

# Avilés: una transformación reciente inconclusa

Aladino Fernández García  
*Profesor Titular de Análisis Geográfico Regional*  
*Universidad de Oviedo*

Manuel Fernández Soto  
*Geógrafo*

## Resumen

El territorio de Avilés (comarca formada por Avilés, Castrillón, Corvera y Gozón, este último concejo en su franja de contacto con la ría) presenta notables contradicciones entre los usos del suelo y las actividades desde su industrialización. Su potencial turístico y cultural (basado en el casco histórico, el teatro Palacio Valdés y el Centro Niemeyer), más el atractivo de las playas próximas, se ve mermado por la conservación de elementos siderúrgicos (baterías de coque) y la especialización granelera del puerto, con un entorno industrial desordenado.

Las mejoras realizadas no son suficientes: es imprescindible la reorganización de los tráficos entre la ciudad y el puerto, y la construcción de una vía verde (con tranvía y carril para bicicletas) entre el casco histórico y la playa de Salinas. Además de la supresión de las baterías de coque.

**I. EL PROBLEMA DE LA FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL.** Avilés es la tercera ciudad asturiana con 84.242 habitantes (año 2009). La aglomeración urbana (Avilés, Corvera y Castrillón) llega a los 123.091

habitantes. La ciudad, encorsetada en un diminuto término municipal (26,81km<sup>2</sup>) por la pérdida de su alfoz (que se extendía por Corvera, Illas, Castrillón, Carreño y Gozón hasta el comienzo de la industrialización), tras la implantación de ENSIDESA a mediados del s. XX tuvo que saltar a los espacios más llanos del viejo alfoz, que ocupó de forma fragmentaria tanto en la costa (Raíces, Salinas, Piedras Blancas, en Castrillón) como en el interior (Las Vegas, Los Campos, Cancienes, en Corvera). Quizá los rasgos más singulares de la ciudad de Avilés tengan que ver con su fragmentación física y social, correlato de claras deficiencias urbanísticas e insuficiente cohesión social.

La fragmentación física o espacial es resultado de dos fenómenos: la escasa superficie del municipio actual y la disgregación urbana por crecimiento no suficientemente planificado desde la instalación de ENSIDESA en los años cincuenta. La “fabricona” siderúrgica reventó las costuras de la tranquila villa histórica. Esta disgregación afecta al propio municipio de Avilés, donde ENSIDESA dio lugar a núcleos desgajados de la ciudad para sus trabajadores (Llaranes y La Luz). Y por supuesto, a los núcleos de crecimiento explosivo asociados a la carretera de Oviedo (AS-17) en Corvera y a la nacional 632 en Castrillón.

Por otro lado, este problema lo arrastra Avilés desde su origen: está muy bien representado por un casco antiguo doble, el barrio de pescadores o Sabugo y el espacio amurallado de función comercial y artesanal, La Villa. La calidad arquitectónica, el buen grado de conservación y la originalidad en Asturias de los soportales que se extienden a las áreas urbanas de entramado moderno, (calles de Rivero y Galiana del s. XVII) y contemporáneo (plaza del mercado, s. XIX) constituyen la base de referencia para el afianzamiento actual de nuevas funciones como la cultural y la turística que se plantean de manera asociada.

Los déficits de cohesión-sociopolítica tienen que ver con la fragmentación espacial y el origen muy diverso de la población que llegó en oleadas desde otras regiones españolas para nutrir la demanda de una industrialización súbita por la creación en los años 50 del gigante siderúrgico de ENSIDESA. Frente a la caracterización del resto de las ciudades asturianas por la cohesión social y política como consecuencia de una especialización funcional secular (la actividad minero-siderúrgica en las Cuencas, la portuario-industrial de Gijón, la terciaria de la capital), la diversidad de origen y de localización en la comarca avilesina da como resultado una sociedad menos estructurada bajo el punto de vista social y político.

Como resultado de esta fragmentación se han consolidado importantes barreras físicas que dificultan la integración de las partes y un desarrollo más armónico del conjunto. Es decir, la mala localización, a partir de la ciudad histórica, de las actividades y de las áreas residenciales ha engendrado desajustes que conviene plantear. El puerto, más que las fábricas, cierra de cuajo la salida de la ciudad hacia el N, dificultando la conexión del casco histórico con el mar. El turismo cultural y el turismo estival se afianzarían mutuamente con la salida de la ciudad al mar, a los arenales de Salinas y Xagó, únicos en la Asturias central; el primero por su distinción al haber dado lugar a un núcleo con morfología de ciudad jardín para clases medias altas y el segundo por haber permanecido en estado natural hasta la actualidad.

Además, las necesidades de comunicación terrestre del puerto impulsieron vías de comunicación (ferrocarriles y carretera) que separan la ciudad de la ría y dificultan sobremanera la integración de espacios ribereños para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. La separación y segregación de núcleos de residencia obrera generan espacios intersticiales de morfología heterogénea y con frecuencia

degradados, que refuerzan la desintegración como barreras de segundo nivel.

La expansión de los crecimientos más recientes, cuando la ciudad pierde la cabecera siderúrgica (años 80 y 90), de nuevo de forma súbita, y se estanca, está asociada a las actividades terciarias y se adopta el modelo de la desconcentración productiva y difusión urbana, que lejos de romper la fragmentación, la afianzan: las localizaciones de las nuevas áreas comerciales y de ocio (Parque Astur, un centro comercial de última generación, y El Corte Inglés) y algunas de las nuevas áreas residenciales (urbanización Los Balagares, de vivienda unifamiliar aislada, pareada o adosada, con hotel, spa y campo de golf) prefieren el aislamiento en espacios de buena accesibilidad desde las autopistas y rondas exteriores.

**II. LAS TRANSFORMACIONES RECIENTES.** Las intervenciones de carácter territorial que han tenido como escenario la ría en el último decenio, llevadas a cabo por diferentes administraciones públicas (el Estado a través de organismos como la Confederación Hidrográfica del Norte y la Autoridad Portuaria de Avilés o de empresas públicas como ENSIDESA, el Ayuntamiento, el Gobierno del Principado), han conseguido que Avilés experimentase una mejora sustancial en su calidad de vida, así como un impulso a su actividad económica, que ha conseguido superar la etapa de estancamiento que supuso para ella atravesar un duro proceso de reconversión industrial, iniciado en la década de los años ochenta.

Una de las principales actuaciones que permitió mejorar la habitabilidad de Avilés fue el desmantelamiento de algunas de las instalaciones más contaminantes de la franja industrial que bordeaba la ciudad. Entre ellas, las pertenecientes a la vieja planta siderúrgica de ENSIDESA,

situadas en la cabecera de la ría. Tras ser demolidas casi en su totalidad, se ha logrado disponer de una gran cantidad de suelo que se ha reservado para usos terciarios y para actividades industriales limpias, más respetuosas con el medio ambiente, pero que a la vez están contribuyendo a regenerar el tejido productivo de Avilés. No obstante, perviven aún en ese espacio elementos del pasado, como las baterías de coque, que siguen en funcionamiento y polucionando el entorno de la ría.

El impulso experimentado por las actividades del sector terciario se ciñe, por tanto, al perímetro urbano, mientras que fuera de él se mantiene, a una cierta distancia del núcleo, la mayor parte de la industria pesada, tanto en el interior (ARCELOR-MITTAL) como en el frente costero (AZSA, SANT GOBAIN, ALCOA), junto a los muelles comerciales más importantes del puerto. La función granelera de estos muelles, a la que se añade la concentración de la industria en sus aledaños, va conduciendo de forma paulatina al cierre de la única salida posible de Avilés al mar, el pasillo de San Juan de Nieva.

La solidez de la actividad industrial básica ha garantizado el crecimiento de los tráficos portuarios, si bien los ha hecho cada vez más dependientes de ella. Como contrapartida, esta especialización ha obligado al propio puerto a modernizarse para adaptarse a las exigencias técnicas de los grandes buques, en los que se transportan grandes cantidades de graneles –sólidos o líquidos- destinados a la exportación (coque, abonos, clinker, ácido sulfúrico) o al consumo interno (alúmina, concentrados de zinc, chatarra, carbones, alquitrán y amoniaco). Así, se han ejecutado diferentes obras encaminadas a incrementar tanto los calados y la anchura del canal de la ría como los calados y la superficie operativa de las principales unidades de atraque.

Pese al protagonismo que aún conserva la industria, la mejora medioambiental es un hecho que se aprecia no solo en el cambio de

usos del suelo acontecido en la vieja cabecera siderúrgica, sino también en un incremento significativo de la calidad de las aguas de la ría. Este logro ha sido posible gracias a la instauración de una red de saneamiento comarcal que intercepta los vertidos industriales y urbanos para su procesamiento en una estación depuradora. Pero también a las obras de extracción de los lodos depositados en el cauce, cuyo origen se hallaba en la sedimentación de sustancias tóxicas contenidas en los mencionados vertidos (hidrocarburos, metales pesados, grasas animales, materia orgánica descompuesta).

La limpieza de la ría ha sido un paso fundamental para la integración de este cauce en la ciudad. Pero tan importantes como su saneamiento han sido las actuaciones de acondicionamiento de las márgenes de la ría en su cabecera, que han supuesto la construcción de varios paseos de ribera y de un puerto deportivo para la recreación de ciudadana. Estos progresos no esconden el gran impedimento que existe para alcanzar de forma plena la integración: la presencia de las barreras viarias (vías de RENFE y FEVE, carretera del puerto) que se interponen entre ambos. La extracción de estas infraestructuras del casco urbano mediante el probable trazado de rondas de circunvalación o variantes representa el último eslabón de la cadena de actuaciones encaminadas a terminar con ese problema.

En definitiva, las contradicciones de un modelo económico dual se han intentado resolver en el espacio mediante una ordenación de usos del suelo en la ría. Su cabecera, muy próxima a Avilés, se orienta de manera irremisible a la función recreativa y turística, con el centro cultural Óscar Niemeyer, el puerto deportivo o los paseos de ribera. En el entorno de los muelles graneleros del puerto, lejos del núcleo urbano, se intensifica el aprovechamiento industrial, causante de una fuerte degradación. Por último, en el sector central de la ría se afianza la actividad pesquera, que constituye, tras la industria, el segundo pilar sobre el se cimienta el

dinamismo del puerto. El puerto pesquero, merced a las obras de renovación de sus infraestructuras, entre las que han destacado la prolongación hacia el sur del muelle o la construcción de la nueva lonja climatizada, parece tener asegurado, al menos en el corto y en el medio plazo, el mantenimiento del rango de capital del sector en Asturias, al centralizar la mayor parte de las descargas de pescado efectuadas en la región.

### III. MATRIZ DAFO

Fortalezas	Monumentalidad y buen estado de conservación del centro histórico  Tradición cultural y artística (Teatro Palacio Valdés y Escuela de Artes)  Refuerzo de la función cultural (Niemeyer)  Proximidad de playas con grandes valores paisajísticos y elevada aceptación turística (Xagó y San Juan-Salinas)  Limpieza de la ría. Reorganización y modernización del puerto (segregación de usos deportivos, pesqueros e industriales)  Dinamismo de la actividad pesquera  Buena inserción de la comarca en la red regional de transportes (cercanía del aeropuerto, conexión con la autopista “Y” y con la autovía del Cantábrico)
Oportunidades	Liberación de suelo industrial en la cabecera siderúrgica para usos culturales y recreativos  Construcción de la Autovía AS-III (Avilés-Langreo)

	<p>Promoción de grandes urbanizaciones de vivienda protegida</p> <p>Proximidad del aeropuerto para la dinamización económica</p> <p>Llegada de la alta velocidad ferroviaria</p> <p>Reorganización del Área Central de Asturias</p> <p>Previsión de una variante ferroviaria y de la ronda del Puerto para acabar con la fragmentación urbana</p> <p>Liberación de la dársena siderúrgica de ENSIDESA para usos terciarios</p>
Debilidades	<p>Pervivencia de usos incompatibles con la residencia y los usos terciarios en la cabecera de la ría (baterías de coque)</p> <p>Deterioro ambiental y paisajístico por la permanencia de la industria pesada</p> <p>Refuerzo de la función granelera del puerto (parques de carbones y minerales)</p> <p>Persistencia de barreras viarias. Discontinuidad de la trama urbana y segregación espacial de barrios obreros</p> <p>Abandono y falta de vigilancia de las playas y de sus instalaciones de uso público</p> <p>Crecimiento del puerto que cierra la salida al mar de Avilés</p> <p>División administrativa que dificulta la planificación (la frontera del río Raíces)</p> <p>Desnaturalización del centro histórico por pérdida de funciones (residencial, comercial)</p>

Amenazas	Extracción de la industria hacia espacios próximos a El Musel  Pérdida de población por el atractivo de Oviedo y Gijón  Expansión del puerto granelero en la margen derecha de la ría
----------	---

En resumen, las fortalezas y oportunidades dan potencialidades altas para actividades terciarias vinculadas al turismo (hostelería, hotelería, gastronomía...) y la cultura.

Las debilidades y amenazas imponen limitaciones por contaminación ambiental, dificultades para la planificación y disfuncionalidades de infraestructuras.

## **IV. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA**

### **Fuentes**

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS (2004): *Proyecto de Adecuación del Muro en la zona del Paseo De La Avenida Conde de Guadalhorce.*

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS (2004): *Proyecto de Mejoras en la Avenida del Conde de Guadalhorce.*

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS (1999): *Proyecto de Regeneración Medioambiental de la Playa de San Juan-Salinas y Mejora de la Entrada al Puerto de Avilés. Fase I, tomo 1.*

AYUNTAMIENTO DE AVILÉS (2006): *Plan General de Ordenación del Término Municipal.*

## **Bibliografía**

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M.; ROZA CANDÁS, M. (2000): *La desecación de marismas en la ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, 107 pág., Fundación Alvargonzález, Gijón.

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS (2003): *Memoria anual 2003, 2004, 2005, 2006*.

AYUNTAMIENTO DE AVILÉS (2005): “Avilés vuelve a mirar a la ría”, *El Eco de Avilés*, nº 6, 44 pág.

AYUNTAMIENTO DE AVILÉS (2006): “El museo de Niemeyer, para Avilés”, *El Eco de Avilés*, nº 10, 44 pág.

BENITO DEL POZO, P.; LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (2008): “Patrimonio industrial y nuevas perspectivas funcionales para las ciudades en reestructuración”, *Estudios Geográficos*, nº 264, págs. 23-50.

ESCALONA PLATERO, J.R. (2008): “La planificación urbanística y los nuevos usos urbanos en la comarca de Avilés”, *Jornada sobre temas de actualidad portuaria*, 27 pág., Avilés.

LÓPEZ ARIAS, C. (2008): “Espacios portuarios urbanos”, *Jornada sobre temas de actualidad portuaria*, 8 pág., Avilés.

LÓPEZ PELÁEZ, J.; FLOR, G. (2008): “Evolución ambiental del estuario de Avilés (1833-2006)”, *Trabajos de Geología*, nº 28, págs. 119-135, Universidad de Oviedo.

MADRID, J.C. DE LA (1999): *Avilés: Una historia de mil años*, 572 pág., Ediciones Azucel, Avilés.

MORALES MATOS, G. (1982): *Industria y espacio urbano en Avilés*, vol. 1 (322 pág.) y vol. 2 (333 pág.), Editor Silverio Cañada.

NAVARRO ARANCEGUI, M. (2005): “La larga marcha de la siderurgia española hacia la competitividad”, *Economía Industrial*, nº 355/356, pág. 167-184, Madrid.

SADEI (2011): *Nomenclátor de entidades de población de Asturias (1904-2011)*.

SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE (2000): “Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto *Regeneración medioambiental de la playa de San Juan-Salinas y mejora de la entrada al puerto de Avilés*, de la Dirección General de Costas”, *Boletín Oficial del Estado*, nº 281.