

PROA

*Plan de Reforma,
Ordenación y Accesibilidad
del Puerto de Gijón*



Puerto de Gijón



Autoridad Portuaria de Gijón

PROA

*Plan de Reforma,
Ordenación y Accesibilidad
del Puerto de Gijón*

Resumen ejecutivo

El Plan Estratégico de Reforma, Ordenación y Accesibilidad (PROA) establece el marco estratégico, programático y de gobernanza para ordenar todas las actuaciones de la Autoridad Portuaria de Gijón en la interfaz puerto-ciudad. Su finalidad es transformar una suma de intervenciones de conservación, mejora y regeneración en una política coherente, evaluable y sostenible, compatible con la actividad y la seguridad portuarias.



El PROA no es únicamente un programa de proyectos. Es el instrumento común para decidir qué se hace, por qué se hace, con qué prioridad, mediante qué procedimiento y cómo se conservará después.

ELEMENTO	DEFINICIÓN ESTRATÉGICA
Visión	Un frente marítimo y territorial conectado, accesible y reconocible, en el que puerto, ciudad, patrimonio, paisaje y actividad económica evolucionen de forma coordinada.
Misión	Planificar, priorizar y ejecutar actuaciones puerto-ciudad con coherencia técnica, ambiental, patrimonial y económica, garantizando su mantenimiento y su contribución al valor público.
Horizonte	Programación plurianual revisable, estructurada en corto, medio y largo plazo.
Herramientas	Proyectos singulares; programas ordinarios de mantenimiento y mejora; actuaciones de oportunidad; convenios y concesiones.
Gobernanza	Comisión PROA, coordinación interdepartamental, foro técnico institucional y sistema de indicadores.

Arquitectura del Plan

NIVEL	CONTENIDO	RESULTADO
1. Estrategia	Visión, misión, principios y objetivos estratégicos.	Criterios estables de decisión.
2. Programación	Cartera de proyectos y actuaciones, prioridades, fases, presupuesto y responsables.	Hoja de ruta plurianual.
3. Ejecución	Concursos de proyectos, contratos técnicos, mantenimiento, convenios y concesiones.	Intervenciones viables y coordinadas.
4. Evaluación	Indicadores, revisión anual y evaluación quinquenal.	Aprendizaje, transparencia y actualización.

Índice

Resumen ejecutivo	3
Arquitectura del Plan	3
1. Objeto, alcance y naturaleza del Plan	7
1.1. Objeto	7
1.2. Finalidades	7
1.3. Naturaleza	7
1.4. Alcance organizativo	7
2. Antecedentes y diagnóstico estratégico	8
2.1. Una relación histórica entre puerto y territorio	8
2.2. La experiencia puerto-ciudad	8
2.3. Lecciones aprendidas	9
2.4. Diagnóstico estratégico	10
3. Marco territorial, patrimonial y normativo	11
3.1. Ámbito de actuación	11
3.2. Régimen de los bienes	11
3.3. Bienes y ámbitos relevantes	12
3.4. Alineación estratégica	12
4. Visión, misión y principios rectores	13
4.1. Visión	13
4.2. Misión	13
4.3. Principios rectores	13
4.3.1. Integración Puerto-Ciudad	14
4.3.2. Calidad del espacio público	15
4.3.3. Identidad marítima y patrimonio	17
4.3.4. Accesibilidad universal e inclusión	17
4.3.5. Sostenibilidad y adaptación climática	17
4.3.6. Coherencia territorial y paisajística	17
4.3.7. Flexibilidad y reversibilidad	18
4.3.8. Mantenimiento y ciclo de vida	18
4.3.9. Gobernanza, participación y transparencia	18
4.3.10. Innovación y mejora continua	18
5. Objetivos estratégicos	19
6. Modelo de actuación: programas y proyectos	21
6.1. Proyectos singulares	21
6.2. Programas ordinarios de mantenimiento y mejora	21
6.3. Actuaciones de oportunidad	21
6.4. Criterios de clasificación	22
6.5. Concursos de proyectos singulares	22



7. Ámbitos territoriales prioritarios	24
7.1. Alto de Aboño y Valle de Aboño	24
7.2. Playa del Arbeyal y Marina Yates	25
7.3. Playa de Poniente y diques de abrigo	25
7.4. Frente marítimo: Dique de Santa Catalina, Puerto Deportivo y antigua Rula	26
7.5. Espacio Deportivo y Comunitario de Jove	27
7.6. Zona de Servicio Portuaria	28
8. Cartera inicial de actuaciones	29
8.1. Proyectos singulares propuestos	29
8.2. Programas de mantenimiento y mejora	30
8.3. Priorización	30
9. Programación, financiación y mantenimiento	30
9.1. Horizonte temporal	31
9.2. Programación anual y plurianual	31
9.3. Financiación	31
9.4. Presupuesto de cada actuación	31
9.5. Mantenimiento y ciclo de vida	32
9.6. Condiciones para iniciar la ejecución	32
10. Gobernanza, seguimiento y evaluación	33
10.1. Comisión PROA	33
10.2. Foro técnico puerto-ciudad	33
10.3. Sistema de seguimiento	33
10.4. Informe anual	34
10.5. Evaluación quinquenal	34
11. Revisión	35
Anexo I. Matriz de alineación estratégica	36
Anexo II. Ficha tipo de actuación PROA	37
Anexo III. Historia del Puerto de Gijón	38
Anexo IV. Actuaciones Puerto-Ciudad objeto del Premio ESPO 2009	47
Anexo V. Delimitación de espacios y usos portuarios de Gijón y otros bienes de dominio público y patrimoniales adscritos a la APG	50
Anexo VI. Marco para los concursos de actuaciones emblemáticas	55





Puerto de Gijón



Autoridad Portuaria de Gijón

1. Objeto, alcance y naturaleza del Plan

1.1. Objeto

El Plan de Reforma, Ordenación y Accesibilidad (PROA) define la política renovada puerto-ciudad de la Autoridad Portuaria de Gijón (APG) y establece un marco único para la planificación, selección, diseño, ejecución, conservación y evaluación de las actuaciones que incidan en la relación entre el puerto, Gijón, Carreño y el litoral de su entorno.

El Plan integra actuaciones de distinta escala: desde operaciones singulares de transformación territorial hasta intervenciones ordinarias de conservación, reparación, accesibilidad, señalización, iluminación, jardinería, movilidad, puesta en valor patrimonial y mejora del espacio público.

1.2. Finalidades

- Evitar actuaciones aisladas, inconexas o condicionadas únicamente por necesidades coyunturales.
- Ordenar las prioridades en función del interés general, la compatibilidad portuaria, la viabilidad y el valor público generado.
- Ofrecer una base común para los concursos de proyectos y para los contratos de mantenimiento y mejora.
- Coordinar inversiones, responsables, calendarios, autorizaciones y compromisos de conservación.
- Construir progresivamente un sistema reconocible de espacios, recorridos, paisajes y elementos patrimoniales.

1.3. Naturaleza

El PROA tiene naturaleza estratégica y programática. No sustituye la ordenación urbanística o portuaria, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, los proyectos constructivos, los informes técnicos y jurídicos, las autorizaciones sectoriales, la disponibilidad presupuestaria ni los procedimientos de contratación que resulten exigibles.



Toda actuación incluida en el PROA deberá acreditar su viabilidad técnica, jurídica, económica, ambiental y operativa.

1.4. Alcance organizativo

La política puerto-ciudad se aplicará como criterio transversal en la planificación, la inversión, la conservación, la gestión patrimonial, la sostenibilidad, la comunicación pública y las relaciones institucionales de la Autoridad Portuaria de Gijón. Cualquier unidad que promueva una actuación en la interfaz puerto-ciudad deberá incorporarla al sistema de programación y seguimiento del Plan.

2. Antecedentes y diagnóstico estratégico

2.1. Una relación histórica entre puerto y territorio

La evolución de Gijón está ligada a su condición marítima. Desde el fondeadero natural protegido por el cerro de Santa Catalina hasta el desarrollo del Puerto Local y, posteriormente, de El Musel, las decisiones portuarias han condicionado la forma urbana, la actividad económica y la relación de la población con el mar.

Los primeros indicios de actividad portuaria en Gijón se remontan a la época romana, cuando existía un pequeño fondeadero vinculado al asentamiento de Gigia. Durante la Edad Media, el puerto fue utilizado principalmente para la pesca y el comercio local.

La construcción de El Musel, iniciada tras décadas de debate entre las alternativas del Apagador y del nuevo puerto al abrigo del cabo Torres, consolidó la especialización industrial y logística del frente occidental. Durante el siglo XX, el crecimiento de la siderurgia, los tráficos de graneles y las sucesivas ampliaciones portuarias reforzaron el papel del puerto como infraestructura estratégica para Asturias y el noroeste peninsular (ver anexo III- Historia del Puerto de Gijón).

Durante el siglo XX, El Musel experimentó sucesivas ampliaciones para atender el aumento del tráfico marítimo asociado a la siderurgia, la producción de energía y el comercio internacional. Se consolidó como el principal puerto granelero de la fachada cantábrica y la mayor parte de las actividades portuarias tradicionales abandonaron el puerto histórico, lo que permitió recuperar parte del frente marítimo para usos urbanos.



Plano histórico de los proyectos del Apagador y El Musel.

Entre 2005 y 2011 se ejecutó una de las mayores ampliaciones de su historia, con la construcción de un nuevo dique y explanadas que incrementaron significativamente la capacidad operativa del puerto. Esta actuación permite recibir buques de mayor tamaño y refuerza la posición del puerto como nodo logístico del Arco Atlántico, pero la carga financiera derivada de los préstamos formalizados para esta ampliación condiciona la disponibilidad presupuestaria, afectando a la capacidad del puerto para desarrollar nuevas inversiones, que deben ser adecuadamente planificadas y priorizadas.

2.2. La experiencia Puerto-Ciudad

La Autoridad Portuaria ha promovido durante décadas actuaciones de recuperación y apertura de espacios: transformación del antiguo Puerto Local en puerto deportivo, rehabilitación de la rula, creación de las playas de Poniente y del Arbeyal, mejora de Fomento, recuperación de la Quinta de la Vega y del Faro de Torres, implantación del Acuario y de otros usos culturales, deportivos y recreativos, etc.

Esta trayectoria fue reconocida con el primer ESPO Award, en 2009, por el programa «Gijón. Port & City Together», que reunió actuaciones desarrolladas desde 1985 en los ámbitos de sostenibilidad, calidad e imagen (ver anexo IV. Actuaciones Puerto-Ciudad objeto del Premio ESPO 2009).

La experiencia de integración puerto-ciudad desarrollada por la Autoridad Portuaria de Gijón, y reconocida en 2009 con este galardón internacional, constituye un referente en la evolución de las relaciones entre el puerto y su entorno urbano. Este reconocimiento puso en valor un modelo de colaboración institucional y de apertura del puerto a la ciudadanía que ha de servir de base para el desarrollo del plan PROA, concebido como una evolución de esa estrategia y adaptado a los nuevos retos de sostenibilidad, innovación y creación de valor compartido.



Frete marítimo urbano de Gijón: Poniente, puerto deportivo y Cimadevilla.

2.3. Lecciones aprendidas

La evolución de la relación entre el Puerto de Gijón y la ciudad permite extraer una serie de enseñanzas que trascienden las actuaciones concretas desarrolladas durante las últimas décadas. La experiencia acumulada demuestra que la integración puerto-ciudad no depende únicamente de la ejecución de proyectos urbanos, sino de la capacidad para mantener una estrategia continuada, coordinada y adaptativa en el tiempo.

Las intervenciones realizadas han contribuido a mejorar la accesibilidad, la calidad del espacio público y la percepción social del puerto, al tiempo que han evidenciado la necesidad de compatibilizar estos objetivos con las exigencias propias de una infraestructura estratégica para la economía regional. En este contexto, el PROA puede entenderse como una evolución de ese proceso, incorporando una visión más amplia que integra aspectos ambientales, sociales, culturales y económicos y que además de mirar a la ciudad de Gijón amplía sus horizontes hacia el oeste, hacia el concejo de Carreño, por la ocupación de los terrenos portuarios en Aboño.

Las principales lecciones que se derivan de esta trayectoria se resumen en la siguiente tabla:

LECCIÓN	IMPLICACIÓN PARA EL PROA
El puerto y la ciudad evolucionan conjuntamente.	Las decisiones deben valorar efectos territoriales, urbanos y sociales, además de los operativos.
Las transformaciones singulares requieren continuidad.	La inversión inicial debe acompañarse de conservación, gestión y adaptación.
Los espacios portuarios tienen identidades distintas.	Se necesita un lenguaje común sin imponer uniformidad.
La apertura exige compatibilidad.	La accesibilidad ciudadana debe diseñarse con la seguridad y la operativa desde el inicio.
La calidad se construye acumulativamente.	Cada proyecto debe completar recorridos, conexiones y sistemas existentes.

2.4. Diagnóstico estratégico

Con el fin de orientar las futuras actuaciones del PROA, resulta útil realizar un análisis de la situación actual desde una perspectiva estratégica. La matriz DAFO recoge los principales factores internos y externos que influyen en el desarrollo de los espacios puerto-ciudad, identificando las capacidades existentes sobre las que apoyarse, las limitaciones que conviene corregir, las oportunidades que ofrece el contexto actual y los riesgos que pueden comprometer la consecución de los objetivos planteados. El resultado de este análisis constituye la base para la definición de las líneas de actuación y la priorización de las intervenciones.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Experiencia y reconocimiento internacional en integración puerto-ciudad.	Fragmentación de actuaciones y ausencia de una cartera única y priorizada.
Patrimonio marítimo, industrial y paisajístico de gran valor.	Envejecimiento de materiales, equipamientos y espacios sometidos al ambiente marino.
Capacidad técnica e institucional de la Autoridad Portuaria.	Costes de mantenimiento elevados o insuficientemente previstos en algunas soluciones.
Diversidad de espacios, usos y paisajes.	Discontinuidades de recorridos, accesos y criterios de imagen.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Marco Estratégico del sistema portuario y prioridad nacional de los proyectos puerto-ciudad.	Conflictos entre usos ciudadanos, náuticos, logísticos e industriales.
Regeneración del litoral y mejora de la conexión con barrios en los concejos de Gijón y Carreño.	Actuaciones emblemáticas sin viabilidad, financiación o mantenimiento asegurados.
Puesta en valor del patrimonio y de la identidad marítima.	Deterioro acelerado por corrosión, viento, humedad, oleaje y uso intensivo.
Colaboración institucional, participación y cofinanciación.	Cambios normativos, presupuestarios o de planificación que alteren las prioridades.

Necesidad estratégica: pasar de una política basada en actuaciones sucesivas a un sistema de decisión, programación y evaluación compartido.

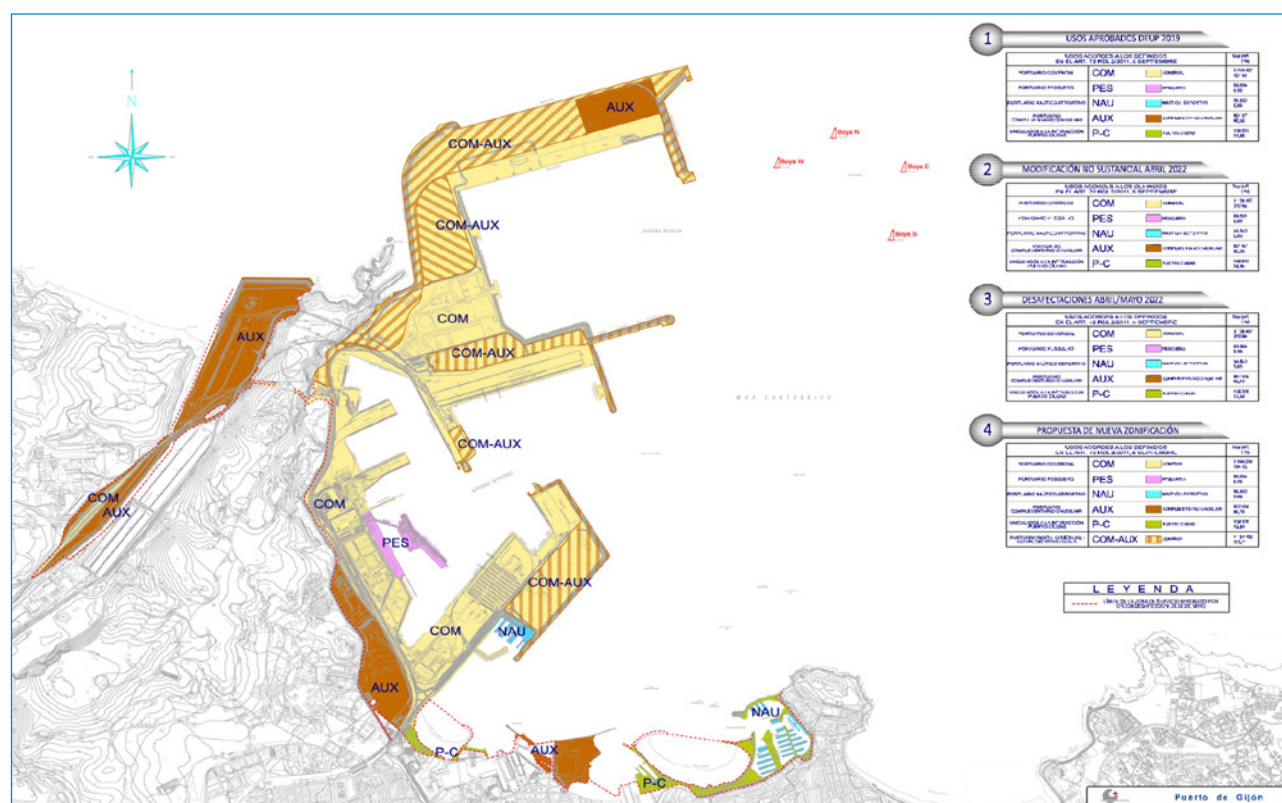


3. Marco territorial, patrimonial y normativo

3.1. Ámbito de actuación

El ámbito de referencia se extiende, por un lado, desde el frente marítimo urbano del Dique de Santa Catalina hasta la zona del Acuario, incluyendo el puerto deportivo y la zona de Poniente, y por otro lado desde la playa del Arbeyal a Marina Yates en El Musel. Además de estos entornos urbanos se incorpora la zona del valle y el Alto de Aboño. Igualmente se incluyen en el ámbito los faros, elementos de ayuda a la navegación, los terrenos de Jove que estuvieron destinados a usos deportivos y otros espacios e infraestructuras gestionados por la Autoridad Portuaria cuando tengan relación con los objetivos del Plan.

La mayor parte de los terrenos e infraestructuras que forman parte del alcance del PROA están recogidos en la delimitación de espacios y usos portuarios de Gijón (DEUP), aunque también se incluyen bienes que, sin formar parte de la DEUP, tienen la naturaleza de bienes de dominio público y otros que constituyen bienes patrimoniales (Anexo V. Delimitación de espacios y usos portuarios de Gijón y otros bienes de dominio público y patrimoniales adscritos a la APG).



Delimitación general de los espacios y usos portuarios del Puerto de Gijón.

3.2. Régimen de los bienes

El Plan deberá diferenciar en cada actuación la naturaleza y el régimen de los terrenos: dominio público portuario incluido en la zona de servicio, bienes excluidos de la DEUP, bienes patrimoniales, espacios desafectados, terrenos de uso público general y ámbitos sujetos a concesión o autorización.

Esta diferenciación condiciona los usos posibles, las competencias, los procedimientos, las autorizaciones y las fórmulas de financiación y mantenimiento. Ningún programa territorial podrá anticipar aprovechamientos no validados por la planificación, la normativa o los informes sectoriales.

3.3. Bienes y ámbitos relevantes

BIEN O ÁMBITO	SITUACIÓN ESTRATÉGICA EN EL PLAN
Faros de Peñas, Candás, Torres, Tazones, Lastres, Ribadesella, Llanes y San Emeterio	Elementos de dominio público para ayuda a la navegación; conservación, interpretación y usos compatibles.
Alto de Aboño	Bienes de la APG; ámbito de regeneración paisajística y territorial sujeto a estudios previos.
Valle de Aboño	Franja junto al acceso GI-1; oportunidad para integración paisajística y mejora ambiental, condicionada por el entorno industrial y viario.
Torreón o El Vigía	Elemento cuya situación requiere coordinación con la planificación y los procedimientos de afectación.
Playa Arbeyal-Marina Yates	Espacios de uso público general y accesibilidad a zonas de disfrute náutico-deportivo
Dique de Santa Catalina-Antigua Rula- Fomento	Equipamientos potenciales para usos culturales, educativos, institucionales o de interpretación.
Entorno playa de Poniente	Espacios de uso público general que deben coordinarse con el sistema de recorridos, materiales y mantenimiento.
Terrenos de Jove	Terrenos en el entorno de las instalaciones deportivas en el Barrio de Jove.
Zona de Servicio comercial	Borde y elementos singulares del ámbito comercial del puerto.

3.4. Alineación estratégica

El Plan se alinea con el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, horizonte 2030, y particularmente con la línea estratégica de puertos comprometidos con su ciudad. Esta línea promueve planes y proyectos de regeneración urbano-portuaria que combinen excelencia, estética, funcionalidad y viabilidad, y que recuperen patrimonio histórico, artístico o cultural.

El PROA deberá coordinarse, además, con los instrumentos de ordenación portuaria y municipal, la planificación ambiental y de movilidad, la normativa de accesibilidad, los planes de protección y seguridad y las políticas públicas que afecten al litoral y al patrimonio.

4. Visión, misión y principios rectores

4.1. Visión



Consolidar un frente marítimo y territorial conectado, accesible y reconocible, en el que la actividad portuaria, la ciudad, el patrimonio y el paisaje evolucionen de forma coordinada, generando valor económico, ambiental, cultural y social.

4.2. Misión



Planificar, priorizar y coordinar las actuaciones de regeneración, conservación y puesta en valor de los espacios puerto-ciudad mediante una estrategia única, garantizando su compatibilidad con la actividad portuaria, su sostenibilidad económica y ambiental y su conservación durante todo el ciclo de vida.

4.3. Principios rectores

Los principios rectores constituyen el marco conceptual que orienta la planificación, el diseño, la ejecución y la gestión de todas las actuaciones incluidas en el Plan PROA. Su finalidad es garantizar la coherencia entre las distintas intervenciones, independientemente de su escala o naturaleza, asegurando que todas ellas contribuyan a una visión compartida del frente marítimo como un espacio integrado, sostenible, accesible y generador de valor para el puerto y para la ciudad.

Estos principios se alinean con el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, la Agenda Urbana Española, el New European Bauhaus y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incorporando criterios de calidad urbana, sostenibilidad ambiental, innovación, resiliencia y bienestar de las personas como elementos esenciales de la transformación del espacio puerto-ciudad.

La aplicación de estos principios permitirá que tanto los proyectos singulares como las actuaciones de mantenimiento y mejora compartan una misma identidad, contribuyendo a la construcción progresiva de un frente marítimo coherente, reconocible y de alta calidad urbana.

PRINCIPIO	APLICACIÓN
Interés general y valor público	Toda actuación deberá responder a necesidades reales y producir beneficios verificables para el puerto, el territorio o la ciudadanía.
Integración Puerto-Ciudad	Favorecer la continuidad física, funcional y paisajística entre el puerto y la ciudad.
Calidad del espacio público	Diseñar lugares seguros, accesibles, confortables, inclusivos y capaces de favorecer la convivencia, la actividad económica, la identidad colectiva y el bienestar de las personas.
Identidad marítima y patrimonio	Las intervenciones harán visible la historia portuaria mediante la conservación, interpretación y reutilización compatible de elementos identitarios.
Accesibilidad universal e inclusión	Los espacios, recorridos, servicios e información deberán concebirse para el uso autónomo y seguro del mayor número de personas.
Sostenibilidad y adaptación climática	Se reducirán consumos, emisiones, residuos y vulnerabilidades, incorporando soluciones basadas en la naturaleza cuando sean adecuadas.
Flexibilidad y reversibilidad	Los diseños deberán admitir cambios, usos temporales y adaptación a necesidades operativas o sociales futuras.
Coherencia territorial y paisajística	Cada actuación deberá completar sistemas, corregir discontinuidades y dialogar con el carácter específico del lugar.
Mantenimiento y ciclo de vida	Las inversiones se evaluarán junto con sus costes de operación, limpieza, conservación, reposición y adaptación.
Gobernanza, participación y transparencia	La APG promoverá la colaboración institucional y la participación proporcionada de agentes económicos, sociales, culturales y vecinales y mecanismos de seguimiento.
Innovación	Se impulsará la incorporación de soluciones innovadoras.

4.3.1. Integración Puerto-Ciudad

El PROA entiende la integración Puerto-Ciudad como un proceso continuo destinado a reforzar la relación entre la actividad portuaria y el entorno urbano mediante intervenciones que mejoren la conectividad, la accesibilidad, la calidad paisajística y la compatibilidad de usos.

Las actuaciones deberán contribuir a eliminar barreras físicas y visuales, favorecer la continuidad de los recorridos peatonales y ciclistas, reforzar la permeabilidad entre ambos ámbitos y consolidar el frente marítimo como un espacio compartido donde convivan la economía azul, el patrimonio portuario y el uso ciudadano.

Este principio implica considerar cada actuación como parte de un proyecto global, evitando intervenciones aisladas y favoreciendo una imagen unitaria del conjunto del frente marítimo.

4.3.2. Calidad del espacio público

La calidad del espacio público constituye uno de los principales indicadores del éxito de la integración Puerto-Ciudad. Más allá de la transformación física de los espacios, las intervenciones deberán contribuir a crear lugares seguros, accesibles, confortables, inclusivos y capaces de favorecer la convivencia, la actividad económica, la identidad colectiva y el bienestar de las personas.

El PROA adopta como referencia los criterios de calidad del espacio público desarrollados por Jan Gehl, Lars Gemzøe y Sia Karnaes en *New City Life* (2006), ampliamente reconocidos por su contribución al diseño urbano centrado en las personas. Estos criterios promueven espacios que ofrecen protección, confort, oportunidades de estancia, interacción social, actividad física y disfrute del entorno, favoreciendo una experiencia urbana de calidad.

LOS 12 CRITERIOS DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

De Jan Gehl, Gemzøe y Sia Karnaes - *New City Life* (2006)

Belleza | Sostenibilidad | Inclusión

Doce criterios para evaluar y diseñar lugares que promuevan la vida cotidiana, la inclusión y el bienestar, integrando enfoques contemporáneos de urbanismo regenerativo, ciudad de proximidad, innovación climática y diseño inclusivo, en línea con el New European Bauhaus y los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS).

1 PROTECCIÓN

Frente al tráfico, la violencia y las condiciones climáticas desagradables.

- Sensación de seguridad para todas las personas.
- Protección física y emocional.
- Iluminación adecuada.
- Diseño que reduce riesgos y conflictos.

2 CONFORT

Condiciones ambientales que hacen agradable permanecer en el lugar.

- Sombra, sol y refugio del viento.
- Buena calidad del aire y control del ruido.
- Temperatura confortable.
- Superficies y materiales agradables al tacto.
- Limpieza y mantenimiento adecuado.

3 SENTARSE

Posibilidades para descansar, relajarse y disfrutar del entorno.

- Mobiliario cómodo y accesible.
- Asientos bien distribuidos y con buenas vistas.
- Posibilidad de elegir entre sol y sombra.
- Espacios para la pausa y la contemplación.

4 VER

Posibilidad de apreciar lo positivo del entorno: paisaje, patrimonio, actividad urbana y naturaleza.

- Calidad visual y diversidad de escenas.
- Vistas atractivas y legibles.
- Iluminación que realza el lugar.
- Conexión visual con la identidad del lugar.

5 HABLAR Y ESCUCHAR

Posibilidad de conversación e interacción social.

- Espacios que favorecen el encuentro.
- Condiciones acústicas adecuadas.
- Disposición del mobiliario que facilita el diálogo.
- Espacios para la vida comunitaria y la participación.

6 JUGAR Y EJERCITARSE

Espacio para la actividad física, el juego y el bienestar.

- Oportunidades para todas las edades.
- Diseño que promueve el movimiento cotidiano.
- Itinerarios activos y seguros.
- Infraestructuras para la actividad física y el juego libre.

7 ESCALA HUMANA

Dimensiones adecuadas que generan comodidad y apropiación.

- Proporciones coherentes con las personas
- Detalles que invitan al uso y al cuidado.
- Ritmo y variedad en las fachadas y espacios.
- Sensación de cercanía y comprensión.

8 OPORTUNIDADES PARA DISFRUTAR

Diversidad de usos y actividades que hacen el lugar atractivo y vivo.

- Mezcla de funciones compatibles.
- Programación cultural y social.
- Espacios para eventos y actividades cotidianas.
- Usos que atraen a distintas personas y momentos.

9 BIEN DISEÑADO

Calidad estética, materiales adecuados y atención al detalle.

- Diseño cuidado y coherente.
- Materiales duraderos y sostenibles.
- Detalles que generan orgullo y pertenencia.
- Integración de arte y elementos identitarios.

10 CONECTADO

Fácil de llegar, moverse y relacionarse con la ciudad y los barrios.

- Conexión con redes peatonales, ciclistas y de transporte público.
- Continuidad de recorridos y accesibilidad universal.
- Permeabilidad y legibilidad del entorno.
- Vinculación con equipamientos y servicios.

11 PRÓXIMO

Cercano a las personas y a los servicios cotidianos.

- Parte de la ciudad de 15 minutos.
- Acceso a servicios, vivienda, trabajo y ocio.
- Adecuado para las necesidades diarias.
- Fortalece la vida local y la economía de proximidad.

12 SOSTENIBLE Y RESILIENTE

Gestionado para el futuro: verde, circular, inclusivo y adaptable al cambio climático.

- Soluciones basadas en la naturaleza.
- Eficiencia en el uso de recursos y energía.
- Gestión del agua y del ciclo de materiales.
- Resiliencia climática y social.
- Gobernanza colaborativa y mantenimiento a largo plazo.

Buenos espacios públicos para una buena vida urbana.

Estos criterios contribuyen a una ciudad más humana, justa, bella y sostenible.

Alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).



Esta visión se complementa con los principios impulsados por el New European Bauhaus, la Agenda Urbana Española y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incorporando los valores de sostenibilidad, adaptación al cambio climático, economía circular, accesibilidad universal, igualdad, salud urbana, biodiversidad, innovación y resiliencia, así como con los enfoques de urbanismo regenerativo, belleza e inclusión, ciudad de proximidad, innovación climática y diseño universal.

En consecuencia, todas las actuaciones promovidas en el marco del Plan deberán diseñarse considerando, de forma integrada, aspectos como la seguridad y el confort ambiental, la calidad paisajística, la movilidad peatonal y ciclista, la accesibilidad universal, la diversidad de usos, la flexibilidad de los espacios, la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza, la eficiencia en el uso de los recursos, la durabilidad de los materiales y la facilidad de conservación y mantenimiento.

La evaluación de los proyectos no se limitará a su calidad arquitectónica o paisajística, sino que incorporará su capacidad para generar valor social, ambiental y económico y generar espacios resilientes, saludables y adaptados a las necesidades presentes y futuras, así como reforzar la relación entre el puerto y la ciudad, fortalecer la identidad del lugar y mejorar la experiencia cotidiana de quienes utilizan estos espacios.

4.3.3. Identidad marítima y patrimonio

El patrimonio portuario constituye uno de los principales activos del Puerto de Gijón y un elemento esencial de su identidad. El PROA promoverá su conservación, recuperación y puesta en valor, entendiendo el patrimonio en un sentido amplio que comprende tanto los edificios y elementos singulares como los paisajes, infraestructuras históricas, actividades tradicionales y memoria colectiva vinculadas a la actividad marítima y portuaria.

Las intervenciones deberán contribuir a reforzar el carácter propio de cada ámbito, preservando aquellos elementos que conforman la identidad del puerto y favoreciendo su interpretación y conocimiento por parte de la ciudadanía.

4.3.4. Accesibilidad universal e inclusión

Todos los espacios deberán diseñarse para garantizar su utilización por cualquier persona, con independencia de su edad, capacidades físicas, sensoriales o cognitivas.

El PROA promoverá entornos accesibles, seguros y comprensibles, incorporando criterios de diseño universal, perspectiva de género, atención a la infancia, envejecimiento activo e inclusión social, favoreciendo espacios públicos abiertos, diversos y equitativos.

4.3.5. Sostenibilidad y adaptación climática

La transformación del frente marítimo deberá responder a los desafíos ambientales actuales mediante soluciones que reduzcan el impacto ambiental de las actuaciones, incrementen la resiliencia frente al cambio climático y favorezcan la conservación de los recursos naturales.

Se priorizarán soluciones basadas en la naturaleza, la mejora de la biodiversidad, la utilización de materiales de bajo impacto ambiental, la eficiencia energética, la gestión sostenible del agua y la economía circular, contribuyendo a la descarbonización y a la adaptación del puerto a los nuevos retos climáticos.

4.3.6. Coherencia territorial y paisajística

La calidad del diseño constituye una inversión estratégica para el puerto y para la ciudad. El PROA promoverá soluciones urbanísticas, arquitectónicas y paisajísticas de excelencia que refuercen la identidad del frente marítimo y mejoren la percepción del espacio público.

Los concursos de arquitectura y paisaje se considerarán una herramienta preferente para las actuaciones singulares, favoreciendo propuestas innovadoras, funcionales y respetuosas con el entorno.

4.3.7. Flexibilidad y reversibilidad

Los espacios públicos deberán concebirse como lugares capaces de evolucionar con el tiempo y adaptarse a nuevas necesidades sociales, económicas y ambientales.

Las actuaciones favorecerán diseños flexibles, compatibles con diferentes usos y actividades, permitiendo una utilización intensiva durante todo el año, sin comprometer la funcionalidad portuaria ni la calidad ambiental, presente y futura.

4.3.8. Mantenimiento y ciclo de vida

La calidad de un espacio público no depende únicamente de su diseño inicial, sino también de su capacidad para conservar sus prestaciones a lo largo del tiempo.

Por ello, todas las actuaciones deberán incorporar criterios de durabilidad, facilidad de conservación, eficiencia económica y coste del ciclo de vida, priorizando soluciones constructivas, materiales y equipamientos que reduzcan las necesidades futuras de mantenimiento sin comprometer la calidad urbana. Las inversiones se evaluarán junto con sus costes de operación, limpieza, conservación, reposición y adaptación.

Este principio refuerza uno de los objetivos fundamentales del PROA: complementar los grandes proyectos transformadores con una estrategia permanente de conservación, renovación y mejora continua del patrimonio y de los espacios públicos del Puerto de Gijón.

4.3.9. Gobernanza, participación y transparencia

La reforma, ordenación y accesibilidad del frente marítimo requiere una gestión colaborativa basada en la coordinación entre administraciones, instituciones, operadores portuarios, entidades sociales, comunidad científica y ciudadanía.

El PROA fomentará procesos de cooperación que permitan incorporar conocimiento técnico, experiencia local y mecanismos de participación para mejorar la calidad y aceptación de las actuaciones.

Los proyectos contarán con objetivos, indicadores y mecanismos de seguimiento acordes con su escala.

4.3.10. Innovación y mejora continua

El PROA impulsará la incorporación de soluciones innovadoras que contribuyan a mejorar la sostenibilidad, la eficiencia, la seguridad y la calidad de los espacios puerto-ciudad, en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de innovación del Puerto de Gijón.

La innovación se entenderá en un sentido amplio, incluyendo nuevos materiales, tecnologías digitales, soluciones basadas en la naturaleza, procesos participativos, marketing y mejora reputacional, sistemas inteligentes de gestión y nuevas metodologías de diseño y mantenimiento.

La evaluación continua de las actuaciones permitirá incorporar el conocimiento adquirido y adaptar progresivamente el Plan a las nuevas necesidades, oportunidades y retos que surjan durante su desarrollo.

5. Objetivos estratégicos

OE1. Urbanización y mejora de espacios públicos puerto-ciudad

Se persigue una mejor integración territorial y urbanística de los espacios públicos de la interfase puerto-ciudad. El objetivo es construir un sistema continuo de espacios, recorridos y relaciones entre el puerto, los barrios, Gijón, Carreño y el litoral.

Resultados esperados: continuidad de recorridos; reducción de barreras; mejor relación entre barrios y litoral; integración de proyectos aislados.

OE2. Conservación y puesta en valor del patrimonio

Proteger edificios, infraestructuras, paisajes, piezas, archivos documentales y memorias vinculadas al puerto, incorporándolos a nuevos usos compatibles.

Resultados esperados: inventario actualizado; elementos conservados y reutilizados; relato patrimonial común; preservación de la memoria oral; incremento del conocimiento ciudadano.

OE3. Accesibilidad, movilidad y calidad del espacio público

Mejorar itinerarios, accesos, estancias, señalización, iluminación, confort y relación con la lámina de agua.

Resultados esperados: itinerarios accesibles; accesos seguros; mejores estancias; señalización legible; convivencia ordenada de flujos.

OE4. Regeneración ambiental y resiliencia climática

Recuperar espacios degradados, aplicar criterios de economía circular, mejorar el paisaje, aumentar la biodiversidad y adaptar las actuaciones al ambiente litoral y al cambio climático; soluciones basadas en la naturaleza.

Resultados esperados: suelos y paisajes recuperados; menor consumo de recursos; reverdecimiento del frente litoral; soluciones adaptadas al viento, humedad, salinidad y temporales.

OE5. Activar el frente marítimo como espacio de encuentro, cultura, deporte e innovación social

Consolidar el frente marítimo como un espacio abierto, dinámico y compartido, capaz de generar actividad cultural, deportiva, educativa y social, reforzando el vínculo emocional entre el Puerto y la ciudadanía mediante la colaboración con instituciones, entidades y agentes locales.

Resultados esperados: colaboración con clubes deportivos y eventos náuticos; programación cultural estable con exposiciones temporales y permanentes; intervenciones artísticas; actividades educativas y ciencia y divulgación marítima.

OE6. Identidad e imagen común

Definir criterios coherentes de materiales, vegetación, mobiliario, iluminación, señalización e interpretación, respetando la singularidad de cada ámbito.

Resultados esperados: manual de criterios; coherencia visual; reducción de elementos discordantes; identidad marítima reconocible.

OE7. Gestión eficiente y mantenimiento

Programar inversiones realistas, priorizar soluciones robustas y asegurar la conservación, la explotación y la reposición.

Resultados esperados: cartera plurianual; incidencia en el plan de empresa; coste de ciclo de vida incorporado; menor mantenimiento correctivo; responsabilidades claras.

OE8. Gobernanza, participación y conocimiento

Consolidar la coordinación interna e institucional, el diálogo social, la comunicación y la divulgación de la actividad y el patrimonio portuarios.

Resultados esperados: Comisión PROA operativa; foro técnico; participación proporcionada; información pública periódica; evaluación anual.



6. Modelo de actuación: programas y proyectos

La ejecución del Plan se organizará en tres categorías complementarias. La clasificación determinará el procedimiento de diseño y contratación, el nivel de participación, la documentación exigible y el sistema de seguimiento.

6.1. Proyectos singulares

Intervenciones de transformación urbana, territorial, paisajística o patrimonial que requieren una respuesta integrada de especial calidad y complejidad. Podrán desarrollarse directamente o mediante concursos de proyectos cuando la comparación de alternativas y la calidad arquitectónica o paisajística aporten valor decisivo o se consideren actuaciones emblemáticas (ver número 6.5).

Su desarrollo deberá admitir la ejecución por fases y coordinarse con las actuaciones ordinarias de conservación, de modo que las mejoras inmediatas no condicionen negativamente la solución de conjunto.

- Transformación integral de ámbitos prioritarios.
- Rehabilitación y reutilización de edificios o conjuntos patrimoniales relevantes.
- Nuevos equipamientos o conexiones de fuerte impacto territorial.
- Operaciones con especial complejidad urbanística, ambiental o institucional.
- Actuaciones de conservación del patrimonio material o inmaterial

6.2. Programas ordinarios de mantenimiento y mejora

Conjunto estable de actuaciones recurrentes y proyectos de alcance acotado necesarias para asegurar seguridad, conservación, accesibilidad, funcionalidad y coherencia. Se programarán con criterios comunes y podrán agruparse por familias de contratos o proyectos técnicos.

- Pavimentos, bordes, barandillas y accesos.
- Iluminación, instalaciones y eficiencia energética.
- Mobiliario, señalización e identidad.
- Jardinería, arbolado y soluciones ambientales.
- Conservación preventiva del patrimonio.
- Reparación, limpieza, reposición y adaptación.

6.3. Actuaciones de oportunidad

Intervenciones no previstas inicialmente que resulten convenientes por disponibilidad de financiación, acuerdos institucionales, cambios de uso, concesiones, emergencias o necesidades sobrevenidas. Su incorporación exigirá justificar su coherencia con los objetivos del Plan y su impacto sobre la programación existente.

6.4. Criterios de clasificación

CRITERIO	MANTENIMIENTO/MEJORA	PROYECTO SINGULAR
Alcance	Localizado o repetitivo.	Integral o transformador.
Complejidad	Solución técnica conocida.	Múltiples condicionantes y alternativas.
Impacto	Limitado y reversible.	Territorial, patrimonial o urbano relevante.
Diseño	Aplicación de criterios comunes.	Necesidad de propuesta específica y de alta calidad.
Participación	Información o consulta acotada.	Proceso participativo e institucional más amplio.
Contratación	Proyecto técnico, obra, servicio o suministro.	Proyecto y posterior desarrollo técnico.

6.5. Concursos de proyectos singulares

El concurso de proyectos se utilizará cuando la calidad conceptual, arquitectónica, paisajística o urbana y la comparación entre soluciones alternativas resulten determinantes. No deberá aplicarse automáticamente a todas las actuaciones del Plan.

La decisión deberá justificar la complejidad del encargo, el valor que aporta la concurrencia de propuestas, el alcance del desarrollo posterior y la disponibilidad de presupuesto para ejecutar y conservar la solución seleccionada.

Las condiciones de los concursos fijan una serie de cuestiones como la información de partida, la documentación exigida o los criterios de actuación del jurado, entre otras cuestiones (ver anexo VI. Marco para los concursos de actuaciones emblemáticas).

El contenido mínimo de las propuestas será el siguiente:

- Memoria conceptual y justificación estratégica.
- Ordenación general, fases y relación con el entorno.
- Compatibilidad portuaria, seguridad y gestión de flujos.
- Accesibilidad universal y movilidad.
- Estrategia ambiental, paisaje, materiales y resiliencia.
- Tratamiento del patrimonio y de la identidad marítima.
- Estimación económica, coste de mantenimiento y ciclo de vida.
- Plan de ejecución, riesgos y autorizaciones.
- Indicadores de resultado.

El jurado contará con perfiles técnicos adecuados a la naturaleza del ámbito y garantizará independencia, competencia y equilibrio. Cuando la actuación lo requiera, podrán incorporarse especialistas en urbanismo, arquitectura, paisaje, ingeniería portuaria, accesibilidad, patrimonio, medio ambiente, gestión y mantenimiento.

La participación pública no sustituirá la decisión técnica ni el marco competencial, pero podrá aportar información sobre usos, necesidades, conflictos y expectativas. Los procesos se diseñarán de forma proporcionada y se realizarán en fases que permitan incorporar resultados útiles a los pliegos o al desarrollo posterior.

Las propuestas deberán valorarse de acuerdo a una serie de criterios que, de forma general, son los siguientes:

CRITERIO	CONTENIDO
Calidad e integración	Coherencia urbana, territorial, paisajística y arquitectónica.
Funcionalidad y seguridad	Adecuación a usos, flujos, operativa portuaria y emergencias.
Accesibilidad	Continuidad y autonomía de uso para todas las personas.
Sostenibilidad y resiliencia	Impacto ambiental, adaptación climática, energía, agua, biodiversidad y materiales.
Patrimonio e identidad	Conservación, interpretación y relación con la memoria del lugar.
Viabilidad económica	Adecuación al presupuesto, fases, riesgos y coste de ciclo de vida.
Mantenimiento	Robustez, facilidad de limpieza, reparación, reposición y gestión.
Flexibilidad	Capacidad de adaptación, reversibilidad y compatibilidad con futuros cambios.

El resultado del concurso deberá acompañarse de una definición clara del encargo posterior, los hitos de control, la coordinación con la Autoridad Portuaria y otras administraciones, el control económico y la verificación de mantenimiento. Las modificaciones posteriores deberán preservar los valores esenciales reconocidos por el jurado o justificar técnicamente su revisión.

7. Ámbitos territoriales prioritarios

La programación inicial se concentra en seis ámbitos conectados por una visión común pero diferenciados por su régimen, carácter y necesidades. La delimitación precisa y los subámbitos se determinarán mediante estudios y documentos técnicos específicos.

7.1. Alto de Aboño y Valle de Aboño



Ámbito patrimonial y dominio público de la Autoridad Portuaria situado en Carrió, concejo de Carreño, condicionado por la topografía, la ría, los accesos y la presencia de infraestructuras industriales. Su transformación debe partir de un diagnóstico territorial, ambiental, geotécnico, paisajístico y de compatibilidad de usos.

Orientación: crear un paisaje de transición entre puerto, industria y litoral, recuperar valores ambientales y evaluar usos públicos o colectivos compatibles sin anticipar aprovechamientos no validados.

- Regenerar suelo y paisaje con soluciones adaptadas a las condiciones físicas y funcionales.
- Definir accesos seguros y una secuencia realista de fases de desarrollo.
- Resolver la relación visual y funcional con la ría y el litoral de Carreño.
- Establecer un modelo de gestión y mantenimiento.

7.2. Playa del Arbeyal y Marina Yates

Interfaz entre la playa urbana del Arbeyal, La Calzada, la dársena deportiva de Marina Yates y los espacios operativos de El Musel. Ofrece una oportunidad para mejorar la continuidad litoral y la relación cotidiana entre ciudadanía, náutica y puerto.

Las propuestas deberán resolver con claridad los límites entre usos públicos, deportivos y portuarios, reforzando la seguridad de los recorridos, la accesibilidad peatonal segura y la movilidad que evite interferencias con la actividad comercial del puerto, integrando accesos, estancias, señalización, iluminación, paisaje y servicios.



Orientación: resolver claramente los límites entre usos públicos, deportivos y portuarios, reforzar la seguridad de los recorridos y dignificar accesos, estancias, servicios, paisaje, señalización e iluminación.

- Conectar playa, barrio y marina mediante itinerarios accesibles, legibles y protegidos.
- Ordenar la transición entre espacio público y recinto portuario.
- Mejorar los servicios y la percepción del acceso occidental al frente marítimo.
- Evitar interferencias con la actividad comercial y los accesos estratégicos.

7.3. Playa de Poniente y diques de abrigo

La playa de Poniente y el espacio que la rodea desde el dique de abrigo este, donde se sitúa el edificio de Talaso Poniente, y el dique de abrigo oeste, hasta la zona donde se sitúa el Acuario, constituyen un frente marítimo urbano consolidado, resultado de la regeneración de antiguos espacios industriales y portuarios.



La nueva etapa debe actualizar materiales y equipamientos envejecidos, corregir discontinuidades y reforzar su capacidad para acoger vida cotidiana, actividad náutica, zonas verdes, cultura y paseo.

Orientación: renovar el espacio público y los accesos a la lámina de agua preservando la memoria industrial, la identidad portuaria y la continuidad con Fomento, Natahoyo, Cimadevilla y el centro urbano.

- Plan de conservación y renovación por tramos.
- Mejora de accesibilidad, confort climático y convivencia de flujos.
- Reordenación de mobiliario, iluminación, vegetación y señalización.
- Ordenación de actividades de economía azul, náutico deportivas y de hostelería para hacerlas compatibles con el disfrute de la fachada marítima.
- Activación compatible de espacios infrautilizados y puesta en valor patrimonial.

7.4. Frente marítimo: Dique de Santa Catalina, Puerto Deportivo y antigua Rula



Este ámbito constituye el principal espacio de encuentro entre el puerto y la ciudad y uno de los paisajes marítimos más reconocibles de Gijón. Comprende el Dique de Santa Catalina desde Punta Liquerique, el Puerto Deportivo, el edificio de la antigua Rula, el paseo, los Jardines de la Reina y los espacios de ocio, culturales y expositivos al aire libre, así como sus conexiones con Cimavilla, Fomento y Poniente.

En este espacio confluyen la actividad náutico-deportiva, el patrimonio pesquero y portuario, la cultura, el turismo y una utilización ciudadana intensa. La sucesión de intervenciones realizadas a lo largo del tiempo exige una lectura conjunta que permita preservar sus valores, corregir discontinuidades y dotar de coherencia a las futuras actuaciones sin diluir la identidad específica de cada pieza.

Orientación: ordenar y mejorar la calidad de los espacios públicos integrando actuaciones culturales y de promoción del arte con la dinamización turística, náutico-deportiva y social del entorno.

- Programa estable de conservación que atienda al ambiente marino, la intensidad de uso y el coste del ciclo de vida, renovando de forma coordinada pavimentos, mobiliario, iluminación, señalización y vegetación adaptada al ambiente marino.
- Ordenación del ámbito como un sistema continuo de espacios públicos y elementos de economía azul.
- Compatibilizar los usos ciudadanos, de ocio, culturales, turísticos y náutico-deportivos con la explotación y la seguridad portuarias.
- Integración de espacios expositivos y programación cultural.

7.5. Espacio Deportivo y Comunitario de Jove

El ámbito de Jove constituye uno de los principales espacios de oportunidad para reforzar la relación entre el Puerto y la ciudad mediante una actuación integral de regeneración urbana, social y ambiental. Integrado por los terrenos deportivos de titularidad de la Autoridad Portuaria y su entorno inmediato, este espacio presenta un elevado potencial para convertirse en un nuevo polo de actividad deportiva, residencial y comunitaria al servicio de los barrios del oeste de Gijón, favoreciendo una utilización más eficiente del patrimonio portuario y contribuyendo a mejorar la calidad urbana del entorno.



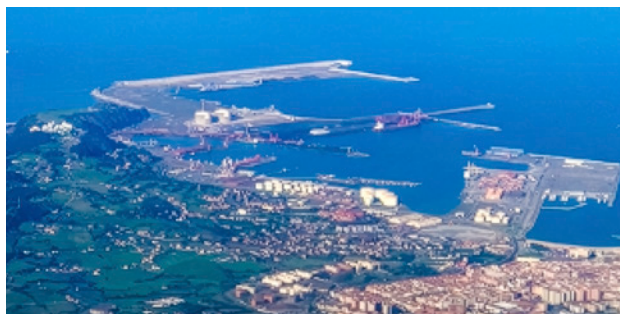
La posición estratégica del ámbito, entre el Puerto de El Musel y los barrios de Jove y La Calzada, permite plantear una intervención capaz de combinar la continuidad de los usos deportivos con la incorporación de nuevos equipamientos, espacios públicos y actuaciones residenciales que respondan a las necesidades actuales de la ciudad, reforzando al mismo tiempo la integración Puerto-Ciudad.

Orientación: reforzar la política Puerto-Ciudad mediante una actuación de regeneración urbana que combine deporte, vivienda asequible, espacio público y cohesión social.

- Impulsar la regeneración integral del ámbito mediante una nueva ordenación urbanística que compatibilice los usos deportivos, residenciales y dotacionales.
- Promover el Plan Especial para adaptar la ordenación del ámbito a las necesidades actuales y posibilitar el desarrollo de vivienda asequible en suelos compatibles con la estrategia Puerto-Ciudad.
- Crear nuevos espacios públicos de calidad que favorezcan la convivencia, la actividad física, el ocio saludable y la integración paisajística del ámbito.
- Favorecer la colaboración con clubes deportivos, entidades sociales y centros educativos para consolidar el ámbito como un espacio de referencia para el deporte, la educación y la participación comunitaria.

7.6. Zona de Servicio Portuaria

La Zona de Servicio Portuaria constituye el ámbito funcional donde se desarrolla la actividad portuaria, logística, industrial y de servicios que justifica la existencia del Puerto y garantiza el cumplimiento de las funciones encomendadas a la Autoridad Portuaria por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



Las actuaciones comprendidas en el límite o borde de este ámbito, así como en algunos de sus elementos más singulares -entre ellos los faros y demás construcciones vinculadas a la señalización marítima-, pueden reforzar la integración visual y territorial del puerto de forma compatible con la explotación portuaria y con las exigencias de seguridad de la navegación.

Orientación: impulsar actuaciones de mejora en el borde de la Zona de Servicio comercial y en elemento singulares de la misma que contribuyan a mejorar la integración visual y la percepción social del puerto.

- Actuaciones de regeneración, naturalización, eficiencia energética y adaptación al cambio climático del límite de la zona de servicio.
- Reforzar la integración visual y territorial del puerto favoreciendo una percepción unitaria del conjunto portuario.
- Conservar, rehabilitar y poner en valor el patrimonio histórico, industrial, arquitectónico y cultural existente en la Zona de Servicio, con especial atención a los faros y a los elementos vinculados a la señalización marítima, promoviendo su difusión y usos sociales compatibles con su función, con la actividad portuaria y con la seguridad de la navegación.
- Desarrollar actuaciones que incrementen la seguridad, la accesibilidad universal y la compatibilidad entre los distintos modos de transporte y los diferentes usos del espacio portuario.
- Impulsar intervenciones de mejora urbana, ambiental y funcional que, aun desarrollándose íntegramente dentro de la Zona de Servicio, contribuyan a fortalecer la integración Puerto-Ciudad y a proyectar una imagen moderna, sostenible y reconocible del Puerto de Gijón.

8. Cartera inicial de actuaciones

La cartera inicial traduce los objetivos estratégicos en programas y proyectos. Su inclusión no implica aprobación de gasto ni autorización de ejecución; cada actuación deberá superar las fases de definición, viabilidad, priorización y programación.

8.1. Proyectos singulares propuestos

Se relacionan a continuación una serie de actuaciones y proyectos singulares a desarrollar en los distintos ámbitos territoriales identificados como prioritarios. Estas actuaciones responden a uno o varios objetivos estratégicos y su ejecución se estima en unos plazos aproximados cuya concreción se realizará en función de la disponibilidad presupuestaria.

CÓDIGO	PROYECTO	OBJETO INICIAL	HORIZONTE
PS-01	Concurso del Alto de Aboño	Actuación de mejora de la conectividad y continuidad de itinerarios litorales con una adecuada integración ambiental y paisajística.	Corto/Medio
PS-02	Delimitación y usos	Diagnóstico, estrategia territorial compatible y ordenación de posibles usos	Medio
PS-03	Conexión Arbeyal-Marina Yates	Itinerarios, límites, accesos, servicios, paisaje, seguridad e integración con La Calzada.	Corto/medio
PS-04	Actuaciones en el entorno del Puerto Deportivo	Mejora de la calidad del espacio público.	Corto
PS-05	Renovación integral Poniente	Plan director por tramos para espacio público, accesibilidad, lámina de agua, patrimonio e imagen.	Medio/Largo
PS-06	Programa de reutilización patrimonial	Selección y desarrollo de usos compatibles para inmuebles y elementos de especial valor (Torreón, Torre de Capitanía, etc.).	Medio/Largo
PS-07	Sistema de interpretación del patrimonio portuario	Relato, señalización, contenidos digitales, rutas y conexión con instituciones culturales y educativas (Musel Abierto).	Corto
PS-08	Memoria oral de El Musel	Recuperación del patrimonio inmaterial del puerto Investigación y documentación de la memoria oral del Puerto de Gijón-Musel.	Corto
PS-09	Ordenación del espacio deportivo y comunitario de Jove	Modificación del Plan Especial vigente con el fin de adaptar la ordenación urbanística a los nuevos objetivos estratégicos del ámbito, posibilitando la implantación de usos residenciales de vivienda asequible, compatibles con la reorganización de los espacios deportivos y las zonas verdes y públicas.	Medio/Largo
PS-10	Actuaciones en la Zona de Servicio comercial del puerto	Actuaciones de mejora en la zona de borde, accesos al puerto y faros, que contribuyan a la integración ambiental del entorno y a consolidar un frente marítimo-portuario reconocible.	Corto/Medio

8.2. Programas de mantenimiento y mejora

CÓDIGO	PROGRAMA	CONTENIDO
PM-01	Accesibilidad universal	Auditorías, eliminación de barreras, pendientes, pavimentos, apoyos, descansos, aseos e información accesible.
PM-02	Pavimentos y bordes marítimos	Inspección, reparación, renovación, drenaje, protección frente a corrosión y soluciones antideslizantes.
PM-03	Iluminación y energía	Renovación eficiente, niveles adecuados, reducción de contaminación lumínica, control y mantenimiento.
PM-04	Mobiliario y estancias	Inventario, criterios de selección, reposición, confort, robustez y adaptación al ambiente marino.
PM-05	Vegetación y paisaje	Arbolado y especies adaptadas, sombra, biodiversidad, riego eficiente y continuidad paisajística.
PM-06	Señalización e identidad	Sistema común de orientación, seguridad, interpretación, materiales y lenguaje gráfico.
PM-07	Conservación patrimonial	Inspecciones, mantenimiento preventivo, documentación, tratamientos y pequeñas rehabilitaciones.
PM-08	Limpieza y gestión de usos	Niveles de servicio, residuos, eventos, ocupaciones temporales y coordinación con concesionarios.
PM-09	Seguridad y convivencia de flujos	Separación, señalización, cierres temporales, accesos reversibles y gestión de emergencias.
PM-10	Comunicación y cultura portuaria	Visitas, publicaciones, actividades educativas, contenidos digitales y colaboración institucional.

8.3. Priorización

La Comisión PROA propondrá anualmente la prioridad de cada actuación mediante una valoración multicriterio. La escala y la ponderación podrán adaptarse, pero deberán considerar como mínimo:

CRITERIO	PESO ORIENTATIVO
Seguridad y obligaciones legales	25 %
Conservación urgente y riesgo de deterioro	20 %
Accesibilidad y continuidad territorial	15 %
Contribución a objetivos estratégicos	10 %
Valor patrimonial, ambiental y paisajístico	10 %
Impacto y uso ciudadano	10 %
Viabilidad técnica, jurídica y administrativa	10 %
Madurez, financiación y capacidad de ejecución	5 %
Coste de ciclo de vida y mantenimiento	5 %

9. Programación, financiación y mantenimiento

9.1. Horizonte temporal

HORIZONTE	FINALIDAD	CONTENIDO ORIENTATIVO
Corto plazo 1-2 años	Preparar y activar.	Inventarios, estudios, planes directores, mejoras tempranas, conservación urgente, accesibilidad y primeros concursos.
Medio plazo 3-5 años	Transformar y conectar.	Ejecución por fases de proyectos prioritarios, reutilización patrimonial y consolidación de recorridos.
Largo plazo > 5 años	Completar y adaptar.	Operaciones de mayor complejidad, ampliaciones, ajustes por resultados y adaptación a nuevos escenarios.

9.2. Programación anual y plurianual

La cartera se actualizará anualmente y contendrá, para cada actuación: código, categoría, objetivo estratégico, ámbito, responsable, estado, hitos, presupuesto, financiación, autorizaciones, riesgos, modelo de contratación, costes de mantenimiento e indicadores.

La programación deberá equilibrar actuaciones emblemáticas con necesidades ordinarias de seguridad, conservación y accesibilidad. No se concentrarán todos los recursos en una única operación si ello compromete estudios, proyectos, mantenimiento o conexiones esenciales.

9.3. Financiación

Las actuaciones podrán financiarse con recursos propios, fondos públicos, programas europeos, convenios, aportaciones de otras administraciones, concesiones u otras fórmulas compatibles con el régimen portuario. La existencia de una fuente potencial no sustituirá el análisis de viabilidad, adicionalidad y sostenibilidad financiera.

9.4. Presupuesto de cada actuación

La estimación económica evolucionará desde una valoración programática hasta el coste final. Incluirá proyecto, obra, servicios afectados, medidas ambientales, señalización, equipamientos, dirección, contingencias, puesta en servicio y todas las conexiones necesarias para que la actuación sea funcional.

9.5. Mantenimiento y ciclo de vida



No se iniciará una actuación cuya conservación futura no esté suficientemente prevista, financiada y asignada a un responsable.

Cada actuación deberá identificar frecuencias, medios y costes de limpieza, jardinería, energía, vigilancia, inspecciones, conservación de pavimentos y estructuras, tratamientos anticorrosión, mantenimiento de instalaciones, reposición de mobiliario, gestión de residuos y renovación tecnológica.

La comparación de alternativas considerará el coste total de diseño, construcción, explotación, energía, agua, mantenimiento preventivo, reparaciones, reposiciones, adaptación, desmontaje y gestión de residuos durante un periodo representativo de la vida útil.

9.6. Condiciones para iniciar la ejecución

- Coherencia con el Plan y prioridad aprobada.
- Disponibilidad presupuestaria y modelo de financiación.
- Proyecto aprobado y terrenos disponibles.
- Permisos y autorizaciones esenciales.
- Compatibilidad portuaria, seguridad y viabilidad técnica.
- Plan de mantenimiento y responsables definidos.
- Fase funcional y no generadora de obligaciones inasumibles.

10. Gobernanza, seguimiento y evaluación

10.1. Comisión PROA

La Presidencia impulsará el Plan con el apoyo de la Dirección y de los servicios de la Autoridad Portuaria. Se constituirá una Comisión PROA como órgano interno de coordinación y propuesta, con representación de las áreas relevantes para planificación, infraestructuras, explotación, seguridad, patrimonio, medio ambiente, contratación, economía, comunicación y relaciones institucionales. Sus tareas principales son las siguientes:

- Mantener la cartera única de actuaciones.
- Proponer prioridades y programación anual.
- Comprobar la coherencia estratégica y la madurez.
- Coordinar estudios, proyectos, permisos y contratación.
- Supervisar riesgos, desviaciones, mantenimiento e indicadores.
- Preparar el informe anual y la revisión quinquenal.

10.2. Foro técnico puerto-ciudad

Se promoverá un cauce estable de coordinación con los ayuntamientos, con Puertos del Estado, el Principado de Asturias, administraciones sectoriales, concesionarios, entidades culturales, educativas, económicas y sociales. Su configuración se adaptará a las competencias y necesidades de cada actuación.

10.3. Sistema de seguimiento

DIMENSIÓN	INDICADORES ORIENTATIVOS
Ejecución	Actuaciones iniciadas y finalizadas; cumplimiento de hitos; desviación de plazo y coste.
Accesibilidad	Barreras eliminadas; longitud de itinerarios accesibles; equipamientos adaptados.
Conectividad	Discontinuidades resueltas; conexiones entre ámbitos, barrios y litoral.
Patrimonio	Elementos inventariados, conservados, rehabilitados o incorporados a nuevos usos.
Medio ambiente	Superficie regenerada; vegetación; consumo energético; agua; residuos; biodiversidad.
Uso y calidad social	Afluencia, diversidad de usos, satisfacción, conflictos y seguridad.
Mantenimiento	Coste anual; incidencias; tiempos de reparación; reposiciones y vida útil.
Gobernanza	Reuniones, acuerdos, procesos de participación y colaboraciones activadas.

10.4. Informe anual

El informe anual recogerá el estado de la cartera, el presupuesto previsto y ejecutado, los hitos, riesgos, desviaciones, resultados e incorporaciones. La información pública se ajustará a las obligaciones de contratación, confidencialidad, seguridad y protección de datos.

10.5. Evaluación quinquenal

Cada cinco años se realizará una evaluación global del grado de ejecución, cumplimiento de objetivos, coste, eficacia de los procedimientos, calidad de los proyectos, resultados ambientales, mejora de accesibilidad, conservación patrimonial, intensidad de uso, costes de mantenimiento y coordinación institucional. La evaluación servirá para renovar o reformular la estrategia y la cartera.

11. Revisión

La presente Política renovada puerto-ciudad se aprueba como marco estratégico del Plan PROA y como referencia para la preparación y programación de los proyectos singulares, los programas de mantenimiento y mejora y las actuaciones de oportunidad.

Sus principios serán de aplicación a toda actuación promovida, financiada, autorizada o ejecutada por la Autoridad Portuaria de Gijón que tenga incidencia relevante en la interfaz puerto-ciudad, con el alcance proporcionado a su escala y naturaleza.

El Plan será objeto de revisión cuando cambien de forma relevante el marco normativo, la planificación portuaria o municipal, las condiciones presupuestarias, la situación de los bienes o las necesidades de los ámbitos. Toda modificación deberá mantener la trazabilidad respecto de los objetivos estratégicos.



Anexo I. Matriz de alineación estratégica

PROGRAMA / PROYECTO	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
PS-01 Concurso Alto de Aboño	•	•	•	•	•	•	•	•
PS-02 Plan director usos	•	•	•	•		•	•	
PS-03 Arbeyal-Marina Yates	•	•	•	•	•	•	•	•
PS-04 Actuaciones Puerto Deportivo	•	•	•	•	•			
PS-05 Poniente-Puerto Deportivo		•	•	•		•	•	
PS-04 Renovación integral Poniente		•	•	•	•	•	•	•
PS-06 Reutilización patrimonial		•		•		•	•	
PS-07 Interpretación patrimonial		•			•	•		•
PS-08 Memoria Oral El Musel		•				•		•
PS-09 Área Deportiva/comunitaria Jove	•	•		•	•	•		•
PS-10 Límite Zona de Servicio comercial	•	•	•	•		•	•	•
PM-01 Accesibilidad	•		•		•	•		
PM-02 Pavimentos y bordes	•		•	•	•	•		
PM-03 Iluminación y energía			•	•	•	•		
PM-04 Mobiliario y estancias			•	•	•	•		•
PM-05 Vegetación y paisaje	•		•	•	•	•		
PM-06 Señalización e identidad	•	•	•		•	•	•	•
PM-07 Conservación patrimonial		•		•	•	•	•	•
PM-08 Limpieza y gestión de usos			•	•	•	•		
PM-09 Seguridad y flujos	•		•			•	•	
PM-10 Comunicación y cultura	•	•			•		•	•

Anexo II. Ficha tipo de actuación PROA

CAMPO	CONTENIDO MÍNIMO
Identificación	Código, denominación, ámbito y categoría.
Justificación	Necesidad, antecedentes y problema que se pretende resolver.
Alineación	Objetivos estratégicos, principios y programas relacionados.
Alcance	Descripción, límites, fases y actuaciones relacionadas.
Régimen jurídico	Titularidad, DEUP, concesiones, servidumbres y competencias.
Condicionantes	Operativa, seguridad, accesos, medio ambiente, patrimonio, urbanismo y servicios.
Resultados	Objetivos concretos, usuarios y valor público esperado.
Indicadores	Línea base, metas y fuentes de verificación.
Madurez	Estudios, proyecto, autorizaciones, contratación y disponibilidad de terrenos.
Programación	Responsable, hitos, horizonte y dependencias.
Economía	Presupuesto, financiación, contingencias y coste de ciclo de vida.
Mantenimiento	Responsable, frecuencia, medios, coste anual y reposiciones.
Riesgos	Riesgos técnicos, jurídicos, económicos, ambientales, operativos y sociales.
Participación	Agentes, consultas, acuerdos y comunicación.
Decisión	Prioridad, condiciones de inicio, aprobación y fecha de revisión.



La ficha será el registro básico de la cartera PROA y se actualizará durante todo el ciclo de vida de la actuación.

Anexo III. Historia del Puerto de Gijón

Hay mucho escrito sobre la historia del puerto de Gijón¹ y a ello nos remitimos para el que quiera conocer más acerca de esta.

No obstante, merece la pena destacar, como realidad inmutable, que las ciudades portuarias tienen ligada su evolución al desarrollo de su puerto. Esta es la característica básica que determina su configuración a lo largo del tiempo y Gijón no es una excepción a esta norma general. Conocer su génesis y devenir histórico es determinante para diseñar y proyectar las acciones de futuro.

La geografía está en la base de esa pauta: en primer lugar, por localizarse en una zona costera abrigada y con calado suficiente y, en segundo lugar, por encontrarse en las inmediaciones de zonas de tráfico marítimo.

El abrigo marítimo en Gijón procede de la protección brindada por dos cabos: el próximo de Torres y el más alejado de Peñas. Ambos amortiguan en alguna medida el efecto de los temporales dominantes del noroeste, generados por las borrascas atlánticas que se forman en las inmediaciones de las costas canadienses. El resto procede de la existencia natural de la bahía de Gijón con aceptables profundidades marinas y de la presencia en su mitad del cerro de Santa Catalina, también resultado, en gran parte, de la menor energía transmitida por los temporales a la costa debido a la presencia frente al cerro del «Bajo de las Amosucas», que constituye, al mismo tiempo, un accidente marino a tener en cuenta en la entrada y salida de los buques a las dársenas del puerto.

Gijón se funda ligada al mar cuando el ejército romano, alrededor de los años centrales del siglo I d. C. durante las campañas de urbanización promovidas por la dinastía Flavia, se traslada desde Campa de Torres y se instala en el promontorio conocido hoy como Cimadevilla, unido mediante un istmo con la tierra firme y que abrigaba con su propia geografía un espacio suficientemente protegido para servir de fortaleza y fondeadero, ofreciendo el mar una base para el sustento cuando era necesario. El lugar se convirtió en un centro regional (caput civitatis), a modo de aglomeración de carácter semiurbano avalada por su destacada situación estratégica en las comunicaciones marítimas y terrestres. Sus habitantes, generalmente de origen nativo, eran los descendientes de los pobladores del neolítico del castro de la Campa (Fernández Cuesta, 2015).

Las referencias documentales a la existencia de Gijón son antiguas: Estrabón, Pomponio Mela, Tolomeo y Plinio el Viejo resaltan la existencia de un poblamiento significativo bajo la denominación de Noega o Gigia (los restos de la muralla romana existentes en Cimadevilla están datados en el siglo III).

La denominación del cabo de Torres manifiesta sus orígenes en la toponimia al hacer referencia a la torre romana de la época de Augusto (según confirman los restos arqueológicos), que sirvió de base al faro allí establecido para la ayuda a una navegación de cabotaje estimulada por la dificultad de la orografía asturiana.

Posterior crónicas o escritos también reflejan su presencia en la baja y alta Edad Media así como su protagonismo en las disputas de los Trastámara. A finales del siglo XV su población apenas rebasaba los límites del istmo de Cimadevilla y de las murallas defensivas.

Los primeros documentos que hacen referencia a su puerto y a su mejora y financiación nos llevan a la época de los Reyes Católicos. Así lo refieren todos los estudios históricos realizados por Jovellanos, Adaro, etc. Reseñan la expedición por los Reyes Católicos de una Real Cédula datada en 1480 en la que otorgaron a la villa los medios financieros necesarios para hacer frente a la construcción de un puerto con «cay»² o muelle de mar para el abrigo al oeste del cerro de Santa Catalina (Sampedro Redondo, 2005)³.

Pese a la falta de confirmación documental de tal Real Cédula, sí existe, datada en 1550, la primera Real Provisión (Ruiz Romero de la Cruz, 2004), de contenido similar a la del siglo anterior, en la que se otorga la

potestad a la ciudad para detraer de las rentas reales una cuantía determinada para financiación específica del «cay». Generalmente se establecía una sisa (de ahí la denominación de sisa del cay), alcabala o diezmo sobre el valor de ciertas mercancías que recibía el rey. Como era habitual se instituye con carácter extraordinario y posteriormente se iría renovando, hasta convertirlo en algo casi ordinario.

La implantación de estas sisas con carácter finalista era algo muy demandado, pues permitía que, al menos, una parte de los gravámenes establecidos fuera empleada en la misma zona donde se generaba el tributo para la consiguiente mejora de las infraestructuras y, previsiblemente, la obtención de mayores ingresos futuros por los nuevos tráficos inducidos.

La carencia de ingresos suficientes obligaba a los puertos, y Gijón no era una excepción, a depender de la eventualidad de las disposiciones fiscales generales para obtener fondos para la ejecución de sus infraestructuras portuarias. Así, en 1618 otra Real Cédula asignó al puerto nuevos arbitrios para hacer frente a las reparaciones causadas por los temporales y para aumentar las fortificaciones. Hay que resaltar que en este siglo aumentaron las actividades corsarias en el Cantábrico y se llevaron a cabo distintas iniciativas para mejorar la protección de los puertos y de las embarcaciones.

La actividad portuaria durante los siglos XVII y XVIII siguió con una tónica similar a la descrita: el puerto mantenía su configuración inicial definida al inicio de la edad moderna y los recursos obtenidos iban destinados básicamente al mantenimiento de la infraestructura existente, generalmente con carácter curativo para reparar los destrozos producidos por los temporales o por el agotamiento de los diques o muelles que requerían ayudas para su reposición.

Las medidas de la Ilustración promovidas en la segunda mitad del siglo XVIII, tendentes a la modernización de la administración para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, apenas tuvieron efecto apreciable sobre la situación física del puerto de Gijón. Sin duda, lo más destacable fueron los sucesivos decretos de 1765 y 1778, anulando el monopolio del comercio marítimo del que disfrutaban Sevilla y luego Cádiz, y dictaminando la libertad del transporte con América, lo que impulsó el tráfico marítimo en general y de Gijón en particular.

La falta de traducción práctica no quiere decir que no hubiera distintas y variadas iniciativas para mejorar las instalaciones portuarias, entonces bajo la dependencia de la Secretaría de Marina. Entre ellas aparecen las primeras propuestas de construcciones en El Musel, además de la consolidación y ampliación del puerto existente. En este período fueron numerosos los enfrentamientos entre el Ayuntamiento de Gijón y la Junta del Principado acerca de la financiación de las obras, ya que ambos tenían opuestas prioridades para asignar los recursos tributarios al puerto, lo que impidió que los proyectos pasasen de la fase de propuestas (Rodríguez-Villasante Prieto & Troya Calatayud, 2002)⁴.

En el primer tercio del siglo XIX se mantuvo la tónica anterior agravada por los destrozos causados durante la Guerra de la Independencia. La llegada del liberalismo propició la articulación de la sociedad civil, y así en 1834 nace la Sociedad Económica Gijonesa, defensora de los intereses portuarios. En 1835, los puertos pasan a depender del Ministerio del Interior y será en 1851 cuando, al crearse el Ministerio de Fomento, recalen en su competencia. En paralelo se había producido otro cambio trascendental en la hacienda pública, como fue la formalización de los primeros presupuestos unificados de ingresos y gastos, hasta entonces controlados en Asturias por la Junta del Principado.

Esta definición de un nuevo modelo organizativo y financiero de las obras públicas vendrá complementada con la articulación de la presencia del sector privado, generalmente mediante la institución jurídica de las concesiones, lo que permitió un auge extraordinario del sector del transporte: ferrocarriles, carreteras y puertos.

En esa época se publica el reglamento y clasificación de los puertos, se definen los ingresos portuarios a partir de las tasas locales: fondeo, carga y descarga de mercancía, etc., y se contempla la opción para

suscribir préstamos, es decir, se configura el marco de actuación y financiación de las denominadas Juntas de Obras de los Puertos. La de Gijón se constituyó en 1873 (siendo operativa a partir del 20 de febrero de 1874), presidida primero por el Comandante de Marina (Gabriel del Campo) y luego por el alcalde de la ciudad (Anselmo Palacio), y dirigida por un ingeniero de caminos, funcionario del Ministerio de Fomento, Francisco Pérez Casariego, que fue sustituido en marzo de 1875 por Fernando García Arenal, primogénito de Concepción Arenal, quien sufrió con su hijo la agria polémica que mantuvo a Gijón enfrentado por su puerto durante varios decenios.

La controversia entre “apagadoristas” y “muselistas” tiene su origen en el año 1852, cuando el Reglamento de la Ley de Puertos dispuso la búsqueda de una dársena de refugio en la Cornisa Cantábrica, encargándose la labor a Salustio González-Regueral Blanco, quien, tras un exhaustivo trabajo, proponía, en estudio presentado en fecha 11 de octubre de 1862 ante el asturiano José Francisco Uría, Director General de Obras Públicas, el establecimiento del mismo en la zona denominada El Musel, al abrigo del Cabo Torres, considerando que por sus calados y situación era el lugar más adecuado para el puerto de refugio que se estaba buscando. Desde entonces, hasta la fecha de la aprobación final del proyecto, transcurrirían tres décadas (1862-1889).

El enfrentamiento entre la sociedad gijonesa surgió porque una parte importante de esta, los llamados “apagadoristas” por la forma de apagavelas que tenía la solución que propusieron en 1879 para la ampliación de los diques y muelles locales, consideraban que la zona de El Musel estaba muy alejada de la ciudad, lo cual escondía importantes intereses económicos al tratarse de comerciantes y navieros que veían peligrar sus pretensiones de controlar el crecimiento de la villa y temían la pérdida de valor de sus propiedades y de la competitividad de su flota mercante carbonera, con buques de pequeño tamaño adaptados a las condiciones de las antiguas dársenas.

Los “muselistas” eran empresarios mineros que pensaban exportar desde El Musel más carbón y también propietarios de terrenos en esa zona oeste de Gijón.

Cada bando tuvo su prensa. Por ejemplo, el diario “El Comercio” fue apagador, como también el “Noroeste” y el semanario “El Florete”, mientras que los “muselistas” fundaron el periódico “El Musel” en 1888.

La pugna entre “apagadoristas” y “muselistas” fue una lucha de largos y estériles debates y discusiones sobre el puerto en la historia de Gijón, que se zanjó en 1889 a favor de la ubicación en El Musel, iniciándose la explotación comercial del nuevo puerto en 1907.

En la imagen siguiente se ven representados los dos proyectos enfrentados en el plano hidrográfico y topográfico de la costa de Gijón levantado por Fernando García Arenal en 1886 y revisado en 1900.

En estos años de discusiones y debates no se paraliza la actividad y, así, en 1864 se inaugura el dique de Santa Catalina (popularmente conocido como “Lequerica” en atención al nombre del apoderado y representante del constructor), cuya necesidad había sido muy demandada para ofrecer un antepuerto que sirviera de abrigo a las embarcaciones en el congestionado puerto local. Este dique supone el primer cambio significativo en la configuración de la infraestructura portuaria gijonesa en más de cuatrocientos años.



Proyectos en planta del Apagador y de El Musel.

La participación del sector privado tendrá un marcado protagonismo, tanto en el desarrollo de las instalaciones portuarias gijonesas como en la construcción de El Musel. En 1872 se constituye la Sociedad de Fomento, para ejecutar los muelles y dársena de su nombre y en el 1900 el Sindicato Asturiano del Puerto de El Musel, presidido por Luis Adaro y Magro, quien se constituyó como contratista único de las obras al aprobarse poco después por Real Orden la cesión a su favor de las dos contratas iniciales de las obras del dique Norte y del dique de Ribera en el nuevo emplazamiento de El Musel.

Merece reseñarse el auge experimentado por el transporte marítimo, sobre todo en la segunda mitad del siglo XIX, debido a la mejora de las vías terrestres llevada a cabo entonces. En esos años se produce la entrada en servicio de la carretera carbonera, en 1842; del ferrocarril de Langreo, en 1856, y del ferrocarril a León y Madrid, en 1884. El Musel quedó ligado desde sus inicios al ferrocarril, tanto económica como funcionalmente.

Junto a ello, el comienzo de la extracción de carbón de hulla en las cuencas de los ríos Nalón y Caudal determinó, en esta segunda mitad del siglo XIX, el asentamiento de las fábricas de hierro y acero de La Felguera y Mieres y, con ello, el despegue de la economía asturiana al compás de la revolución industrial. El puerto de Gijón se convirtió entonces en la instalación fundamental para el aprovisionamiento de materias primas y para la salida de los productos siderúrgicos, así como para la exportación del carbón. El eje ferroviario y de carreteras entre Gijón y los asentamientos minero-siderúrgicos sustentaron el polo de atracción del empleo industrial de Asturias.

Al estudiar el proceso de desarrollo que ha seguido el puerto de Gijón desde mediados del siglo XIX se puede observar una secuencia escalonada de 50 años de duración. El puerto de la revolución industrial se planifica y desarrolla, entre 1850 y 1900, como desarrollo de la primitiva dársena medieval, generando las infructíferas discusiones entre los “apagadoristas” y “muselistas”, que retrasaron más de 30 años la decisión de construir el puerto de El Musel. Una vez decidida la ubicación del nuevo puerto, la primera fase del puerto del Musel se ejecuta en la primera mitad del siglo XX y la segunda, cuyas obras comienzan en los años sesenta, se culminó en la última década de ese siglo.

A mediados del siglo XIX las embarcaciones eran de vela y la media de tonelaje movido oscilaba entre 60 y 90 toneladas. Cuando se inaugura El Musel, el primer barco embarca una carga de 2.000 toneladas de mineral de hierro. Se había producido, por tanto, un cambio drástico en los buques al cambiar la vela y usar el carbón como combustible, lo que permitió la mayor potencia de las máquinas y el aumento constante del tamaño. De ahí la necesidad de mayor longitud de atraque y mayores calados, al tiempo que el mayor coste de los buques penalizaba la espera en la carga y descarga, por lo que apremiaba la necesidad de facilitar infraestructuras adecuadas y operaciones en menor tiempo.

Las mercancías movidas por el puerto de Gijón, que se habían mantenido por debajo de las 200.000 toneladas a finales del XIX, se sitúan por encima de los dos millones de toneladas en los años treinta, antes del inicio de la Guerra Civil, cifra que se repite, con tendencia al alza, a lo largo de la década de los cuarenta.

En el segundo escalón de 50 años del siglo XX se puede observar que el Puerto de Gijón, tal y como estaba en el año 1999, fue concebido entre finales de los años 50 y primeros de los 60 del pasado siglo, dentro de un gran proyecto denominado Dique de Levante, con un presupuesto que superaría los 180 millones de euros actuales, lo que supuso para la época un hito en la historia de los puertos españoles no solo por el esfuerzo económico, sino por la complejidad técnica que implicaban las obras.

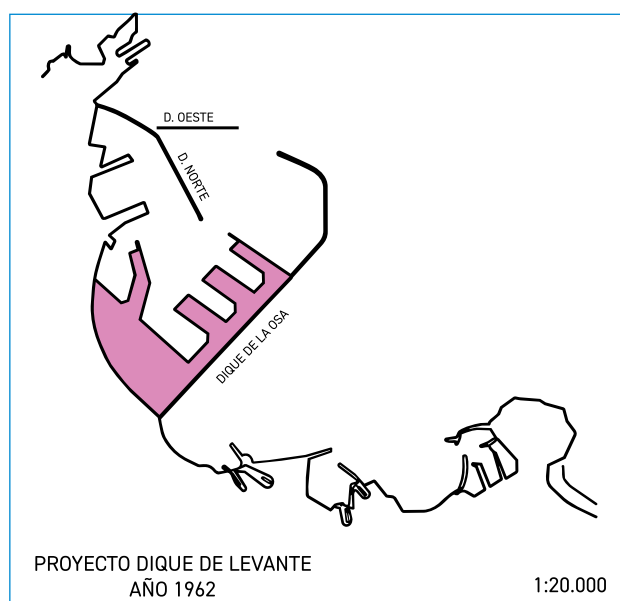
Proyectado, en su origen, para dar salida al carbón asturiano y completar el abastecimiento de materias primas a la Empresa Nacional Siderúrgica de España (Ensidesa), ubicada a escasos kilómetros de distancia, tuvo que ser remodelado, con las obras ya en marcha, cambiando su orientación exportadora a otra importadora,

para dar servicio a los grandes bulkcarriers que transportaban el carbón y el mineral para la nueva planta siderúrgica situada en Gijón y que tras sucesivos procesos de privatizaciones y compras es actualmente la factoría de “ArcelorMittal”, con sus dos altos hornos para la producción de arrabio.

Los tráficos que demandaba la nueva siderurgia importados a granel y en buques cada vez mayores se pudieron atender gracias a la generosidad de los calados de El Musel, que, sin embargo, condicionaron su diseño en planta por los grandes costes que suponía conseguir abrigo artificial para olas de alturas máximas de más de 15 metros, con fondos de 22 metros en bajamar.

Así, en el año 1962 se construye el denominado Dique de Levante, cuyo objetivo era permitir que los grandes graneleros con mineral de hierro y carbón para la antigua Ensidesa pudieran entrar en el puerto. Esta ampliación del puerto, diseñada para un barco tipo de 80.000 toneladas de peso muerto (TPM), contemplaba la construcción de un dique al este del puerto, el de La Osa, cuyo extremo coincidía con el morro del original contradique exterior del Dique Príncipe de Asturias, que, junto con el morro del denominado dique del oeste, definirían la bocana del puerto.

Como antes se apuntaba, con las obras ya en ejecución hubo que modificar completamente el proyecto ante los cambios de estrategia de aprovisionamiento de la siderurgia asturiana que necesitó importar el mineral de hierro y el carbón en grandes buques graneleros en contra de la política de autarquía que regía hasta entonces. Entre las soluciones analizadas, que permitieran la entrada de buques de 180.000 TPM, se encontraba la de construir un dique que naciera del extremo de Torres. Sin embargo, debido a sus dimensiones (eran necesarios unos 4.000 metros de dique de abrigo con calados superiores a 20 m), se optó por la solución de prolongar el dique del Oeste, con una ligera variación en su alineación que, con una longitud de 1.100 metros, constituye el tramo final del dique Príncipe de Asturias.



Proyecto Dique de Levante.

Este tercer tramo de dique, construido en sondas que llegan a los 22 metros en bajamar y con una solución en talud con bloques de hormigón de 120 toneladas, fue un reto técnico en su tiempo.

El marco organizativo y financiero experimentó diversas modificaciones que hicieron posible afrontar tan importante y continuado volumen de inversión, pero manteniendo lo sustancial de la financiación mediante los recursos obtenidos por el propio puerto a través del cobro de tasas y el endeudamiento a largo plazo como condición necesaria para recabar fondos con los que ejecutar las actuaciones programadas.

Es necesario recordar que en tiempos muy complejos y críticos, con enormes carestías en la sociedad es-



pañola, la Junta de Obras del Puerto, autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, emitió entre 1946 y 1956 nueve series de obligaciones a liquidar en 50 años por un valor total de 350 millones de pesetas, (equivalente a 365 millones de euros actuales). La amortización final y anticipada de la última serie de obligaciones tuvo lugar en el año 2001 al amparo de la Ley 13/2000 de Presupuestos Generales del Estado (BOE núm. 45 de 21 de febrero de 2001).

Los 25 años que transcurren entre 1975 y 2000 fueron años difíciles para el puerto y para Asturias, ya que, a pesar de unas expectativas excelentes en los primeros años de los setenta, se vivió una situación de estancamiento a partir de mediados de los ochenta, que se mantuvo hasta el despegue del carbón térmico en el año 1998.

Durante esos 25 años el puerto creció lentamente, pero aun así se continuó completando sus instalaciones y mejorando muelles en espera de tiempos mejores.

Prueba de ello es la construcción de la terminal de graneles, EBHISA (European Bulk Handling Installation, S.A.), y la política activa en las relaciones puerto-ciudad, de las que fueron fruto el puerto deportivo y las playas de Poniente y del Arbeyal. Los recursos generados en la última década del siglo XX superaban los 2.000 millones de pesetas al año, pero dicha cantidad se destinaba en su mayor parte a la dotación para amortizaciones, lo que unido a las importantes aportaciones que se hacían para el mantenimiento de Puertos del Estado a partir de la Ley 27/1992 determinó que los beneficios se mantuvieran en ese período en cifras modestas e incluso negativas, como en el año 1995.

Por esas fechas, las minas asturianas iban agotado sus mejores vetas y su rendimiento no las hacía competitivas. Así, se consumaba un relevante cambio de tendencia: el puerto de Gijón pasaba de exportar carbón a importarlo. Ese cambio no previsto, sobrevenido -marcado por la realidad industrial y económica-, se convertiría, paradójicamente, en la fórmula que permitiría al puerto generar los recursos que necesitaba para su ampliación y reforzar su papel como dinamizador y motor del desarrollo económico regional.

Pese al ritmo de actuaciones, se tiene ya entonces consciencia de que la versatilidad de ampliación del primitivo Musel tenía un límite que estaba próximo a alcanzarse, de ahí que ya desde el año 1975, y antes de finalizar las obras del hoy denominado dique Príncipe de Asturias, se comenzara a estudiar la futura ampliación del Puerto. Uno de los diseños propuestos, que aparece en la figura siguiente, está fechado en febrero de ese año y se reproduce en la página 56 del tomo II del libro de Luis Adaro "El puerto de Gijón y otros puertos asturianos" (Adaro Ruíz-Falcó, 1976-1986), siendo el Ingeniero Director del Puerto Marcelino León González.



Situación del Puerto de Gijón en el año 2000.

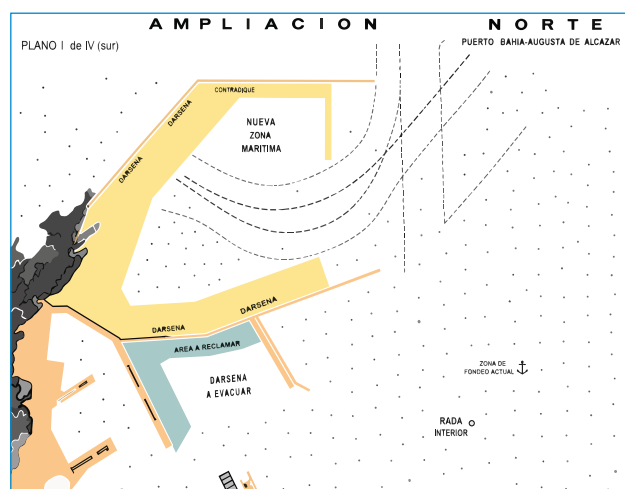


Vista General. Memoria del año 1982

El diseño es conceptualmente similar a la solución que finalmente acabó ejecutándose, a principios del siglo XXI.

La finalización de la autarquía, con la consiguiente apertura al exterior y el desarrollo industrial asturiano: siderurgia, térmicas, cementera, etc., acrecentaron un crecimiento espectacular de los tráficos en los últimos 20 años del siglo, sin perjuicio de algunas caídas puntuales.

Así, a principios de los ochenta se alcanzan los 10 millones de toneladas y en el inicio del siglo XXI se rozan los 20 millones de toneladas.



Diseño de ampliación del puerto por Marcelino León en 1975.

En paralelo a la evolución del tráfico, se iban requiriendo mayores superficies de agua abrigada, longitud de atraque y profundidad de calado, por los tipos de buques de tamaño progresivamente creciente: en pocos años se pasó del diseño para embarcaciones de 60.000 toneladas a 100.000 toneladas y hasta 160.000 toneladas, que generalmente eran demandados por la siderurgia, principal cliente del puerto.

Efectivamente, la situación en los años finales del siglo pasado y los primeros del presente muestran una insuficiencia de capacidad del puerto para atender a los grandes bulkcarriers que fletaban las multinacionales próximas para la importación de mineral de hierro y de carbón, tanto siderúrgico como térmico. Esta falta de cabida determinó la existencia de importantes colas de buques esperando en el fondeadero exterior para ser descargados en los muelles, con unos costes altísimos por las esperas, retrasos y demoras. Dicha situación fue, en un principio, paliada con actuaciones de gran importancia, pero insuficientes, como fueron la ampliación del muelle Marcelino León y la compra de un tercer pórtico de descarga en EBHISA. Estas inversiones no solucionaban las restricciones del muelle de la terminal que dispone de un calado de 18 metros y permite la entrada de buques de hasta 58 pies (17,6784 metros) aprovechando las pleamares y el foso excavado en el fondo del puesto de atraque.

Además, el suelo colindante con el muelle en la terminal EBHISA resultaba imposible de ampliar (procedía de la conversión en estrechos muelles del dique inicialmente construido), por lo que se recurrió a incrementar la superficie del parque de carbones de la explanada de Aboño (suelo de segunda línea portuaria), dándole una conexión directa mediante una cinta transportadora, que enlaza con la zona de descarga y con los pórticos en aquella situados para aumentar la capacidad de evacuación del material importado en los buques.

Estas actuaciones atenuaron la situación de congestión de la terminal de graneles sólidos (diseñada en un principio para mover 12 millones de toneladas, superó varios años esta cifra y rebasó, con creces, los 15 millones), pero no suponían una solución definitiva. En los años de mayor congestión, se había llegado a producir un tiempo medio de espera de los buques de cinco días antes de procederse a su descarga. Este excesivo tiempo de fondeo de los buques conllevaba un incremento del coste de la materia prima de varios euros por tonelada, reduciéndose consiguientemente la competitividad de las empresas usuarias, especialmente la siderurgia, sometida a gran competencia internacional; pero también el resto de los cargadores de graneles sólidos minerales: compañías eléctricas, cementeras, químicas, etc. La falta de competitividad de estas industrias básicas se veía transmitida en cascada al conjunto del sistema productivo asturiano y del noroeste español.

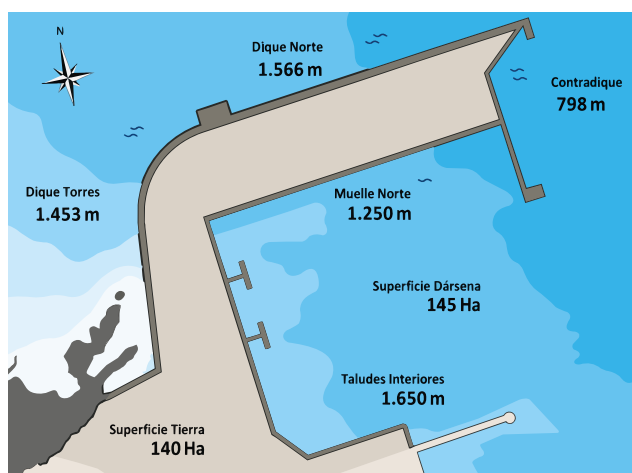
La solución definitiva pasaba por establecer una nueva línea de atraque de más de ochocientos metros tomando como módulo de dimensionamiento un gran buque granelero de 230.000 TPM que requiere cuatrocientos metros libres de muelle (resultado de una eslora de trescientos metros más cincuenta metros de guarda a proa y popa para los amarres por razones de seguridad). La ampliación de la nueva terminal a diseñar debería tener una longitud tal que cupieran unidades enteras del buque de diseño y, como la terminal existente podía ya recibir dos buques, la nueva debería servir para tres o cuatro, es decir, disponer de entre 1.250 y 1.650 metros de longitud de muelle. En cuanto al calado, los modernos bulkcarriers demandaban profundidades mínimas de 20 metros en bajamar.

Al mismo tiempo, el tamaño tipo de los buques seguía aumentando y los requerimientos de los principales clientes pasaron de 160.000 a 230.000 toneladas, justamente el tamaño del buque de diseño (que no hay que confundir con el tamaño máximo de los existentes y posibles usuarios de la futura terminal), por lo que el calado de 18 metros existente en la terminal de graneles sólidos no era suficiente para recibir esos barcos a plena carga.

Resultaba claro que el nuevo muelle sólo podría obtenerse con una ampliación de la superficie de agua abrigada, extendiéndose hacia el norte del dique Príncipe de Asturias, ya que no existía ninguna otra zona con las características requeridas. Las necesidades de maniobrabilidad del buque: atraque, desatraque, re-viro, etc., impondrían el resto de las dimensiones pretendidas hasta llegar a la configuración del proyecto de la nueva dársena.

Este proyecto de dársena es fruto de una planificación de gran calado y de un profundo proceso de reflexión, plasmado en múltiples estudios realizados por la propia Autoridad Portuaria o por Puertos del Estado. De todos ellos se desprende que el puerto tenía que crecer para perdurar, respondiendo a las necesidades de las empresas navieras, operadoras portuarias e industrias del hinterland, ya que cada vez se construían buques de mayor tamaño y dimensiones y maquinaria adaptada en su capacidad para la carga y descarga de los mismos, demandándose, con ello, mayores espacios.

La planificación y selección del proyecto de ampliación de El Musel requirió un período de unos cinco años, desde el año 1999 hasta principios del 2004, que fue un plazo relativamente reducido, tanto por los antecedentes históricos existentes, como por la excepcional dimensión de la obra y la complejidad de su planificación y autorización. Su construcción se inició en mayo de 2005 y finalizó en diciembre de 2010: en 10 años se habían planificado, proyectado y construido 3.834 metros de diques de abrigo, 1.250 metros de muelle norte y 1.800 metros de taludes interiores, ganando una superficie de tierra al mar de 140 hectáreas y una nueva dársena de 145 hectáreas de lámina de agua. En 10 años el puerto de El Musel había duplicado la superficie y aguas abrigadas del que había tardado más de un siglo en construirse (1895-2000).



Ampliación del Puerto de Gijón.



1. OBRAS COMPLETAS. Jovellanos, Gaspar Melchor.

GIJÓN EN LA HISTORIA GENERAL DE ASTURIAS. Somoza García Sala, Julio.

BIOGRAFIA DE LA VILLA Y PUERTO DE GIJON (2 VOLUMENES). BONET, Joaquín A.

EL APROBADO PUERTO DEL MUSEL Y EL PROYECTADO DE SANTA CATALINA.

Fernando V. Hevia, Justo del Castillo, Casimiro Velasco.

MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS OBRAS DEL PUERTO DEL MUSEL. Olano, Alejandro.

EL PUERTO DE GIJÓN Y OTROS PUERTOS ASTURIANOS. Adaro Ruiz-Falcó, Luis.

HISTORIA DEL PUERTO DE GIJÓN. Rodríguez Villasante, Juan Antón. Troya Calatayud, José.

EL PUERTO DE GIJÓN. Adúriz, Patricio y Faro, Bastián (Faro & Adúriz, 1981).

GIJÓN. VISIÓN Y MEMORIA PORTUARIA. Autoridad Portuaria de Gijón.

PUERTO DE GIJÓN EN LA GUERRA CIVIL. Autoridad Portuaria de Gijón.

GIJÓN PUERTO ROMANO. NAVEGACIÓN Y COMERCIO EN EL CANTÁBRICO DURANTE LA ANTIGÜEDAD.

Fernández Ochoa, Carmen. Autoridad Portuaria de Gijón.

GIJÓN, PUERTO ILUSTRADO. Autoridad Portuaria de Gijón.

GIJÓN, PUERTO ANGLOSAJÓN. Autoridad Portuaria de Gijón.

VISITAS REGIAS: PUERTO DE GIJON. Autoridad Portuaria de Gijón.

EL PUERTO DE GIJÓN EN LA TARJETA POSTAL. Autoridad Portuaria de Gijón.

GIJÓN TRASATLÁNTICO. Autoridad Portuaria de Gijón.

PUERTO DE GIJÓN EN LA GUERRA CIVIL. Autoridad Portuaria de Gijón.

PUERTO DE GIJÓN. PESCA Y CONSERVA. Autoridad Portuaria de Gijón.

GIJÓN. FERROCARRILES PORTUARIOS. Autoridad Portuaria de Gijón.

AYER Y HOY DEL PUERTO DE GIJÓN. Autoridad Portuaria de Gijón.

EL MUSEL, 1907-2007. Autoridad Portuaria de Gijón.

PUERTO DE GIJÓN. OBRAS DE AMPLIACIÓN: 2005-2010. Autoridad Portuaria de Gijón.

EL MUSEL, HISTORIA DE UN PUERTO. Autoridad Portuaria de Gijón.

EL MUSEL. HISTORIA COMPLETA DE UN PUERTO. Autoridad Portuaria de Gijón.

EL CABO TORRES Y EL PUERTO DE EL MUSEL: 25 SIGLOS DE HISTORIA. Autoridad Portuaria de Gijón.

SOBRE DEL CAY. Sampedro Redondo, Laura.

HISTORIA ECONÓMICA DEL PUERTO DE GIJÓN Y EL MUSEL.

Capítulo en el libro *HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA* (pp.168-204).

Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. Ruiz Romero de la Cruz, Elena.

2. El cay o muelle de mar arrancaba a la altura de la ermita de San Juan Bautista. Posteriormente se cerró formando una dársena con un muelle de tierra o contracay (adosado o paralelo a la actual calle Claudio Alvargonzález) también denominado como muelle del Bombé.
 3. Laura Sampedro Redondo: *"SOBRE EL CAY, LIBRO 2"* KRK Ediciones Oviedo. 2005.
 4. Vid. Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto y José Troya Calatayud: "Historia del Puerto de Gijón". Autoridad Portuaria de Gijón y Centro de Estudios Históricos de las Obras Públicas y el Urbanismo. 2002
-



Anexo IV. Actuaciones Puerto-Ciudad objeto del Premio ESPO 2009

Han transcurrido diecisiete años desde que la trayectoria del puerto de Gijón en el desarrollo de actuaciones puerto-ciudad fue reconocida internacionalmente con la primera edición del ESPO Award de la European Sea Ports Organisation, creado para promover proyectos innovadores que mejoren la integración social de los puertos con sus ciudades y comunidades.

Los ganadores del premio han sido los puertos de Gijón (2009), Helsinki (2010), Estocolmo (2011), Génova (2012), Amberes (2013), Koper (2014), Dublín (2015), BremenPorts (2016), Guadeloupe Ports Caraïbes (2017), Rotterdam (2018), Dover (2019), Algeciras (2020), Gdańsk (2021), Barcelona (2022), North Sea Port (Bélgica/Países Bajos, 2023) y Sevilla (2024) y Shoreham Port (Reino Unido, 2025).

La Autoridad Portuaria presentó en 2009 una memoria con 76 acciones desarrolladas desde 1985 hasta 2009 bajo el título «Gijón. Port & City Together», que ponían de manifiesto el compromiso del puerto con los tres ejes básicos que marcaba la convocatoria: sostenibilidad, calidad e imagen. Esas iniciativas constituyeron un verdadero catálogo inspirador para muchas autoridades portuarias y mostraban el estrecho vínculo del Puerto de Gijón con su ciudad, que había promovido una relación más cercana y beneficiosa para ambas partes y para los ciudadanos.

Entre las sinergias de desarrollo sostenible se incluía la recuperación de los espacios portuarios inutilizados con la transformación del antiguo Puerto Local en el Puerto Deportivo de Gijón, incluyendo sus paseos, o la rehabilitación del antiguo edificio de la rula para convertirlo en sala de exposiciones, restaurante y oficinas.



Puerto Deportivo de Gijón.

Como complemento al Puerto Deportivo, la Autoridad Portuaria, junto con el Ayuntamiento de Gijón, habían construido, a mediados de los años 90 del siglo XX, la Playa de Poniente (una gran playa donde antes estuvieron los «Astilleros del Cantábrico» hasta finales de los 80) y la Playa del Arbeyal, con sus paseos anexos, que revitalizaron esas zonas tan degradadas y abrieron a los ciudadanos un acceso directo al mar, especialmente a los de los barrios de la primera industrialización de la ciudad como La Calzada y El Natahoyo.



Playa de Poniente.



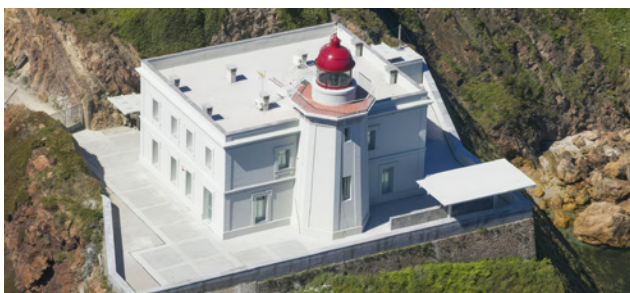
Playa del Arbeyal.

En los primeros años de este siglo se construyó, mediante el otorgamiento de una concesión portuaria, el aparcamiento de Fomento (2002), bajo el paseo del mismo nombre que fue objeto, al mismo tiempo, de una importante rehabilitación.

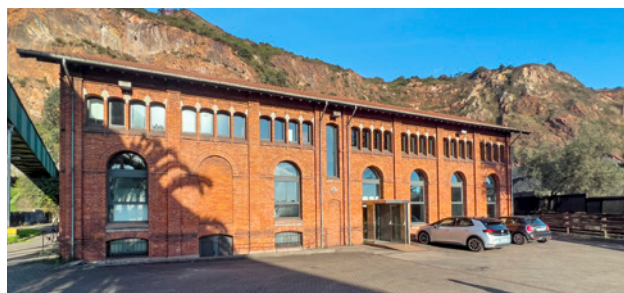


Espigón Central de Fomento.

Ese mismo año de 2002, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Gijón firmaron un convenio de colaboración con el fin de promover actuaciones encaminadas al desarrollo del Parque Arqueológico de la Campa de Torres, que incluyó la rehabilitación del Faro de Torres.



Faro de Torres y Centro de Recepción de Visitas (El Musel).



En el año 2004, la Autoridad Portuaria recuperó la Quinta de la Vega en el barrio de Jove, lo que supuso un cambio en la fisonomía de la zona y una gran oportunidad para revitalizar y modificar la configuración del propio barrio.



Quinta la Vega (Jove).



También, mediante la correspondiente concesión portuaria, se construyeron el acuario de Poniente, el centro de Talasoponiente y el segundo puerto deportivo de la ciudad (Marina Yates).



Acuario de Gijón.

Otro de los grandes ejes de actuación era la promoción de la imagen del puerto como lugar de experiencia, vida y trabajo. En este contexto, la Autoridad Portuaria había destacado por su implicación en la promoción cultural de Gijón, y de Asturias en general, como lo demuestran el patrocinio de los premios Príncipe de Asturias, la presencia en la Fundación La Laboral y en el Museo Marítimo de Asturias, y las publicaciones y exposiciones portuarias (visitadas por más de 500.000 personas). A esa labor se sumaban, también, la habilitación de centros de información y estudio como La Quinta La Vega y el Centro de Recepción de Visitantes, la recuperación de los faros para usos culturales, el rescate del patrimonio industrial y los partenariados con colegios y universidades.

El puerto de Gijón colaboraba además en la promoción del turismo portuario con instalaciones náuticas en el puerto deportivo y muelles de La Osa, la organización del programa de verano ¡A ver la ballena! y la instalación de obras artísticas en el frente costero de dominio público portuario.



Marina Yates.

Anexo V. Delimitación de espacios y usos portuarios de Gijón y otros bienes de dominio público y patrimoniales adscritos a la APG

El artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPEMM), establece que los puertos de titularidad estatal determinarán una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios previstos en esa misma ley. Asimismo, el artículo 70 define cuándo una modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) tiene o no carácter sustancial y cuál es el procedimiento a seguir en cada caso.

El día 7 de agosto de 2019, por Orden Ministerial FOM/910/2019 (BOE núm. 211 de 3 de septiembre de 2019) se aprobó la DEUP del puerto de Gijón-Musel, cuya redacción se inició en el año 2011. En la misma se procedió a la actualización de la zona de servicio del puerto aprobada por el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) de 1999, tras la anulación por Sentencia del Tribunal Supremo de la modificación aprobada en el año 2008. Así, se incorporaron a la zona de servicio las diferentes obras de infraestructura portuaria desarrolladas desde entonces, se procedió a la afectación, desafectación y exclusión de diferentes parcelas y a la ordenación de las áreas y usos de la zona de servicio conforme a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 del citado TRLPEMM.

El 26 de abril de 2021, por Orden Ministerial, se desafectaron del dominio público portuario estatal los bienes correspondientes a la parcela subterránea de dos plantas situada en el espigón central de Fomento, mientras que los terrenos situados sobre dicha parcela se mantuvieron en la zona de servicio del puerto.

Por Orden Ministerial de fecha 23 de mayo de 2022 se aprobó la desafectación del dominio público portuario estatal de los terrenos comprendidos entre el dique Este de cierre de la Playa del Arbeyal y el límite de la antigua concesión de Naval Gijón, pertenecientes al puerto de Gijón-Musel.

El Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión de fecha 24 de junio de 2022, aprobó la Modificación no sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Gijón, lo que supone una



Edificio Torreón.

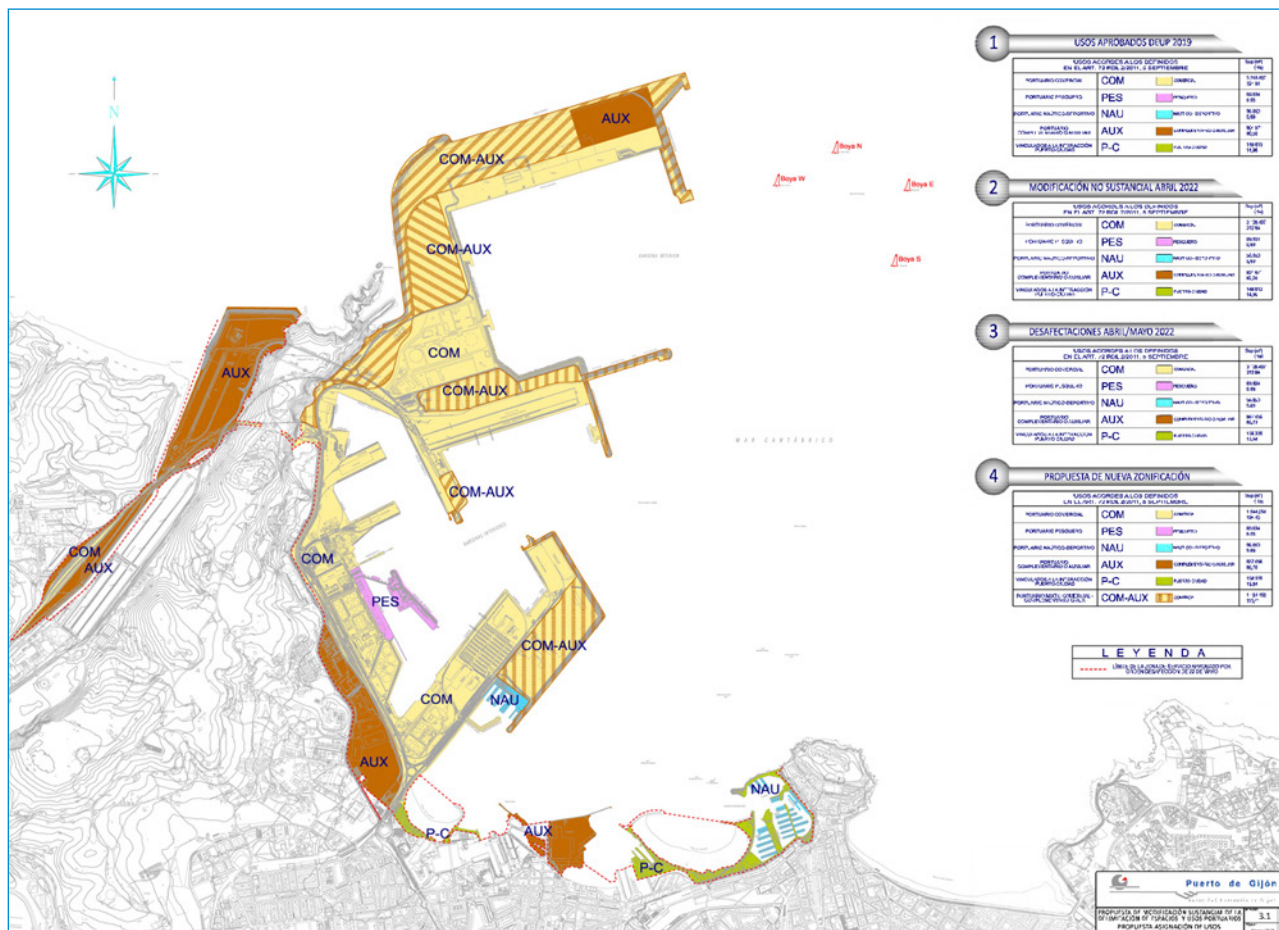
reordenación puntual del Muelle Norte, en función de las necesidades actuales, asignándose el uso portuario complementario o auxiliar-AUX a una superficie de 120.000 m2 en sustitución del uso portuario comercial-COM.

Una vez aprobada esta DEUP, la Autoridad Portuaria de Gijón debe adoptar los acuerdos necesarios para iniciar el procedimiento oportuno de modificación de la afectación a dominio público portuario del bien de dominio público marítimo terrestre de la parcela y edificio «El Vigía» o «Torreón».

Además, se acuerda la incorporación parcial del uso mixto portuario complementario-AUX, junto al uso portuario comercial-COM, en las áreas de la Ampliación del puerto, Olano y Marcelino León y la Osa y Moliner.

USO APROBADO	DEUP 2022	DEUP MARZO 2023	DIFERENCIA (%)
Portuario comercial.	3.128.407	1.944.253	37,85
Portuario pesquero.	69.834	69.834	0,00
Portuario náutico deportivo.	56.850	56.850	0,00
Portuario complementario o auxiliar.	887.056	887.056	0,00
Puerto-ciudad.	136.399	136.399	0,00
Mixto comercial-complementario o auxiliar.	0	1.184.150	0,00

La delimitación y los usos de la zona de servicio del puerto de Gijón en la actualidad se refleja en la imagen siguiente:



Además de la zona de servicio, que está constituida por los bienes de dominio público adscritos a la Autoridad Portuaria de Gijón, la Autoridad Portuaria dispone de otros bienes excluidos de la misma, unos que tienen la naturaleza de bienes de dominio público y otros que constituyen bienes patrimoniales.

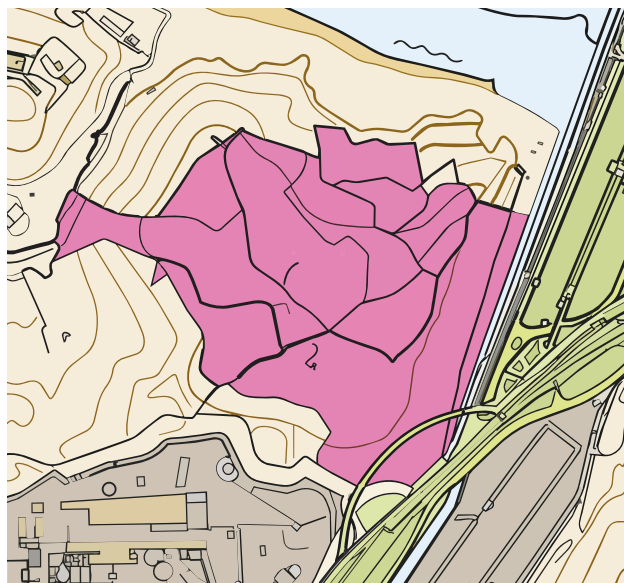
Estos bienes son los siguientes:

Faros de ayudas a la navegación

La asignación de los faros de señalización marítima a las Autoridades Portuarias en España se estableció mediante la Orden de 28 de abril de 1994, que adscribió las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima a las Autoridades Portuarias dentro de su ámbito geográfico. Esta orden fue modificada posteriormente por la Orden FOM/339/2009, que ajustó el anexo de la normativa original. La Autoridad Portuaria de Gijón administra los siguientes faros en la costa asturiana: Peñas, Candás, Torres, Tazones, Lastres, Ribadesella, Llanes y San Emeterio.

Terrenos en el Alto de Aboño (concejo de Carreño)

El Alto de Aboño, con una altitud aproximadamente de 60 metros, se sitúa en la parroquia de Carrió, dentro del municipio de Carreño. La zona ha estado marcada por su cercanía a infraestructuras industriales, como la Central térmica de Aboño, el Parque de Carbones y la Fábrica de Cementos de Tudela Veguín. La Autoridad Portuaria de Gijón llevó a cabo un proceso de expropiación en el Alto de Aboño con el objetivo de incorporar estos terrenos a la zona de servicio del puerto. Este proceso permitió consolidar un espacio de 32,5 hectáreas al oeste de la ría para nuevos usos portuarios. Sin embargo, la Orden FOM/297/2008, de 1 de febrero de 2008, que aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Gijón-Musel, incorporando estos terrenos en el Alto de Aboño, fue anulada por una sentencia de la Audiencia Nacional el 17 de enero de 2011, tras un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Carreño. Actualmente estos terrenos tienen la naturaleza de bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria de Gijón.



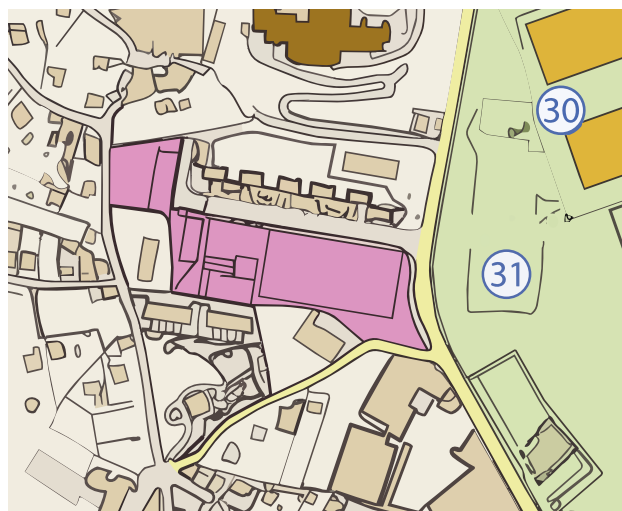
Superficie del valle de Aboño colindante con el principal viario de acceso al puerto GI-1

Se trata de una franja de terreno desafectada de la zona de servicio del puerto en aplicación de la Delimitación de los Espacios y Usos del puerto de Gijón-Musel aprobada por Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1999; actualmente carece de uso propio.



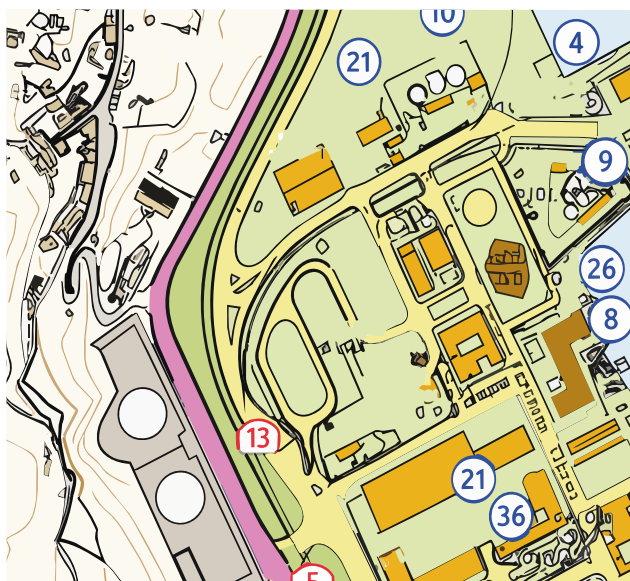
Instalaciones deportivas en el barrio de Jove

Forman parte de un terreno adquirido por la entonces Junta de Obras del puerto de Gijón para la construcción de viviendas para los trabajadores, actualmente sin uso.



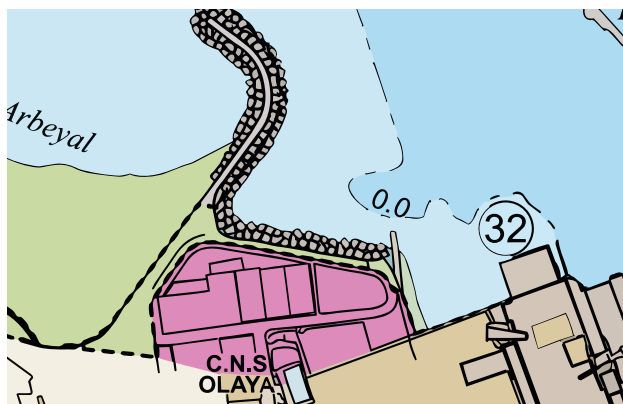
Parte oriental del viario correspondiente a la avenida Eduardo Castro

Dejó de formar parte de la zona de servicio del puerto tras su exclusión en aplicación de la Delimitación de los Espacios y Usos del puerto de Gijón-Musel aprobada por Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1999. Su uso es público general e incluye la formación rocosa denominada «el Tangón» de Arnao.



Terrenos donde se ubica parte del Club Natación Santa Olaya

Se trata de terrenos que forman parte del patrimonio de la Autoridad Portuaria, procedentes de su zona de servicio y desafectados por Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 23 de mayo de 2022, dedicados al uso particular del citado club.



Viarios y aceras de las calles Claudio Alvargonzález y Muelle de Oriente

Provenientes ambos de su desafectación de la zona de servicio del puerto en aplicación de la Orden FOM/910/2019, de aprobación de la vigente DEUP, y dedicados al uso público general.



Viario y acera del lado mar de la calle Rodríguez San Pedro

Proveniente igualmente de la Orden FOM indicada en el punto anterior, y dedicados al uso público general.



Anexo VI. Marco para los concursos de actuaciones emblemáticas

En este anexo se establece el marco específico para la preparación, convocatoria, valoración y desarrollo de los concursos de proyectos vinculados a las actuaciones emblemáticas del Plan PROA.

Tendrán la consideración de actuaciones emblemáticas aquellas intervenciones que, por su dimensión, localización, complejidad técnica, relevancia urbana o paisajística, incidencia sobre la relación puerto-ciudad o capacidad para catalizar transformaciones territoriales más amplias, requieran un procedimiento de selección basado prioritariamente en la calidad de las propuestas.

Estas actuaciones deberán integrarse plenamente en la visión, los principios y las directrices comunes del Plan PROA. Su carácter emblemático no derivará exclusivamente de su visibilidad, singularidad formal o volumen de inversión, sino de su capacidad para resolver problemas estructurales, generar valor público, mejorar la relación entre el puerto y la ciudad, reforzar la identidad marítima, recuperar espacios o elementos patrimoniales y activar procesos de transformación coherentes con el conjunto del Plan.

El concurso de proyectos se utilizará como instrumento para obtener soluciones de elevada calidad arquitectónica, urbanística, paisajística, ambiental, técnica y social, permitiendo comparar propuestas alternativas sobre la base de criterios previamente definidos y con la intervención de un jurado cualificado.

La preparación y tramitación de los concursos se realizará con publicidad, transparencia, igualdad de trato, no discriminación, confidencialidad, proporcionalidad y calidad técnica, de conformidad con la normativa aplicable en materia de contratación pública.

La fórmula concreta de cada procedimiento, su posible organización por ámbitos, lotes o fases, la existencia de premios o compensaciones, el nivel de anonimato, el grado de definición exigido y la eventual continuidad del equipo seleccionado se establecerán en los correspondientes pliegos y expedientes de contratación.

Objetivos de los concursos

Los concursos de proyectos tendrán como objetivos principales:

- obtener propuestas capaces de integrar las dimensiones portuaria, urbana, territorial, paisajística, ambiental, patrimonial y social de cada ámbito;
- promover soluciones innovadoras, viables y adaptadas a las condiciones reales del entorno marino-portuario;
- comparar alternativas sobre la base de criterios de calidad y no exclusivamente de coste;
- asegurar una visión territorial común para las distintas actuaciones del Plan PROA;
- identificar soluciones capaces de desarrollarse por fases sin perder coherencia global;
- favorecer la concurrencia de equipos multidisciplinares con experiencia y capacidad suficientes;
- incorporar desde las etapas iniciales los condicionantes de seguridad, operativa, accesibilidad, mantenimiento y viabilidad;
- y establecer una base sólida para la posterior redacción de estudios, anteproyectos, proyectos constructivos y demás documentos técnicos necesarios.

Los concursos deberán orientarse a la obtención de propuestas realizables. No se promoverán ejercicios meramente especulativos ni soluciones cuya calidad dependa exclusivamente de representaciones gráficas, imágenes de impacto o recursos formales no respaldados por una explicación técnica, económica y funcional suficiente.

Carácter integrado de las actuaciones emblemáticas

Las actuaciones emblemáticas no se concebirán como operaciones aisladas, sino como componentes estratégicos del Plan PROA.

Cada concurso deberá explicar la relación del ámbito convocado con el resto de espacios puerto-ciudad, con las redes urbanas y territoriales existentes y con las actuaciones previstas o en ejecución por otras administraciones.

Las propuestas deberán contribuir a construir una visión territorial continua entre Gijón, Carreño y el puerto, evitando soluciones autónomas que no resuelvan las conexiones, transiciones y relaciones con su entorno.

El carácter emblemático de una intervención deberá sustentarse en su capacidad para:

- resolver necesidades funcionales o territoriales relevantes;
- mejorar la accesibilidad y continuidad de los recorridos;
- recuperar o reinterpretar el patrimonio portuario, industrial y marítimo;
- introducir mejoras ambientales y de adaptación climática;
- generar nuevos usos públicos compatibles con la actividad portuaria;
- reforzar la identidad del frente marítimo;
- activar espacios degradados o infrautilizados;
- y producir efectos positivos más allá del perímetro inmediato de actuación.

La propuesta ganadora deberá demostrar que la actuación puede integrarse en una secuencia coherente de transformación y que no compromete la ejecución de otras actuaciones prioritarias del Plan PROA.

Ámbitos preferentes de concurso

Como orientación preferente, el Plan PROA identifica una visión territorial común y tres ámbitos susceptibles de ser objeto de concursos de proyectos:

Alto de Aboño

El concurso correspondiente al Alto de Aboño deberá abordar su posición territorial, ambiental y paisajística, su relación con el puerto y con el concejo de Carreño y su potencial como espacio de conexión, interpretación y observación del territorio portuario e industrial.

Las propuestas deberán analizar, entre otros aspectos:

- la accesibilidad al ámbito;
- la seguridad de los recorridos;
- la relación visual con el puerto, el litoral y el paisaje industrial;
- la compatibilidad con las actividades e infraestructuras existentes;
- la recuperación ambiental y paisajística;
- la integración de elementos interpretativos;
- la creación de espacios de estancia y observación;
- la adaptación frente al viento, la salinidad y la exposición climática;
- y la conexión con itinerarios y espacios próximos.

La actuación deberá evitar una artificialización innecesaria del entorno y favorecer soluciones sobrias, resistentes y compatibles con su carácter territorial y paisajístico.

Playa del Arbeyal-Marina Yates

El concurso relativo al ámbito playa del Arbeyal-Marina Yates deberá resolver la relación entre el espacio urbano, la playa, los usos náuticos, las instalaciones portuarias y los barrios próximos.

Las propuestas deberán prestar especial atención a:

- la continuidad de los recorridos peatonales y ciclistas;
- la accesibilidad universal a la playa y a los servicios;
- la convivencia entre usos recreativos, urbanos, deportivos, náuticos y portuarios;
- la mejora del paisaje y del confort climático;
- la ordenación de accesos y estacionamientos;
- la integración de la Marina Yates;
- la calidad de los espacios de estancia;
- la recuperación de elementos patrimoniales o identitarios;
- la gestión de aguas pluviales y la adaptación del borde litoral;
- y la conexión del ámbito con el resto del frente puerto-ciudad.

Las propuestas deberán evitar la ocupación excesiva del espacio público, la privatización funcional del borde marítimo y la dependencia de un único uso, actividad u operador.

Playa de Poniente-Puerto Deportivo de Gijón

El concurso correspondiente a la playa de Poniente y al puerto deportivo de Gijón deberá abordar de forma integrada la relación entre la ciudad, el espacio portuario, el frente marítimo, los usos náuticos, los equipamientos existentes y los recorridos hacia otros ámbitos urbanos.

Las propuestas deberán analizar:

- la continuidad y legibilidad del paseo marítimo;
- la relación entre la playa, el puerto deportivo y la trama urbana;
- los accesos al agua y a las instalaciones náuticas;
- la accesibilidad universal;
- la ordenación de los usos públicos y concesionales;
- la mejora de la calidad paisajística y ambiental;
- la protección frente a episodios climáticos extremos;
- la integración de la iluminación y el paisaje nocturno;
- la activación cultural, recreativa, educativa y deportiva;
- y la relación con los elementos patrimoniales y la identidad marítima de Gijón.

La propuesta deberá compatibilizar la intensidad de uso del ámbito con la seguridad, la conservación de las infraestructuras, la operativa portuaria y la calidad cotidiana de los espacios.

Modalidades de convocatoria

Los pliegos podrán convocar los ámbitos de manera conjunta, por lotes independientes o mediante procedimientos sucesivos y escalonados.

La elección de la modalidad deberá justificarse atendiendo a:

- la relación funcional y territorial entre los ámbitos;
- la conveniencia de mantener una visión común;
- la especialización técnica requerida;
- la capacidad de gestión de la Autoridad Portuaria;
- la programación presupuestaria;
- la disponibilidad de estudios previos;
- la situación urbanística y administrativa de cada ámbito;
- y la viabilidad de desarrollar posteriormente las propuestas seleccionadas.

Cuando se opte por una convocatoria conjunta, deberá garantizarse que la exigencia de una visión territorial común no impida reconocer las características específicas de cada ámbito.

Cuando se establezcan lotes, los pliegos deberán definir los mecanismos de coordinación entre los equipos seleccionados, especialmente en materia de paisaje, señalización, accesibilidad, movilidad, materiales, iluminación e identidad común.

La convocatoria escalonada podrá utilizarse cuando resulte necesario completar estudios, resolver condicionantes, coordinar actuaciones con otras administraciones o adaptar el calendario de inversión.

La división en fases no deberá producir una fragmentación incoherente del Plan ni impedir la comprensión global de los objetivos perseguidos.

Documentación previa a la convocatoria

Antes de la convocatoria de cada concurso, la Autoridad Portuaria deberá disponer de una base documental suficiente para que los participantes puedan formular propuestas fundamentadas.

Esta documentación podrá incluir, en función de las características del ámbito:

- delimitación del área de concurso y de su entorno de relación;
- levantamientos topográficos y cartográficos;
- información catastral y de titularidad;
- planeamiento urbanístico y portuario aplicable;
- régimen de usos, concesiones y autorizaciones;
- servidumbres y afecciones;
- información sobre redes e infraestructuras existentes;
- estudios de movilidad y accesibilidad;
- información sobre operativa y seguridad portuarias;
- estudios geotécnicos, estructurales o de estado de las instalaciones;
- análisis de riesgos climáticos y costeros;
- información ambiental y de biodiversidad;
- inventarios patrimoniales;
- datos de uso y afluencia;
- estudios económicos y de mantenimiento disponibles;
- y relación con otros proyectos previstos o en ejecución.

La documentación facilitada deberá ser suficiente, clara y accesible, evitando trasladar a los concursantes incertidumbres que deban resolverse previamente por la APG.

Cuando existan datos incompletos o condicionantes pendientes, los pliegos deberán indicarlo expresamente y definir el modo en que deberán ser considerados por los participantes.

Objeto y alcance de los concursos

El objeto de cada concurso deberá definirse con precisión, indicando el problema que se pretende resolver, los resultados esperados y el nivel de definición exigido.

Los pliegos distinguirán claramente entre:

- determinaciones obligatorias;
- condicionantes técnicos y normativos;
- objetivos preferentes;
- elementos susceptibles de interpretación;
- y aspectos abiertos a la propuesta de los equipos participantes.

El concurso podrá tener por objeto la selección de una idea, una estrategia de ordenación, un anteproyecto o una propuesta con mayor nivel de desarrollo, según la madurez del ámbito y las necesidades de la actuación.

El nivel de definición exigido deberá ser proporcional a la finalidad del procedimiento. No se requerirá a los participantes una documentación propia de un proyecto constructivo cuando el concurso tenga por finalidad seleccionar una estrategia o una solución conceptual.

Los pliegos deberán evitar exigencias documentales desproporcionadas que dificulten la concurrencia o trasladen a los participantes trabajos técnicos que deban corresponder a fases posteriores remuneradas.

Equipos participantes

Los concursos deberán favorecer la participación de equipos multidisciplinares con capacidad para abordar conjuntamente las dimensiones de ingeniería, portuaria, urbanística, arquitectónica, paisajística, ambiental, social y económica de las actuaciones.

En función de la naturaleza del ámbito, los pliegos podrán exigir o valorar la participación de profesionales con competencia en:

- ingeniería de caminos, canales y puertos;
- ingeniería marítima y costera;
- urbanismo;
- arquitectura;
- arquitectura del paisaje;
- ingeniería industrial o de instalaciones;
- medio ambiente y biodiversidad;
- accesibilidad universal;
- movilidad;
- patrimonio cultural;
- economía y evaluación de inversiones;
- participación y análisis social;
- y mantenimiento y gestión de espacios públicos.

La composición exigida deberá ser proporcionada y no limitar injustificadamente la concurrencia.

Los equipos deberán identificar con claridad la autoría, funciones, responsabilidades y dedicación de sus integrantes.

Cuando resulte adecuado, los pliegos podrán prever mecanismos que faciliten la participación de profesionales emergentes, equipos de menor dimensión o agrupaciones temporales, siempre que se garantice la capacidad técnica necesaria para el desarrollo posterior.

Contenido mínimo de las propuestas

Las propuestas deberán presentar una visión integral, comprensible y técnicamente fundamentada de la actuación.

Como mínimo, deberán desarrollar los siguientes contenidos.

Diagnóstico del ámbito

El diagnóstico deberá identificar los principales problemas, oportunidades, condicionantes y valores existentes.

Concepto general y estrategia de intervención

La propuesta deberá formular una idea general clara, capaz de orientar las decisiones de ordenación, diseño, paisaje, movilidad, usos y ejecución.

El concepto deberá ser reconocible y coherente, pero suficientemente flexible para admitir ajustes durante el desarrollo técnico.

La estrategia deberá explicar cómo la actuación contribuye a los objetivos del Plan PROA y cómo se relaciona con los restantes ámbitos puerto-ciudad.

Ordenación y programa de usos

Las propuestas deberán definir la estructura general de espacios, recorridos, áreas de estancia, equipamientos, servicios y usos.

Movilidad, accesibilidad y conectividad

Las propuestas deberán resolver cadenas completas de accesibilidad universal y garantizar la continuidad de los recorridos.

Paisaje, adaptación climática y biodiversidad

Las propuestas deberán incorporar una estrategia de paisaje adaptada a la identidad y condiciones específicas del ámbito.

Compatibilidad portuaria y seguridad

Las propuestas deberán identificar los condicionantes derivados de la operativa, la protección, las emergencias, los accesos restringidos, las servidumbres y las instalaciones existentes.

Identidad marítima y patrimonio

Las propuestas deberán identificar los elementos patrimoniales, industriales, marítimos y paisajísticos relevantes.

Fases y estrategia de implantación

Las propuestas deberán definir una estrategia de ejecución por fases cuando la dimensión o complejidad de la actuación así lo requiera.

Estimación económica y coste de ciclo de vida

Las propuestas incluirán una estimación económica coherente con el nivel de definición exigido.

La estimación económica no tendrá carácter contractual en esta fase, pero deberá permitir comprobar la proporcionalidad y viabilidad de la propuesta.

Mantenimiento y modelo de gestión

Las propuestas deberán incorporar una estrategia inicial de conservación y gestión.

Riesgos, permisos y condicionantes

Las propuestas deberán identificar los principales riesgos técnicos, administrativos, económicos, ambientales y operativos.

Indicadores de resultado

Las propuestas deberán definir indicadores que permitan evaluar los beneficios y resultados de la actuación.

Formatos y nivel de definición

Los pliegos determinarán los formatos, escalas, extensión y sistemas de presentación de las propuestas.

La documentación deberá permitir al jurado comprender y comparar las soluciones sin exigir una producción gráfica o audiovisual desproporcionada.

Se favorecerán formatos claros, normalizados y accesibles.

Los pliegos podrán establecer:

- paneles o documentos gráficos;
- memoria escrita;
- esquemas de estrategia territorial;
- plantas, secciones y alzados;
- imágenes o visualizaciones;
- estimación económica;
- planificación por fases;
- fichas de materiales y mantenimiento;
- y documentos digitales.



Las imágenes tendrán valor explicativo, pero no sustituirán la necesidad de justificar el funcionamiento, la viabilidad y la materialidad de las propuestas.

Criterios de valoración

La valoración se realizará sobre la base de criterios previamente definidos, relacionados directamente con el objeto del concurso y suficientemente claros para orientar a los participantes y al jurado.

Como marco general, se considerarán los siguientes criterios.

Calidad urbana, territorial y paisajística

Se valorará la capacidad de la propuesta para ordenar el ámbito, mejorar su relación con el entorno, reforzar la continuidad territorial y construir un paisaje coherente con la identidad portuaria y marítima.

Se tendrá en cuenta la calidad de los espacios, recorridos, transiciones, vistas, escalas y relaciones entre ciudad, puerto y mar.

Funcionalidad y accesibilidad universal

Se valorará la claridad de la ordenación, la adecuación de los usos, la seguridad y continuidad de los recorridos y la resolución integral de la accesibilidad universal.

También se considerará la capacidad de adaptación a diferentes usuarios, horarios y situaciones de funcionamiento.

Compatibilidad portuaria y seguridad

Se valorará la comprensión de los condicionantes operativos y la capacidad de integrar los nuevos usos sin comprometer la actividad portuaria, los accesos, la protección, las emergencias ni las infraestructuras existentes.

Respuesta climática y ambiental

Se valorará la adaptación a las condiciones climáticas y marinas, la generación de sombra y confort, la gestión del agua, la biodiversidad, la eficiencia energética y la reducción de impactos.

Identidad, patrimonio y valor social

Se valorará la capacidad de preservar y hacer legible la historia y el patrimonio portuarios, así como la generación de espacios inclusivos, diversos y útiles para la ciudadanía.

Viabilidad técnica y económica

Se valorará la coherencia constructiva, la adecuación a las infraestructuras existentes, la proporcionalidad de la inversión, la identificación de riesgos y la posibilidad real de desarrollar la propuesta.

Durabilidad, reparabilidad y mantenimiento

Se valorará la adecuación de materiales y sistemas al ambiente marino, su vida útil, facilidad de reparación, disponibilidad de repuestos y coste de conservación.

Coherencia del programa y de las fases

Se valorará la relación entre la idea general, los usos, la inversión y las fases de ejecución.

Las fases deberán producir resultados útiles y mantener la coherencia del conjunto.

Innovación responsable

Se valorarán las soluciones innovadoras cuando respondan a problemas reales, mejoren las prestaciones y puedan mantenerse de forma sostenible.

No se valorará positivamente la innovación basada únicamente en la novedad formal o tecnológica. La ponderación concreta de los criterios corresponderá a los pliegos y deberá ajustarse a las características de cada concurso.

La calidad arquitectónica, urbana, paisajística, técnica y ambiental deberá tener un peso determinante en la valoración.

Jurado

El jurado será independiente en el ejercicio de sus funciones y contará con una composición multidisciplinar adecuada al objeto del concurso.

Deberá disponer de competencia suficiente en materias como:

- ingeniería portuaria;
- ingeniería marítima o costera;
- arquitectura;
- urbanismo;
- paisaje;
- accesibilidad universal;
- medio ambiente;
- patrimonio;
- movilidad;
- contratación pública;
- y gestión y mantenimiento de espacios.

Cuando la normativa exija una determinada cualificación profesional de sus miembros, se garantizará su cumplimiento.

La composición deberá evitar conflictos de interés y asegurar la imparcialidad.

Los miembros deberán disponer de la información necesaria sobre los objetivos del Plan PROA y sobre las condiciones específicas de los ámbitos.

El jurado valorará exclusivamente las propuestas conforme a los criterios establecidos en los pliegos y deberá motivar suficientemente su decisión.

Anonimato, confidencialidad e independencia

Cuando proceda, el concurso se desarrollará de forma anónima hasta la adopción del fallo.

Los mecanismos de presentación y custodia de la documentación deberán impedir el conocimiento de la identidad de los equipos por parte del jurado.

Los participantes deberán evitar elementos, referencias o metadatos que permitan su identificación.

La Autoridad Portuaria establecerá las medidas necesarias para proteger:

- el anonimato;
- la confidencialidad de la documentación;
- los datos personales;
- la propiedad intelectual;
- y la independencia del proceso de valoración.

La comunicación institucional o pública durante el concurso no podrá anticipar valoraciones ni influir en la decisión del jurado.

Participación institucional y social

La participación institucional y social podrá incorporarse al proceso sin menoscabar la competencia del jurado, el anonimato ni las reglas del concurso.

Con carácter previo a la convocatoria, podrán desarrollarse consultas, reuniones, talleres o procesos de escucha destinados a identificar necesidades, conflictos, usos y expectativas.

La información obtenida deberá trasladarse a los pliegos de forma ordenada y transparente.

Durante la fase de valoración, la participación social no sustituirá la decisión técnica del jurado.

Cuando se prevean mecanismos de consulta sobre las propuestas presentadas, estos deberán:

- estar definidos en los pliegos;
- respetar el anonimato;
- utilizar criterios claros;
- tener un alcance consultivo;
- y evitar votaciones populares que sustituyan la valoración profesional.

La Autoridad Portuaria podrá publicar posteriormente un informe de resultados y explicar de manera razonada la decisión adoptada.

Visitas, consultas y diálogo con los participantes

Los pliegos podrán prever visitas técnicas a los ámbitos, sesiones informativas o mecanismos de consulta.

Las respuestas a las consultas deberán ponerse a disposición de todos los participantes en condiciones de igualdad.

El diálogo con los participantes deberá estar formalizado y no podrá proporcionar ventajas informativas individuales.

Premios y compensaciones

Los concursos podrán establecer premios, accésits o compensaciones económicas para las propuestas mejor valoradas o para los equipos seleccionados en fases restringidas.

La cuantía deberá ser proporcionada al trabajo exigido, al nivel de definición requerido y a la complejidad del ámbito.

Los pliegos definirán las consecuencias económicas y contractuales del fallo, así como los derechos de los participantes.

Fallo y motivación

El jurado deberá emitir un fallo motivado, claro y comprensible.

El informe deberá explicar:

- la valoración general de las propuestas;
- las razones de selección de la propuesta ganadora;
- sus principales fortalezas;
- las cuestiones que deban revisarse;
- y, en su caso, las recomendaciones para el desarrollo posterior.

El fallo podrá declarar desierto el concurso cuando ninguna propuesta alcance la calidad mínima exigida o resulte compatible con los condicionantes esenciales.

La selección de una propuesta no supondrá la aceptación automática de todos sus contenidos, costes, soluciones constructivas o previsiones de uso.

Desarrollo posterior de la propuesta seleccionada

Los pliegos determinarán si el equipo seleccionado continuará en la redacción de estudios, planes, anteproyectos, proyectos básicos, proyectos constructivos u otros documentos técnicos.

La continuidad deberá disponer de cobertura contractual expresa y ajustarse a la normativa aplicable.

El alcance de los servicios posteriores deberá definir:

- documentos a redactar;
- fases;
- plazos;
- honorarios;
- composición mínima del equipo;
- coordinación con la Autoridad Portuaria;
- asistencia en procesos de autorización;
- y responsabilidades profesionales.



La eventual contratación posterior no supondrá la reproducción literal de la propuesta presentada al concurso.

El desarrollo técnico deberá incorporar los ajustes necesarios derivados de:

- estudios de detalle;
- informes técnicos y jurídicos;
- disponibilidad presupuestaria;
- participación institucional;
- evaluaciones ambientales;
- exigencias de seguridad;
- coordinación con redes y servicios;
- mantenimiento;
- y autorizaciones administrativas.

Los ajustes deberán respetar los valores esenciales de la propuesta seleccionada y no podrán desvirtuar las razones que motivaron su elección.

Cuando las modificaciones afecten de manera sustancial a la idea ganadora, deberán justificarse y documentarse expresamente.

Comprobación de viabilidad

La calidad de la propuesta ganadora no eximirá de comprobar su viabilidad técnica, económica, jurídica, ambiental y operativa.

Antes de aprobar su ejecución deberán verificarse, entre otros aspectos:

- la compatibilidad con las infraestructuras y servicios existentes;
- la disponibilidad de terrenos;
- las afecciones y servidumbres;
- la estabilidad y capacidad de las estructuras;
- los riesgos climáticos y costeros;
- la compatibilidad portuaria;
- el coste de inversión;
- el coste de mantenimiento;
- la disponibilidad presupuestaria;
- los permisos;
- y el modelo de gestión.

La comprobación de viabilidad podrá dar lugar a ajustes de escala, programa, materiales, fases o soluciones constructivas.

No podrán mantenerse soluciones inviables únicamente por formar parte de la propuesta seleccionada.

Dirección, asistencia y seguimiento de las obras

Cualquier encargo relativo a dirección facultativa, dirección de obra, asistencia técnica, coordinación, supervisión o seguimiento requerirá cobertura contractual expresa.

Los pliegos definirán, en su caso, el papel del equipo autor durante la ejecución.

La participación del equipo seleccionado podrá resultar conveniente para preservar la coherencia de la propuesta, resolver adaptaciones y verificar la calidad arquitectónica, urbana y paisajística.

Propiedad intelectual y uso de las propuestas

Los pliegos regularán los derechos de propiedad intelectual y de utilización de las propuestas.

Exposición pública y devolución de resultados

La Autoridad Portuaria podrá promover la exposición pública de las propuestas presentadas, una vez finalizado el procedimiento y adoptadas las medidas necesarias para proteger la confidencialidad y la propiedad intelectual.

Seguimiento y evaluación

Las actuaciones seleccionadas mediante concurso se incorporarán al sistema de seguimiento del Plan PROA.

Desde las fases iniciales deberán identificarse:

- objetivos;
- indicadores;
- costes;
- fases;
- riesgos;
- responsabilidades;
- y resultados esperados.

La evaluación deberá prolongarse durante el desarrollo técnico, la ejecución y la puesta en servicio.

Una vez finalizada la actuación, se analizarán:

- su grado de utilización;
- la accesibilidad;
- la seguridad;
- la respuesta ambiental;
- el comportamiento de los materiales;
- los costes reales;
- las necesidades de mantenimiento;
- y la percepción de usuarios y operadores.

Los resultados servirán para corregir deficiencias y mejorar futuros concursos del Plan PROA.

Condiciones esenciales de las actuaciones emblemáticas

Con independencia de la solución formal propuesta, toda actuación emblemática deberá cumplir las siguientes condiciones:

- integrarse en la visión territorial del Plan PROA;
- generar valor público verificable;
- mantener la compatibilidad con la actividad y la seguridad portuarias;
- garantizar la accesibilidad universal;
- responder a los riesgos climáticos y al ambiente marino;
- conservar y hacer legible la identidad portuaria;
- disponer de una estimación económica proporcionada;
- contar con un modelo de mantenimiento viable;
- poder desarrollarse por fases coherentes cuando sea necesario;
- y producir beneficios que trasciendan su ámbito inmediato.

No se considerará emblemática una actuación cuyo valor dependa exclusivamente de su imagen, de la espectacularidad de su diseño o de su capacidad de comunicación.

La condición emblemática deberá derivar de la combinación equilibrada entre calidad, utilidad, identidad, viabilidad y capacidad transformadora.

Carácter vinculante del marco

Las disposiciones de este capítulo deberán incorporarse a la preparación de los concursos de proyectos del Plan PROA.

Los pliegos podrán desarrollar, precisar o adaptar sus contenidos a las características de cada actuación, pero no podrán reducir las exigencias esenciales relativas a:

- calidad técnica;
- interés general;
- seguridad;
- accesibilidad;
- viabilidad;
- sostenibilidad;
- mantenimiento;
- transparencia;
- independencia del jurado;
- y coherencia con el Plan PROA.



Cualquier excepción deberá quedar expresamente justificada en el expediente.

De este modo, los concursos de proyectos actuarán como instrumentos de ejecución cualificada del Plan PROA y permitirán convertir sus principios estratégicos en actuaciones emblemáticas coherentes, realizables, sostenibles y capaces de transformar de manera duradera la relación entre el puerto, Gijón, Carreño y su entorno territorial.



PROA

*Plan de Reforma,
Ordenación y Accesibilidad
del Puerto de Gijón*



Puerto de Gijón



Autoridad Portuaria de Gijón

