



UN MECANISMO DE PRODUCCION DE SUELO URBANO. "LAS PARCELACIONES PARTICULARES," SU APLICACION AL CASO CONCRETO DE GIJON.

por Moisés Llorden Miñambres

La bibliografía existente viene considerando como forma típica del crecimiento espacial decimonónico de las ciudades españolas, al mecanismo de producción de espacio urbano conocido con el nombre de «ensanche». Numerosos son los ejemplos que se detectan del mismo en distintas ciudades del área mediterránea, y especialmente en el caso español, apreciándose perfectamente la huella que su diferente grado de aplicación fue dejando en el plano de las ciudades. Sin embargo, también se denota claramente en los mismos planos que el crecimiento espacial no ha seguido generalmente las directrices que tal mecanismo debía imponer según los criterios de aquellos que los concibieron y proyectaron.

Y es que, paralelamente a la aplicación de los ensanches, considerados generalmente como espacios burgueses, se fue utilizando otro mecanismo de producción de suelo urbano, con destino en este caso hacia las clases proletarias y medias bajas, verdaderas responsables del crecimiento demográfico experimentado en aquellas ciudades españolas que con más o menos dinamismo sintieron la revolución industrial decimonónica. Se trata del mecanismo de las *parcelaciones particulares*, generador de grandes plusvalías para la bur-

guesía promotora, y cuya aplicación se ha extendido a lo largo del siglo actual, en algunos casos, como en León, hasta bien avanzada la década de los cincuenta.

Podemos definir a las parcelaciones particulares como el mecanismo por el cual un suelo rústico, generalmente en el entorno de una vía de acceso a la ciudad, es transformado en urbano, al implantar sobre él una trama elemental de calles de trazado más o menos geométrico que lo dividen en una serie de manzanas de dimensiones apropiadas al tipo de edificación a que se destinan, siendo a su vez subdivididas en el mayor número posible de solares con fachada a la calle. Sus promotores siempre cuentan para llevarlo a cabo con la inexistencia de una normativa coherente que regule la expansión urbana y, en el caso de que hubiese algún esbozo de ésta, con la alianza de los gestores municipales interesados, las más de las veces, en la proliferación de las parcelaciones. Como sólo les guía la apetencia de obtener un máximo de beneficio económico sobre el suelo así transformado, no tendrán para nada en cuenta las condiciones de salubridad e higiene del sector parcelado, casi siempre inconexo tanto con su entorno inmediato como con el centro ur-

bano. Son, por último, características definidoras de este mecanismo la carencia prácticamente absoluta de servicios urbanos (alcantarillado, pavimentación, luz, agua, etc.), y como consecuencia, la subsidiaridad municipal sobre su déficit. la escasa ocupación del suelo así generado (densidades no rentables) y su destino hacia clases de escaso poder adquisitivo (proletariado y clases medias bajas).

Estos retazos de suelo urbano del extrarradio de las ciudades, prácticamente aislados en sus comienzos, irán con el paso del tiempo uniéndose entre sí, bien por extenderse como mancha de aceite los núcleos originarios, bien por rellenarse los intersticios vacíos con la implantación de nuevas parcelaciones que se soldarán con las existentes. De esta manera se conseguirá formar un todo continuo con el centro urbano del que primitivamente estaban separados. Sin embargo, un análisis detenido del plano de la ciudad nos llevará fácilmente a detectar la génesis de esta forma de crecimiento espacial, lo cual quedará co-

roborado al estudiar las diferentes morfologías resultantes de la aplicación de este mecanismo de las parcelaciones particulares, que para algunos autores vienen siendo consideradas como fruto del «crecimiento espontáneo» de la ciudad, sin tener en cuenta que este crecimiento siempre atiene a una lógica propia y a nivel de cada parcelación.

La aplicación de las parcelaciones en Gijón

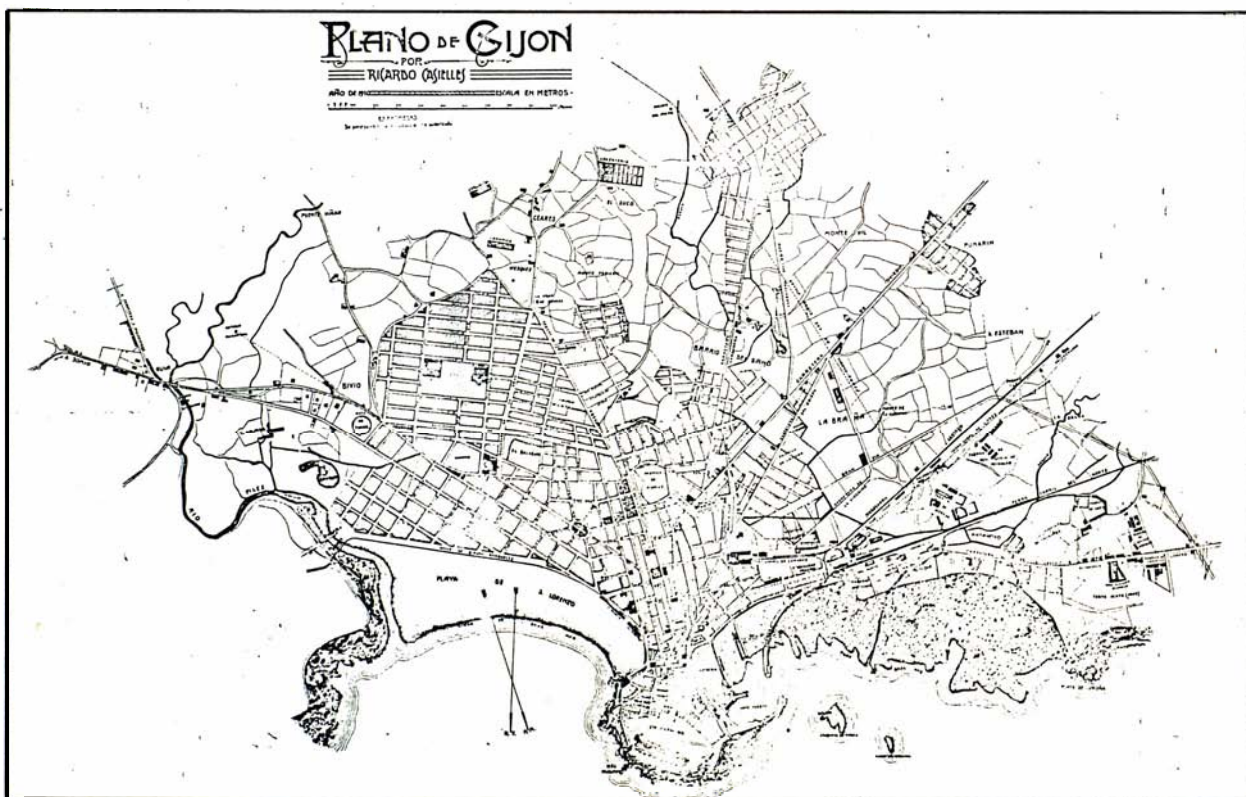
Son las parcelaciones particulares el mecanismo de producción de suelo urbano que con mayor intensidad ha sido usado en Gijón por los detentadores de la propiedad de la tierra. A él debe esta ciudad asturiana su configuración urbana actual, pues comenzando su utilización en las últimas décadas del siglo XIX, la huella y servidumbre que fue creando no han podido ser borradas por las posteriores ordenaciones urbanas llevadas a cabo, sobre todo por carecer éstas de una normativa con los correspondientes mecanismos de con-

CUADRO I

EVOLUCION DE LA POBLACION DE GIJON (CIUDAD Y TERMINO MUNICIPAL) EN LOS ULTIMOS DECENIOS DEL SIGLO XIX Y PRIMERO DEL ACTUAL

Año	CIUDAD Habitant.	Crecimiento Absoluto	Incremento Relativo	TERMINO MUNICIPAL	Crecimiento Absoluto	Incremento Relativo
1875	13.534	—	—	28.642	—	—
1887	17.978	4.444	32,8	35.170	6.528	22,8
1897	22.508	4.530	25,2	43.392	8.222	23,4
1900	26.600	4.092	18,2	47.544	4.152	9,5
1910	31.494	4.894	18,4	55.248	7.704	16,2
Período	—	17.960	132,7	—	26.606	92,9

Fuente: I.N.E., Censos de Población.





control que defendiesen los intereses generales de la comunidad social ciudadana, de los intereses particulares de los poseedores de la propiedad. Tal es el fruto de una sociedad para la que, como dice H. Capel, la ciudad y el espacio en general no pertenecen a sus habitantes.

Hay dos factores que nos pueden explicar la desorbitada aplicación de esta forma de crecimiento espacial de Gijón. Por una parte, la presión demográfica de los últimos decenios del siglo XIX y primeros del actual; por otra, la inexistencia de una normativa que controle y regule la expansión urbana.

En efecto, el crecimiento demográfico que experimenta la ciudad en las últimas décadas del siglo XIX y primeras del actual es del todo considerable (véase cuadro I); un aumento de 17.960 habitantes en el período 1875-1910, que supone un incremento del 132,7 % sobre la población existente en 1875. Ello sería generado por la temprana industrialización que se produce en dicho período, especialmente a partir de 1880, y previéndose aún mejores perspectivas en los años finiseculares y primeros del siglo actual, al repatriarse abundantes capitales antillanos, como consecuencia de la pérdida de las colonias.

Con estos «estímulos» no es extraño que los propietarios de terrenos extramuros viesen en la aplicación de las parcelaciones un gran negocio y una fuente de elevadas plusvalías para sus fincas en la periferia de Gijón. Pero esto también fue posible por la carencia de un marco jurídico que regulase aquella transformación.

Por una parte, el olvido en que pronto cayó el proyecto de un Plan General de Ensanche, que con motivo de la concesión al Municipio de los terrenos pertenecientes a las antiguas fortificaciones se había encomendado al ingeniero Javier Sanz en 1879, junto con el «fracaso» del ensanche del Arenal —aprobado en 1868— como orientador del futuro desarrollo urbano por esta zona de la ciudad, facilitarán la creación de nuevo suelo urbano en distintos terrenos circundantes al casco urbano. Mientras que, por otra, como ni en las Ordenanzas municipales de 1844, con sus posteriores adicionales, ni en el Reglamento de Policía urbana de 1888, se recoge nada al respecto sobre las construcciones a realizar en la zona exterior al perímetro urbano, el control municipal sobre los sectores donde iban a proliferar las parcelaciones era prácticamente nulo, quedando a la libre voluntad de los propietarios del suelo la organización, uso y acondicionamiento del mismo, siempre en función de sus intereses económicos.

La situación cambió muy poco en los primeros años del siglo actual. En efecto, si bien a partir de 1902 es necesario un permiso o licencia de construcción para todos los edificios que se levanten en el término municipal, ello es debido a la aprobación de un impuesto sobre las obras, y sigue sin exigirse la presentación de planos de las mismas.

Es a comienzos del segundo decenio, al promulgarse las Ordenanzas de Construcción de 1910, cuando se dispuso de una normativa legal que debía satisfacer todo propietario que deseara abrir nuevas calles «dentro de la zona urbana y en fin-

ca propia, o en los suburbios de la población». Los nuevos trazados deberían ser aprobados por el Municipio, a la par de responder «a un plan de enlace y prolongación de una vía pública» en el sector considerado; en caso de no conseguir la aprobación, la finca parcelada tendría que ser cercada con un cerramiento apropiado. Para que las nuevas calles pudieran ser entregadas al servicio público era necesario establecer «los servicios de aceras, empedrados o pavimentación convenientes; alcantarillados, bocas de riego e incendios y sus cañerías, y alumbrado público».

Esta reglamentación, como posteriormente y en multitud de casos se dará, desbordaba la concreción social a la que se impartía por tener un carácter mucho más avanzado socialmente que el de las estructuras sociopolíticas dominantes. Por ello, en las parcelaciones realizadas con posteridad a 1910 no se encuentran diferencias sustanciales respecto a las primitivas; son, por lo general, meras ampliaciones de las proyectadas entre las últimas décadas del siglo XIX y primera del XX.

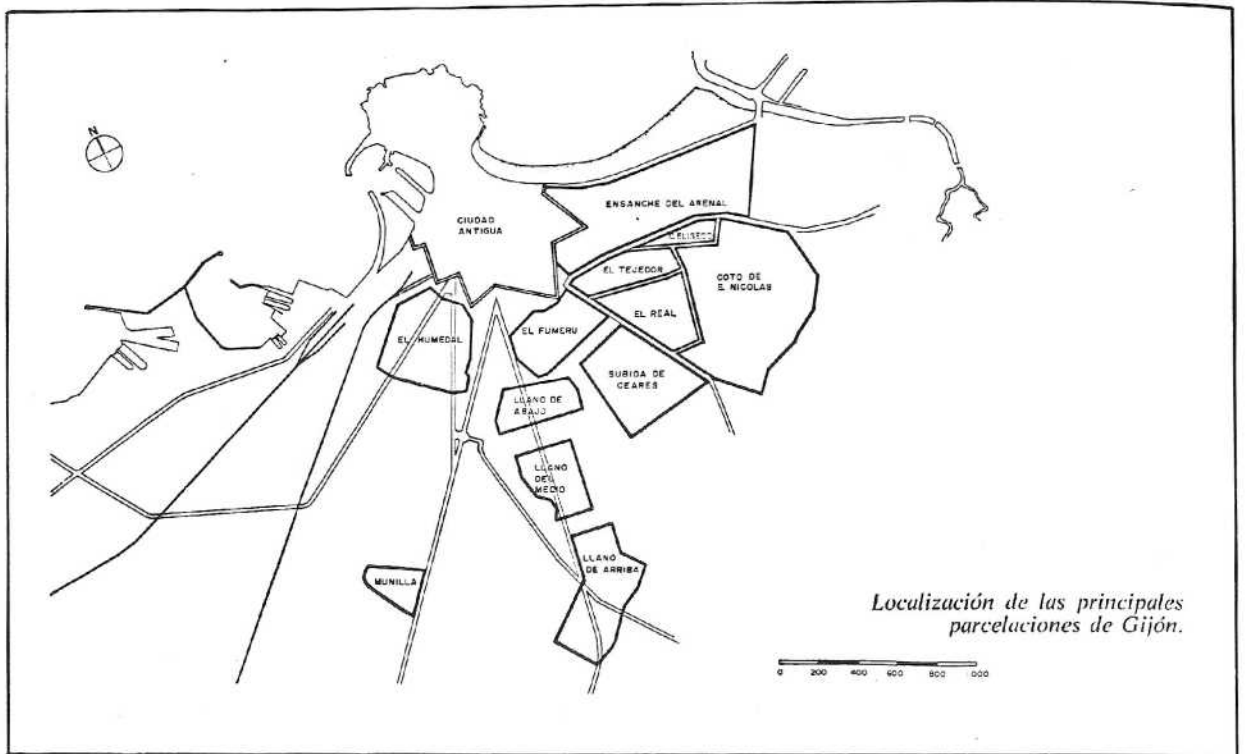
Génesis y resultados

En 1887, al mismo tiempo que algunas voces clamaban por la pronta terminación del proyecto del Plan General de Ensanche, que controlase e impidiese la anarquía en las construcciones que se estaban realizando extramuros, se tienen las primeras noticias de la puesta en práctica de esta forma de producción de suelo urbano. En este año, los propietarios de dos fincas situadas al Sur de la carretera de Villaviciosa —límite meridional de la entonces zona urbana— proponen al Ayuntamiento la prolongación de una calle pública por el interior de sus propiedades, que servía para conectarlas con el centro urbano, pues tenían la intención de iniciar la parcelación de las mismas.

Se trataba de las fincas conocidas con los nombres de «El Fumeru» y «El Real» (véase plano de localización de las principales parcelaciones), que darían lugar a las dos primeras barriadas obtenidas a través de este mecanismo. Muchos serán los seguidores que lo utilizarán ampliamente en las siguientes décadas, de tal manera que la configuración espacial del Gijón actual prácticamente ya la encontramos en el Plano de Gijón de 1910, de Ricardo Casielles.

Son los sectores en torno a las vías de acceso a la ciudad —las carreteras de Villaviciosa, de Ceares-Pola de Siero, Carbonera o de Sama de Langreo, de Oviedo, del Obispo (después calle de Magnus Blikstad), Gran Vía del Musel (luego avenida de Portugal) y de Avilés—, los que se irán incorporando a lo urbano siguiendo esta forma de creación de suelo.

Como se trataba, salvo contados casos, de fincas de reducida superficie, los resultados obtenidos fueron manzanas de escasísimo fondo —bastante pragmáticas, por otra parte— y un excesivo número de calles que, por estar al servicio exclusivo de su respectiva parcelación no llevaron consigo la plena conexión con las demás ni con el centro urbano. Función que debía ser realizada por las vías de acceso, pronto absorbidas por los nuevos sectores generados, pero al no haberse pre-





visto el futuro desarrollo de la ciudad y sus nuevas necesidades viarias, las anchuras y trazados de aquéllas quedarían con el paso del tiempo desfasados.

Este problema, de difícil solución por los enormes recursos económicos que precisa, es una de las engorrosas herencias que legó la desorbitada aplicación de las parcelaciones particulares. Así, como las necesidades de espacio habitable no estaban en consonancia con el total producido, la subocupación de estos sectores y la consiguiente mínima densidad alcanzada retardaría durante mucho tiempo su plena incorporación al casco urbano.

Por ello, la mayoría de estas áreas no han llegado a ocuparse totalmente hasta tiempos muy cercanos; sólo a partir de la séptima década de este siglo, y a la par que se produce la remodelación del primitivo caserío, se aprecia una ocupación continua del suelo. Este proceso trajo consigo que se multiplicasen los gastos de servicios urbanos, y tardarían varios decenios en establecerse —aún los más elementales— al estar desproporcionados al número de habitantes. Situación en la que han llegado hasta nuestros días alguno de los sectores que a continuación veremos.

Aunque los objetivos que alentaron a los propietarios del suelo para utilizar el mecanismo de las parcelaciones fueron comunes a todos ellos, los resultados obtenidos, que dejaron su huella en el paisaje urbano, serían bastante diferentes. Es en virtud a estos resultados como podemos clasificar y agrupar las parcelaciones en tres bloques.

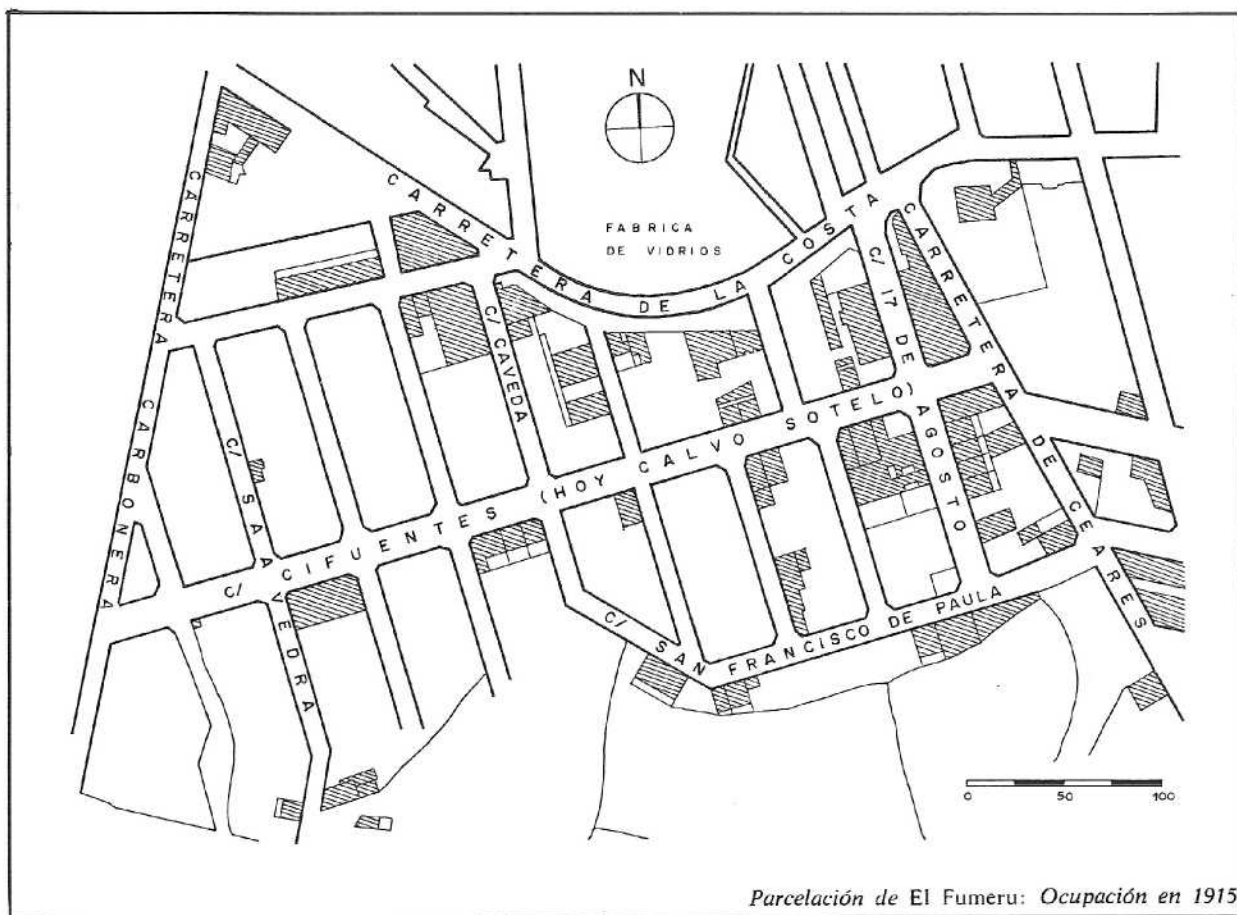
a) *Los conjuntos más coherentes: Las grandes parcelaciones*

Tres son los sectores que incluimos en este apartado, cada uno de ellos comprende una parcelación, la efectuada en la finca que le dará nombre: *El Fumeru, El Real y Coto de San Nicolás*, y sus proyectos originales datan de los años 1887, 1888 y 1898 respectivamente.

Además de ser de las primeras en promoverse y las que ocupan las mayores superficies, forman entre las tres un conjunto que se desarrolla de Oeste a Este, desde la carretera Carbonera hasta el camino vecinal de Viesques a Castiello de Bernueces, separado del casco urbano (ciudad antigua y ensanche del Arenal) por las carreteras de la Costa y de Villaviciosa. Sin embargo, por tratarse de gestiones diferentes, cada parcelación atiende a sus propios intereses y, en consecuencia, cada una de ellas produce su peculiar morfología que contrasta al entrar en contacto con las demás.

Mientras que *El Fumeru*, la más próxima al casco urbano, y *El Real*, al Este de la anterior, se desarrollan en fincas de alrededor de 10 Has. de superficie, la parcelación del *Coto de San Nicolás* —la más meridional de ellas— se acerca a las 40 Has., y pese a tener la topografía más accidentada (con pendientes en algunos puntos superiores al 15 %), su trama callejera es la mejor organizada y de calles más anchas (20 m. para las calles eje y 14 m. para las transversales).

Aunque la ocupación de estos sectores da comienzo inmediatamente a la aplicación sobre su suelo del mecanismo de las parcelaciones, será un proceso en exceso lento que se extenderá hasta



CUADRO II

OCUPACION DE LAS PARCELACIONES EN LA PRIMERA DECADA DEL SIGLO ACTUAL

Parcelación	N.º de calles		Edificios de vivienda n.º de plantas				Otros Edificios	Total de Edificios
	1	2	3	4	augment.º			
EL FUMERU	7	13	10	3	4	13	3	33
EL REAL	11	16	4	—	—	3	3	23
COTO S. NICOLAS	8	10	6	2	—	3	3	21
CEARES	14	23	7	1	—	2	—	31
EL LLANO	18	47	3	5	—	7	11	66
EL HUMEDAL	10	1	1	2	—	—	22	26
SUMA	68	110	31	13	4	28	42	200

Fuente: A.M.G., Licencias de Construcción, 1903-1911

nuestros días. (Ver cuadros II y III). Sin embargo, la parcelación de El Fumeru, que por su cercanía a la zona urbana adquiriría desde sus comienzos un carácter mesocrático, presenta un mayor ritmo de ocupación. Debido a ello, en 1901 una de sus calles (la más oriental) se convertía en un apéndice del casco urbano al ser incorporada al perímetro administrativamente urbano.

Por su parte, la parcelación del Coto de San Nicolás, promovida por una sociedad formada al efecto, y estimulada por el propio Municipio gijónés al adquirir, a finales de siglo, una parcela de cerca de 5 Has. para construir un cuartel y una cárcel, tendrá durante muchas décadas una escasa densidad, y su accidentada topografía se intentaría aprovechar organizando el sector a modo de «ciudad jardín».

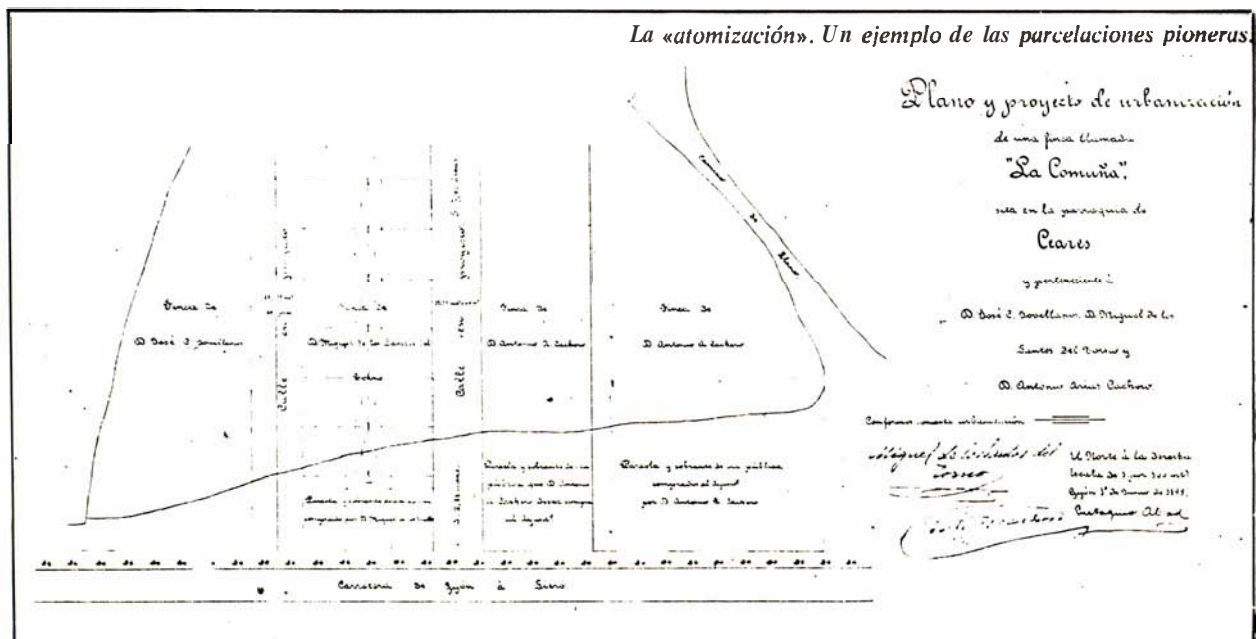
b) La «atomización».

Denominamos con este nombre al amplio sector, con una superficie de alrededor de 70 Has., situado al Sur de la parcelación del Fumeru, entre las carreteras Carbonera (por el Oeste) y Ceaes-Pola de Siero (por el Este). En esta área comienzan a surgir minúsculas parcelaciones desde finales del

siglo XIX, tanto en torno a las mencionadas carreteras (especialmente sobre la Carbonera) como en el interior de la misma.

Se trata, por lo general, de pequeñas fincas rústicas de formas irregulares —con superficies entre 1.5 y 3 Has.—, que al ser parceladas quedarían durante bastantes años desconectadas entre sí, dando lugar posteriormente a los barrios de la Subida de Ceaes y del Llano.

La falta de reglamentación oficial para la regulación urbana es uno de los factores que pueden explicarnos el porqué de la complicada trama viaria del sector y el déficit de servicios urbanos que ha tenido que soportar desde su nacimiento. Así se fue gestando una amplia zona suburbial destinada desde sus orígenes a un proletariado industrial, no tan numeroso como la superficie parcelada pudiera hacer suponer, y muy poco exigente, aunque en cierta manera reacio a habitar en un sector que contaba con escasos centros de trabajo y en exceso alejado de las zonas fabriles, localizadas desde el último tercio del siglo XIX en los sectores del Natahoyo, primero, y La Calzada, más tarde.



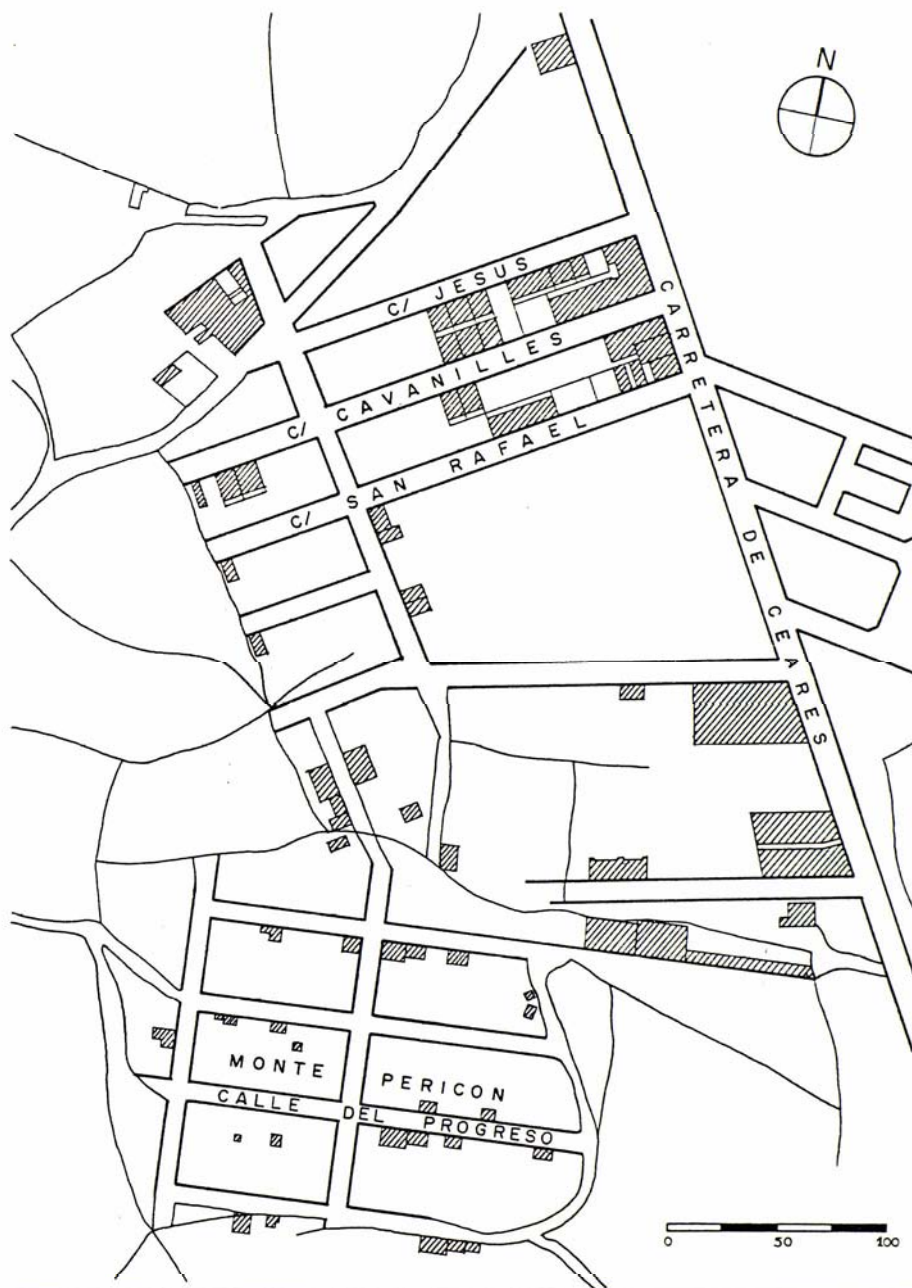
CUADRO III

CONSTRUCCIONES REALIZADAS EN LAS PARCELACIONES HASTA 1922

Parcelación	N.º de calles	Edificios de vivienda n.º de plantas					Otros Edificios	Total de	
		1	2	3	4	5		Edificios	Viviendas
EL FUMERU	15	40	24	27	22	3	21	116	415
EL REAL	11	43	21	13	2	—	13	92	151
COTO S. NICOLAS	13	39	8	14	3	—	12	76	53
CEARES	17	90	37	9	—	—	11	147	268
EL LLANO	29	211	91	22	7	—	26	357	703
SUMA	85	423	181	85	34	3	83	788	1.580

Fuente: A.M.G., Registro Fiscal de Edificios y Solares, Gijón, 1922

Parcelaciones de lo Subida de Ceaes: ocupación en 1915.





Parcelaciones particulares en Gijón

Es a partir de 1895 cuando se tienen noticias de las primeras parcelaciones llevadas a cabo a orillas de la carretera de Ceaes. extendiéndose desde entonces la aplicación del mecanismo a modo de mancha de aceite, en direcciones Sur y Oeste, hasta las cercanías de las parcelaciones del Llano.

Al igual ocurriría en torno a la carretera Carbonera, en zonas generalmente aisladas a lo largo de la misma, a partir del decenio 1880-1890. Aunque los primeros núcleos hayan surgido a finales del siglo pasado, será en las primeras décadas del actual cuando los mismos conseguirán consolidarse. De tal manera que, si bien todo el sector que es atravesado por la carretera Carbonera se conocía con el nombre del Llano como consecuencia de una topografía de escasísimos desniveles, pronto se iría matizando dicho nombre al diferenciarse tres subsectores según su cercanía al casco urbano: Llano de Abajo o Nuevo Llano, Llano del Medio y Llano de Arriba.

Estos tres núcleos, todos resultado del mismo mecanismo de producción de suelo, tendrán diferentes grados de ocupación y de actividad, y formarán durante largo tiempo verdaderos islotes en torno a la carretera Carbonera, columna vertebral del sector a la vez que única vía que los pone en contacto.

El incentivo para la aplicación de las parcelaciones en el Llano vendría dado por la instalación, desde los años ochenta del pasado siglo, de una serie de pequeñas industrias —una central eléctrica, una fábrica de hierros forjados, una de mosaicos, etc.—. Aunque en conjunto reportarán pocos puestos de trabajo, fomentarán la puesta en práctica del citado mecanismo sin que se tengan en cuenta las escasas condiciones de salubridad e higiene del lugar; terrenos bajos donde abundaban

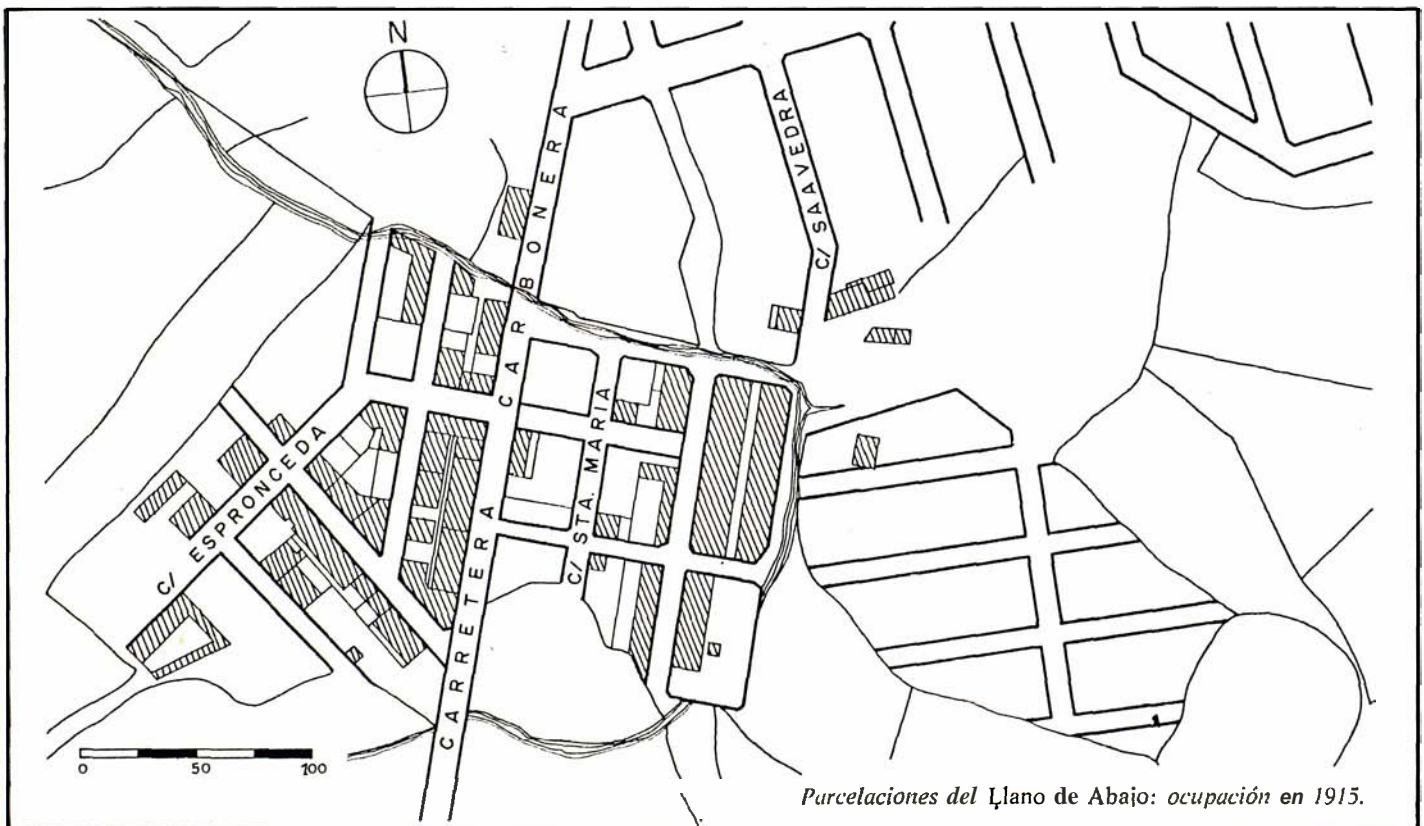
las charcas estancadas, y de fácil inundación al intensificarse las lluvias.

Con todo, el área de la «atomización» quedará configurada prontamente en su enmarañado trazado viario, tipo de edificación y poblamiento (ver cuadros II y III); con un elevado número de calles que oscilan entre los 7 y los 10 m. de anchura, y manzanas más o menos rectangulares de alrededor de 35 m. de fondo y frentes en función de la propia finca parcelada (aproximadamente de 2 a 3 veces el fondo).

c) Otros sectores.

Además de los sectores descritos hasta el momento, el mecanismo de las parcelaciones fue aplicado en otras zonas de la ciudad. Entre ellas se puede destacar el sector de El Humedal, al SO del centro urbano, entre el ferrocarril de Langreo y la carretera de Oviedo. La transformación de su suelo *daría* comenzó a principios de siglo, y aunque contaba con algunas industrias, y una situación muy ventajosa —cercano a los ferrocarriles y a los centros fabriles del Natahoyo—, permanecería durante bastantes décadas en reserva, sin ser destinado masivamente hacia un poblamiento proletario.

Por último, también son de destacar las parcelaciones realizadas en zonas más alejadas de la ciudad, como son las de Munilla en Pumarín (frontera con la carretera de Oviedo), o las de los barrios industriales del Natahoyo y La Calzada (con abundantes ejemplos de las primeras décadas del siglo XX). Sin embargo, las características de todas ellas son en todo similares a las expuestas hasta aquí, y fruto de los mismos intereses y falta de normativa (o control de la existente) reguladora de una coherente expansión urbana.



Parcelaciones del Llano de Abajo: ocupación en 1915.