, durante

---

<sup>9</sup> Citado en JULIER, Guy: *La cultura...* opus cit. p. 163. Este autor recoge una interesante tesis de Urry quien pone en relación la transformación de la imagen de la ciudad con la difusión de la fotografía.

<sup>10</sup> Parece que se puede admitir que la longitud de esta primitiva barandilla era de 1.558 metros, a los que habrían de añadirse los 280 metros de balaustrada de piedra desde la iglesia de San Pedro hasta la antigua pescadería (PIÑERA ENTRIALGO, Luis Miguel: *El arenal de San Lorenzo. Historia del ensanche de La Arena*. Ayuntamiento de Gijón, 2001, p.52)

<sup>11</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor: *Muro de San Lorenzo (Abrazo de mar) 1907-2007*. Ayuntamiento de Gijón, 2007. p.23

mucho tiempo, se completará con tres nuevas intervenciones en la década de los treinta: las farolas que, modificando las propuestas por García de la Cruz, según noticias de Héctor Blanco<sup>12</sup>, diseñará el ingeniero municipal Guillermo Cuesta Sirgo con una estética nueva, más sobria y racionalista acorde con los tiempos; la nueva balaustrada de piedra<sup>13</sup> diseñada por el nuevo arquitecto municipal José Avelino Díaz y Fernández Omaña, y que se colocará frente al Campo Valdés y la Pescadería, y la escalera monumental también de estética racionalista y diseño de Díaz Omaña, que se situará en 1933 frente a la calle Jovellanos -llamada popular y afectuosamente La Escaleron (Fig. 1)-, y que se convertirá con el tiempo en otra de las imágenes más entrañables de la ciudad. Este nuevo arquitecto municipal<sup>14</sup> será figura muy importante en el urbanismo gijonés -responsable de un interesante Plan de Reformas Urbanas-, y el que entienda el espacio del Muro de San Lorenzo de una manera unitaria y homogénea, condición que mantendrá a partir de ese momento en las sucesivas renovaciones a las que será sometido a lo largo del tiempo. A pesar de esta nueva concepción del espacio del Muro, las circunstancias políticas no van a permitir que se aborde, en los años treinta, ninguna modificación en profundidad en la Avenida de Rufo García Rendueles, aunque sí se llevarán a cabo actuaciones puntuales en la zona más próxima al casco antiguo.

## **LAS INTERVENCIONES EN LA POSTGUERRA. LOS AÑOS 40 Y 50: EL DISEÑO URBANO COMO ESPEJO DE MODERNIZACIÓN.**

El Plan de Reformas Urbanas de 1937 de Díaz Omaña actuará, por tanto, también sobre este espacio con un proyecto que supone, ya, la conceptualización de la zona como un todo al modificar el trazado frente al edificio de la vieja Pescadería para darle una mayor amplitud y reordenar el Campo Valdés -tras la desaparición de la iglesia de San Pedro-, prolongando el muro hasta el actual Club de Regatas; de esta manera se configuró el paseo definitivo, con casi dos kilómetros de longitud y 15 rampas o escaleras de acceso<sup>15</sup>. Diez años más tarde el Plan de Extensión y Ordenación Urbana de 1947, el llamado Plan Gamazo, proporciona la configuración y consolidación

---

<sup>12</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, Francisco Javier GRANDA ÁLVAREZ, M<sup>a</sup> Fernanda FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ y Roberto ÁLVAREZ ESPINEDO: *La obra pública municipal en Gijón (1782-2006)*, Ayuntamiento de Gijón, 2006, p. 106

<sup>13</sup> Archivo Municipal de Gijón (a partir de ahora AMG). Expediente ordinario nº 88/1932

<sup>14</sup> Estará en el cargo de 1932 a 1958.

<sup>15</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor: *Muro de San Lorenzo...* opus cit., p. 19

definitiva de esta fachada marítima al establecer la zonificación en suelo y la fijación actual del trazado<sup>16</sup>.

Estas dos actuaciones, la de Díaz Omaña y la de Valentín Gamazo, fijarán de forma irreversible la estructura y concepción del espacio del paseo, desde la Iglesia de San Pedro hasta el puente sobre el río Piles.

No obstante, y a pesar de esta consideración homogénea del espacio, las intervenciones que se llevan a cabo en estos años responde a un criterio estrictamente funcionalista del espacio, en tanto en cuanto la máxima preocupación parece radicar en crear las condiciones necesarias para satisfacer las necesidades del momento que se entienden en términos de dotar al lugar de una aparente modernidad; y en esta época la modernidad parece concebirse como la armoniosa convivencia del ciudadano y el automóvil, en pleno crecimiento en aquellos años; se estudia y define el espacio destinado a paseo casi en la misma medida que se reservan lugares para aparcamientos y se muestra una evidente preocupación por la circulación rodada. Por otra parte, se cuidó especialmente el aspecto “artístico” del diseño, como fórmula para mostrar el interés que se prestaba a un lugar ya tan sensible para la población.

Hasta mediados de siglo el muro de San Lorenzo, que en aquel entonces iba desde la iglesia de San Pedro (reconstruida de nuevo) en el Campo Valdés hasta los jardines del Náutico (resultado este espacio de la desaparición del hospital de Caridad) en un primer tramo, y desde el inicio de la calle Ezcurdia hasta el puente del Piles (inaugurado en agosto de 1914 sustituyendo a la pasarela de madera de 1901, como vimos) en el segundo tramo, no va a sufrir ninguna otra alteración de consideración, tras la reordenación llevada a cabo por Díaz Omaña; la intervención más destacada será la conclusión de los jardines del Náutico y la construcción del bar del mismo nombre. Para dotar a este espacio de este servicio, el ayuntamiento convocó –en 1940- un concurso al que concurren dos empresas de la ciudad: el Café Alcázar -con un proyecto que consistía en un pequeño pabellón abierto obra del arquitecto Manuel García Rodríguez- y el ganador, la Casa Sierralva, que presentó un proyecto del arquitecto Pedro Cabello Maíz con una propuesta basada en motivos marinos –el barco, el faro, los mástiles y las redes- y que se

---

<sup>16</sup> Esta es la tesis que sostienen los arquitectos Manuel García García y José M<sup>a</sup> Caicoya (autores de un estudio que acompaña el proyecto de remodelación que se ejecutará en los años 90 como veremos). AMG. Expediente ordinario nº 5159-1

convertirá en un nuevo “emblema simbólico del veraneo gijonés”<sup>17</sup>. En 1954 fue remodelado para convertirlo en un “modernísimo y suntuoso establecimiento de recreo” como se recoge en la prensa local que puntualiza que: “El antiguo Náutico, predilecto de gijoneses y veraneantes, se ha convertido en un moderno y amplio pabellón de dos cuerpos que acoge, con holgura y elegancia, los servicios de restaurante y cafetería, además de la sugestiva sala de baile”<sup>18</sup>. Por ello, su derribo en 1975 suscitó un total rechazo por parte de prensa y público<sup>19</sup>.

Es en 1950 cuando se empieza a pensar en la transformación de la franja costera situada más allá del puente del Piles; una zona que, a pesar de la falta de urbanización, había visto levantarse una serie de merenderos que atraían a numeroso público en las jornadas estivales y que contribuían también poderosamente a definir la imagen de esta zona. Por ello se proyecta la prolongación del paseo que “tendrá 500 metros de largo, comenzará inmediatamente después del segundo ojo del puente del Piles, y tendrá una curva muy cerrada. A unos cuarenta de dicha iniciación se hará un balneario con dos departamentos –señoras y caballeros- y 35 metros de largo. Parte de este balneario quedará instalado bajo la gran rampa de bajada a la playa integrante del circuito de pruebas motoristas (...) Donde ahora se alza el pabellón de Casablanca, una gran rotonda sobre las rocas permitirá bajar por una escalera. El final del paseo quedará, por ahora, frente al merendero “El Peri”, a unos 31 metros de Casablanca. El nuevo muro tendrá dos rampas y tres escaleras. Las barandillas y candelabros serán iguales a los que ahora hay en la avenida de Rufo Rendueles”<sup>20</sup>. Aún cuando no existe un programa unitario en el tratamiento de esta fachada costera, se elige la utilización de aquellos elementos del equipamiento que más contribuyen a la imagen de Muro como serán la barandilla y las farolas.

---

<sup>17</sup> SUÁREZ CALLEJA, M. (coordinador): *Paseo histórico...* opus cit., p. 24; ARANDA, Joaquín: *Los arquitectos de Gijón alrededor del racionalismo. Los años treinta*, Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias, Oviedo, 1981 y ARANDA, Joaquín: *Gijón, aquellas plazas, aquellos parques...* Biblioteca Gijonesa del Siglo XX. Gran Enciclopedia Asturiana, Gijón 2000, p. 148

<sup>18</sup> El Comercio, 3-VI-1954

<sup>19</sup> El Comercio, 25-III-1975

<sup>20</sup> El Comercio, 24-X-1950

La prensa gijonesa también recoge el proyecto pensado para la renovación del tramo del paseo antiguo: “Y describamos cómo será la Avenida de Rufo Rendueles después de que terminen las obras de urbanización iniciadas con tanta actividad. Aparte de una pavimentación con firme especial de 19 centímetros de espesor, y capa de cinco centímetros de “Eslán”, producto bituminoso, es interesante la distribución que se dará a los 40 metros de anchura que tiene en total la avenida. Tendrá tanta importancia el paseo como la calzada, en vista de lo frecuentado que es el primero, sin que se reste espacio a la circulación de vehículos, y a las entradas de los chalets o casas por construir. El paseo, ya hemos dicho, tendrá 17 metros de ancho, tres hileras de árboles, una calzada de 18 metros y una acera de edificios de 5 metros. Crecerá extraordinariamente la espléndidez y hermosura del conjunto, camino bello y cómodo al parque de Isabel la Católica. Con la urbanización de la avenida y la prolongación del Muro, se rinde a nuestra playa el debido homenaje. Y Gijón demuestra que tiene pleno conocimiento de su mejor tesoro”<sup>21</sup>.

Pero no será hasta 1951 cuando se proceda a la verdadera renovación de este tramo del Muro, encargándose el proyecto al arquitecto municipal José Avelino Díaz y Fernández Omaña que contó con los también arquitectos Juan Manuel del Busto, Juan Corominas, Miguel Díaz Negrete y José Antonio Muñiz como colaboradores.

Los políticos municipales fueron entonces perfectamente conscientes de la responsabilidad que suponía la transformación de un espacio tan arraigado en la retina de los gijoneses y pusieron especial atención para que la remodelación no defraudase las expectativas. Por eso, para garantizar la calidad del mismo, se convocó a una reunión a personas que “por su carrera o capacidad artística pudieran aportar ideas que hubieran de tenerse en cuenta al proyectar”<sup>22</sup>; los convocados fueron todos los arquitectos pertenecientes a la Delegación de esta localidad, del Colegio Oficial de Arquitectos y dos artistas (Srs. Piñole y Morán).

El Arquitecto Municipal invitó a cuantos compañeros quisieran colaborar con él en la redacción del proyecto y en una reunión celebrada en el mes de febrero, García Rodríguez, Hevia, Canteli, Corominas, Muñiz, Busto, Díaz Negrete,

---

<sup>21</sup> El Comercio, 24-X-1950

<sup>22</sup>AMG. Urbanización del Muro de San Lorenzo (1951-1955)

Marín y el propio Díaz Omaña, establecieron unos primeros criterios generales que habrían de tenerse en cuenta a la hora de proceder al diseño puntual de los espacios; estos criterios generales se concretaban en la necesidad de dotar al paseo de unas estructuras arquitectónicas y decidir las dimensiones de las zonas destinadas a los paseantes, sin olvidar la reservada para el estacionamiento de vehículos; para ello decidieron, en primer lugar “señalar tres puntos en los que han de levantarse construcciones con estacionamiento y servicios; fijar en 9 metros de ancho máximo la parte libre para paseo al lado del mar; establecer un ancho de 6 metros para los pasos de peatones; aparcamiento de coches en batería”<sup>23</sup>.

En otra reunión posterior se fijaron las dimensiones y las características de las pequeñas arquitecturas -lugares de refugio y pabellones-, y los servicios que acogerían, así como la presencia de jardinería y arbolado ornamental; y en otra se desestimó la instalación de un auditorio en la zona comprendida entre las calles Ezcurdia, Caridad y Rufo Rendueles por considerar poco conveniente el espacio con el que se contaba, acordándose en su lugar un pabellón elevado, de dos plantas, con restaurante, bar, puestos de flores, servicios de higiene, etc., que finalmente no se llevó a cabo.

La zona a tratar era la comprendida desde la calle Eladio Carreño (quedaba al margen el tramo comprendido entre el Campo Valdés y La Escalera) hasta el Piles y fue dividida en 5 sectores, siendo el más rico en diseño el segundo (B-C: entre las calles Caridad y Premio Real) en el que se proyectaba -además de una zona de estacionamiento-, una zona de estancia -con el bar en la parte central, con servicios de barra y mesitas, totalmente a cubierto y protegido, en parte, por vidrieras- y servicios higiénicos; en el cuarto sector (D-E: entre Canga Argüelles y la travesía de La Catalana), se proyectan dos zonas de refugio cubiertos (Fig. 2); en los restantes sectores la intervención se limita a la colocación de jardinería baja y aparcamiento, tanto de coches como de bicis.

Los diseños conservados de estas pequeñas estructuras arquitectónicas -las populares pérgolas- destinadas a fines hosteleros, muestran una solución formal perfectamente integrada en la estética del momento pensada, además, para una finalidad y un lugar en los que la simplicidad deben imponerse; se reducen en definitiva a unos pies derechos que soportan una cubierta plana,

---

<sup>23</sup>AMG. Urbanización del Muro de San Lorenzo (1951-1955)

resuelta con celosía de hormigón en los extremos laterales y disponiéndose la barra en la zona central; se presta una especial atención al diseño decorativo de este elemento, con una descripción bastante minuciosa por parte de los arquitectos que se preocupan incluso de los motivos ornamentales que deben figurar: “merece párrafo especial la construcción del mostrador del Bar, cuya parte de barra se construirá con placas de terrazo decoradas con animales o motivos del mar y asimismo la tapa del mostrador, siendo las estanterías de éste de madera, combinándose las partes abiertas con las cerradas, todo ello liso o con ligera molduración y para ser pintado en blanco o en tonos vivos con esmalte. Como complemento, el bar y el lugar de estancia llevarán iluminación indirecta o fluorescente”. En los dibujos propuestos resulta altamente significativa la presencia de un automóvil que, además de servir para mostrar la escala de las arquitecturas, nos sitúa en la época de las enormes y complejas carrocerías, al estilo de los diseños del norteamericano Raymond Loewy (Fig. 3).

Junto a estas pequeñas arquitecturas, Díaz Omaña y sus colaboradores diseñan también los bancos que habían de integrarse en el remodelado paseo y que se ajustan igualmente de una manera perfectamente armoniosa al resto del tratamiento: “se construirán bancos con mampostería, tratada en lajas, con junta muy abierta y rehundida, pintada a la cal, colocándose sobre la mampostería las tablas que sirven de asiento y respaldo, pintado al óleo y con sus herrajes decorativos”. En esta circunstancia hubieron de ser desplazados de su primitivo lugar los bancos diseñados unos treinta años antes por García de la Cruz, y que fueron trasladados al parque de Isabel la Católica<sup>24</sup>; se sustituyeron también las columnas de alumbrado existentes pero se tuvo el acierto de mantener la barandilla que no parecía desentonar con el resto del diseño propuesto y que se había convertido ya en un elemento demasiado familiar como para prescindir de él.

En este diseño completo de la avenida de Rufo Rendueles, los arquitectos no obviaron la pavimentación, tanto de la zona de aparcamiento, como a la de

---

<sup>24</sup> La idea del Parque Isabel la Católica procede ya del año 1941, cuando el arquitecto Germán Valentín Gamazo presentó un ambicioso proyecto para la zona que contaba con pista de baile, restaurante, biblioteca y teatro; fue abierto al público oficialmente en 1946. PIÑERA ENTRIALGO, Luis Miguel: *El arenal de San Lorenzo...* opus cit, p. 43. GRANDA, Javier: *El parque de Isabel la Católica. Un parque para las cuatro estaciones*, EMULSA, Ayuntamiento de Gijón, 2007

paseo, integrando los elementos de jardinería que unían las distintas pérgolas y el arbolado -para el que se preveían también los alcorques-, del que se plantaron *Tamarix* que ya figuraban en los primitivos diseños, como podemos ver en las fotos antiguas.

Destaca, por lo tanto, el sentido funcional de este espacio que se piensa ahora, no sólo como zona de paseo -con los correspondientes “refugios” para protegerse del sol o la lluvia-, sino también de estancia -con la incorporación de los establecimientos hosteleros- y de práctica deportiva -se había proyectado un carril bici en el centro de la calzada protegido por jardineras que no llegó a ejecutarse; no es menos importante la atención prestada a la circulación de vehículos disponiéndose en las inmediaciones de las pérgolas aparcamientos en batería.

La empresa encargada de llevar a cabo los trabajos fue la gijonesa Gargallo<sup>25</sup> mientras que la también local Casa Múgica se encargó de la parte de jardinería.

Cuando en abril de 1952 se dan a conocer a los gijoneses estos proyectos para la transformación de la avenida de Rufo Rendueles la prensa destaca especialmente la existencia de los cuatro lugares llamados “de estancia” y el carril bici y señala como novedad interesante la construcción de retretes públicos. La valoración que merece esta iniciativa se resume en las siguientes palabras reproducidas por la prensa local: “Hemos salido muy satisfechos de la visita. Resulta indudable que este esfuerzo realizado por nuestro Ayuntamiento demuestra su interés y vivo anhelo porque Gijón salga de su letargo y muestre a todo el mundo que es una ciudad moderna, deseosa de situarse al lado de otras de mayor abolengo urbanístico”<sup>26</sup>.

Las décadas del desarrollismo de los 60 y 70 no suponen sino épocas de deterioro del Muro; el interés constructivo se centra más en la edificación y especulación del suelo frente a la fachada marítima que en el mantenimiento y adecentamiento del ya viejo paseo del Muro. Tal vez la actuación más

---

<sup>25</sup> Talleres Gargallo S. A. habían sido fundados en 1919 y adquirieron un gran prestigio en materiales de construcción y ornamentación; cesó su actividad en 1980 (GARCÍA QUIRÓS, Paz y José M<sup>o</sup> FLOREZ SUÁREZ: *La ciudad del vapor. Historia de la industria y el comercio*, Biblioteca Gijonesa del Siglo XX, G.E.A., Ayuntamiento de Gijón, 2000, p. 155)

<sup>26</sup> El Comercio, 11-IV-1952

destacada sea la urbanización de la avenida de José García Bernardo, es decir la parte del paseo desde el puente del Piles hasta el Rinconín. El 18 de julio de 1968 fue inaugurada oficialmente “una obra que ha mejorado decisivamente una parte sustancial de la fisonomía urbanística gijonesa”<sup>27</sup>.

Según recoge el diario El Comercio “a partir de la avenida de García Bernardo –que ha quedado complementada en su trazado y belleza por obras de enlosamiento, aparcamiento y zonas ajardinadas- se prolongó el Muro hasta el Rinconín. La rotonda de Casablanca sufrió un total cambio de fisonomía con el derribo de la anacrónica instalación que durante largo tiempo presidió –eso sí, característicamente- aquel lugar. La balconada sobre las aguas, una vez continuado el muro de hormigón a lo largo de la costa, fue la culminación. Y el resultado presenta ahora un panorama sugestivo y encantador, concebido con exacto concepto de su funcionalismo”<sup>28</sup>.

Se llevaron a cabo también algunas actuaciones menores (instalación de luminarias tipo setas; proyectos de balaustrada y aceras en la zona de García Bernardo; pasos subterráneos en Rufo Rendueles y Avenida de Castilla...) que, ni significan una intervención en profundidad, ni contribuirán a consolidar una imagen de la zona.

## **LAS ACTUACIONES EN LOS AÑOS 90: UN CONCEPTO MODERNO DE DISEÑO URBANO.**

Los años 80 suponen un hito importante para el urbanismo gijonés, puesto que se redacta el Plan General de Ordenación Urbana tal vez más influyente de la segunda mitad del siglo XX, el conocido como Plan Rañada; en él se establecen las líneas maestras que debe seguir el urbanismo de la ciudad, determinando las zonas de actuación, la zonificación y destino del uso del suelo de las distintas áreas. Uno de los logros fundamentales de este Plan de Ordenación fue establecer las pautas para la recuperación del frente marítimo de la ciudad, puesto que se sentaron las bases para la regeneración de la playa del Arbeyal, la creación de la playa de Poniente, la urbanización del paseo del

---

<sup>27</sup> El Comercio, 19-VII-1968

<sup>28</sup> El Comercio, 19-VII-1968

Muelle, la adecuación para uso público del cerro de Santa Catalina y la reordenación del Muro de San Lorenzo<sup>29</sup>.

La zona oeste de la ciudad, la más desfavorecida en términos de equipamiento hasta ese momento, es la que sufrirá más transformaciones, procediéndose a su conversión -perdiendo su función industrial- en equipamiento deportivo con la remodelación del viejo muelle industrial y pesquero para puerto deportivo, a la recuperación del espacio de los astilleros para la construcción de una nueva playa (recuperando la vieja playa de Pando) con su correspondiente paseo, a la dedicación de una parte del espacio para usos residenciales y destinando también otra parte para equipamiento cultural con la conversión de la vieja estación del norte en Museo del Ferrocarril, la construcción posterior de un Acuario y finalmente un complejo de ocio y salud con el Balneario ubicado en el antiguo dique curvo de Fomento.

También la zona del litoral este, el paseo del muro de San Lorenzo, será contemplada en este Plan General con un proyecto de regeneración del paseo que culminará en los años 90 con una transformación en profundidad, tanto en los aspectos meramente formales como -y es lo más importante- en su concepción, conceptualización y en la finalidad para la que se proyecta; este tratamiento es, hasta el momento, definitivo.

Guy Julier señala -a propósito de las intervenciones en llevadas a cabo en un gran número de centros urbanos de ciudades históricas a partir de los años ochenta-, que "los proyectos de diseño urbano sugieren un cambio en la concepción y en la experiencia de los espacios de la ciudad, y entran en el campo del urbanismo y el ocio"<sup>30</sup>. Y esto es efectivamente lo que se pretende con esta intervención; porque las actuaciones realizadas en este momento no tienen como finalidad solamente adecuar y adecuar un espacio ya deslucido y trasnochado sino, sobre todo, ponerlo al servicio de unos ciudadanos que demandan cada vez con más fuerza lugares públicos de esparcimiento, así como dotar a ese espacio de una significación y, al mismo tiempo, proporcionar a la ciudad una imagen potente que pueda singularizarla y posicionarla como referente.

---

<sup>29</sup> BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, Francisco Javier GRANDA ÁLVAREZ, M<sup>a</sup> Fernanda FERNÁNDEZ GONZÁLEZ y Roberto ÁLVAREZ ESPINEDO: *La Obra Pública...* opus cit., p. 327

<sup>30</sup> JULIER, G.: *La cultura del diseño...* opus cit., p. 159

Porque la intervención que se proyecta sobre esta zona permite a sus usuarios la posibilidad de liberarse de las trasnochadas concepciones de la ciudad del siglo XIX; este espacio gijonés es concebido ahora como lugar en el que pueda disfrutarse de lo que sociólogos como Enzensberger consideran el verdadero lujo actual: el tiempo, el espacio, el silencio o la tranquilidad<sup>31</sup>, transformándose así también en un espacio cada vez más ligado a la sensibilidad ciudadana y convirtiéndose por ello en un espacio emocional, un espacio sobre el que se proyecta una afectividad<sup>32</sup> que depende del grado de satisfacción que ese espacio proporcione en términos de historicidad, identidad o confortabilidad y que, al mismo tiempo, y por eso mismo, constituye una marca ciudad<sup>33</sup>, una imagen que define y resume el espíritu de toda la ciudad.

Esta intervención sucede en un momento muy concreto que no se puede ignorar y que es la época en la que las ciudades más innovadoras están proporcionando una nueva actividad a sus -en muchas ocasiones-, obsoletas fachadas marítimas o cascos históricos. Es la época en la que el concepto de diseño, también como diseño urbano -de los espacios públicos-, alcanza un gran protagonismo y al que prestan su colaboración prestigiosos arquitectos y urbanistas que proponen intervenciones globales en los núcleos urbanos. Tal vez el caso más interesante sea el de Oriol Bohigas y su intervención en Barcelona -como ya señalamos-, ciudad en la que Gijón se mira muy frecuentemente.

En este contexto, en 1989, se firma un convenio de colaboración entre la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Ayuntamiento de Gijón para la ejecución de las obras del Paseo Marítimo de la playa de San Lorenzo<sup>34</sup>. Tras esta firma, los estudios previos se iniciaron en enero de 1990 y finalmente en la primavera de ese año se procede

---

<sup>31</sup> Recogido en CUTOLO, Giovanni: *Lusso & design. Etica, estetica e mercato del gusto*. Editrice Abitare Segesta S.p.A. Milano, 2003, p. 40

<sup>32</sup> En este sentido no deja de ser significativo el nombre con el que los gijoneses bautizaron a dos de los lugares más representativos: la Escalerona y el Rinconín. Sobre los espacios emocionales véase CORRALIZA, J. A.: *La experiencia del ambiente. Percepción y significado del medio construido*, Ed. Tecnos, Madrid, 1987

<sup>33</sup> MORALES SARO, M<sup>a</sup> Cruz: "Marca Gijón. La imagen de la ciudad" en *Liño 13. Revista Anual de Historia del Arte*. Departamento de Historia del Arte y Musicología, Universidad de Oviedo, 2007

<sup>34</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11325-6

a actuar sobre ese entorno, para lo que los arquitectos Manuel García García y José M<sup>º</sup> Caicoya presentan el correspondiente proyecto en el que enumeran los fines perseguidos:

“Este estudio pretende, a través de su propio contenido, ser la base técnica para conseguir los siguientes objetivos:

1. Justificar la necesidad de remodelación del paseo del muro de San Lorenzo.
2. Aportar los principales datos históricos que permitan comprender su conformación.
3. Detallar su estado actual a nivel físico para así poder definir con precisión cualquier tipo de actuación.
4. Detallar su estado actual a nivel estructural para así poder proceder a su consolidación.
5. Definir la fachada de la ciudad a este paseo para así ver la conveniencia de una actuación sobre la misma.
6. Definir un “área” o “fase 1” de la actuación aportando sobre la misma varias soluciones urbanísticas a los principales problemas existentes.
7. Definir estas soluciones técnicas y económicamente para que los organismos con competencia en el tema (MOPU y Ayuntamiento de Gijón) puedan decidir sobre aquella que consideren más adecuada y su nivel de participación en la misma.
8. Ser en conjunto, un contenido técnico básico para poder acometer con posterioridad los posibles proyectos y obras”<sup>35</sup>.

Tras un minucioso y documentado estudio de las diversas actuaciones efectuadas sobre el espacio a intervenir, la primera decisión que adoptan es la conservación, y en su caso restauración e intervención, de dos de los elementos más representativos del paseo, situado uno en el inicio de la que podríamos considerar zona de ampliación histórica (la Escalerona) y el otro en el extremo que cerró esta misma zona histórica hasta la prolongación del paseo por la Avenida de García Bernardo: el puente del Piles, por considerar su importancia arquitectónica, formal y funcional. Quedaban así pues, protegidos estos dos extremos del paseo. Para el resto proponen tres soluciones diferentes.

---

<sup>35</sup> AMG. Expediente ordinario nº 5159-1

La solución 1 contemplaba la construcción de un bulevar central de tal manera que, manteniendo el ancho del paseo, establecería otra zona peatonal a fin de que sirviera de enlace de la ciudad con el paseo marítimo propiamente dicho. Los arquitectos la describen así: “Realización de un espacio peatonal intermedio a modo de boulevard en el actual vial, que facilite el acceso al paseo. Se consiguen también así dos viales de única dirección que mejoran sensiblemente el tráfico”.

La solución 2 consistía fundamentalmente en una ampliación importante del paseo marítimo. Para ello se propone “Reducir el número de carriles para poder hacer más accesible el paseo. Los espacios destinados a la circulación y el aparcamiento se suprimen para ser incorporados al paseo y conseguir de este modo su ampliación”.

Mientras que la tercera solución peatonalizaba totalmente una parte importantísima de la avenida de Rufo García Rendueles para lo que se sugiere “Romper la continuidad del tráfico rodado a lo largo del paseo con lo que se consigue una mejor accesibilidad y disponibilidad de los espacios peatonales creados (tres manzanas quedaría unidas la paseo) que darán lugar a una nueva imagen y uso del paseo”.

Estas tres soluciones van acompañadas tanto de los correspondientes planos como de unos dibujos a mano alzada con los que se pretende visualizar cada una de las propuestas. En todos estos dibujos se observa la simplificación que se quiere potenciar con la colocación de bancos extremadamente sencillos que alternan con árboles a lo largo del paseo, en tanto que en la zona más próxima al Náutico se propone una alternativa en la que los elementos vegetales están ausentes, colocándose, como elemento diferenciador, una pérgola de planta circular. Además se mantiene la barandilla tradicional y se eligen como luminarias unos sobrios pilares sobre los que se disponen unos simples globos. Se hace referencia igualmente al amueblamiento “que comprenderá esencialmente todos los elementos que se consideran necesarios para garantizar los nuevos usos del paseo. Incluye los bancos, marquesinas, fuentes, papeleras, mástiles, kioscos para pequeños bares, venta de periódicos, información al ciudadano, conciertos, servicios de playa, etc.”, así como equipamiento y plantaciones que, en su opinión, son los que darán definitivamente sentido y urbanidad al paseo.

Otra de las características que es común a las tres propuestas es el interés por limitar la circulación de vehículos y el aparcamiento, dando prioridad a la función de paseo, aspecto que es considerado como un problema por el servicio de ingeniería civil que advierte que con cualquiera de las tres se suprimen las 550 plazas de aparcamiento; no obstante se aprueba la segunda de las soluciones propuestas para la urbanización del Piles a la Escalerona.

En diciembre de 1990 se presenta el proyecto redactado bajo la dirección de Ramón Galán, ingeniero Jefe del Servicio de Proyectos, Obras y Señales Marítimas de la Demarcación de Costas de Asturias y la co-dirección de Fernando González Landa, Jefe de los servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Gijón en tanto que en materia de diseño colabora un equipo de arquitectos encabezado por Diego Cabezudo y del que formaban parte Silvino Martínez y Jorge Paraja.

La lectura de la Memoria del proyecto deja perfectamente claro que se trata de un pormenorizado y lúcido diseño del espacio en el que se contemplan los aspectos funcionales, sociales y simbólicos, aspecto digno de ser destacado: “Entendemos que el paseo marítimo de Gijón es la imagen de la ciudad, y por ello se establece un diálogo implícito entre ésta y el paseo. El paseo deja huella en la ciudad y ésta en el paseo”<sup>36</sup>; por tanto esta conciencia de que se está actuando sobre la imagen de la ciudad, llevará a los redactores del proyecto a mimar todos los aspectos, desde la elección del arbolado a la disposición de los distintos pavimentos, tratando de conjugar la tradición de algunos elementos, con soluciones formales nuevas que pueden armonizarse perfectamente.

La zona de intervención se sitúa desde el puente del Piles hasta la confluencia con la calle Capua, en la zona conocida como “martillo de Capua”<sup>37</sup> pues entienden que la zona del Náutico tiene una personalidad propia cuya remodelación deberá quedar para otra nueva fase; no obstante, reconociendo la fuerte presencia de la Escalerona en la historia y el imaginario colectivo de la ciudad, se propone una intervención para recuperar algunos de los viejos elementos deteriorados con el paso del tiempo.

---

<sup>36</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11325-6

<sup>37</sup> El “martillo de Capua” recibe este nombre por representar el edificio proyectado en 1899 por Mariano Marín un obstáculo en la confluencia entre las calles Capua y Ezcurdia en la expansión de la Avenida de Rufo Rendueles.

Se actúa, por tanto, en tres direcciones:

1. Estableciendo una dialéctica entre ciudad y playa a través del paseo proponiendo una separación-conexión por medio de diferentes elementos (colocación de un banco corrido, línea de tamarindos, dibujo en la pavimentación);
2. Dotando al espacio con los equipamientos necesarios, y en los lugares adecuados, que garanticen su uso y funcionalidad (bancos, pérgolas, fuentes, papeleras, iluminación, señalética, espacios para tenderetes ambulantes...) y
3. Creando una imagen en la que, de nuevo, se establece el diálogo entre pasado y presente (recuperación de las viejas farolas y restauración de la balaustrada).

Con todos estos ingredientes está garantizado el éxito del diseño, en el que nada se deja al azar, todo está absolutamente controlado, convirtiéndose la lectura de la memoria en una extraordinaria experiencia de cultura de proyecto, al que hay que reconocer su detalladísimo análisis y su minucioso tratamiento.

El primer objetivo de los diseñadores del Muro es, como señalábamos, establecer una relación entre la ciudad y el paseo, para lo que procederán a una zonificación que busca dar a este espacio una autonomía plena con respecto a la parte urbana; la solución que adoptan es la de disponer un pequeño muro, de 50 centímetros de alto, precedido de una pequeña zona verde de césped en la parte más cercana a la circulación rodada; éste sirve de separación y de lugar desde el que se empieza a percibir la presencia del paseo, alejada del bullicio del tráfico, para lo que se dispone también, en esta línea, una sucesión de arbolado siendo elegido el tamarindo, tanto por sus características de adecuación al lugar -ya que resiste ambientes salinos-, como por su belleza. Este muro se concibe como “elemento conceptualmente protagonista” ya que es no solo barrera con respecto al tráfico rodado, sino también elemento de relación y articulador del mobiliario presente en la zona, puesto que podrá ser utilizado como banco corrido para uso informal disponiéndose además en él los propios bancos, papeleras, fuentes así como los báculos que soportarán las luminarias y los parasoles (Fig. 4).

Este muro-banco se dispone sobre un peldaño corrido que tiene la función de establecer el cambio de nivel con respecto al resto del paseo que ponga de manifiesto la existencia de dos zonas, una dinámica y otra estática destinada al reposo y la contemplación del paisaje, con la presencia de los bancos y los parasoles.

El carácter funcional y en cierto modo simbólico de esta zona (puesto que pretende ser el nexo o separación entre playa y ciudad) se potencia con la pavimentación diferenciada del espacio dinámico del paseo que llega hasta el límite de la barandilla; en este pavimento se señalan, por medio de la diversificación de materiales, la existencia de las calles que convergen en la playa con una angulación de 24°; esta angulación “se llega a imprimir en el pavimento, que se desliza hacia el mar hasta morir, estrellado y roto contra el muro de hormigón, recuerdo metafórico e imagen especular de las olas que mueren en la playa”<sup>38</sup>.

En los accesos al paseo y coincidiendo con los pasos de peatones que conectan la ciudad con el Muro, se prevén unas “marquesinas a modo de puertas” que tiene además la misión de acoger tanto los equipamientos permanentes como los temporales -kioscos de helados o revistas, teléfonos, o puestos ambulantes-. Se ha previsto especialmente la disposición de estas marquesinas en los pasos de peatones para servir de refugio a los ciudadanos en caso de lluvia o excesivo sol, así como para la ubicación allí de los puestos ambulantes que se verán favorecidos por el tránsito obligado de viandantes, sus potenciales compradores. Es interesante destacar que los diseñadores pretenden agrupar las actividades que ellos califican como de “comerciales” en estos puntos al objeto de proporcionar “una imagen formal más limpia y despejada”, lo que viene a demostrar el detallado análisis del espacio y la preocupación por crear una zona perfectamente articulada y estructurada, un ejemplo más del cuidado diseño del espacio público. En los accesos a la playa (en las rampas o escaleras) se prevé la colocación de unas estructuras desmontables (para poder retirarlas durante el invierno a fin de su conservación y mantenimiento) que tiene una finalidad comunicativa, puesto que están pensadas para disponer en ellas la información pertinente sobre el significado de las banderas de estado de la mar, puestos de socorro, normas de baño, así como el número identificador de la escalera de acceso; también se contempla

---

<sup>38</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11325-6

la presencia de una bandera que servirá no sólo para comprobar la dirección e intensidad del viento, sino también para mantener una imagen muy arraigada entre los ciudadanos de Gijón acostumbrados, durante muchos años a ver la barandilla jalonada de mástiles con banderas de un gran número de países, en un intento -más que cuestionable- de cosmopolitismo. Para que la identificación de la escalera permanezca durante todo el año se prevé incrustar, a ras del pavimento, el número correspondiente en bronce (Fig. 5).

La parte más próxima al mar es la que conserva la solución tradicional, puesto que, en opinión de los arquitectos, es la más arraigada en la memoria de los gijoneses; por ello se decide mantener la barandilla histórica con las pilastras correspondientes y recuperar las viejas farolas de fundición; por la misma razón, también se mantiene la forma y los materiales de las escaleras y la rigola o pieza de remate del borde del muro. Será esta zona, por tanto, del borde del muro la que permita establecer el diálogo entre lo nuevo y lo viejo devolviendo la imagen tradicional, pero a la vez funcional realizando un ejercicio de rehabilitación y de integración del pasado con el presente.

Se presta también una especial atención al mobiliario urbano<sup>39</sup> constituido por bancos, papeleras, fuentes, parasoles e iluminación. De estos elementos el más interesante son los 15 parasoles que se sitúan sobre los bancos, agrupados e intercalados en la zona pensada para el descanso y la contemplación del paisaje, en el muro de separación; se los describe y justifica del siguiente modo: “Los parasoles están formados por estructuras metálicas con un marcado carácter aéreo y cuyo diseño acentúa la barrera aludida, negando la visión de la ciudad y volando en su apertura hacia el paseo. Su acabado interior, a base de malla de metal deployé, tamizará la luz invitando al descanso bajo el sol del verano”<sup>40</sup>. Se colocan anclados mediante unos tirantes a los mástiles de los proyectores.

Los bancos metálicos, en número de 90, son galvanizados y apoyan en bases laterales de hormigón. Las papeleras, 34, son de acero inoxidable y van

---

<sup>39</sup> Por un decreto de la alcaldía de fecha 31 de julio de 1990 se había adjudicado al arquitecto Diego Cabezudo la asistencia técnica para la redacción del proyecto de obras del paseo marítimo del muro, 1ª fase, consistente en las labores de diseño arquitectónico del mobiliario, jardinería, escaleras y pavimentación del nuevo paseo. AMG. Expediente ordinario nº 4559-4

<sup>40</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11325-6

encajadas en un dado de hormigón prefabricado revestido de granito gris mientras que las 11 fuentes de acero inoxidable se colocan también sobre base de hormigón prefabricado, igualmente revestido de granito gris.

Los sistemas de iluminación en lo que respecta a la zona del paseo se reducen a dos tipos: las antiguas farolas de fundición con luminaria de globo de policarbonato que, en número de 50, se colocan sobre las pilastras de piedra caliza de la balaustrada y que junto con ésta sirven para recuperar la histórica imagen del muro, y las nuevas luminarias (en número de 193) encargadas de iluminar el paseo y que aportarán una banda de luz continua, consistentes en proyectores sobre báculos metálicos galvanizados de 6 metros de alto a los que se acoplan rejillas de lamas para evitar deslumbramientos “que permitirán a su vez que, desde una visión lejana, no se puedan ver los focos de luz, para no interferir en la percepción de las luminarias del borde que, reflejándose en el mar, deberán conservar la imagen tradicional de la playa de san Lorenzo”<sup>41</sup>.

Esta iluminación se diferencia claramente de la pensada para la zona de tránsito rodado -estableciendo una vez más la dualidad entre espacio de paseo y zona urbana-, que consistirá en luminarias de balizamiento en la mediana que separa los 4 carriles de la zona de tráfico rodado, y luminarias sobre postes de 12 metros a ambos lados de la calzada para dar servicio a esta zona.

Es especialmente interesante el tratamiento del pavimento, prueba de hasta qué punto se ha pensado en la armonía del conjunto, el aspecto simbólico y semántico del espacio y las futuras actuaciones que habrán de acometerse para dar por finalizado el paseo en su totalidad, teniendo en cuenta que lo que ahora se ejecuta deja fuera otra de las zonas más próximas a la ciudad y a la ciudadanía, como es la zona de San Pedro, los jardines del Náutico, en un extremo del Muro, y el espacio que continúa más allá del puente del Piles en el otro extremo. Los materiales empleados en el pavimento son básicamente el hormigón y el granito; el hormigón elegido presenta dos variedades, en forma de baldosas romboidales de color verde “emblemático del paisaje asturiano y que será el que entone el conjunto del paseo”, y el hormigón fratasado *in situ*. Además se emplean losas de granito saltado al fuego en la zona de reposo en la que se sitúan los bancos, y en el propio paseo, en bandas anguladas

---

<sup>41</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11325-6

alternando con las bandas de hormigón verde, alternancia que servirá para romper y manejar la escala de la gran superficie del paseo.

Este diseño, como ya se ha dicho, contempla solamente la parte del Muro que se puede calificar de “lineal”, quedando sin reestructurar su inicio y su final; para ello, los redactores del proyecto han propuesto en primer lugar que el pavimento de la zona más próxima a la Escalera se resuelva exclusivamente mediante el hormigón fratasado *in situ*, como elemento de transición con los diseños futuros, pero proponiendo como elemento unificador que dé una entidad coherente a todo el conjunto del muro, la solución histórica de la barandilla de hierro forjado con sus pilastras de piedra caliza y las farolas de fundición, así como la rigola del muro y el pavimento de hormigón roto de forma irregular en su encuentro con la zona de nuevo diseño. Será este un elemento definidor del paseo que permitirá dar una continuidad en las sucesivas actuaciones sirviendo para relacionar los diferentes espacios urbanos que concurren en él, conservando una imagen tradicional de la ciudad.

Aún cuando no se actúa más allá de la calle Capua, y por tanto la Escalera queda fuera del área de intervención, los autores, en su intento de recuperar la imagen popular del Muro, prevén una partida dentro del presupuesto para la restauración de la gran entrada monumental a la playa y uno de los elementos más característicos y simbólicos no solo de la zona, sino de la ciudad, proponiendo que se le devuelva la primitiva apariencia reponiendo alguno de los elementos que habían desaparecido, como la franja de pavés que tenía en su cara norte.

Además de esta actuación en la superficie del paseo se acometen otra serie de reformas como las correspondientes a los pasos subterráneos, de los que sólo se mantiene dos y a los que se sustituye la semirampa de acceso por peldaños revestidos de granito gris.

Posteriormente, en 1991, se procede a la instalación de un pabellón de servicios diseñado por Diego Cabezudo Fernández, Jorge Paraja Bango y Jovino Martínez Sierra, que se contempla también en consonancia con la actuación en el conjunto del paseo<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> AMG. Expediente ordinario nº 8223-3

El 5 de agosto de 1993 la prensa local anuncia la inauguración del renovado paseo, año y medio después de iniciadas las obras y señala cómo “Recuperar el sabor de lo antiguo, y combinarlo con nuevos diseños de finales del siglo XX, ha sido una de las notas destacadas en la remodelación del paseo del Muro: las farolas ornamentales conviven con los proyectores de sodio, y la antigua Escaleron a luce su nuevo tipo al lado de las flamantes pérgolas y parasoles”<sup>43</sup>.

Antes de que concluyeran las obras de renovación del paseo en su parte central, se procede a la remodelación de los jardines del Náutico, desde la calle Capua hasta la iglesia de San Pedro, con proyecto del ingeniero jefe del Ayuntamiento, Fernando G. Landa que firma un primer informe el 30 de junio de 1992<sup>44</sup> en el que se recogen las características que se deben respetar para mantener el espíritu y la coherencia con el resto del paseo. Por esto “las aceras del Paseo serán similares a las del resto del mismo que está urbanizándose en la actualidad, con pavimento color verde jade de losetas romboidales de 558 x 558 con encintado de granito haciendo dibujo, todo ello entre el bordillo de granito y el nuevo cantil o rigola de piedra caliza que va a sustituir al actual; la señalización en escaleras (Fig. 6), idéntica a la del resto del paseo (y del mismo modo se procederá a la) sustitución de las barandillas y pilastras actuales por otras nuevas idénticas en su diseño y características materiales”<sup>45</sup>.

También, y siguiendo las directrices marcadas por el proyecto de la primera fase, la línea del borde más próxima a la arena continuará con la barandilla tradicional de hierro sobre cuyas pilastras de piedra se dispondrán las farolas tradicionales de doble farol, mientras que en las aceras contiguas a la circulación de vehículos se incorpora un modelo diferente, pero también con el sabor de la tradición puesto que se eligen las farolas modelo Gijón con columnas de fundición de hierro, recuperando así las viejas luminarias ubicadas en las inmediaciones del derruido bar Náutico; en cambio para la zona del paseo contiguo a los jardines del Náutico se eligen unos modelos de moderno diseño consistente en unos proyectores montados sobre las luminarias de distribución indirecta, a una altura de 6 metros, según se señala en la memoria “diseñadas para dichos jardines actualmente en construcción”, pero que

---

<sup>43</sup> El Comercio, 5-VIII-1993

<sup>44</sup> AMG. Expediente ordinario nº 5231-1

<sup>45</sup> AMG. Expediente ordinario nº 5232-1

coinciden en gran parte con las conocidas “Lámparas Aalta”, de Beth Gali y Marius Quintana diseñadas en 1983 para la firma Santa&Cole (Fig. 7).

Se dedica un apartado especial a la iluminación de la iglesia de San Pedro, a la que se dota de un sistema propio con la colocación de seis columnas de seis metros de alto que iluminarán todo el perímetro, pero haciendo especial hincapié en el costado sobre el mar, la fachada y la torre, convirtiéndose, gracias a la iluminación, en un punto referencial del paseo.

El concepto de separación entre ciudad y playa establecido en la urbanización de la primera fase se mantiene con la existencia del pequeño muro en el que también se intercalan los bancos, si bien en este caso presentan alguna diferencia con los existentes en la zona ya urbanizada tanto en el acabado de los bancos como del propio muro.

En el espacio que anteriormente ocupaba el bar Náutico se proyecta un pequeño graderío que, tras una intervención en 1992 consistente en la sustitución del hormigón por materiales más nobles como el granito, y con la ampliación de espacios verdes en la plaza<sup>46</sup>, confieren a la misma su estado actual.

En 1993 la intervención que se realiza en la playa gijonesa se concreta en el equipamiento necesario para el uso de la zona de baños y lo que este uso supone; se encarga al mismo equipo de arquitectos Diego Cabezudo Fernández, Jorge Paraja Bango y Jovino Martínez Sierra el “diseño y presupuesto de todos los elementos de mobiliario urbano y útiles necesarios para prestar los servicios de playas de Gijón durante la temporada de baños; servicios de salvamento, primeros auxilios, duchas, fuentes, kioscos de prensa, etc.”<sup>47</sup> para lo que se debe tener en cuenta tanto su funcionalidad como su integración en el entorno, especialmente en el nuevo paseo del Muro.

En el intento de dar al litoral este gijonés un tratamiento uniforme y rescatar para paseo una zona aún sin completar de urbanizar, el Ayuntamiento de Gijón y el MOPTMA firman el 25 de mayo de 1993 un convenio que es ratificado por el pleno del Ayuntamiento el 11 de junio del mismo año “para la realización de

---

<sup>46</sup> AMG. Expediente ordinario nº 5230-2

<sup>47</sup> AMG. Expediente ordinario nº 8223-32. En el Archivo Municipal no se han localizado los expedientes correspondientes a los diseños de estos elementos.

actuaciones de mejora y protección de la Costa Este de Gijón<sup>48</sup>; dentro de este convenio la primera actuación que se incluye es la “Remodelación del paseo marítimo de Gijón, entre el puente del Piles y el Rinconín”<sup>49</sup>, es decir la actual Avenida de José García Bernardo. Con este fin el ayuntamiento había “elaborado un esquema director de la costa Este, ya aprobado de forma definitiva por la Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo y cuya finalidad es proteger y potenciar el uso público de la franja costera de Gijón entre el barrio de Cimadevilla y el límite del Concejo de Villaviciosa, todo ello apoyado en un Plan Especial de la Costa Este, cuyas líneas fundamentales están contenidas en un Esquema Director desarrollado por el Ayuntamiento de Gijón. (...)”<sup>50</sup>.

En agosto del mismo año se firma un acuerdo de colaboración entre el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón para el desarrollo de la costa este y en febrero de 1994 se presenta un proyecto, firmado de nuevo por los ingenieros de caminos Fernando González Landa y Ramón Galán Cortés, en el que se contempla la realización de una zona peatonal de paseo, un carril de bicicletas, un vial de dos carriles en un primer tramo y de uno solo en la parte final, con zonas de aparcamiento, así como la continuación del alumbrado y el mobiliario urbano y la rehabilitación del llamado balneario de San Lorenzo de la Avenida de Rufo Rendueles, según se había decidido en los trabajos previos. Este proyecto de remodelación se aprueba el 10 de marzo de 1994 y de la ejecución de las obras se hará cargo la empresa CEYD.

A la hora de emprender esta remodelación los autores entienden que debe realizarse como continuación de la efectuada en el año 1993 en la zona de Rufo Rendueles, por lo que emplearán los mismos criterios: es decir concebir este paseo como un espacio en el que se contempla una zona de descanso y otra más dinámica, al mismo tiempo que asumen también la existencia de un pequeño muro de separación que articule y organice la presencia del resto del mobiliario urbano; no obstante existen notables diferencias objetivas entre las dos zonas (Rufo Rendueles-García Bernardo) en tanto en cuanto esta última se encuentra más alejada del centro ciudadano urbanizado y se extiende en un espacio en el que la densidad de población es mucho menor y en la que el uso tradicional estaba reservado casi exclusivamente a actividades de ocio,

---

<sup>48</sup> AMG. Expediente ordinario nº 7821-2

<sup>49</sup> AMG. Expediente ordinario nº 7822-1

<sup>50</sup> AMG. Expediente ordinario nº 7821-2

fundamentalmente relacionadas con el sector de la hostelería<sup>51</sup>. Es esta, por tanto, una zona de tránsito entre periferia y ciudad y un espacio en el que confluyen las características de lo urbano, lo ciudadano y la propia actividad playera y que por tanto exigirá un tratamiento un tanto diferenciado con respecto al que se había dado a la parte más inmersa en la ciudad.

La longitud del área a tratar son 1.299 metros y, dadas sus características peculiares será dividida en dos tramos con un tratamiento diferente, más un tercer y posterior tramo que enlaza con la parte plenamente rural del concejo.

El primero de estos tramos, en la parte más próxima al puente del Piles, se inicia con una marquesina muy sencilla (Fig. 8), a modo de puerta de acceso - como sucedía en la avenida de Rufo Rendueles- que sirve como elemento articulador entre la antigua parte del puente del Piles y la nueva zona y como de zona de refugio y eventualmente para acoger algún puesto de venta ambulante; está constituida por una losa de hormigón armado sobre pilares metálicos y coronada con una veleta de ejecución muy sencilla, lo mismo que toda la pequeña estructura arquitectónica; una vez superado este punto de arranque del paseo, y en la zona más alejada de la mar, se mantiene un vial para la circulación rodada de dos carriles de doble sentido, con aparcamiento en batería, todo ello pavimentado con adoquín prefabricado para disminuir la velocidad de los vehículos; este primer tramo termina en una rotonda (también con su correspondiente aparcamiento) que se dispone en una cota más elevada que el paseo peatonal con el fin de servir de balcón desde el que contemplar el panorama recuperando, en cierto modo, el antiguo mirador del restaurante Casablanca -que se levantaba en este pequeño promontorio- desde donde los gijoneses podían, y pueden de nuevo, disfrutar de la vista de la ciudad y de la bahía de San Lorenzo.

A continuación de la calzada para vehículos se dispone, como en la avenida de Rufo Rendueles, una línea de arbolado, en este caso 142 *Ailanthus altissima*, y una banda de iluminación (proyectores con un sistema de rejillas especiales para evitar el deslumbramiento dispuestos sobre báculos como sucedía en la otra zona) que separan la circulación de vehículos del espacio de paseo que en este caso prevé también la existencia de un carril de bicicletas; este carril se

---

<sup>51</sup> Aquí durante muchos años estuvieron en servicio algunos de los más populares restaurantes y merenderos que aún esta época estaban en actividad o que habían desaparecido en las algunas de reformas de la zona –como el conocido Casablanca.

caracteriza y diferencia del resto del pavimento tanto por su material como por su color (de hormigón coloreado en verde en el proyecto original) y, a su vez, está separado de la zona peatonal por un pequeño murete chapado de granito en el que se intercalan los bancos y el resto del mobiliario urbano: fuentes y papeleras (Fig. 9).

En la parte del paseo propiamente dicho se emplea una pavimentación que sigue las directrices de la remodelación del primer tramo, aunque en este caso se sustituye el hormigón por el granito; igualmente se mantiene la imagen del borde del mar, con la correspondiente barandilla tradicional de hierro, sus pilastras de piedra caliza sobre la que se disponen las farolas de fundición y doble globo que sirven para mantener la unidad formal de la totalidad del muro y en las escaleras de acceso al mar se disponen los mismos elementos de señalética que contienen tanto los números de las escaleras como otras informaciones relacionadas con el uso de la playa.

En la zona de conjunción entre el primero y segundo tramo se utiliza el ensanchamiento para la incorporación de zonas verdes en las que -en el proyecto-, conviven el césped con el *Carpus brotius edulis*.

El segundo tramo, que se extiende desde esta parte, denominada actualmente Mayán de Tierra, hasta la pequeña rotonda que acoge la escultura de la Madre del Emigrante que actúa a modo de punto final del paseo, ofrece como solución diferenciadora la existencia de un solo carril para el tráfico rodado, destinado a cubrir las necesidades de los residentes en esta zona. Además en esta zona el carril bici se resuelve mediante un escalón elevado realizado también en granito y separado de la zona peatonal por bolardos esféricos del mismo material (Fig. 10); tanto la iluminación como el resto de mobiliario urbano, que se limita a los bancos y papeleras, reciben un trato diferenciado como corresponde a un entorno más rural y más pensado para largos paseos que como continuación de la ciudad; no obstante la línea de costa mantiene la tradicional barandilla y las farolas.

En este segundo tramo se contemplan dos espacios singulares (Fig. 11) concebidos como dos pequeñas plazas-mirador ligeramente elevados sobre el resto del pavimento y que contienen también elementos específicos que, sirviendo de hitos y acompañamiento, contribuyen a romper la monotonía del paseo; el primero de ellos está formado por una planta cuadrada de 19,70 por 19,70 rodeada de 66.60 ml. de murete con barandilla metálica (que no llegó a

colocarse,) y un reloj de sol en el centro<sup>52</sup>. Este reloj consiste simplemente en un escalón en el que se han dispuesto las señales que indican los meses, donde el individuo debe situarse para servir de aguja que indique la hora con su sombra proyectada sobre el suelo en el que se han dispuesto las horas en bronce en semicírculo; de este modo de implica al paseante al obligarle a interactuar con el reloj para leer la hora.

El último de los espacios singulares sirve también para poner el cierre a esta intervención urbanística y consiste en una plaza, circular en este caso, de 32 metros de diámetro y con 92,70 de peto con las mismas características que la anterior, utilizándose una pequeña peana para colocar la escultura de Muriedas que representa a la Madre del Emigrante y que supone la primera de las esculturas que, a partir de aquí –y salvo la de Fernando Alba colocada posteriormente en el Mayán de Tierra-, irán jalonando el resto del paseo cuya prolongación se realizará con posterioridad; esta escultura, que en su momento supuso una ruptura formal y una apuesta por la vanguardia -y por tanto discutida y controvertida por la ciudadanía- acabó convirtiéndose en otra de las imágenes tradicionales del muro gijonés<sup>53</sup>.

El mobiliario urbano consta de dos tipos de bancos: unos (en número de 24) diseñados específicamente para la ocasión y que son los que se sitúan en el primer tramo, encastrados en el muro que separa la zona de descanso del carril bici; estos bancos, muy sencillos están realizados en láminas de madera dispuestas sobre una estructura en “S” pensada para alcanzar la máxima confortabilidad. Los otros bancos (14 en total), pensados para disponerlos, aislados, en las zonas ajardinadas, se eligen sobre catálogo, modelo Montseny diseñado por Leopoldo Milá y comercializado por la firma DAE.

Doce papeleras de acero inoxidable encastradas en los muretes y dos fuentes también de acero inoxidable sobre base de hormigón prefabricado revestida de granito gris complementan el equipamiento de la zona que se completa con el

---

<sup>52</sup> AMG. Expediente ordinario nº 7822-1

<sup>53</sup> GARCÍA GARCÍA, Eduardo, Elsa PRESA DE LA VEGA y Alejandro BRAÑA: *Esculturas nuevas, espacios nuevos: una década de esculturas en nuestros espacios públicos (1990-2000)*, Ayuntamiento de Gijón, 2000. ÁLVAREZ MARTÍNEZ, M. S., “Problemáticas de la ciudad industrial: la imagen perdida, las nuevas funciones y la creación de patrimonios”. *Estudios de Historia del Arte. Homenaje al Profesor De la Plaza Santiago*. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2009, pp. 301-307.

alumbrado. A lo largo de toda la barandilla se colocan, como es tradicional, y sobre las pilastras de piedra caliza, 69 farolas de fundición con doble globo de policarbonato según modelo antiguo; a estas se añaden en el primer tramo (hasta el Mayán de Tierra) 44 proyectores con rejillas de lamas, que son sustituidas en el segundo tramo por 87 luminarias de dos brazos modelo Albany de la empresa Schreder; por último, y dando luz al vial rodado, se colocan 12 luminarias tipo Onix-3 de la misma firma.

Con esta intervención, cuyos límites superan la antigua zona de expansión litoral, no se concluye, sin embargo, el diseño del litoral Este gijonés que, ya en 1995, se piensa en seguir ampliando, dentro del Plan Especial de la Costa Este, hasta el límite con el concejo de Villaviciosa.

Entre 1995 y 1997 el Ayuntamiento aprueba la continuación del paseo marítimo y promueve la construcción de la que se llamará “Senda Litoral del Cervigón”<sup>54</sup> - en su primer tramo- y “Sendero Litoral de Peñarrubia”, hasta el parque del Cabo San Lorenzo o de la Providencia.

La Senda Litoral del Cervigón se limita a disponer un camino peatonal entre la playa del Rinconín y la de Peñarrubia con los elementos indispensables de delimitación de fincas privadas, en tanto que el Sendero Litoral de Peñarrubia recibe un tratamiento más cuidado que responde en buena medida a las propuestas realizadas en 1996 por Ramón Fernández Rañada, Luis Carlos Iglesias y otros colaboradores en su redacción del Plan Especial de Protección Paisajística de la Costa Este; este Plan de Protección Paisajística sigue las directrices del Esquema Director de la Costa Este y será definitivamente aprobado por el pleno del Ayuntamiento en septiembre de 2000.

Este Plan contempla una actuación integral del espacio costero del municipio hasta el límite con el Concejo de Villaviciosa prestando una especial atención a este entorno puesto que, como señalan los redactores “La costa Este es la única línea costera que Gijón posee y debe por tanto ser cuidadosamente administrada para uso y disfrute de los ciudadanos que mantienen una peculiar relación afectiva con ella”<sup>55</sup>. Con este Plan sus autores pretendían que, en un plazo de quince a veinte años, la zona se convirtiese en un parque público con caminos peatonales, zona de pastizales y de arbolado autóctono y espacios

---

<sup>54</sup> AMG. Expedientes ordinarios nº 8222-18 y nº 8222-19

<sup>55</sup> AMG. Expediente ordinario nº 11268-1

sobre los que se actuaría para convertirlos en sistemas de vistas panorámicas donde “se enclavarían elementos esculto-arquitectónicos que actuarían como centros de referencia visual”.

Una actuación notable y que viene a conformar el punto final del paseo del muro es la construcción del Parque Marítimo del Rinconín cuyo proyecto se aprueba en noviembre de 1997. Los redactores del mismo<sup>56</sup> pretenden “adecuar el parque a las necesidades que debe satisfacer un espacio verde, enclavado en un centro urbano, transformando un solar actualmente inutilizado en parte de su superficie y mínimamente urbanizado en la otra, en un bien social público, dada la creciente demanda de espacios verdes para el ocio y uso recreativo”<sup>57</sup>. Y, aunque en el proyecto se señala expresamente que se han tenido en cuenta consideraciones fundamentalmente estéticas, no se renuncia a criterios de funcionalidad. Por ello optan por un estilo paisajístico de formas libres en el que se contemplan las características de los árboles y arbustos para que ofrezcan una imagen agradable a lo largo de todas las estaciones con un escaso mantenimiento; pero también se favorece su uso como “playa verde”, dada su peculiar ubicación, se impulsa la práctica deportiva con la pista de cicloturismo, la actividad de paseo y de descanso con rutas y mobiliario urbano pensado para este fin, sin olvidar la zona de juegos infantiles dada la existencia de urbanizaciones cercanas y se intenta minimizar el impacto visual tanto de las construcciones próximas como del aparcamiento previsto (Fig 12).

Prácticamente al mismo tiempo (1997) que se acomete la obra del Parque Marítimo del Rinconín se proyecta el Sendero Litoral de Peñarrubia cuyos autores son los ingenieros Luis Alemany García (director del proyecto) y Emilio Romero García (autor del proyecto)<sup>58</sup>. La senda se inicia donde termina la Senda del Cervigón y finaliza en el Cabo de San Lorenzo y contempla además unas zonas de descanso y miradores; está dotada de abastecimiento de agua e iluminación dispuesta en los postes de madera que conforman los cierres laterales de la senda, realizados a base de antiguas traviesas de ferrocarril con lo que se busca dar un aire rústico al conjunto lo mismo que el tipo de

---

<sup>56</sup> El proyecto fue adjudicado a la empresa Terra, agricultura y jardinería, cuya representante legal era la ingeniera agrónoma Lidia Ros Perdix. AMG. Expedientes ordinarios nº 8222-33 y nº 12460-1

<sup>57</sup> AMG. Expediente ordinario nº 12460-1

<sup>58</sup> AMG. Expediente ordinario nº AL1264

mobiliario, consistente en bancos y mesas de madera de castaño rústico, papeleras y otro tipo de bancos, realizados también con traviesas de ferrocarril y apoyos de piedra caliza.

El gran parque del Cabo de San Lorenzo o de la Providencia pone el punto final a esta intervención y puede servir también como el colofón del paseo que, por la zona este recorre todo el litoral gijonés, desde Santa Catalina (antigua zona militar recuperada para la ciudad), hasta la Providencia (también zona militar transformada ahora en lugar de esparcimiento) punto de llegada de muchos gijoneses que tienen la oportunidad de recorrer este paseo, primero ciudadano y, progresivamente rural, pero que mantiene en su totalidad un cuidado diseño adaptado a cada circunstancia y pensado para disfrute del aire libre y la naturaleza.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARANDA IRIARTE, J.: *Los arquitectos de Gijón alrededor del racionalismo. Los años treinta*. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias. Oviedo, 1981
- ARANDA, Joaquín: *Gijón, aquellas plazas, aquellos parques...* Biblioteca Gijonesa del Siglo XX. Gran Enciclopedia Asturiana, Gijón 2000
- ARGAN, G.C.: *Oggetto e Progetto*. Edizioni Medusa, Milano 2003
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *El mar recuperado. Plan especial para el tratamiento de la fachada marítima del muro de San Lorenzo*. Gijón, 2003
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *La Escalera, escalera monumental de entrada a la playa de San Lorenzo*. 2002
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Paseo marítimo de Gijón entre el río Piles y el Rinconín*. Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1995 (Precede al título: Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Medio Ambiente. Demarcación de Costas de Asturias)
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Una historia de papel. 500 años en los documentos del Archivo Municipal de Gijón*, 2006
- BLANCO GONZÁLEZ, H.: *Miguel García de la Cruz, Arquitecto*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000
- BLANCO GONZÁLEZ, Héctor: *Muro de San Lorenzo (Abrazo de mar) 1907-2007*. Ayuntamiento de Gijón, 2007.
- BLANCO GONZÁLEZ, Héctor, Francisco Javier GRANDA ÁLVAREZ, M<sup>a</sup> Fernanda FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ y Roberto ÁLVAREZ ESPINEDO: *La obra pública municipal en Gijón (1782-2006)*, Ayuntamiento de Gijón, 2006

CORRALIZA, J.A.: *La experiencia del ambiente. Percepción y significado del medio construido*. Ed. Tecnos, Madrid, 1987

CRABIFFOSSE CUESTA, F. (coord.): *De tu historia. Gijón, 1937-97. Sesenta años de ciudad*. Ayuntamiento de Gijón, 1999

CUTOLO, Giovanni: *Lusso & design. Etica, estetica e mercato del gusto*. Editrice Abitare Segesta S.p.A. Milano, 2003

DÍAZ Y FERNÁNDEZ-OMAHÑA, J.A.: *Reformas urbanas de Gijón*. Ayuntamiento de Gijón, 1937

GARCÍA GARCÍA, Eduardo, Elsa PRESA DE LA VEGA y Alejandro BRAÑA: *Esculturas nuevas, espacios nuevos: una década de esculturas en nuestros espacios públicos (1990-2000)*, Ayuntamiento de Gijón, 2000

GARCÍA QUIRÓS, Paz y José M<sup>a</sup> FLOREZ SUÁREZ: *La ciudad del vapor. Historia de la industria y el comercio*, Biblioteca Gijonesa del Siglo XX, G.E.A., Ayuntamiento de Gijón, 2000

GRANDA, Javier: *El parque de Isabel la Católica. Un parque para las cuatro estaciones*, EMULSA, Ayuntamiento de Gijón, 2007

JULIER, Guy: *La cultura del diseño*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2010

*La Escalerona. 60 años de grandonismo gijonés*, Ayuntamiento de Gijón,

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES: *Remodelación del paseo marítimo de Gijón*, 1993 (folleto de la Demarcación de Costas de Asturias de la Dirección General de Costas)

PIÑERA ENTRIALGO, Luis Miguel: *El arenal de San Lorenzo. Historia del ensanche de La Arena*. Ayuntamiento de Gijón, 2001

*Proyecto de un muro de ribera en la playa de San Lorenzo*, 1920

RIVAS QUINZAÑOS, P.: *Luis Bellido*. MOPU, 1988

SUÁREZ CALLEJA, M. (coordinador): *Paseo histórico por el muro de San Lorenzo*. Universidad Popular Municipal de Gijón, 1989

## HEMEROGRAFÍA Y FUENTES

Diario El Comercio.

Archivo Municipal de Gijón. Urbanización del Muro de San Lorenzo (1951-1955)  
 Expedientes ordinarios números: 88-1932; 4559-4; 4690-6; 5159-1; 5191-3; 5230-2; 5231-1; 5232-1; 5244-2; 5499-2; 5499-7; 7821-2; 7822-1; 8222-10; 8222-18; 8222-19; 8223-3; 8223-32; 8222-33; 8224-6; 11268-1; 11325-6; 12460-1; 17204-1; AL1264  
 Expediente Especial 103-105

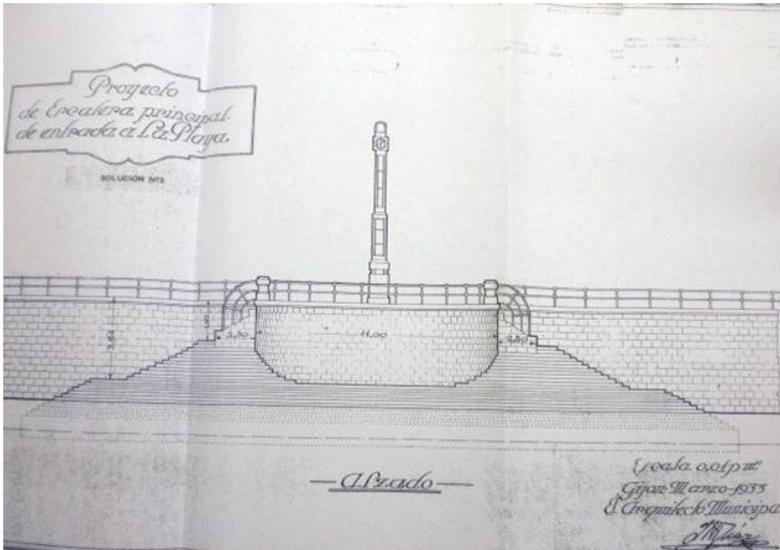
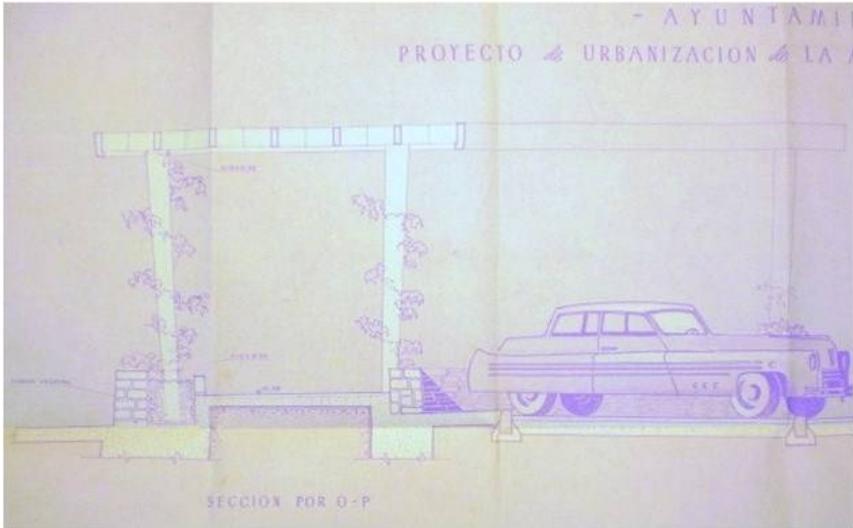


Fig. 1. Proyecto de La Escalera de Díaz Omaña, 1933. Fuente: A.M.G.



Fig. 2. Proyecto de urbanización de la Avenida de Rufo Rendueles, Zona D-E, 1951. Fuente: A.M.G.



**Fig. 3. Proyecto de urbanización de la Avenida de Rufo Rendueles, Zona D-E, pérgola, 1951 Fuente: A.M.G.**



**Fig. 4. Paseo de Rufo Rendueles, intervención de 1990-1993**



Fig. 5. Barandilla y luminarias tradicionales. 1990-1993

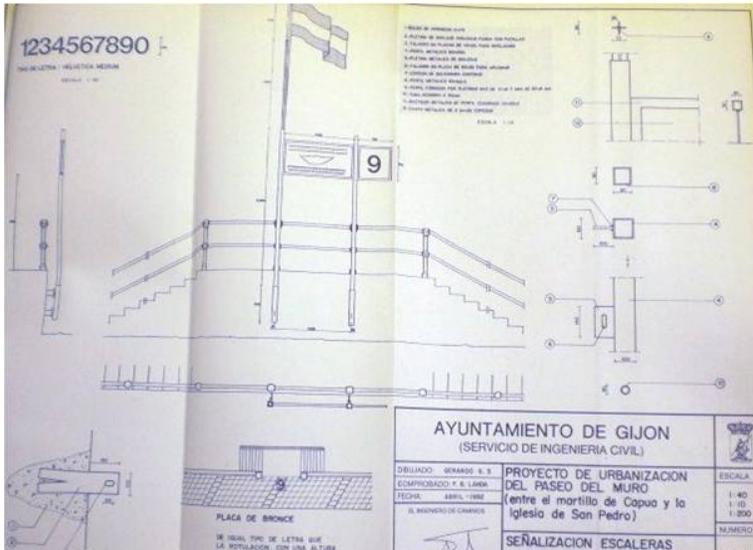


Fig. 6. Remodelación de la zona del Náutico.  
Diseño de la señalización de las escaleras, 1992. Fuente: A.M.G.



**Fig. 7. Remodelación de la zona del Náutico, 1992**



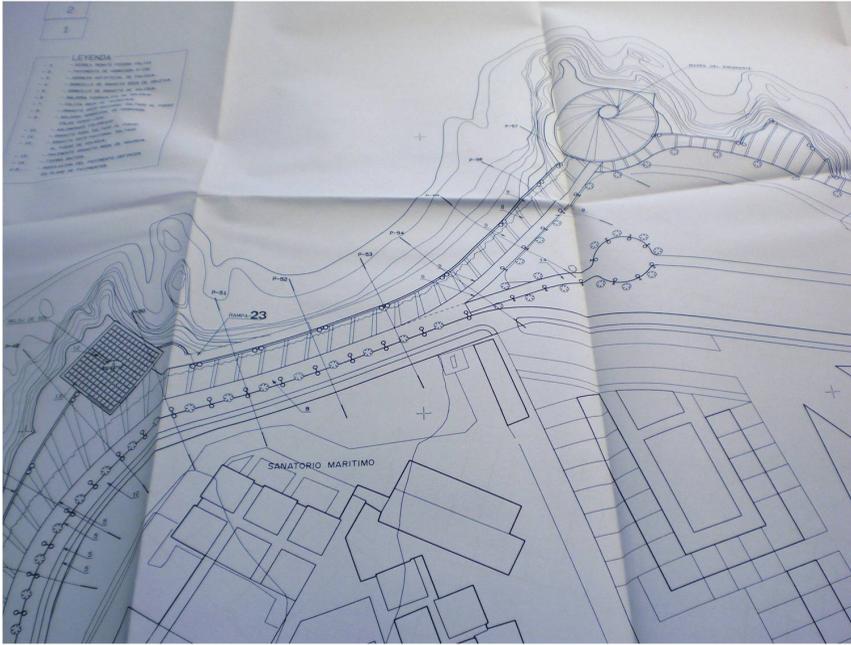
**Fig. 8. Avenida de José García Bernardo, marquesina de acceso, 1994**



**Fig. 9. Avenida de García Bernardo, 1994**



**Fig. 10. Avenida de García Bernardo, 1994**



**Fig. 11. Proyecto de remodelación del Paseo Marítimo de Gijón, entre el Río Piles y el Rinconín, 1994. Fuente: A.M.G.**



**Fig. 12. Proyecto de parque público del Rinconín, 1997. Fuente: A.M.G.**