



Universidad de Oviedo

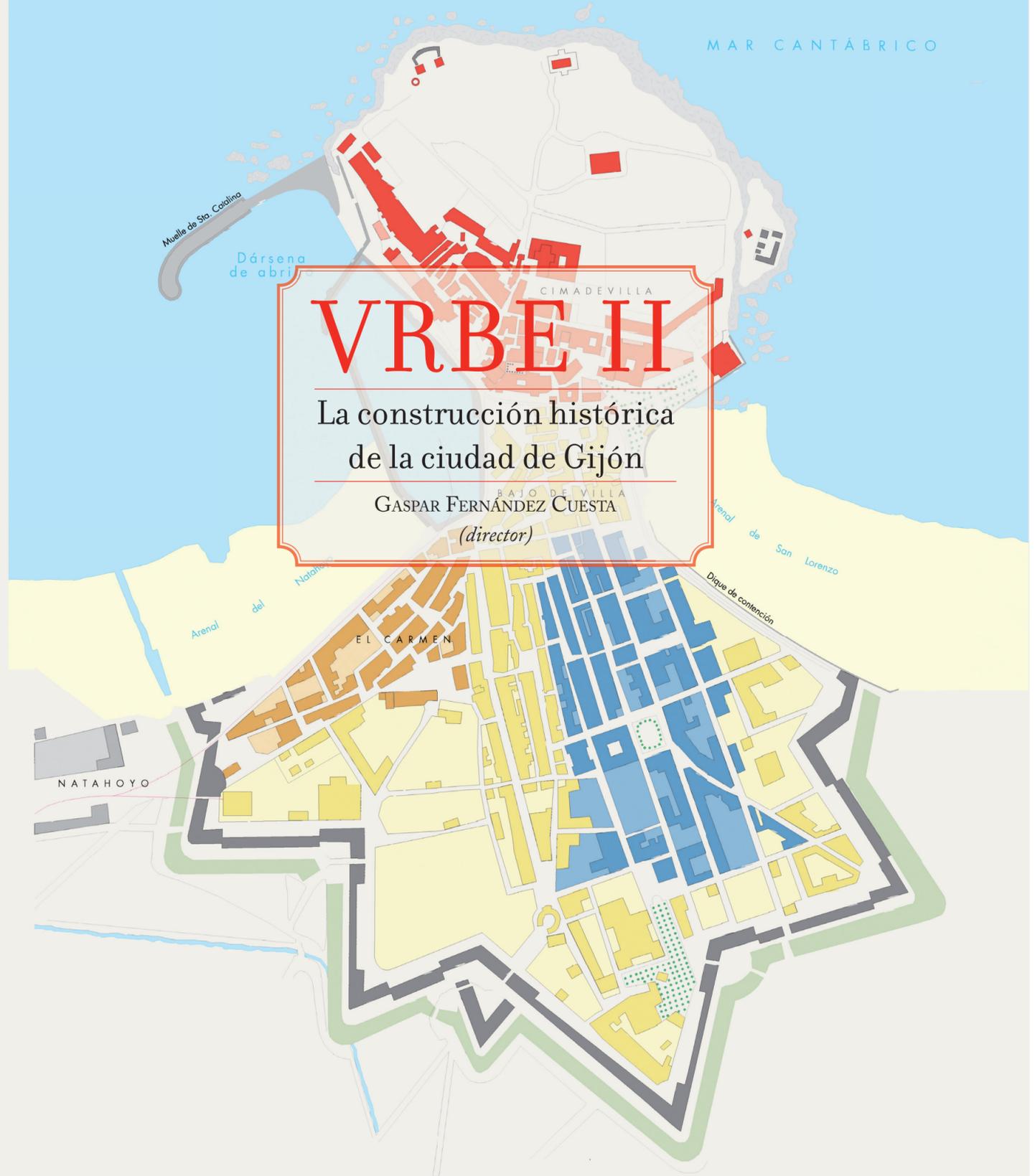


ASTURIAS  
CAMPUS DE EXCELENCIA  
INTERNACIONAL  
[AD FUTUREM]



Ayuntamiento de Gijón

**VRBE II. La construcción histórica de la ciudad de Gijón**







# VRBE II

Este libro forma parte de la difusión de resultados de la investigación del Grupo de Investigación Reconocido ARPE (Análisis y representación de los paisajes españoles), y ha sido publicado con la colaboración de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Principado de Asturias, a través de las ayudas para apoyar actividades de investigación de grupos de investigación de Artes y Humanidades y de Ciencias Sociales y Jurídicas de la Universidad de Oviedo (Modalidad A).

# VRBE II

---

La construcción histórica  
de la ciudad de Gijón

---

GASPAR FERNÁNDEZ CUESTA

*(director)*

COLABORA  
Ayuntamiento de Gijón

© de la cartografía: Gaspar Fernández Cuesta  
© de las fotografías: Felipe Fernández García

DIRECTOR  
Gaspar Fernández Cuesta

ORTOFOTO Y BLOQUE DIAGRAMA  
José Ramón Fernández Prieto

CARTOGRAFÍA  
Gaspar Fernández Cuesta  
María Álvarez Fernández  
Miguel Ángel de Blas Cortina  
Miguel Calleja Puerta  
Carmen Fernández Ochoa  
José Ramón Fernández Prieto  
Fernando Gil Sendino  
Javier González Santos  
Manuel Ángel Sendín García

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ATLAS AÉREO  
Felipe Fernández García  
Daniel Herrera Arenas  
David Olay Varillas  
Cristina Fernández Bustamante

TEXTOS  
María Álvarez Fernández  
Ramón Alvargonzález Rodríguez  
Miguel Ángel de Blas Cortina  
Miguel Calleja Puerta  
Gaspar Fernández Cuesta  
Carmen Fernández Ochoa  
Javier González Santos  
Manuel Ángel Sendín García

COMPOSICIÓN  
José Luis Seoane Moro (parte gráfica)  
José Antonio Martín

*Imprime:* Gráficas Ápel  
Depósito legal: AS 3570-2015  
ISBN: 978-84-16046-96-6

**ediuno**  
Ediciones de  
la Universidad  
de Oviedo

# Índice

<b>Introducción. La formación de la ciudad en España</b> .....	9
1. LA CIUDAD PREINDUSTRIAL .....	9
2. LA CIUDAD INDUSTRIAL .....	10
<i>A) El despegue industrial</i> .....	11
<i>B) La autarquía y el desarrollismo</i> .....	12
<i>C) La ciudad de la democracia</i> .....	13
<b>I. Los condicionamientos del medio físico sobre el emplazamiento y la expansión urbana de Gijón</b> .....	19
<b>II. El Gijón preindustrial</b> .....	21
1. LOS ORÍGENES .....	21
<i>A) La primera ocupación del espacio</i> .....	21
<i>B) Gijón romano</i> .....	26
a) El territorio antiguo de Gijón .....	26
b) La Campa Torres .....	28
c) Cimadevilla, el origen romano de la ciudad .....	29
d) El patrimonio de la época romana de la ciudad de Gijón ...	30
2. LA CIUDAD DEL ANTIGUO RÉGIMEN .....	32
<i>A) Civitas deserta</i> .....	32
<i>B) De la puebla a los albores de la modernidad</i> .....	32
<i>C) Despegue y modernización (1600-1770)</i> .....	34

D) <i>Jovellanos y la ciudad ilustrada (1770-1819)</i> .....	35
E) <i>La ciudad a finales del Antiguo Régimen (1856)</i> .....	38
a) Instituciones y equipamiento .....	38
b) La morfología urbana .....	42
<b>III. La ciudad industrial</b> .....	43
1. LAS BASES ECONÓMICAS Y EL CRECIMIENTO ESPACIAL .....	45
2. LA CIUDAD BURGUESA (1850-1940) .....	55
A) <i>La reforma interior</i> .....	57
B) <i>La expansión urbana</i> .....	60
C) <i>Gijón, al finalizar la guerra civil</i> .....	64
3. LA CIUDAD DURANTE LA AUTARQUÍA Y EL DESARROLLISMO (1940-1980).....	66
A) <i>La ciudad de la autarquía (1940-1960)</i> .....	66
a) El Plan de Extensión y Ordenación de la ciudad de Gijón ..	67
b) La intervención del Estado en la promoción de viviendas ...	69
B) <i>La ciudad del desarrollismo (1960-1980)</i> .....	72
4. LA CIUDAD DE LA DEMOCRACIA (1980-2014) .....	83
A) <i>Reconversión industrial y reforma interior</i> .....	84
a) Reconversión industrial y reforma interior en la zona de Poniente.....	84
b) La prolongación de la avenida del Llano .....	86
B) <i>Las nuevas formas de expansión urbana</i> .....	87
C) <i>Los nuevos usos del suelo</i> .....	93
<b>IV. El plano de la ciudad: síntesis de su historia urbana</b> .....	97
<b>V. Atlas aéreo de Gijón.</b>	
<b>Ochenta años de cambios en imágenes aéreas</b> .....	101
<b>Cartografía, fuentes y bibliografía básica</b> .....	137

# La formación de la ciudad en España

Durante las últimas décadas, las ciudades y sus paisajes han suscitado el interés de estudiosos de disciplinas muy diversas, como la geografía y la historia, la arquitectura y el urbanismo, la filosofía o la sociología. No es extraño, si consideramos que se trata de uno de los más logrados exponentes de la creatividad humana y un fiel reflejo de sus valores, de su capacitación técnica y de su nivel de desarrollo. Pero no solo eso: las ciudades son también las mayores concentraciones de población, de poder y de riqueza. En ellas se adoptan las principales decisiones, se produce la mayoría de las mercancías y se centralizan las instituciones educativas, culturales o deportivas más relevantes.

## 1. LA CIUDAD PREINDUSTRIAL

El proceso de construcción de estos centros de poder y de riqueza se inició hace miles de años, con la generación de los primeros excedentes alimenticios y el desarrollo de su reparto desigual. La aparición de la metalurgia y de las actividades mineras intensificó el proceso, y en la península Ibérica su primera articulación en un sistema urbano data de época romana. En esa época, existe ya una organización del territorio basada en núcleos urbanos, que se articulan entre sí por una densa red de vías y que combinan diferentes funciones: militares, económicas, administrativas y rituales.

La quiebra de la civilización romana conllevó la crisis de sus municipios. Algunas ciudades perduraron bajo dominio islámico; otras entraron en un prolongado letargo o fueron abandonadas. Sus vestigios permanecieron en el subsuelo, pero solo unas pocas han dejado su impronta en los paisajes urbanos que conocemos en la actualidad. De modo que hay que esperar a los siglos centrales de la Edad Media para ver el inicio de un nuevo proceso de urbanización que se prolongó hasta finales del Antiguo Régimen. En esta etapa, se consolidó un modelo de ciudad adaptado a las condiciones técnicas y a las ne-

cesidades económicas y sociales de la época. A esa ciudad se la ha denominado *del Antiguo Régimen*, y sus huellas todavía son visibles en los cascos históricos de las ciudades actuales.

La sociedad estamental, con una agricultura de bajos rendimientos como principal fuente de riqueza, solo pudo crear entonces una ciudad de reducido tamaño (al menos, comparada con las actuales). El mercado, que suele ser su principal razón de ser, no necesita más infraestructura que las rúas y plazas donde se desarrolla. El elemento más singular de estas ciudades y villas suele ser una muralla o cerca cuya construcción y mantenimiento consume la mayor parte de los ingresos municipales. En su interior, calles estrechas y tortuosas, causa de una trama abigarrada y caótica; unas condiciones higiénicas muy deficientes y unas viviendas levantadas con materiales poco resistentes, muy frágiles al paso del tiempo y del fuego. En un primer momento, solo algunos edificios religiosos se construyen en piedra. A medida que estas ciudades van ganando importancia, la nobleza también traslada allí su residencia principal. Unos y otros protagonizan un primer episodio de reforma interior en los siglos de la Edad Moderna (xvi, xvii y xviii), al extender sus fábricas a expensas de casas y calles preexistentes. Este modelo de ciudad se mantuvo vigente hasta mediados del siglo xix, cuando comenzaron a aparecer las primeras manifestaciones de la Revolución industrial, fundamentalmente las fábricas y los ferrocarriles, estos últimos con sus estaciones, constituidas en nuevas puertas de acceso a la ciudad.

## 2. LA CIUDAD INDUSTRIAL

La llegada de las primeras fábricas y la aceleración del ritmo de crecimiento de la población urbana condujeron a cambios muy profundos en la morfología de las ciudades, de manera que crearon un nuevo modelo de ciudad al que, por su origen, se ha denominado *ciudad industrial*.

La construcción de esta nueva ciudad estuvo dirigida, más que en épocas anteriores, desde los consistorios municipales, quienes utilizaron para diseñarla los principios urbanísticos imperantes en cada momento. En España, en virtud de esos principios, la historia de la ciudad industrial puede dividirse en tres etapas: la del despegue industrial, la de la autarquía y el desarrollismo, y la de la democracia.

## A) EL DESPEGUE INDUSTRIAL

Transcurre desde el momento en el que aparecen las primeras fábricas hasta el final de la guerra civil (1936-1939). Es la etapa en la que se levanta la ciudad burguesa, denominada así en recuerdo de la clase social que más influyó en su desarrollo. Esta clase social, para diseñarla, utilizó dos tipos de instrumentos urbanísticos: las leyes de reforma interior y las de ensanche de las poblaciones.

Las primeras fueron promulgadas para facilitar la adecuación de la trama urbana heredada a las nuevas necesidades de la industria y de la población. Se trataba de una tarea imprescindible, al mismo tiempo que costosa, pues eran muchos los problemas que había que resolver, como la carencia de servicios y equipamientos, la reutilización de los edificios y solares dejados vacantes por la desamortización, la insalubridad, las dificultades circulatorias o las dificultades que entrañaban las murallas para la expansión urbana. La huella que ha dejado la reforma interior ha sido muy grande y todavía es perceptible en los planos de la mayoría de nuestras ciudades. Algunos bulevares, plazas, paseos y jardines ocupan hoy el lugar que antes invadían las defensas de la ciudad con sus muros, sus baluartes o sus fosos. La mayor parte de la trama ha sido sometida a cirugía y el trazado y la anchura de las calles guarda pocas similitudes con los que habían mantenido durante siglos. La búsqueda del embellecimiento y el ornato fue el origen de nuevos espacios abiertos, engalanados con inmuebles de arquitectos titulados y cualificados, y en las ciudades portuarias, la construcción de nuevas dársenas añadió nuevos terrenos a la ciudad sobre los que aparecieron formas urbanas novedosas. El conjunto de las obras de reforma interior ha sido, en realidad, la verdadera creadora de la trama actual de muchos de sus cascos históricos.

Las leyes de ensanche, por su parte, se aprobaron para resolver el problema de la escasez de suelo y de viviendas, pero también la carencia de servicios y equipamientos de toda índole. Las leyes de ensanche (se aprobaron tres en la segunda mitad del siglo XIX) establecían los deberes de los propietarios del suelo y de la Administración, fórmulas para la cesión de viales, mecanismos de reparcelación o las cargas y beneficios que correspondían a los propietarios del suelo. Los primeros proyectos de ensanche fueron los de Madrid y Barcelona, que sirvieron de modelo para la mayor parte de los que se aprobaron más tarde. De ellos tomaron la trama ortogonal y la edificación cerrada (levantada alrededor de un gran patio central o de manzana) y la definición en los mismos de las dotaciones fundamentales de equipamientos y servicios (parques, edificios institucionales, zonas deportivas, etcétera), con indicación

de las manzanas que debían albergarlos. Los barrios que surgieron de esos proyectos, llamados por razones obvias *ensanches*, fácilmente reconocibles en los planos por su trama reticular, pronto se convirtieron en el símbolo urbano de la burguesía, la nueva clase social emergente que los promovió, los convirtió en su espacio vital y de representación, al tiempo que los utilizó como fuente de riqueza y de acumulación de capital. Pero la ciudad de esta época no solo se expandió gracias a los proyectos de ensanche, también lo hizo a partir de las denominadas *parcelaciones*, es decir, planes de expansión impulsados por los propietarios del suelo al margen de los ayuntamientos. Al igual que los ensanches, fueron promovidas muchas veces por la burguesía y su trama es ortogonal, pero se diferenciaron de ellos por su menor extensión y calidad urbanística. Pensados para albergar a la clase trabajadora, se trazaron en la periferia urbana, su tamaño es mucho más reducido, sus calles más estrechas y carentes de elementos ornamentales, y además con una mínima, si no nula, dotación de servicios y de equipamientos.

## B) LA AUTARQUÍA Y EL DESARROLLISMO

En España, el modelo de ciudad burguesa comenzó a manifestar signos de agotamiento durante la Segunda República, cuando los proyectos urbanísticos comenzaron a incorporar las ideas recogidas en la Carta de Atenas. Un documento nacido en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de 1933, publicado por Le Corbusier en 1940, que sustituía los fundamentos de la ciudad burguesa por el ideario del urbanismo racionalista, más justo y democrático. Propugnaba, por ejemplo, la separación espacial de los usos del suelo (residencial, industrial), el abandono de la trama ortogonal, la ocupación de las manzanas con edificios exentos, en disposición abierta, o el reparto de espacios verdes y equipamientos por todos los barrios de la ciudad.

Pero las nuevas ideas, a pesar de su temprana aceptación y de haber inspirado nuestra primera Ley del Suelo de 1956, solo pudieron forjar un nuevo modelo de ciudad con posterioridad a la instauración del régimen democrático, en 1978. Mientras tanto, durante el franquismo, entre 1939 y 1980 aproximadamente, las ciudades españolas pasaron por una etapa de transición en la que la confusión de los principios urbanísticos fue lo habitual.

Finalizada la guerra y hasta el Plan de Estabilización (1959), una época de lento crecimiento urbano debido a las durísimas condiciones económicas por las que atravesaba el país, la mayoría de los planes urbanísticos aprobados solo vieron ejecutadas una mínima parte de sus propuestas. Al mismo tiempo,

la demanda de suelo urbano y de viviendas fue satisfecha, básicamente, por la iniciativa del Estado, que utilizó para ello diversos organismos públicos. Estos llevaron a cabo la construcción de poblados de viviendas que se caracterizaron por su localización periférica, por su escala modesta y por la variedad de modelos, que iba del bloque aislado a la pequeña vivienda unifamiliar con huerto, reflejo de la ideología agrarista del primer franquismo.

A partir de 1960, ya aprobado el Plan de Estabilización (1959), la situación cambió. El país entró en una fase de crecimiento económico acelerado, que desencadenó un éxodo rural sin precedentes y un aumento cuantioso de la población urbana. Además, aprobada la primera Ley del Suelo, la ordenación territorial comenzó a utilizar los denominados *planes generales de ordenación urbana*, que, aunque muy difuminados hasta la llegada de la democracia, ya incorporaron en esta época la figura de los polígonos, un fiel reflejo de la penetración en España de los postulados de la Carta de Atenas. La idea del polígono lleva implícita la segregación espacial de los usos del suelo (residencial, industrial, etcétera) y, por supuesto, una nueva forma de ocupación del espacio residencial caracterizada por la edificación en manzana abierta o el uso de bloques con plantas bajas diáfanas. Bien es cierto que la densidad de ocupación de los polígonos residenciales programados en España en esta época era superior a la señalada en la Carta de Atenas, como igualmente era menor el tamaño y la cuantía de las zonas verdes.

En este periodo, las duplicidades en la legislación urbanística, así como la carencia de un modelo de ciudad al que poder referirse, favorecieron la destrucción de buena parte del patrimonio histórico monumental y, por supuesto, un desarrollo desordenado. En ocasiones, los nuevos barrios surgieron en la periferia sin una planificación previa, y en otras, ocupando manzanas previstas en los proyectos vigentes que, sin embargo, nunca llegaron a ser ejecutados plenamente.

### C) LA CIUDAD DE LA DEMOCRACIA

Los fundamentos urbanísticos de la Carta de Atenas solo adquirieron plena vigencia con los planes generales de ordenación urbana aprobados por las corporaciones municipales democráticas a partir de 1978. Desde ese momento, diferentes disposiciones legales privilegiaron la intervención de la Administración en el planeamiento urbano para asegurar así el cumplimiento de aquellos fundamentos, un reparto más equitativo de las plusvalías generadas e impulsar la calidad de vida de los ciudadanos. Comenzó a gestarse entonces

un nuevo modelo de ciudad cuyo principal instrumento de actuación fueron los planes generales de ordenación urbana (PGOU).

Para corregir los desmanes del desarrollismo, los nuevos PGOU plantearon, como ya se había hecho a finales del siglo XIX, importantes proyectos de reforma interior, una de cuyas finalidades fundamentales era expulsar de los cascos urbanos consolidados las actividades económicas más molestas y contaminantes (industrias, comercio mayorista, etcétera) y reubicarlas en los nuevos polígonos industriales previstos en la periferia. Al mismo tiempo, los baldíos vacantes podrían ser reutilizados para construir viviendas o equipamientos.

Pero los PGOU también se ocuparon de organizar la accesibilidad, la forma y la expansión futura de la ciudad. A este respecto, incluyeron el diseño de grandes rondas periféricas y vías de acceso, tanto ferroviarias como por carretera. Plantearon proyectos para resolver el problema de la dispersión urbana que había provocado el crecimiento desordenado de las décadas precedentes, es decir, nuevos viales y manzanas que conectaran entre sí los barrios aislados que habían surgido en la periferia y a lo largo de las principales vías de comunicación. Por último, previeron la realización futura de planes especiales que diseñaran nuevos y grandes polígonos residenciales dotados con todos los servicios y equipamientos necesarios para el bienestar de la población (parques, centros de salud, colegios, polideportivos, etcétera).

En definitiva, comenzó a crearse un nuevo modelo urbano, con una ciudad más abierta e integrada en el entorno, más justa, más equitativa y más habitable. Una ciudad con menor densidad de ocupación, manzanas en edificación abierta y grandes espacios verdes, dotada de nuevos barrios que funcionan como unidades independientes gracias a su buena dotación de servicios y equipamientos y, además, bien comunicada con el exterior. Pero también una ciudad, a veces, despersonalizada, por no haber sabido ni incorporar, ni entender su propia historia.



↑ 1962 (CECAF)

↓ 2015 (*Google Maps*)





Fig. 1: Ortofoto de Gijón y sus alrededores (2013). pnoa, cedido por el Instituto Geográfico Nacional



JRF, 2016



Fig. 2: Bloque diagrama del cerro de Santa Catalina y sus alrededores [2015]. . proaq, cedido por el Instituto Geográfico Nacional

## Los condicionamientos del medio físico sobre el emplazamiento y la expansión urbana de Gijón

Gijón se extiende sobre una cuenca abierta al mar, de escasas altitudes y suave topografía, que rompe la continuidad de la plataforma litoral a lo largo de varios kilómetros. El frente oceánico ofrece un perfil arqueado en cuyo punto central emerge el peñasco de Santa Catalina, que en origen estaba unido a tierra firme por un tómbolo o lengua arenosa. Ocupando su ladera meridional, a resguardo de las galernas del Cantábrico, se establece el asentamiento romano de Gigia o Gegionem, en el siglo primero de nuestra era, germen de la ciudad actual. Esta prominencia divide la bahía en dos unidades menores. La oriental comprendía el arenal de San Lorenzo hasta la desembocadura del río Piles. Sus dunas llegaban por el sur hasta la altura de la actual carretera de la Costa. A poniente, hacían acto de presencia los arenales del Natahoyo (playa de Poniente) y Jove (playa del Arbeyal), donde existía un segundo resalte pétreo, el monte Corona, hoy engullido por el hormigón de los astilleros.

Enmarcando ese tramo costero, y en vivo contraste con él, los sectores de rasa muestran un perfil escarpado sobre el océano, en virtud de la presencia de un roquedo consistente con predominio de cuarcitas paleozoicas. Ese perfil abrupto resulta especialmente significativo en el flanco occidental, donde el saliente del cabo Torres, dominando el actual puerto del Musel y en proximidad a la desembocadura del río Aboño, alberga las ruinas del castro prerromano de Noega, primer emplazamiento de Gijón.

Hacia el interior, el sustrato geológico lo componen sedimentos mesozoicos y cuaternarios poco consolidados, salvo en el sector meridional del casco urbano, donde aparecen las moderadas elevaciones de Ceares, El Real y El Coto de San Nicolás. La poca solidez de esos depósitos, combinada con la planitud del terreno, la humedad del clima y la acción de las aguas tanto continentales como marinas, incidió en la presencia de extensas áreas inundadas que han condicionado históricamente la expansión de la ciudad. Las marismas del Piles y, sobre todo, el arenal de San Lorenzo, al este, y los esteros del Humedal, por la parte de poniente, dificultaron el avance físico de la villa en

el sentido de los paralelos. Además, la circulación endorreica de los ríos Cutis y Pílon constituyeron, hasta su reciente integración en la red de saneamiento local como sendos colectores, un verdadero azote de insalubridad para barrios como los del Llano, El Humedal y El Natahoyo.

Entre ambos sectores, a modo de divisoria, se interpone una franja de terreno consistente en sentido norte-sur, partiendo del casco histórico. Sobre este dorso se materializa lo esencial del crecimiento urbano entre las postrimerías del siglo XVIII y mediados del XIX, siguiendo los principales ejes del jovellanista Plan de Mejoras (1782): las calles Corrida, Moros, Instituto y San Bernardo, a las que se añade, en el extremo meridional, el paseo de Begoña, sobre los que fueran predios rústicos de la fuente Vieja. De esa dirección dominante en el desarrollo del plano, solo quedaba excluido el pequeño apéndice configurado por el dieciochesco arrabal manufacturero de La Rueda, hoy barrio del Carmen.

A lo largo del siglo XIX, la industrialización de la ciudad y el incremento de los efectivos demográficos orientan el avance del tejido urbano hacia todas las direcciones y devienen en la urbanización, primero, del arenal de San Lorenzo, donde se traza el ensanche aprobado en 1867, y, poco después, de las áreas anegadizas, sobre las que se conforman barrios como los del Humedal o del Llano, de neto contenido obrero e industrial. Por el contrario, sobre las zonas elevadas y no inundables toman cuerpo ámbitos residenciales de vocación acomodada, como la ciudad-jardín que se proyecta para El Coto de San Nicolás en 1898.

Ya en el siglo XX, coincidiendo con el desarrollismo de los años sesenta y primeros setenta, el plano de la villa se desborda hacia el entorno rural del municipio. Al oeste, toma cuerpo el complejo fabril sobre el tramo final del río Aboño, en torno a la factoría siderúrgica de UNINSA, hoy de Arcelor-Mittal, dando continuidad a los polígonos industriales trazados sobre la llanura empozada de Tremañes. En las décadas posteriores, la orientación del crecimiento se traslada hacia Viesques y al otro lado del Piles, donde las parroquias de Cabueñes y Deva, a favor de una topografía calma, condiciones ambientales privilegiadas y la existencia de equipamientos de ocio y cultura de rango superior, son objeto de una colonización residencial mayoritariamente extensiva. Se suman, de este modo, a la ciudad-jardín de Somió, configurada a partir de las postrimerías del siglo XIX.

Por el sur, la parroquia de Rocés se configura como la destinataria de una serie de polígonos industriales en torno a la salida hacia Oviedo y nuevas urbanizaciones (Montevil y Nuevo Rocés), desarrollados, en lo esencial, sobre terrenos aluviales.

## II

# El Gijón preindustrial

### 1. LOS ORÍGENES

#### A) LA PRIMERA OCUPACIÓN DEL ESPACIO

Hacia el 5000 a. de C., el mar alcanzaba un nivel cercano al actual, sumergiendo en su ascenso durante los milenios VII y VI una franja litoral de dos a tres kilómetros de anchura, espacio donde hubo de transcurrir una parte esencial de la vida de las poblaciones mesolíticas. Los estudios arqueobotánicos, de modo más preciso los relativos al humedal del monte Areo, al oeste de Gijón, en el paraje conocido como La Cañada del Reguerón, nos descubren durante ese tiempo, bajo la favorable influencia de clima atlántico antiguo, la acentuada expansión del bosque dominado por los robledales y la alta potencialidad alimenticia del medio vegetal, en el que brotaban bastantes «malas hierbas», que, pese a su peyorativo nombre popular, son además de comestibles portadoras de un alto valor nutritivo.

Por entonces el paisaje costero gijonés se ofrecía como una sucesión de arenales, lagunas litorales y esteros segmentados por tramos de costa alta y acantilada, biotopos contrastados en los que era posible obtener cuantiosas y variadas opciones de pesca, marisqueo y avifauna. De la existencia de esas gentes a las que hoy clasificamos como mesolíticas, apenas atisbadas, hablan ciertos instrumentos de piedra, los denominados *picos asturienses* —útiles específicos para un eficaz arranque de las lapas adheridas a las rocas del espacio intermareal, hallados en la desembocadura del río Piles y en Tremañes, y también tanto al este como al oeste del territorio gijonés, en las ensenadas de Bañugues y la ría de Villaviciosa—, testimonios sutiles del aprovechamiento marisqueero de las últimas generaciones de cazadores-recolectores. La potencialidad en recursos alimenticios del territorio justifica la permanencia humana en el mismo y la sucesión de sociedades, cuyo estrecho vínculo con un ámbito tan rico y reducido las abocaría a la explotación intensiva, acaso dando lugar a

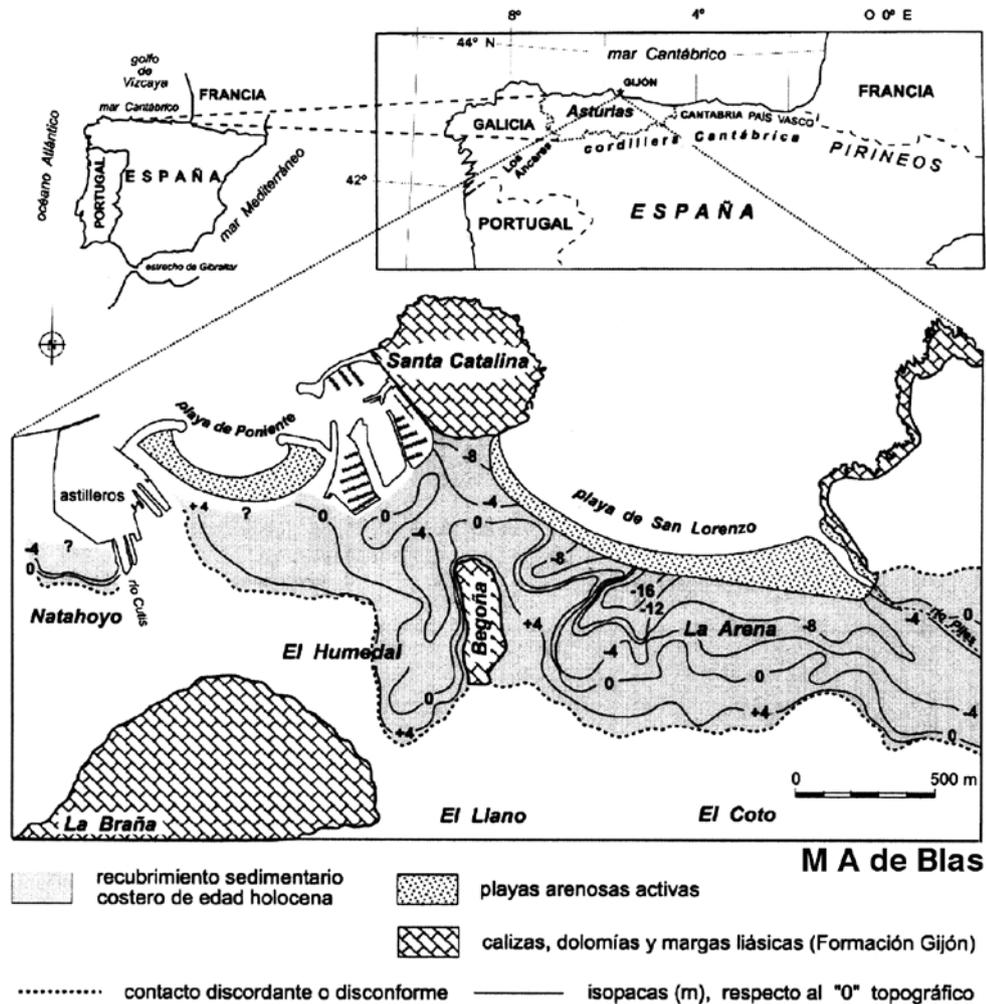


Fig. 3: Emplazamiento de Gijón (según Miguel Ángel de Blas Cortina)

unas circunstancias de exigüidad de los recursos y condiciones de precariedad alimenticia que, a la larga, podrían haber favorecido el paulatino arraigo, como solución de supervivencia, de la economía campesina.

Sin conflicto con una cierta escasez de los recursos, en todo caso irregulares, entre las causas determinantes de la introducción de la agricultura podría contarse también su novedad, la singularidad de una dieta que proporcionaba sabores hasta entonces desconocidos y el prestigio que hubo de otorgarles su capacidad de crear alimentos a los primeros grupos introductores de las técnicas de cultivo de cereales y leguminosas.

Sea como fuere, los primeros indicios agrícolas en la bahía de Gijón se remontan al 5300 a. de C. La adopción de la vida campesina era necesariamente

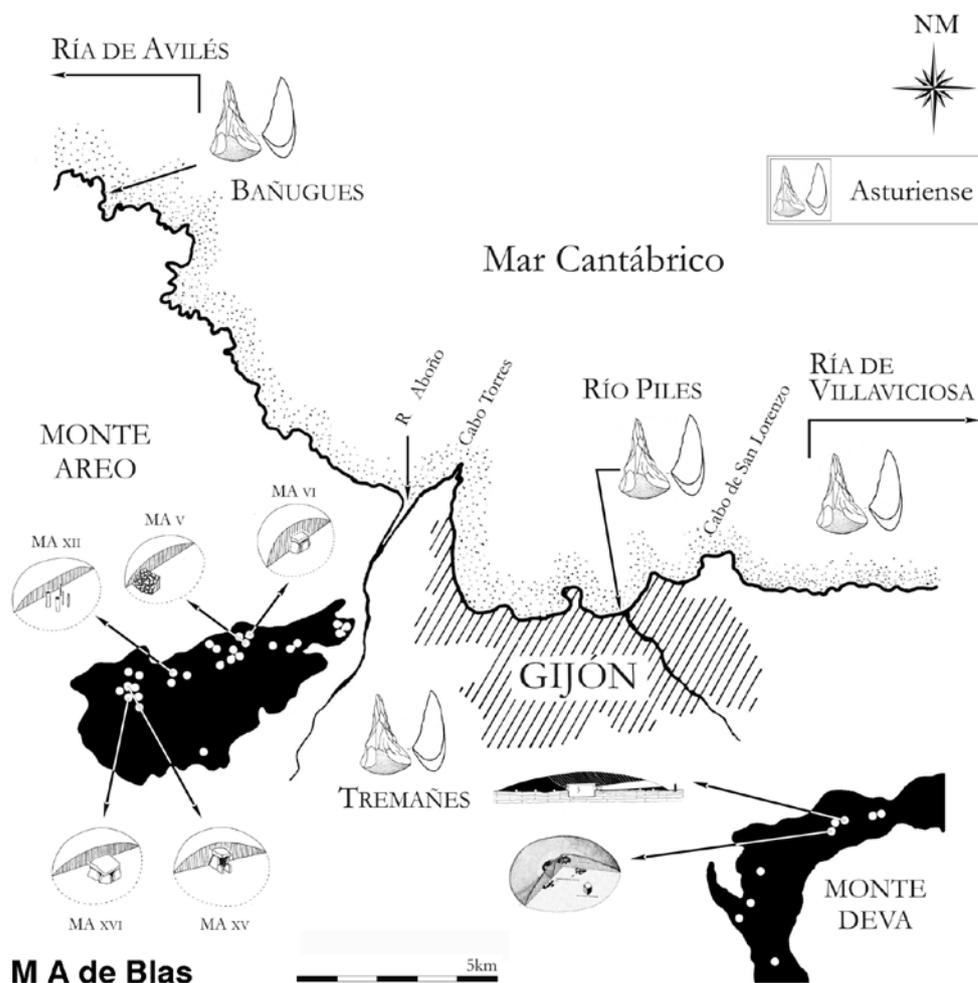


Fig. 4: Restos arqueológicos de los primeros asentamientos humanos (según Miguel Ángel de Blas Cortina)

compatible con la perduración de las prácticas venatorias y recolectoras, y, sin duda, con una considerable importancia de una primera cabaña ganadera, para cuyo sustento hubo de ser precisa la quema de parte del bosque, en cuyos claros se instalarían los primeros pastizales de creación humana.

Cabe la posibilidad de que, por entonces, los incendios intencionados, detectadas sus huellas cenicientas en la aludida turbera, fueran debidos tanto a procedimientos cinegéticos (creación de pastizales para propiciar la concentración de ciervos y otros ungulados y apertura de claros para el ojeo de las presas) como a una precoz práctica pastoril, novedad que en la región cantábrica se confirma en los huesos de ovicaprino de la cueva vizcaína de La Arenaza, datados por el radiocarbono en torno a 5208-4779 a.deC. Habrá, sin

embargo, que esperar algunos siglos más para que se manifiesten los primeros síntomas de una agricultura cerealística, acontecimiento que ya se certifica en el lapso 4700-4500 a. de C., hecho nada sorprendente cuando los cereales más antiguos identificados en el mediterráneo ibérico se remontan a 5600-5500 a. de C.

Pero el hecho esencial hoy reconocible de la vida campesina —*neolítica*, en terminología prehistórica— tendrá lugar cuando, a partir del 4300 a. de C., ahora sí mucho más frecuente el consumo de trigo, se construyan en el entorno serrano de la bahía de Gijón los primeros túmulos, primitiva expresión monumental que certifica la definitiva consolidación de la economía agropastoril. No es de extrañar, por ello, que los túmulos más antiguos del monte Areo se eleven en las inmediaciones de las áreas de cultivo, incluso sobre las mismas, sugiriendo una intención inequívoca de señalar la apropiación del espacio, la legitimidad del uso en exclusiva del mismo y de sus riquezas mediante la presencia de tumbas, bien visibles con su aspecto de pequeñas lomas y que, al mismo tiempo, declaran la relación con los antepasados en quienes reconocer el origen de la posesión territorial.

Ese proceso de construcción de un paisaje cultural lleno de referencias y delimitaciones tendrá su continuidad a partir del 4000 a. de C. con la progresiva erección de los dólmenes o megalitos típicos en las zonas cumbreiras de las sierras litorales (monte Areo, monte Deva y cordales de Peón y Rioseco). Estas arquitecturas tenían intención de perennidad e irían evolucionando desde las formas primarias (de cámaras minúsculas construidas con grandes lajas soterradas por abultados y herméticos túmulos compuestos por capas de sedimentos y piedras cuidadosamente estructurados, como los del monte Areo VI y La Llaguna de Niévares) hasta los sepulcros más elaborados y capaces (como los dólmenes del monte Areo XVI, con su alta cámara accesible por un hueco lateral resaltado por un pórtico, modelo de arquitectura funeraria que marca el apogeo de los dólmenes cantábricos, o el sepulcro de cámara en parte hipogea de Deva III), megalitos de entidad en los que, a su deseo de ostentación volumétrica, se une la calidad de los objetos recuperados en su interior como viático mortuario (hachas de piedra pulimentada, puntas de flecha de cuidada talla y exclusivo destino sepulcral, cristal de roca, azabache y largas láminas de sílex importado), materiales que interpretamos como ofrendas valiosas y definitivamente segregadas del mundo de los vivientes por las exigencias formales de la ritualidad fúnebre.

La patente presencia aún hoy de medio centenar de aquellos monumentos primigenios, a pesar de la segura destrucción de muchos otros a lo largo de los cinco o seis mil años transcurridos desde su invención, denuncia una

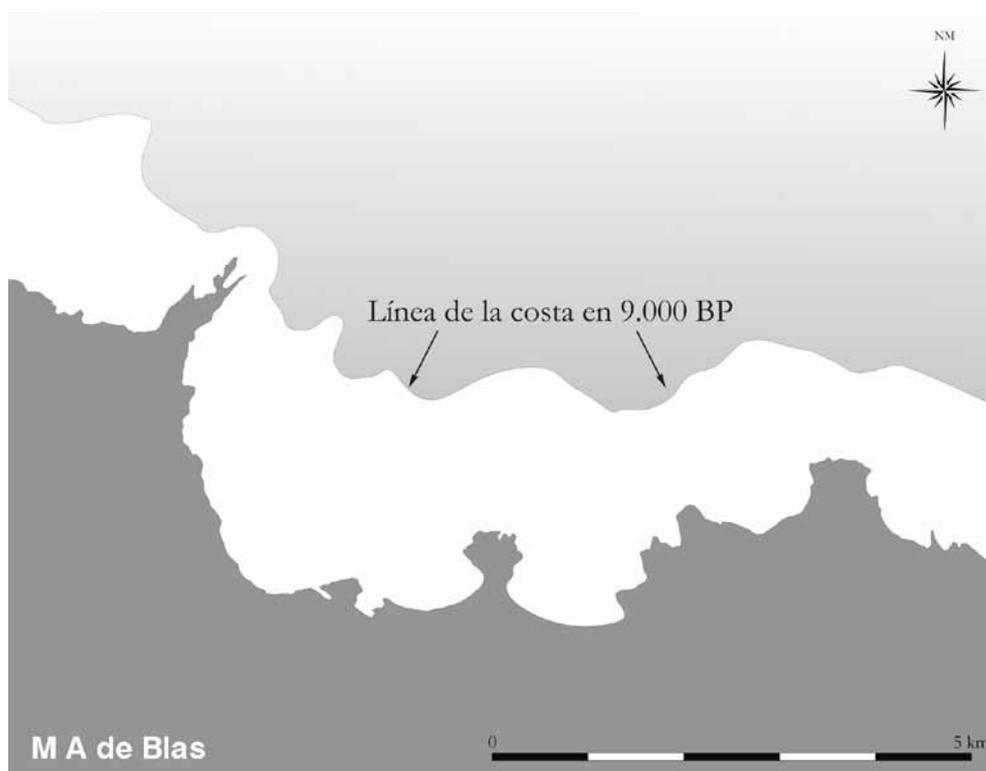


Fig. 5: Antigua línea de costa (según Miguel Ángel de Blas Cortina)

cierta disputa territorial entre los grupos de residentes neolíticos, tensión derivada del conflicto entre el modelo ancestral de caza-recolección y las imposiciones en el uso del espacio económico inherentes al modo de vida aldeano; también, quizá, síntoma de la ruptura de la igualdad social, con la creación de tumbas monumentales destinadas ya a personas de posición destacada. Por otra parte, del reparto espacial de los diferentes túmulos, de la cuidada elección de sus enclaves, actuando como hitos en la organización del espacio colonizado, y de ciertos rasgos arquitectónicos de los mismos, se infiere un hábitat disperso, constituido en grupos de población poco cuantiosos; una estructura social por entonces extrapolable a buena parte del territorio bañado por el mar Cantábrico.

Nuestro desconocimiento de los poblados contemporáneos a los túmulos y megalitos, con certeza muy endeble y con vestigios de azarosa identificación, otorga un absoluto protagonismo a las señaladas tumbas, que en su intención polimórfica, más que destinadas a los muertos, operarían con su búsqueda visibilidad y función diversa como «tumbas para los vivos», en una sintética y afortunada explicación de su sentido.

## B) GIJÓN ROMANO

### a) *El territorio antiguo de Gijón*

La ciudad de Gijón y su concejo conservan numerosos testimonios materiales del pasado romano que nos permiten conocer aspectos importantes de la romanización de todo este territorio. La incorporación de Asturias al Imperio romano tuvo lugar al finalizar las guerras cántabras en tiempos de Augusto, siendo la zona de Gijón uno de los lugares elegidos por los romanos para instalarse nada más finalizar la conquista.

La principal arteria de comunicación utilizada en época romana fue la denominada ruta de la Plata. A través de un ramal transmontano, la ruta de la Plata se adentraba en la región central de Asturias configurando un secular camino que, con diversas variantes, uniría para siempre la Meseta con la costa asturiana. Esta importante arteria de comunicación procedía de Asturica Augusta (Astorga), que era la capital del Conventus Asturicensis. Desde los pasos entre Lena y Aller, la ruta alcanzaba Ujo, llegando a Lucus Asturum (entornos de Lugo de Llanera). En este punto, el camino tomaba dos direcciones, una hacia el occidente y la otra hacia la costa de Gijón, llegando a la Campa Torres y conectando también con el barrio antiguo de la ciudad, situado en Cimadevilla. Es probable la existencia de otras rutas norte-sur, como la que transitaba por la zona centro-oriental del concejo procedente de la vega de Siero y en cuyo trazado se localizan numerosos hallazgos romanos (Fano, Baldornón, etcétera). Un camino transversal enlazaba la ruta de la Plata con un vial que iba hacia el occidente, bien por la costa (zona de Avilés), bien hacia el interior (valle de Serín). Otro ramal se dirigía al oriente también por la costa en dirección a Villaviciosa y, por el interior, hacia Infiesto. A lo largo de estas vías encontramos numerosos yacimientos romanos. Hoy en día, además del núcleo de Gijón, se atestigua la presencia romana en castros, *villae* y otros asentamientos de menor porte vinculados a estas rutas romanas que articulaban el territorio gijonés en la Antigüedad. En el entorno de Gijón proliferaron numerosos núcleos rurales en relación con el constante desarrollo de la *ciuitas* de Cimadevilla. Se cuenta con indicios de ocupación en diversas localidades del área periurbana y rural del concejo. Al oeste de Cimadevilla se localizan restos romanos en El Natahoyo, y los topónimos de Veriña y Monteana indican un origen de la misma época. Jove, interpretado tradicionalmente como una villa, podría tratarse de un centro asociado a ciertas actividades portuarias. Al sur y al oriente de la ciudad romana se sitúan Pumarín, la ería de Los Villares

de Fano, la colonia del río Piles y los topónimos de Zarracina y Foyanes en Somiό. Por ultiimo, en los entornos del eje viario de la ruta de la Plata se encuentran La Muria de Tremañes, Serin y las importantes villas de Murias de Beloño y Veranes.

*b) La Campa Torres*

La Campa Torres es el yacimiento que ofrece los testimonios m1s antiguos sobre la presencia romana en Gijón desde finales del reinado de Augusto. En este lugar, bastantes siglos antes de la llegada de Roma, se habia fundado un castro

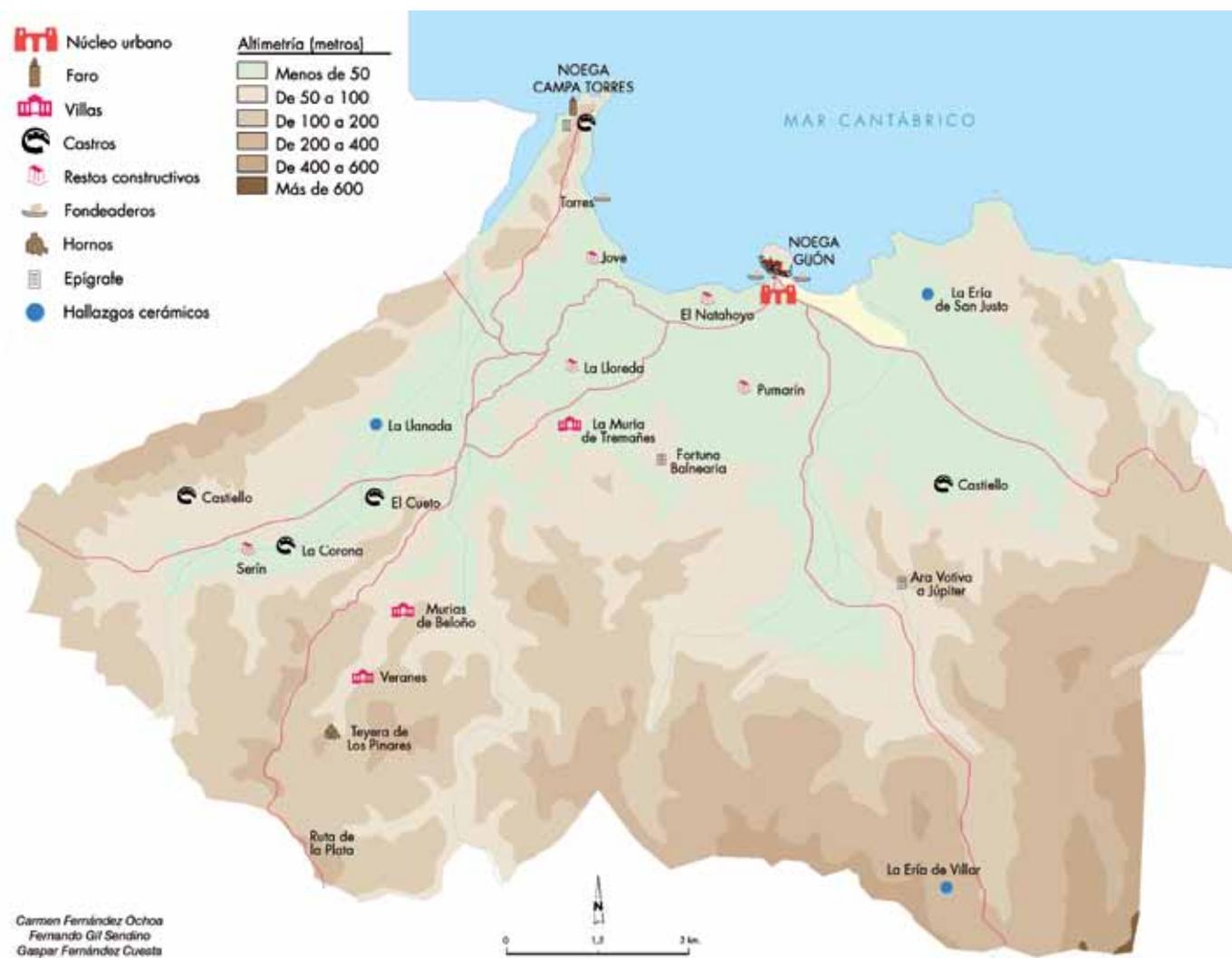
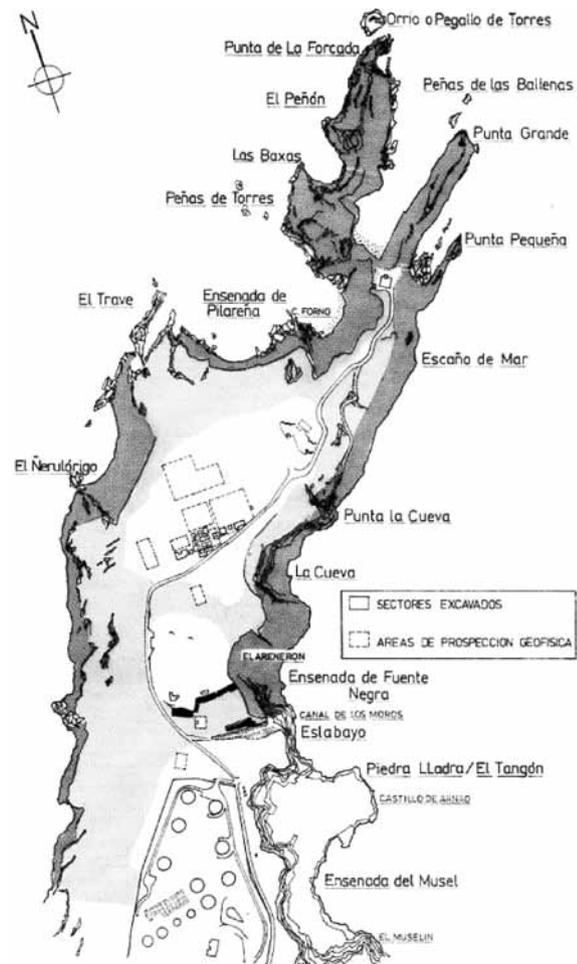


Fig. 6: El territorio antiguo de Gijón: mapa del concejo de Gijón con v1as y yacimientos. V1as y restos romanos del concejo de Gijón (seg1n Carmen Fern1ndez Ochoa)

Fig. 7: Mapa de las excavaciones de la Campa Torres. Plano del castro de la Campa Torres con indicación de las áreas excavadas (según J. Luis Maya y Francisco Cuesta, 2000)



dotado de un potente sistema defensivo con grandes fosos y una monumental muralla de módulos. A tenor de los hallazgos arqueológicos, los astures de la Campa Torres eran gentes dedicadas a la agricultura, la pesca y la metalurgia. Probablemente, los romanos denominaron a este imponente *oppidum* con el nombre de Noega y sus habitantes se reconocían como cilúrnigos pertenecientes a una *gens* o grupo social extenso cuyo nombre se refleja en una lápida hallada en Cimadevilla en el año 1989 (*ex gente cilurnigorum*). Los cilúrnigos se integraban en otra comunidad más amplia, que eran los *luggones*. La presencia de Roma en Noega supuso la remodelación del castro precedente y la ocupación de nuevos espacios en el interior del recinto. De la Campa Torres procede la conocida inscripción dedicada a Augusto por Cneo Calpurnio Pisón en los años 9-10 de nuestra era. Esta lápida posiblemente formaba parte de un faro que señalaba la entrada al puerto de Gijón, y su carácter conmemorativo no es sino un símbolo de la llegada de Roma a orillas del Cantábrico y de su domi-

nio completo sobre los nuevos espacios conquistados. Con los datos disponibles, se puede pensar que la Campa Torres actuaría como plataforma de una primera ordenación del territorio bajo el control romano hasta mediados del siglo I d.de C., momento en que se crea un nuevo centro de poder (*ciuitas*) en el cerro de Santa Catalina, actual barrio de Cimadevilla.

*c) Cimadevilla, el origen romano de la ciudad*

El origen de la ciudad actual de Gijón arranca de la presencia romana en Cimadevilla, acaecida durante los años centrales del siglo I d.de C. y consolidada bajo el gobierno de la dinastía flavia en el último tercio de dicha centuria. Este lugar se convirtió en un centro regional (*caput ciuitatis*), a modo de aglomeración de carácter semiurbano avalada por su destacada situación estratégica en las comunicaciones marítimas y terrestres. Su fundación encaja perfectamente en el contexto del empuje urbanizador que la dinastía flavia impulsó en el noroeste hispano. El nuevo establecimiento comprendía unas dieciséis hectáreas de las que estarían ocupadas, en época romana, unas seis o siete. Sus habitantes, generalmente de origen indígena, tenían la condición de *peregrini*, es decir, no eran ciudadanos romanos con todos sus derechos, que solo les serán reconocidos plenamente a partir del reinado de Caracalla, en el siglo III d.de C. Por lo que hoy en día se sabe, la población se concentró en la parte oriental del cerro, al abrigo de los fuertes vientos marinos. De los primeros momentos de la ocupación de Cimadevilla conocemos numerosos materiales muebles (cerámicas, vidrios, bronce, monedas...), que atestiguan un horizonte altoimperial cuyo auge corresponde al siglo II d.de C. No obstante, el núcleo urbano mantiene un creciente desarrollo hasta el Bajo Imperio, momento de esplendor manifestado en la erección de una potente fortaleza y en el mantenimiento de las rutas comerciales. La bahía de Gijón se convirtió en uno de los principales fondeaderos para las naves romanas que transitaban por el mar Cantábrico entre Brigantium (La Coruña) y Burdigala (Burdeos). Su actividad se prolongó hasta bien entrado el siglo VI d.de C.

*d) El patrimonio de la época romana de la ciudad de Gijón*

Uno de los testimonios más relevantes de la nueva *ciuitas* flavia lo constituyen las termas. Las termas se hallan ubicadas en la parte oriental de la falda del cerro de Santa Catalina, delante de la iglesia de San Pedro, en la llamada plaza de Campo Valdés. Se sabe que las termas de Campo Valdés eran de uso público y que tuvieron varias fases constructivas, como suele ser habitual en este



Fig. 8: Plano de Cimadevilla con la indicación de las excavaciones urbanas (según Carmen Fernández Ochoa). Distribución de los hallazgos de época romana localizados en Cimadevilla como fruto de las sucesivas intervenciones realizadas en el casco antiguo de la ciudad, que fue declarado bic (bien de interés cultural) en 1978

tipo de edificios romanos. La fecha atribuible a este complejo se sitúa entre fines del siglo I y el primer tercio del siglo II d.de C., si bien a partir de este siglo se acometen sucesivas reformas y ampliaciones del complejo termal, que permanecerá ocupado hasta fines del Imperio.

Sin lugar a dudas, el monumento romano de época tardía más destacado del urbanismo gijonés es la muralla que encierra la península de Santa Catalina por tres de sus lados. La fortaleza se construyó a finales del siglo III o inicios del siglo IV d.de C. y, al igual que otras ciudades fortificadas en esta época, presenta una potente construcción de 4,60 metros de anchura y torres de planta semicircular ligeramente peraltadas. La puerta, de doble vano, presentaba un aspecto claramente monumental, con torres cuadrangulares proyectadas hacia el exterior y con estancias para el cuerpo de guardia hacia el interior, siguiendo antiguos modelos tanto de los centros urbanos como de los campamentos militares de época altoimperial.

Otras evidencias del urbanismo del Gijón romano son el gran aljibe excavado parcialmente en la plazuela de Jovellanos y la factoría de salazones descubierta en la plaza del Marqués. Ambos testimonios, fechados a inicios del Bajo Imperio, han sido soterrados a causa de las necesidades de circulación del barrio de Cimadevilla. De acuerdo con la legislación vigente, estos vestigios han sido debidamente protegidos y, además, cuentan con un estudio monográfico que permite su conocimiento directo.

En la actualidad, se encuentran en fase de publicación otras evidencias del pasado romano de Cimadevilla, como los restos de las viviendas documentadas en la calle de las Cruces, así como las excavaciones realizadas en la plaza del Arcipreste Piquero. En este lugar se descubrieron estructuras altoimperiales con muros, estancias, canalizaciones y pavimentos de *opus signinum*. La zona, ocupada hasta el Bajo Imperio, sufrió una gran remodelación en el periodo tardoantiguo (fines del siglo V d. de C.-mediados del VI d. de C.) debido a la instalación de una serie de hogares de fragua que indican su conversión parcial en una factoría metalúrgica.

Igualmente, al estudiar los restos del solar de la Fábrica de Tabacos de Gijón, clausurada en el año 2002, y del convento de las Agustinas Recoletas (siglos XVII y XVIII), aprovechado para estos fines tras la desamortización del siglo XIX, se hallaron los restos en la parte inferior (subterránea) de un gran pozo-depósito también de época tardorromana destinado a la captación y contención de agua. Este depósito se localizó bajo el solado del patio-jardín de la época conventual. Se trata de una edificación de planta cuadrangular de 36 metros cuadrados con las paredes revestidas con mampostería. Solamente se trabajó la cara interior de los muros, ya que la cara exterior está embutida en el terreno. Para robustecer la construcción, los paramentos interiores se reforzaron con contrafuertes de sillares de caliza y arenisca, situados dos en cada uno de sus cuatro lienzos, que proporcionaban estabilidad a toda la estructura, a la vez que permitían compensar los empujes del suelo natural en el que está inserto el edificio. La estructura se construyó encajada en el terreno natural, alcanzando una profundidad de cuatro metros, y se calcula que podría contener entre cien y ciento cincuenta metros cúbicos de agua. Tras su uso primigenio, el pozo se convirtió en vertedero y muladar. El análisis de los vertidos depositados en dicho pozo que se conservaron en un ambiente anaerobio (sin oxígeno) ha permitido recuperar restos de recipientes de madera (platos, cuencos, cubos), cestas, suelas de cuero, una silla, así como elementos arqueobiológicos (huesos de animales, peces, semillas etcétera) que ofrecen un panorama del máximo interés para estudiar la cultura material de los siglos VI al VIII, una época escasamente conocida en la actualidad.

## 2. LA CIUDAD DEL ANTIGUO RÉGIMEN

### A) *CIVITAS DESERTA*

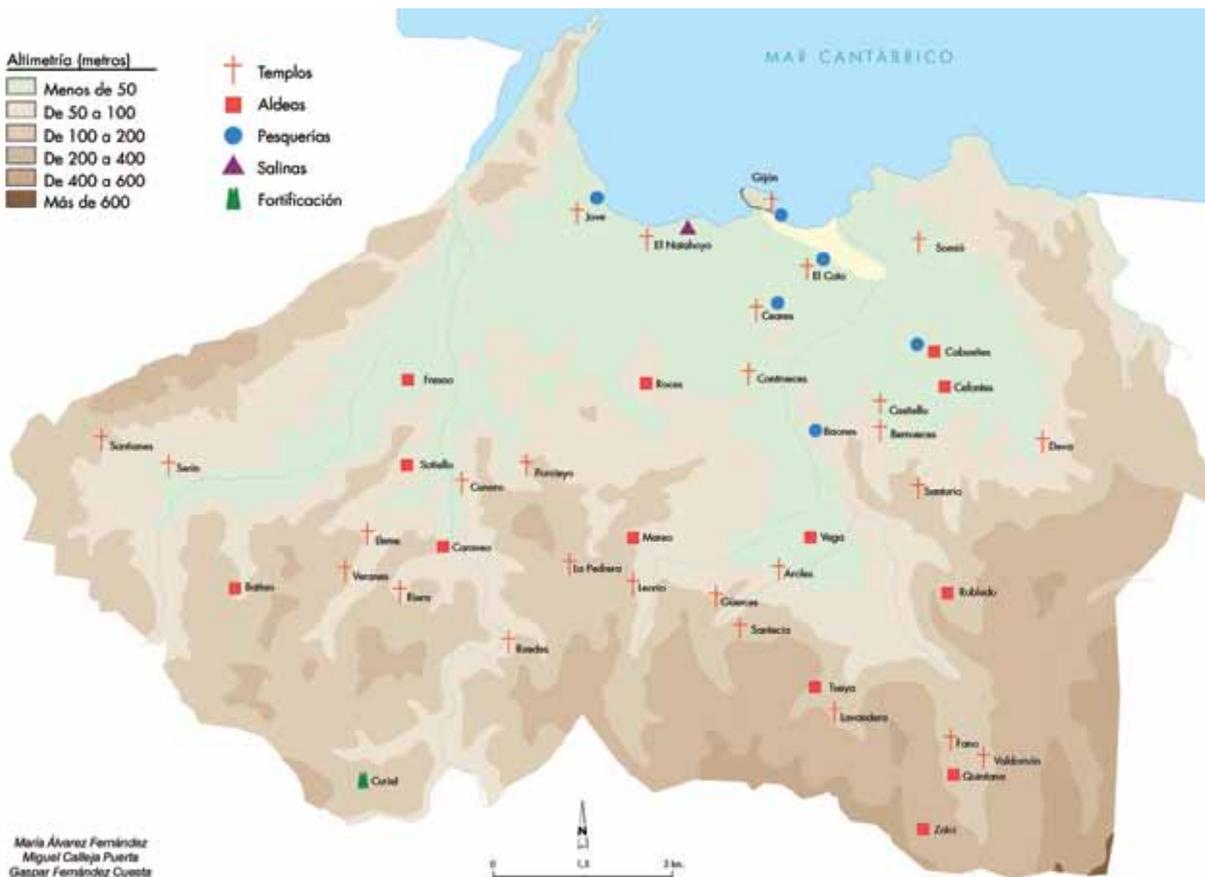
El paso a la época medieval en la ciudad de Gijón está marcado por la pérdida progresiva de las funciones urbanas a raíz del colapso de la civilización romana. A principios del siglo VIII aún debía conservar su valor referencial en el territorio asturiano. Así lo atestigua al menos la instalación en el lugar del gobernador musulmán Munuza, de la que dan noticia las crónicas redactadas a finales del siglo IX. Pero la transición a la Edad Media supuso el abandono de Gijón, que prácticamente desaparece de las fuentes escritas durante siglos. De la misma manera, el registro arqueológico habla del cese de sus viejas relaciones comerciales por vía marítima y del progresivo abandono de las infraestructuras heredadas de la Antigüedad.

Llegados al siglo XI, la situación ha cambiado por completo. Los documentos de archivo describen con claridad una sociedad netamente rural, organizada en torno a una densa red de aldeas y templos. En ella la riqueza se basa en la propiedad de la tierra; y la circulación comercial y el intercambio monetario son prácticamente inexistentes. En el territorio, el viejo entramado de vías principales se ha descuidado en beneficio de una densa malla de caminos rurales de escala local. En la costa, los principales recursos económicos parecen ser la pesca de bajura y la obtención de sal, ambos al servicio de la aristocracia feudal. La construcción del castillo de Curiel, al sur del territorio, es la imagen más acabada de esta sociedad.

A principios del siglo XIII, la crónica de Rodrigo Ximénez de Rada aún hablaba de Gijón como *civitas deserta*. Pero en las décadas siguientes el desarrollo de esta sociedad campesina facilitará un nuevo auge urbano. En el contexto de crecimiento de la Plena Edad Media, la puebla de Gijón nacerá como cabecera administrativa de su territorio y centro mercantil de escala puramente local, con un sentido muy distinto al del núcleo de época romana.

### B) DE LA PUEBLA A LOS ALBORES DE LA MODERNIDAD

Poco se sabe del Gijón medieval, de su morfología y vida urbana, constreñido por la vieja muralla romana. La carencia de documentos y vestigios monumentales es indicio de su irrelevancia demográfica y económica tras la concesión de la carta puebla (1270). El enclave físico —en la falda de un cerro ligado a tierra firme por una lengua de arena, con dos bahías limitadas por inhóspitas



Maria Álvarez Fernández  
 Miguel Calleja Puente  
 Gaspar Fernández Cueto

Fig. 9: Gijón, *ciuitas deserta*. Fuente: elaboración propia

dunas (el arenal de San Pedro) y una zona palustre (la huelga del Humedal)—determinó la actividad pesquera de Gijón: las pescaderías, La Barquera, la Casa de las Ballenas y el Gremio de Mareantes (con sede en la antigua capilla de Santa Catalina) son algunas de sus evidencias. Pero fue una actividad económica muy limitada (pesquerías, caza de ballenas y algún salazón).

A finales del siglo XIV, Gijón cobró inusitada importancia en el reino de Castilla, pues fue uno de los escenarios de las guerras civiles (revueltas del infante don Alfonso Enríquez contra su hermano Juan I y su sobrino, Enrique III). El asedio y destrucción de Gijón en 1395 figuran en la *Crónica de Pero Niño*. Tras este calamitoso acontecimiento, la recuperación de la vida urbana fue muy lenta.

El proceso de modernización de Gijón se inició en el último tercio del siglo XVI. Se traspasó la muralla y se comenzó a poblar lo que luego se llamaría Bajo de Villa. Es aquí donde se localizan las obras más representativas del periodo: el puerto o *cay* (construido a partir de 1563 y arruinado en 1749), las to-

res de Valdés (en el campo de su nombre, 1564), la traída de aguas (la fuente Nueva, «bajo el camino de la iglesia», 1582), el acondicionamiento del paseo de Valdés (desde la fuente Nueva a la iglesia, por delante de las torres, 1587), y que culminará a comienzos del siglo XVII con la construcción de la nueva Puerta de la Villa (en los actuales Jardines de la Reina, demolida en 1781).

### C) DESPEGUE Y MODERNIZACIÓN (1600-1770)

El crecimiento de Gijón durante los siglos XVII y XVIII fue el más espectacular de Asturias. Su población aumentó algo más de un 450%, pasando de 170 vecinos

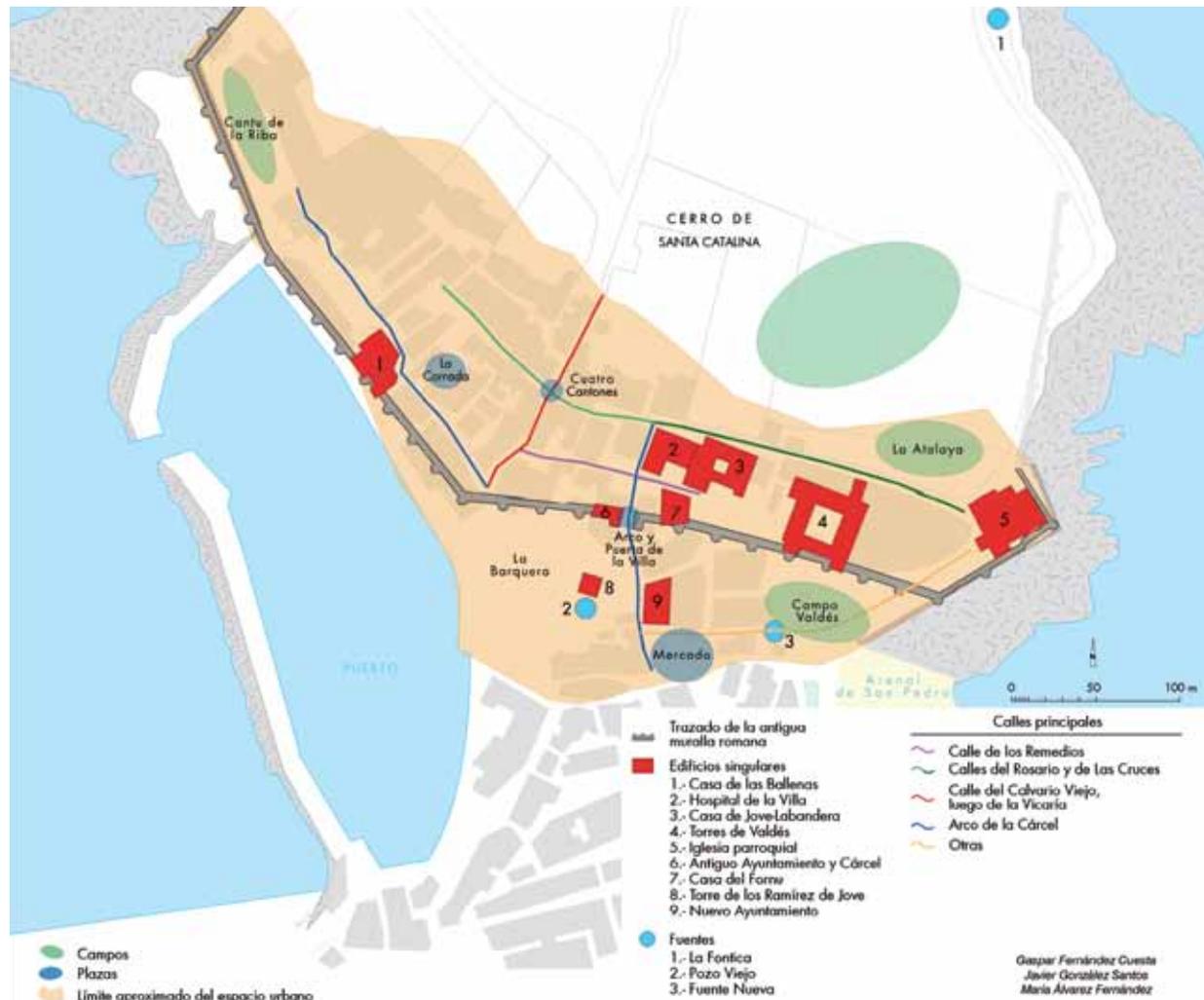


Fig. 10: Gijón en 1600. Fuente: elaboración propia a partir del *Plano geométrico del puerto y la villa de Gijón*, realizado por el alférez de la Armada D. Diego Cayón, 1819

en 1602 a 798 en 1710, siendo 1.027 en 1797, o sea, unos 6.300 habitantes a finales del siglo XVIII. La villa se extendió desde Bajo de Villa hacia el suroeste, sobre el camino de Oviedo y Avilés, dando origen a los arrabales de La Trinidad y del Carmen y a la erección de una nueva Puerta de la Villa (demolida en 1781); y hacia el sur, por la calle Ancha de la Cruz (o de Corrida) y las de los Moros y de la Fuente Vieja, resguardadas del nordeste (viento dominante que generó el arenal y dunas de San Pedro, hoy de San Lorenzo), bordeando la huelga del Humedal.

La construcción de un nuevo puerto (1753-1789), por la ruina del viejo *cay* (1749), favoreció las actividades mercantiles, sobre todo a raíz de la habilitación del de Gijón para el comercio con América en 1765 y 1778. Se continuaron las obras públicas de saneamiento iniciadas en el siglo XVI (traída de aguas de La Guía en 1656-1667) y se empezó la construcción de los primeros tramos de los muros de San Lorenzo y de la playa de Poniente (1778-1782), así como la desecación del Humedal, comenzada en 1886. Paralelamente, por su situación central en la costa de Asturias, Gijón también revistió importancia para la defensa del litoral cantábrico, y se artillaron algunos puntos del cerro de Santa Catalina (garita de San Pedro y batería de Santa Catalina), siendo dotado con un almacén de artillería (la Casa de las Piezas) en 1701.

En este periodo, Gijón fue lugar de asiento de importantes linajes hidalgos que construyeron sus casas y palacios con capillas anejas, pues lo reducido de la iglesia parroquial y la falta de conventos (el de las Agustinas data de 1679 y su templo fue consagrado en 1684) hizo que se destinaran para entierro de la familia. Las más destacadas son las de La Barquera (1628, desaparecida) y la del palacio del marqués de San Esteban del Mar (la colegiata de San Juan Bautista, 1705-1711).

#### D) JOVELLANOS Y LA CIUDAD ILUSTRADA (1770-1819)

El *Plan general de mejoras propuesto al Ayuntamiento de Gijón* por Gaspar Melchor de Jovellanos (1744-1811) en 1782 es un inteligente y sencillo prontuario de urbanismo ilustrado, adecuado a la economía y circunstancias de una villa marítima en expansión, ligada a Oviedo y León mediante una calzada real comenzada en 1782 (la carretera de Castilla) y el arco y luneta del Infante (1783). Su implantación marcó el desenvolvimiento urbano del centro de Gijón durante buena parte del siglo XIX. El Plan se concretó, primero, en la construcción de una tapia que, desde el extremo del muro de San Lorenzo, en el actual emplazamiento de La Escalerona, viniera a enlazar con el arco del Infante, en la Puerta de la Villa, para preservar a la ciudad «de los insultos de

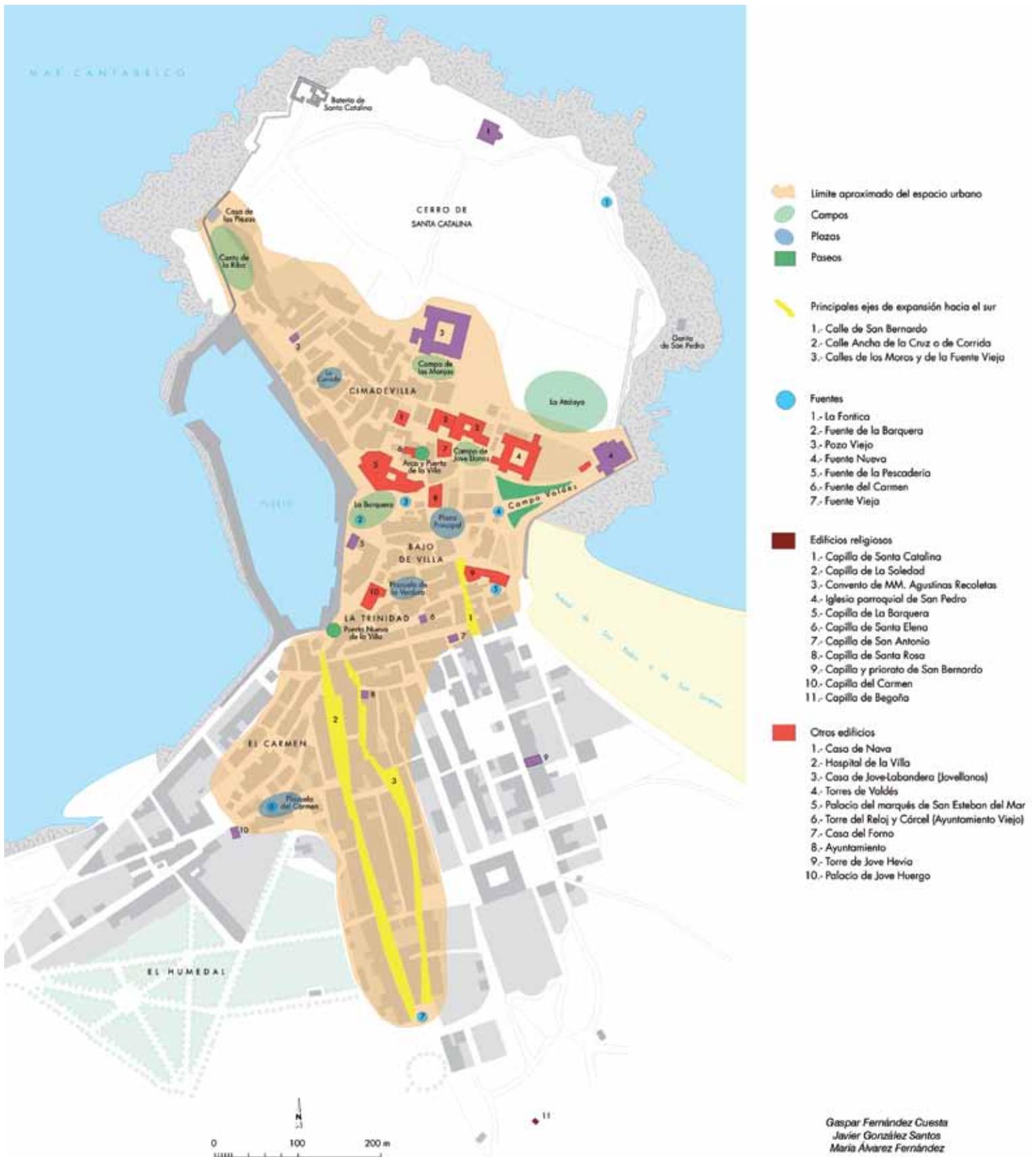


Fig. 11: Gijón en 1770. Fuente: elaboración propia a partir del *Plano geométrico del puerto y la villa de Gijón*, realizado por el alférez de la Armada D. Diego Cayón, 1819

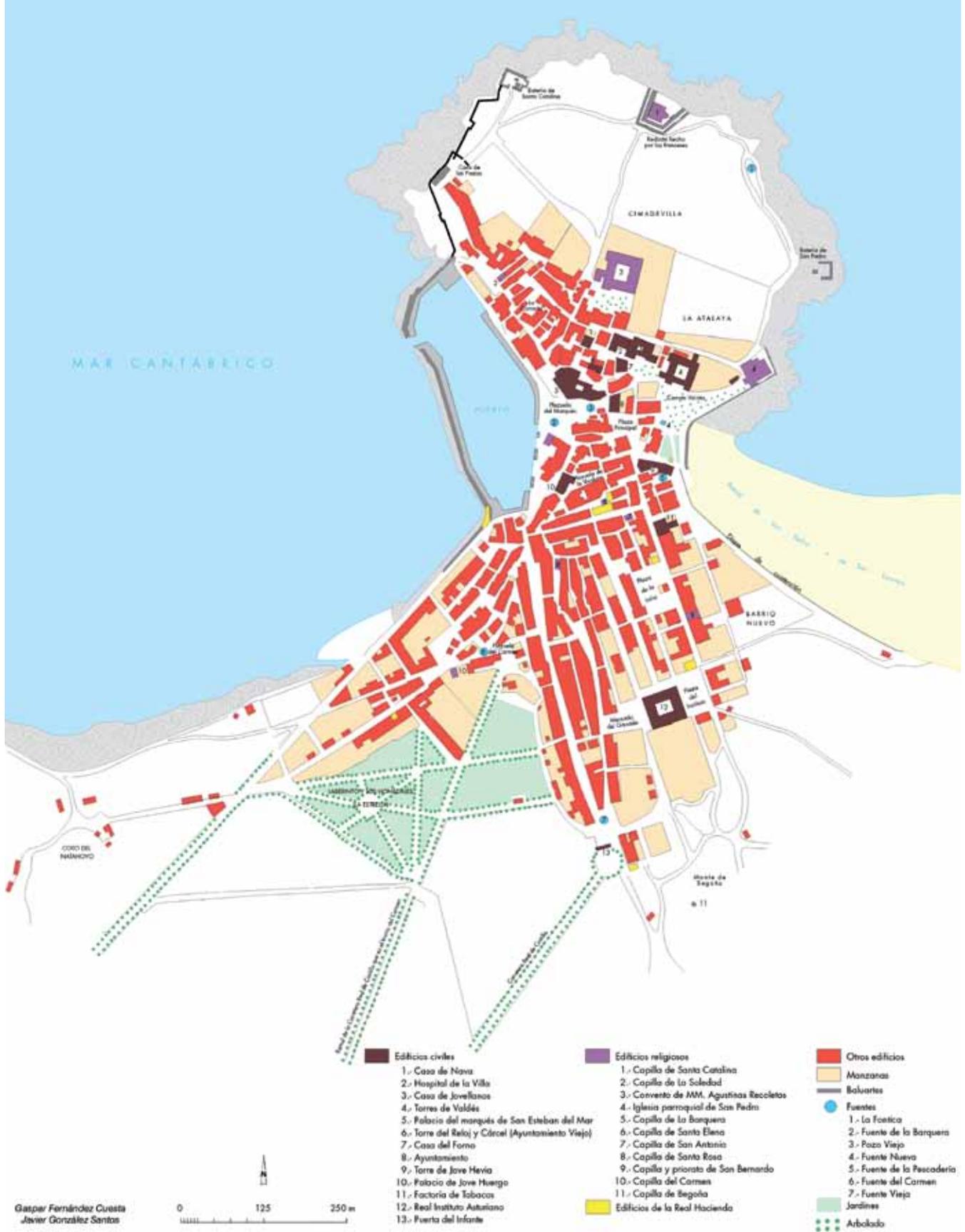


Fig. 12: Gijón en 1819. Fuente: elaboración propia a partir del *Plano geométrico del puerto y la villa de Gijón*, realizado por el alférez de la Armada D. Diego Cayón, 1819

las arenas y del mar». En segundo lugar, el saneamiento del espacio generado, guardando el orden de la prolongación regularizada y longitudinal, «en largas y derechas calles», de algunas de las ya iniciadas (como las de San Bernardo o La Merced) y otras nuevamente tiradas a cordel (León, Begoña —antes, La Espaciosa—, Instituto y Cabrales), hasta la dicha tapia, en sentido norte-sur, y sus transversales (este-oeste), que dibujaron un entramado reticular oblongo, con una plaza en el centro (la actual del Instituto). Es el germen del barrio Centro y del vértice septentrional del de La Arena (Jardines del Náutico y Capua). En tercer lugar, el Plan se concretó en la plantación de arbolado de dos tipos: de recreo o de sombra, para los paseos, calles y caminos, y de pinos en las dunas del arenal de San Lorenzo y El Humedal hasta El Natahoyo, tanto para fijar las arenas como para favorecer el pastoreo y la explotación forestal. En su tiempo, el Plan de Mejoras fue parcialmente materializado por los arquitectos Manuel Reguera (1731-1798) y Emeterio Díaz (m. 1799), y se paralizó por la guerra de la Independencia (1808-1813).

Las virtudes del Plan se manifestaron desde el momento de su formulación. En 1782 se prolongan las calles de Moros y Corrida, en 1794 comienzan las peticiones de terrenos en la nueva zona urbana, y en 1797 se emprende la construcción del Real Instituto Asturiano y de la plaza contigua, centros de referencia en la nueva trama urbana, pues allí terminaba la calle bautizada del Instituto, y de allí partían otras tres que finalizaban en la alameda de Begoña. El limitado crecimiento experimentado por la villa en el primer tercio del siglo XIX se produjo sobre esta nueva trama viaria, como constata el abate Sebastián de Miñano en 1826, al señalar como principales calles de Gijón las de San Bernardo y Corrida, con un caserío en su mayor parte de dos plantas.

## E) LA CIUDAD A FINALES DEL ANTIGUO RÉGIMEN (1856)

### *a) Instituciones y equipamiento*

Tres son los acontecimientos que incidieron en la historia urbana de Gijón a lo largo del segundo cuarto del siglo XIX: la desamortización, la guerra civil y la instalación de las primeras fábricas. El periodo concluyó con otro de trascendental importancia: la inauguración del Ferrocarril de Langreo en 1852 (plenamente operativo en 1856). En correspondencia con todo ello, está la afirmación de la burguesía. La transformación fue lenta pero inequívoca hacia el modelo de ciudad industrial, colonizando paulatinamente el barrio Nuevo de aquel «ensanche» previsto por Jovellanos en 1782.

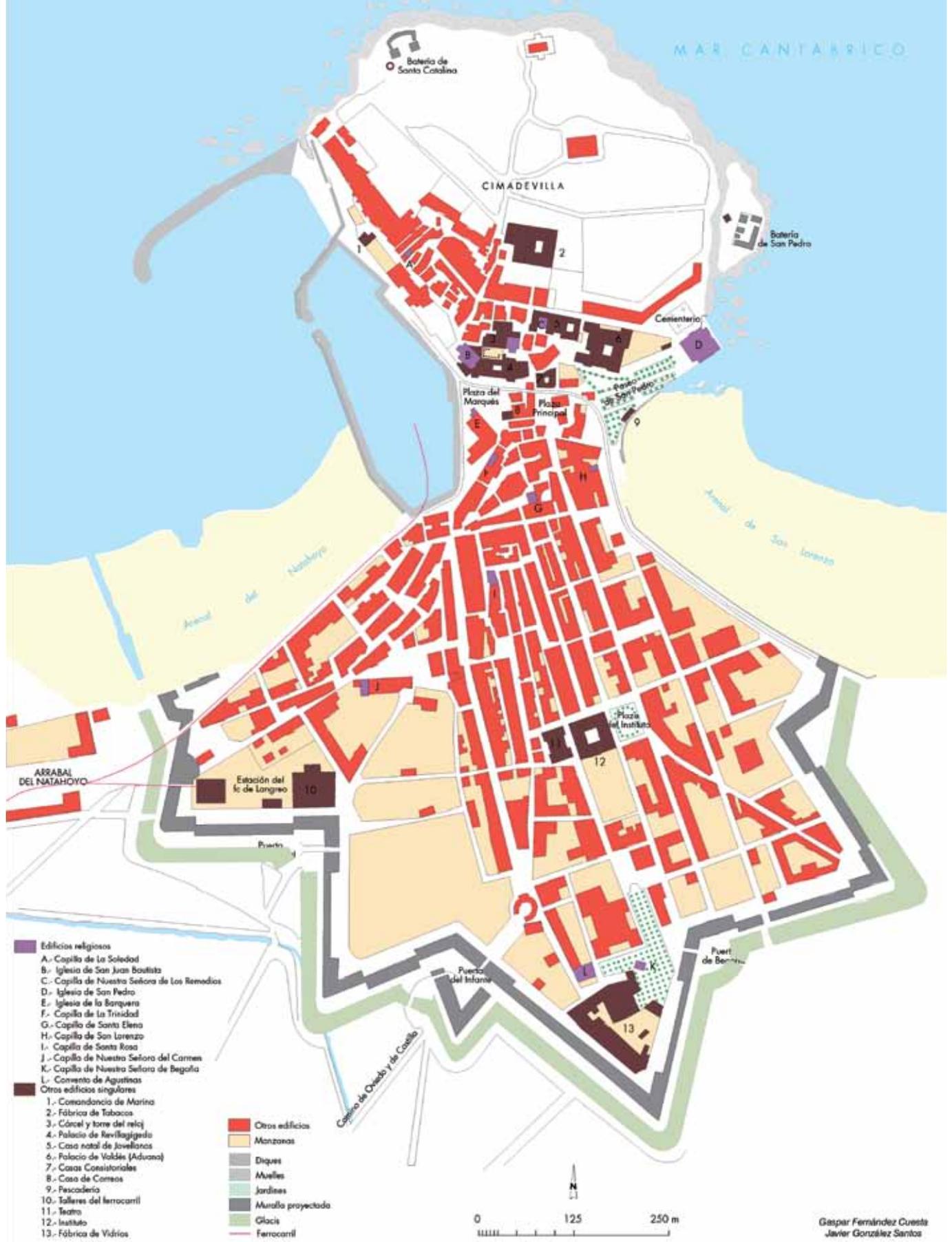


Fig. 13: Gijón en 1856, equipamientos e instituciones. Fuente: elaboración propia. El plano de base ha sido elaborado a partir del *Plano de la plaza de Gijón y sus inmediaciones*, de José González, de 1856, y del plano de Gijón de Francisco Coello, publicado en 1870

El monasterio de Agustinas Recoletas (fundado en 1668) pasó en 1836 al ramo de Hacienda, convirtiéndose en 1842 en Fábrica de Tabacos; antes, desde 1819, esta manufactura estuvo localizada en un local de la calle de San Bernardo. Las monjas pasaron a residir, primero, cerca de Begoña (el Conventín) desde 1843 a 1856, en que fue consagrado el nuevo convento del arquitecto Andrés Coello (derribado en 1949), en el barrio Nuevo, en el solar que hoy ocupa el Centro Comercial San Agustín.

En los actuales Jardines del Náutico se localizó, a partir de 1836, el Hospital de Caridad, en el edificio que había sido casa de don Juan Nepomuceno Cabrales. Tenía aneja la capilla de Nuestra Señora de la Consolación, o de la Correa (consagrada en 1843). Sustituyó al desamortizado Hospital de la Villa, o de los Remedios, cuya capilla subsiste en Cimadevilla.

En 1844 se estableció la fábrica de vidrios de La Industria, de los empresarios Anselmo Cifuentes, Mariano Pola y Cía., en las inmediaciones de la capilla de Begoña. Fue la primera de las grandes fábricas de la ciudad. Las instalaciones fueron demolidas en 1954, pero la firma sobrevivió hasta 1983.

La inauguración del Ferrocarril de Langreo fue otro acontecimiento singular. Comunicó las minas de carbón de hulla de Langreo con el puerto de Gijón. Las obras, dirigidas por el ingeniero José Elduayen y sufragadas por una sociedad de capitalistas españoles, fueron iniciadas en 1846 y concluyeron en 1856. Son el testimonio fehaciente del cambio de ciclo iniciado y han dejado una huella permanente en la trama urbana de Gijón (estación, talleres y playas de vías).

El puerto, ahora vinculado al ferrocarril, conoció en 1856-1864 la construcción de un nuevo muelle (el de Santa Catalina, por el ingeniero Pedro Antonio de Mesa) que generó una dársena exterior y de abrigo para buques de mayor calado.

Se acometieron también obras de saneamiento, como la construcción del cementerio parroquial (inmediato a la iglesia) en 1843; ocupaba parte de la antigua finca de La Atalaya, que fue de la familia de Jovellanos y cedida por él a tal efecto en octubre de 1799. Fue clausurado en 1893.

Por último, se asistió por entonces a la transformación social de Gijón, pues irrumpe con fuerza una nueva clase, la burguesía, que impuso nuevos usos (viviendas más cómodas y saludables) y costumbres. En este sentido, se inscribió la construcción del teatro de Jovellanos (inaugurado en 1853), que se levantó al lado del Instituto Asturiano (luego, de Jovellanos), sobre un espacio que había estado destinado a mercado de ganados. Era obra del arquitecto provincial Andrés Coello (Madrid, 1805-1880). Poco después, la burguesía gijonesa emprendió la construcción de las Nuevas Casas de Ayuntamiento

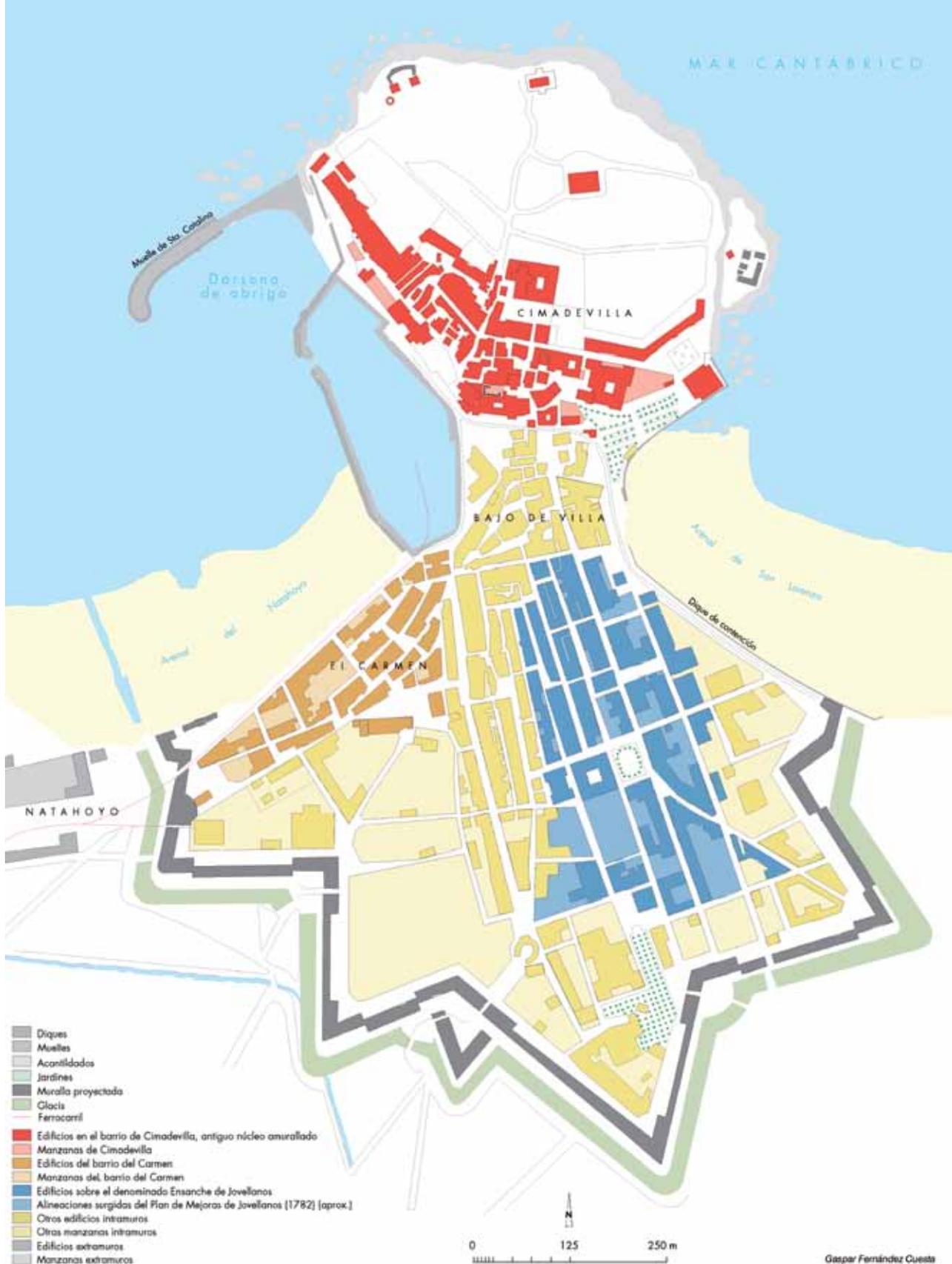


Fig. 14: Gijón en 1856, morfología urbana. Fuente: elaboración propia. El plano de base ha sido elaborado a partir del *Plano de la plaza de Gijón y sus inmediaciones*, de José González, de 1856, y del plano de Gijón de Francisco Coello, publicado en 1870

(1858/1861-1865), a cargo del mismo arquitecto y de Luis Céspedes y Lucas María Palacios, que lo eran de la ciudad, y la urbanización de la plaza Mayor. De este mismo periodo son las Escuelas Públicas de Instrucción Primaria, en la calle de Cabrales, aledañas al Hospital de Caridad (en el solar de los Jardines del Náutico, hoy desaparecidas).

### *b) La morfología urbana*

En el nuevo espacio urbano incorporado a la ciudad a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, podían individualizarse tres unidades: el arrabal de La Rueda, El Humedal y el ensanche jovellanista.

Apareció el arrabal de La Rueda, conocido en el siglo XIX como barrio del Carmen, un núcleo manufacturero y comercial al pie de la dársena, defendido de los embates del mar por el paredón del Natahoyo, que entonces ocupaba una posición más interior respecto a la línea de muelles actual. La desecación de las marismas del Humedal, en el límite suroccidental de la villa, es expresiva de la preocupación de la época por la salubridad y ornato públicos; su seca debió de culminar hacia 1787, porque en tal año se abrió allí el llamado paseo de la Estrella, y se sortearon diez «cierros» entre vecinos del concejo.

El ensanche jovellanista, por su parte, se había articulado a través del Plan de Mejoras que el ilustrado gijonés había presentado al Ayuntamiento en 1782. Su trazado se caracterizó por una red viaria ortogonal, con calles trazadas a cordel desde las estribaciones del cerro de Santa Catalina hasta la nueva tapia, cortadas por otras «que corriesen de oriente a poniente en debidas distancias». Las calles delimitaban manzanas rectangulares alargadas que todavía hoy definen el centro de la ciudad.

Este conjunto quedó enmarcado por una cerca militar levantada por imperativo de una real orden de 1836 que preveía, con motivo de la primera guerra carlista (1833-1840), la fortificación de ciudades costeras y capitales de provincia. Presentaba esta cerca el clásico trazado en estrella de las ciudades abaluartadas. Sus puntas se situaban, de poniente a levante, en el futuro emplazamiento de la estación de Langreo, en el extremo meridional del Humedal, en la zona del futuro paseo de Begoña junto a la ermita homónima, y en lo que luego será la plaza de San Miguel, diseñada como elemento de engarce entre la trama del Plan de Mejoras y la del posterior ensanche.

Las defensas fueron fortificadas por el ingeniero militar Celestino del Pié-lago; los trabajos se iniciaron en 1839 pero nunca se acabaron, siendo abandonados en torno a 1845-1847. Gijón perdió la condición de plaza fuerte en 1865 y la demolición de las cortinas, glacis y foso se acometió en 1869.

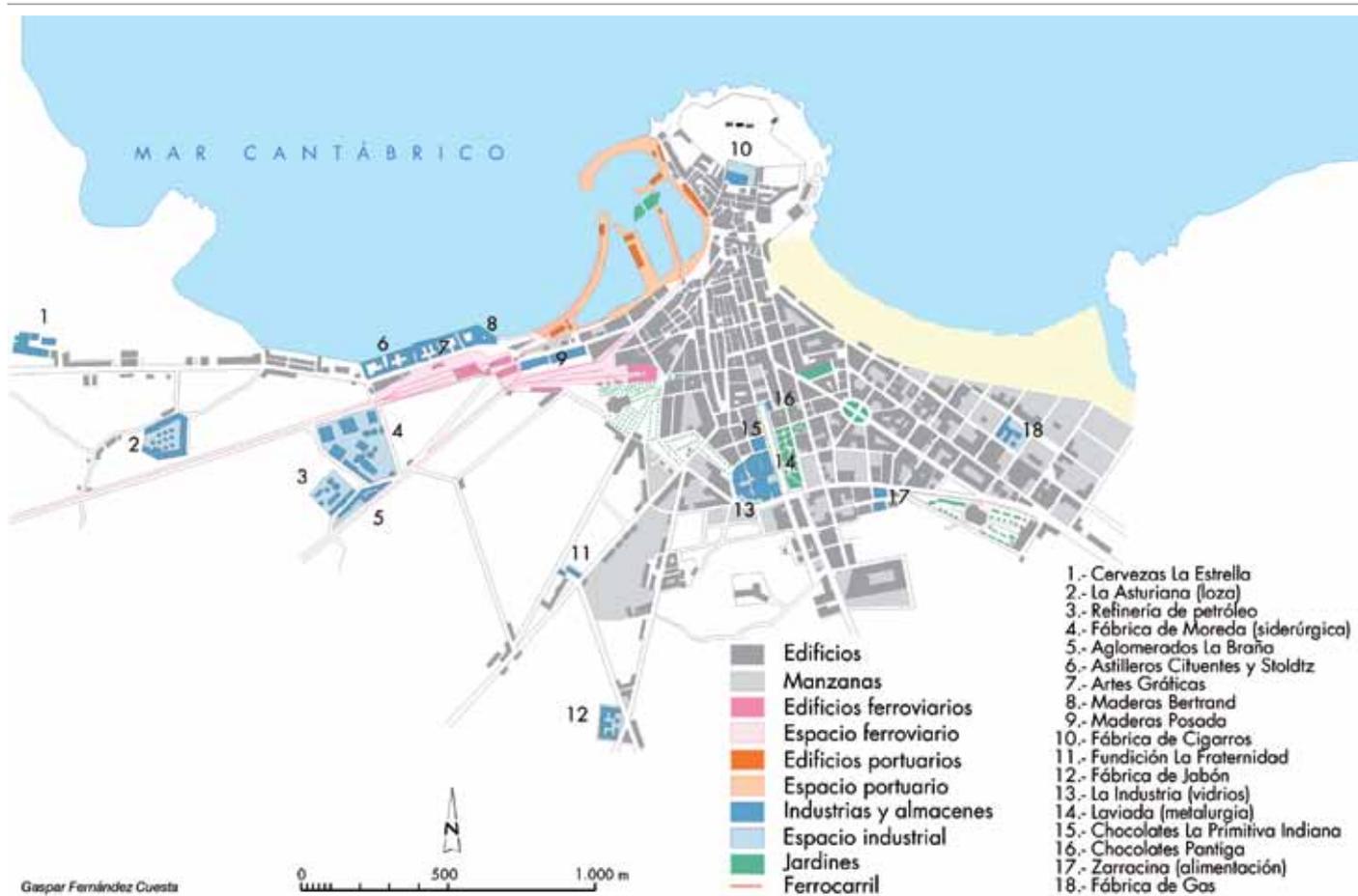
### III

## La ciudad industrial

El paisaje urbano de Gijón a mediados del siglo XIX no era muy distinto al que tenían la mayor parte de las ciudades españolas en esta época. Su tamaño era reducido, sus funciones poco diversificadas, sus calles estrechas y tortuosas, y sus relaciones con el exterior escasas. Pero esta situación comenzó a cambiar antes de que finalizara el siglo, y Gijón, como el resto de las ciudades españolas, inició entonces una etapa de cambios muy profundos que transformó en pocas décadas el paisaje urbano, que había permanecido casi inalterado durante los trescientos años precedentes.

Las causas de estas transformaciones hay que buscarlas en el proceso de modernización que comenzó a vivir la sociedad española a partir de mediados del siglo XIX, que estuvo impulsado por la industrialización y por la construcción del Estado liberal, dos agentes con una capacidad de cambio tan acusada que transformaron en pocas décadas las estructuras sociales y económicas heredadas del Antiguo Régimen, pero también los modelos territoriales y los urbanos en los que se habían sustentado. Así, a finales de la década de 1950, en poco menos de cien años, esas estructuras labradas durante siglos habían prácticamente desaparecido. La industria, con su extraordinaria eficiencia a la hora de convertir recursos naturales informes en bienes útiles, es decir, para producir riqueza, se había comportado como una fuerza transformadora de magnitud incomparable y las había destruido. En su lugar había promovido una sociedad nueva basada en modos de vida, normas de conducta, relaciones de poder, formas de producción, instituciones, medios de transporte, unidades administrativas, etcétera, que en nada se parecían a lo que había perdurado hasta entonces; y lo mismo ocurría con la propia ciudad, que había crecido de forma extraordinaria y cambiado sustancialmente su morfología, hasta el punto de haberse convertido en una nueva ciudad a la que, generalmente, se le ha dado el nombre de *industrial*.

Ahora bien, esa nueva urbe no se labró conforme a una única idea de ciudad. A lo largo de los años, los principios urbanistas utilizados para diseñarla



Figs. 15-16: La expansión de la industria en Gijón en 1884 y 1899. Fuente: elaboración propia. Las bases gráficas han sido dibujadas a partir de los planos de 1884 y 1899

han ido cambiando, de manera que desde que comenzó a levantarse hasta la actualidad pueden identificarse tres grandes fases: la del despegue industrial, origen de la denominada *ciudad burguesa*; la de la autarquía y el desarrollismo, marcada por la lenta incorporación de los principios urbanísticos difundidos por la Carta de Atenas; y la de la democracia, que significa la plena y tardía incorporación al urbanismo español de aquellos principios urbanísticos que buscaban la construcción de una ciudad más universal, habitable y justa.

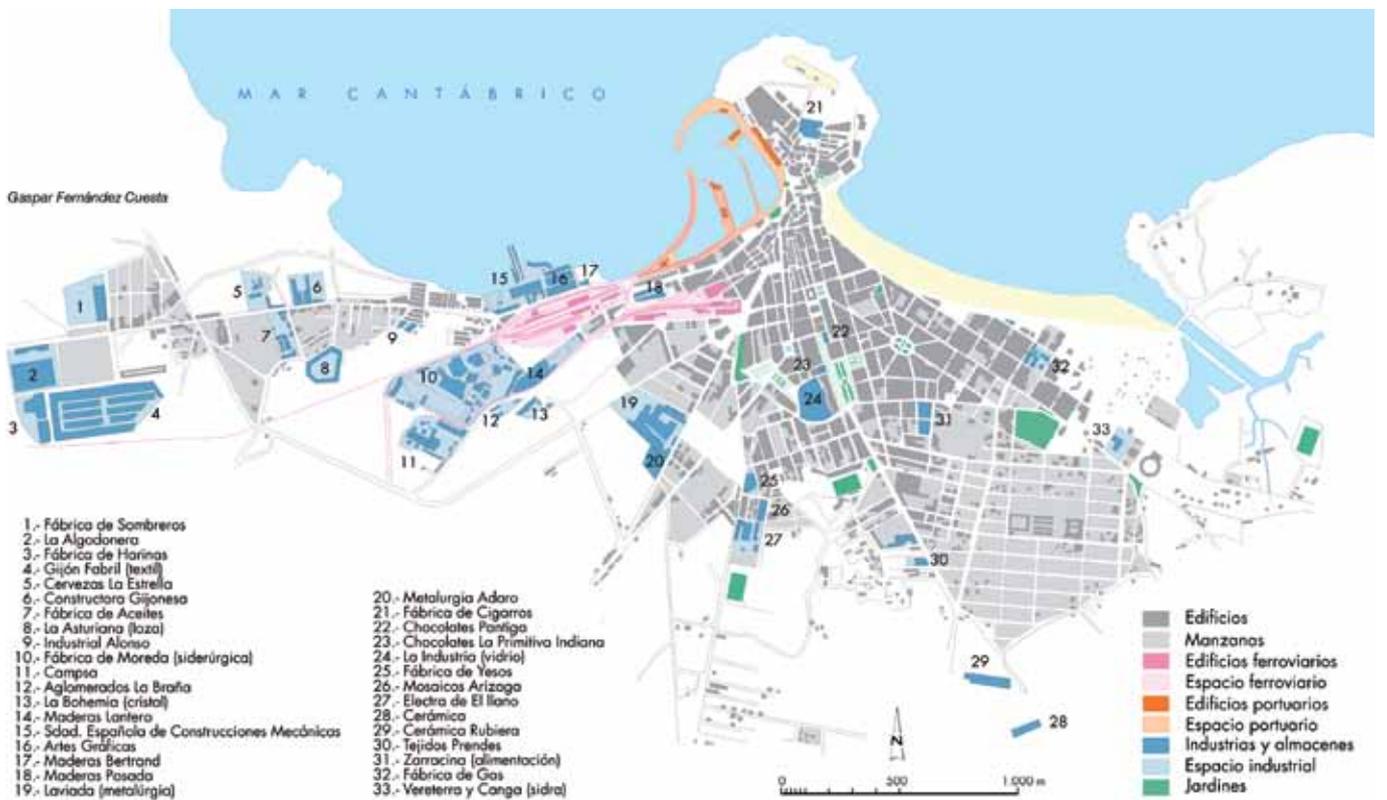
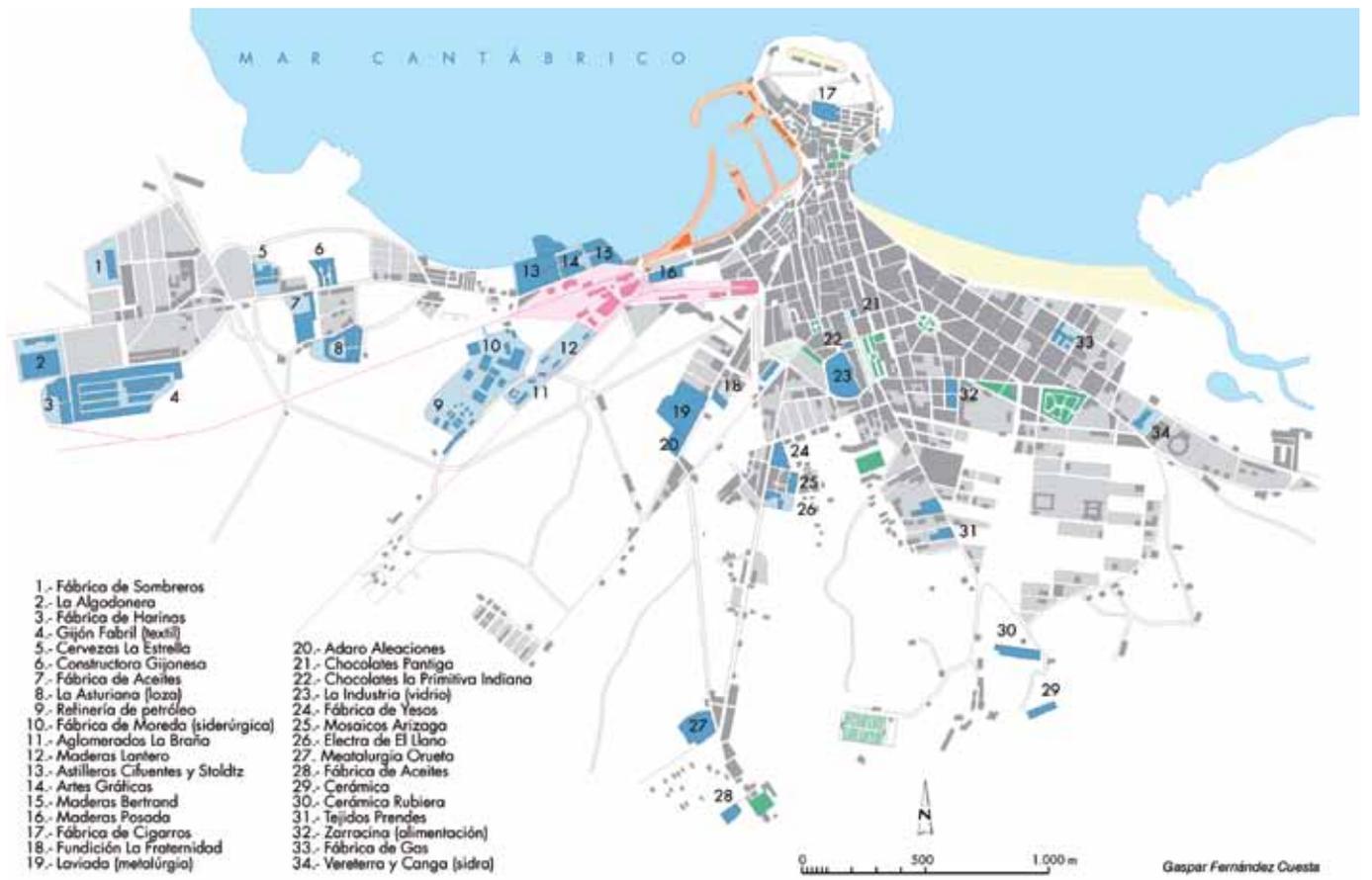
## 1. LAS BASES ECONÓMICAS Y EL CRECIMIENTO ESPACIAL

A mediados del siglo XIX, la ciudad del Antiguo Régimen alcanza en Gijón su máximo apogeo. A partir de ese momento comienza para ella una nueva fase de desarrollo que será la que dé origen a la ciudad industrial. En Gijón, el primer antecedente de la industrialización, causa fundamental de su posterior crecimiento urbano, fue la fábrica de cigarros, instalada a partir de 1836 en el antiguo convento desamortizado de las Agustinas del barrio de Cimadevilla. Pero el proceso se aceleró a mediados de siglo, una vez que concluyeron las obras de la carretera Carbonera (1842) y del Ferrocarril de Langreo (1852), y que a instancias de estas dos importantes infraestructuras su puerto se convirtiera en el principal exportador del carbón asturiano.

De especial trascendencia en la historia industrial de la ciudad fue el establecimiento en 1844 de la fábrica de vidrios de La Industria, de los empresarios Anselmo Cifuentes, Mariano Pola y Cía., en las inmediaciones de la capilla de Begoña. Se trata de la primera de las grandes fábricas que imprimieron carácter a la fisonomía urbana y al perfil sociolaboral de la población de Gijón. Las instalaciones fueron demolidas en 1954, pero la firma sobrevivió hasta 1983.

La inauguración del Ferrocarril de Langreo fue otro acontecimiento singular. Comunicó las minas de Langreo con el puerto de Gijón, desde donde se expedía el carbón. Las obras, dirigidas por el ingeniero José Elduayen y sufragadas por una sociedad de capitalistas españoles, fueron iniciadas en 1846 y concluyeron en 1856. Son el testimonio fehaciente del cambio de ciclo iniciado y han dejado una huella permanente en la trama urbana de Gijón (estación, talleres y playas de vías).

El puerto, ahora vinculado al ferrocarril, conoció en 1856-1864 la construcción de un nuevo muelle (el de Santa Catalina, por el ingeniero Pedro Antonio de Mesa) que generó una dársena exterior para abrigo de buques de mayor calado.



Figs. 17-18: La expansión de la industria en Gijón en 1911 y 1932. Fuente: elaboración propia. Las bases gráficas han sido dibujadas a partir de los planos de 1911 y 1932

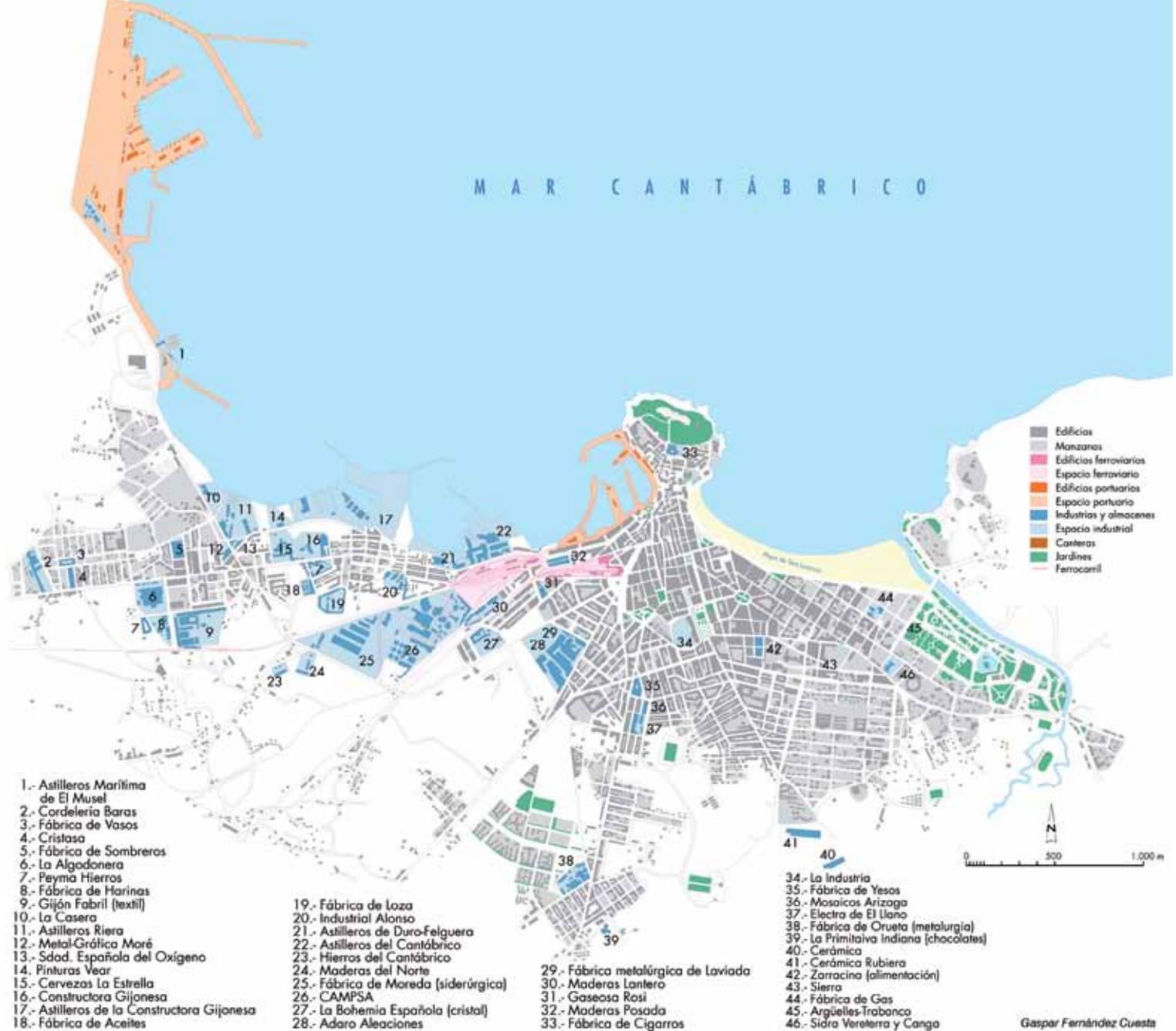


Fig. 19: El espacio industrial en Gijón en 1962. Fuente: elaboración propia. La base gráfica está tomada del *Plano de Gijón* de Marcelino García Menéndez, de 1962

En 1855 se inauguraron las instalaciones, en el límite meridional de la ciudad, de la primera fundición moderna, más tarde denominada Laviada, y también se encontraban en funcionamiento los talleres del Ferrocarril de Langreo.

A partir de 1857 surgieron las primeras fábricas extramuros. Las primeras lo hicieron a levante (Viuda de Zarracina, o fábrica de gas), pero empezaron pronto a concentrarse a poniente, en las inmediaciones de las nuevas estaciones ferroviarias y de las dársenas del puerto. En 1899 se situaban allí la fábrica de cervezas La Estrella, la Fábrica de Moreda, una refinería de petróleo, una fábrica de alambres y dos establecimientos de maderas. Más al sur, en el barrio

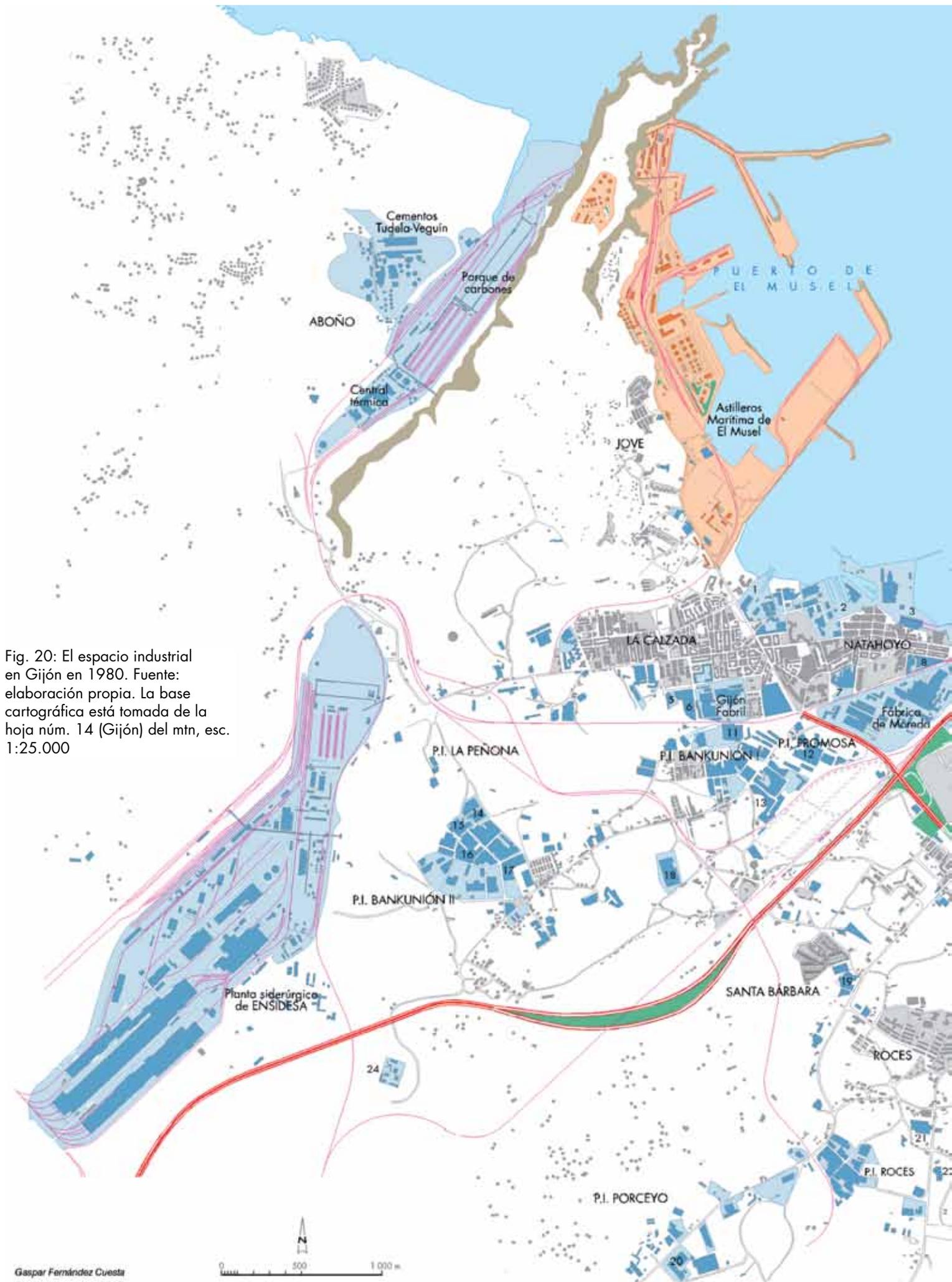
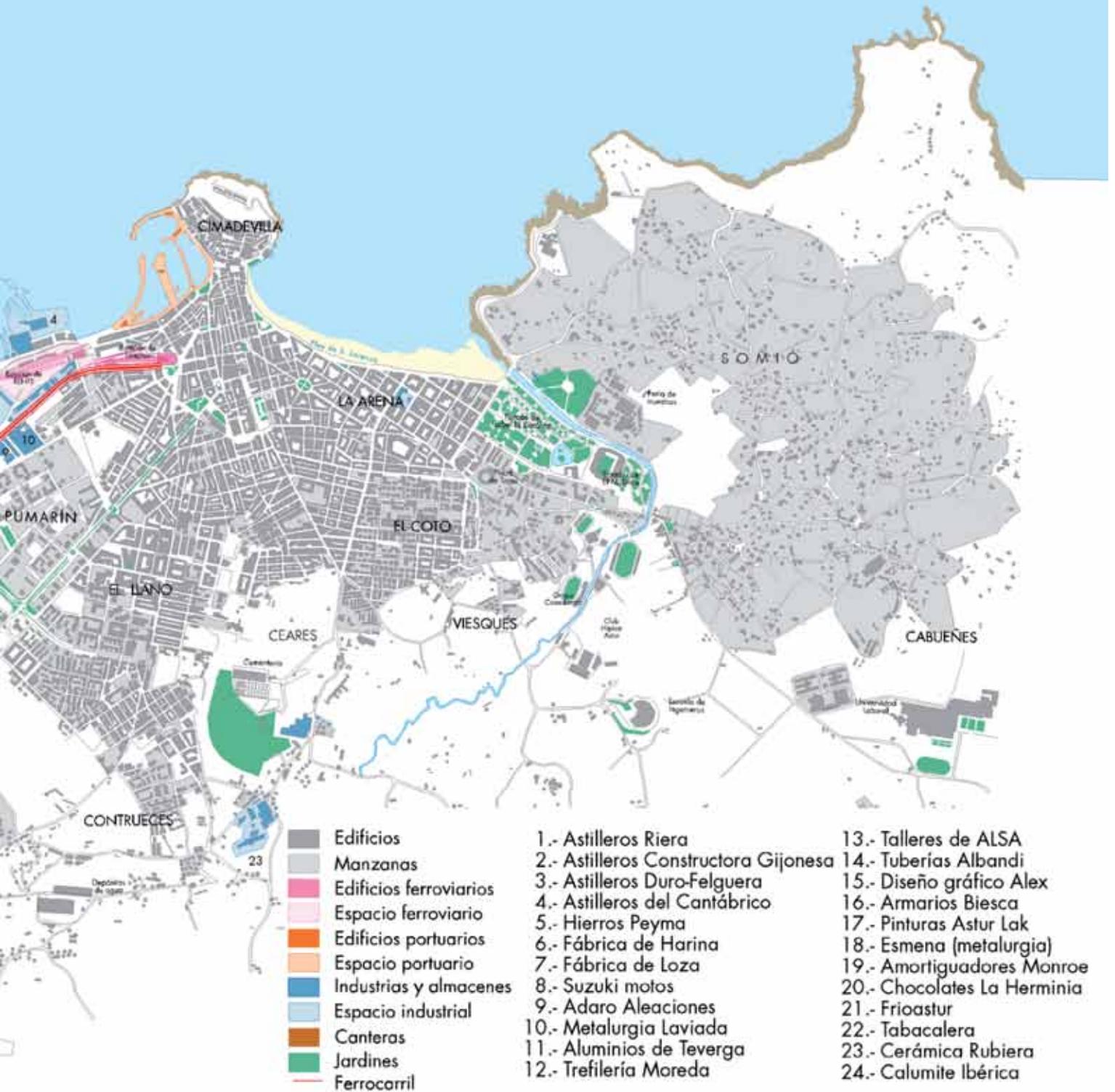
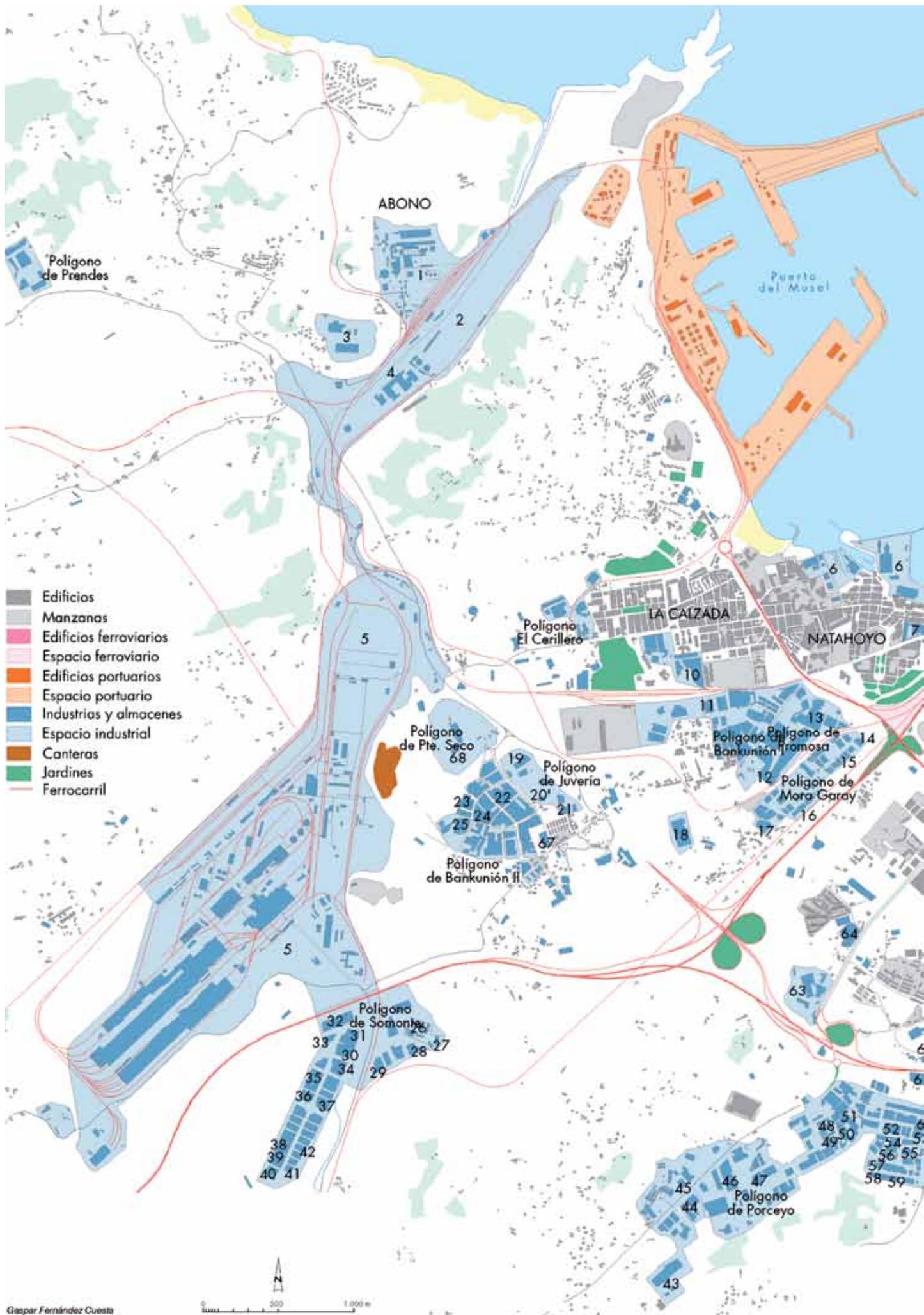


Fig. 20: El espacio industrial en Gijón en 1980. Fuente: elaboración propia. La base cartográfica está tomada de la hoja núm. 14 (Gijón) del mtn, esc. 1:25.000

# M A R C A N T Á B R I C O

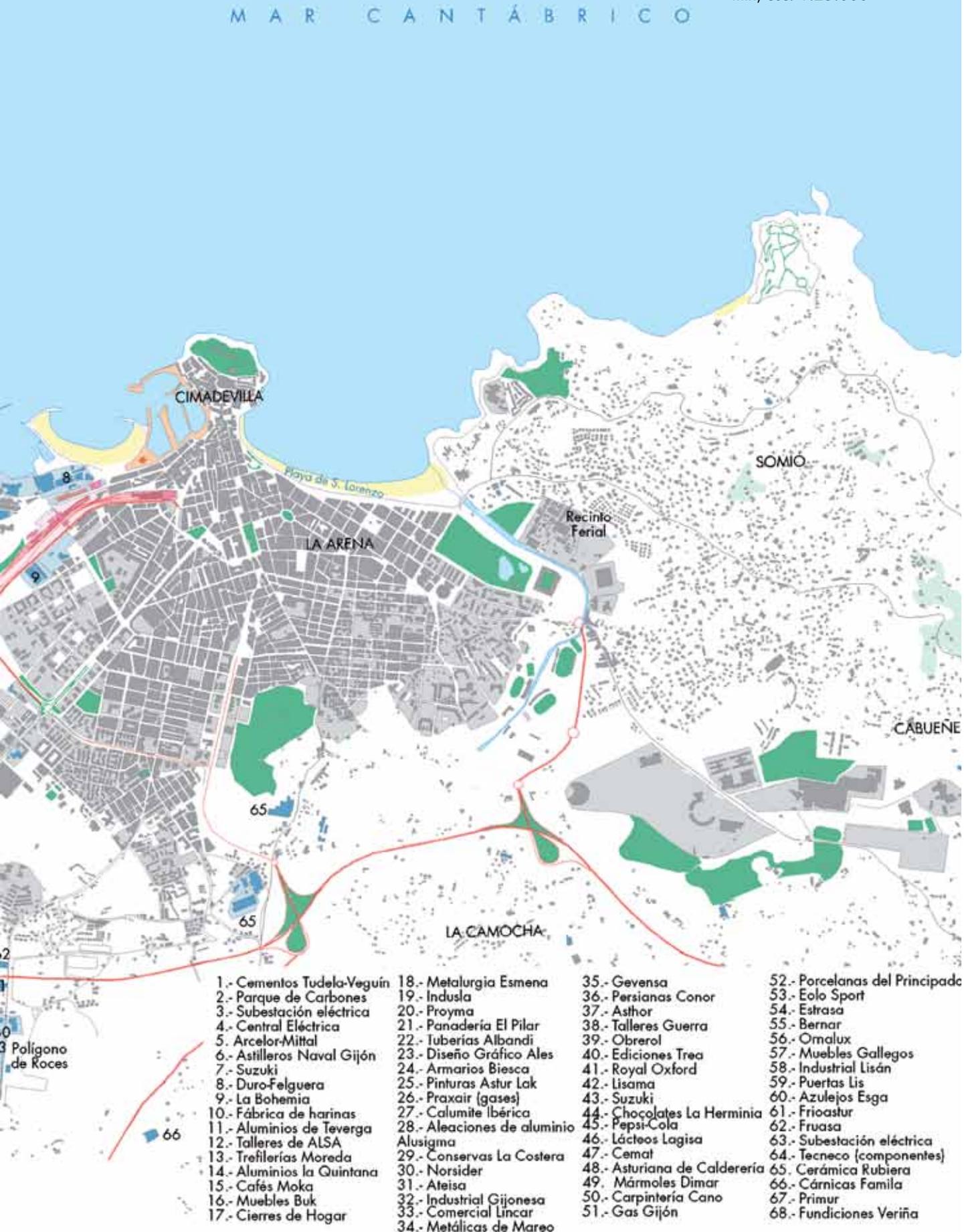




- Edificios
- Manzanas
- Edificios ferroviarios
- Espacio ferroviario
- Edificios portuarios
- Espacio portuario
- Industrias y almacenes
- Espacio industrial
- Canteras
- Jardines
- Ferrocarril



Fig. 21: El espacio industrial en Gijón en 2000. Fuente: elaboración propia. La base cartográfica está tomada de la hoja núm. 14 (Gijón) del mtn, esc. 1:25.000



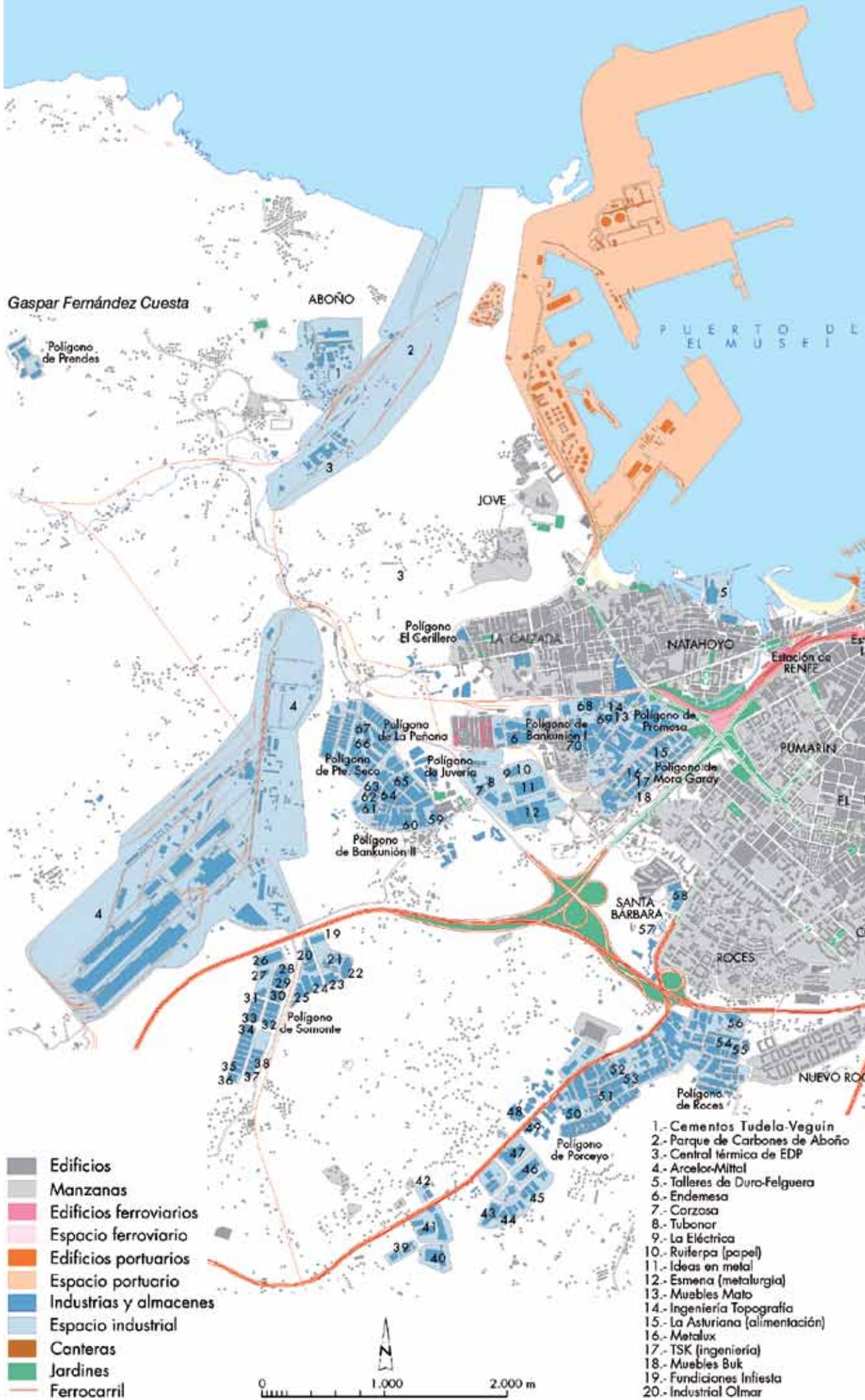




Fig. 22: El espacio industrial en Gijón en 2014. Fuente: elaboración propia. La base cartográfica ha sido realizada a partir de cartografía municipal

- 21.- Praxair
- 22.- Calumite Ibérica
- 23.- Alusigma (aleaciones aluminio)
- 24.- Delfin Tubes
- 25.- Conservas La Costera
- 26.- Juntas industriales y navales
- 27.- Lincar
- 28.- Ateisa
- 29.- Norsider
- 30.- Metálicas de Mareo
- 31.- Gevensa
- 32.- Asthor
- 33.- Persianas Conor
- 34.- Persitronik
- 35.- Obrerol
- 36.- Ediciones Trea
- 37.- Royal Oxford
- 38.- Lisama
- 39.- Zarracina
- 40.- Samoa

- 41.- Crady (material eléctrico)
- 42.- Ascensores Lica
- 43.- Ascensores Tresa
- 44.- FCC
- 45.- Vicasa
- 46.- Suzuki
- 47.- Aldaco
- 48.- Zitón
- 49.- Recisa (rejillas y cerrojos)
- 50.- Puertas Lis
- 51.- Irastur
- 52.- Asturiana de techos
- 53.- Sistemas Aluminios
- 54.- La Muyorina (alimentación)
- 55.- Azulejos Esga
- 56.- Friaastur
- 57.- Subestación eléctrica
- 58.- Automotive-Monroe (locomoción)
- 59.- Primur
- 60.- Ales

- 61.- Asturlak (pinturas)
- 62.- Tecor (aislamientos)
- 63.- MTI
- 64.- Felemamg
- 65.- Comercial de Tubos
- 66.- Fundiciones Veriña
- 67.- Iglesias y Nido (calderería)
- 68.- Esnova (laminados)
- 69.- Nestlé
- 70.- Alansú
- 71.- Cerámica Rubiera
- 72.- Ingeniería y Diseño
- 73.- Telecable
- 74.- Futuver
- 75.- Fundación CTIC
- 76.- Adara Tecnología
- 77.- Duro-Felguera Ingeniería
- 78.- TSK

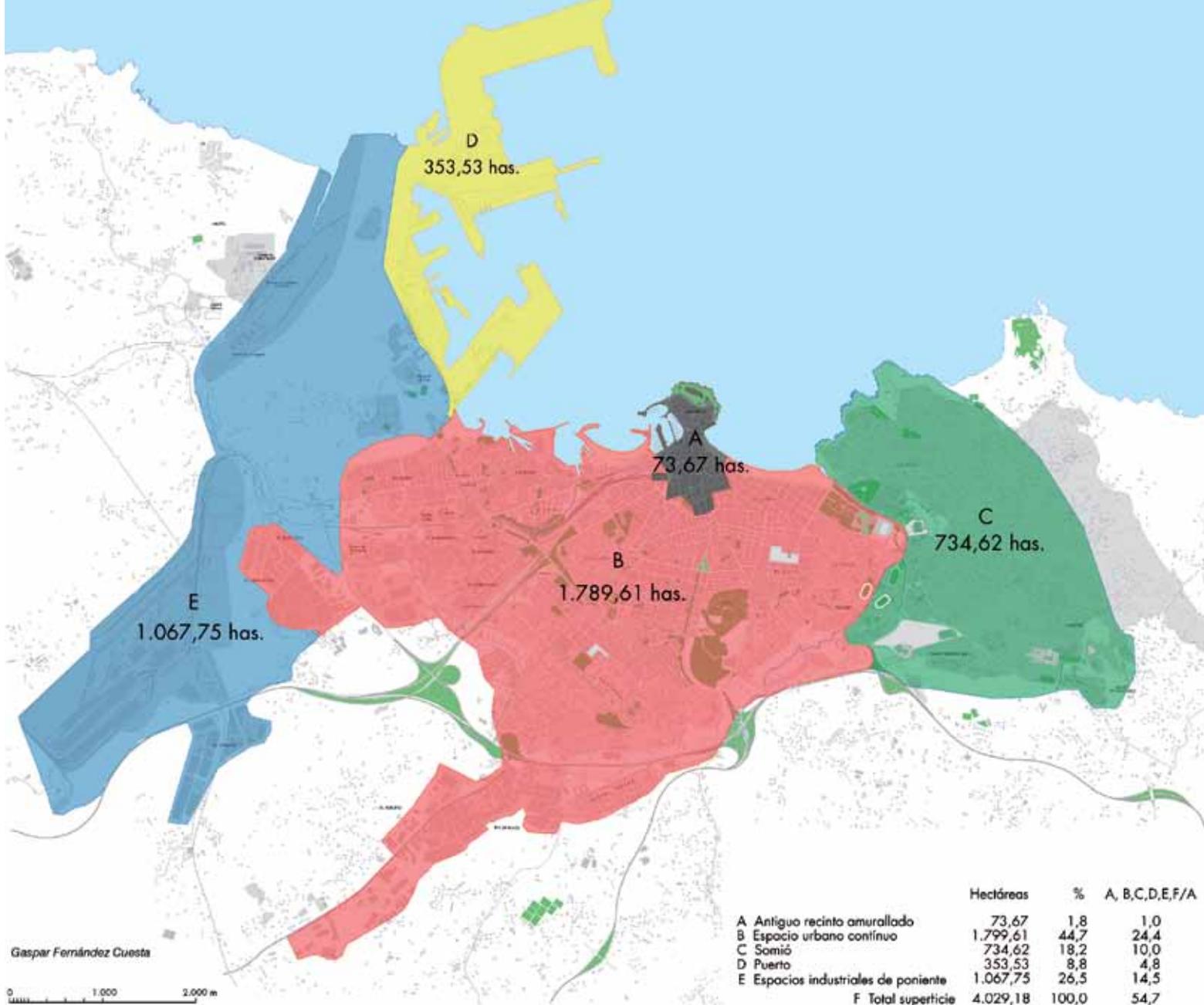


Fig. 23: La expansión urbana de Gijón desde los inicios de la industrialización hasta la actualidad. Fuente: elaboración propia. La base cartográfica ha sido realizada a partir de cartografía municipal

del Llano, tenían sus instalaciones una fábrica de jabón, dos fundiciones y dos fábricas de chocolate.

Durante la mayor parte de siglo XX, la expansión del espacio industrial estuvo vinculada a las sucesivas obras de ampliación del puerto del Musel, que afectaron a la línea de costa que discurría entre el tómbolo de Cimadevilla y el cabo de Torres. Este frente marítimo ya albergaba en 1911 la mayor concentración industrial de la ciudad, con fábricas tan significativas como La Algodonera, Gijón Fabril, Cervezas La Estrella, Moreda y Laviada, o los grandes astilleros, en los que se reparaban y construían buques.

A partir de 1950, este espacio adquiere un nuevo impulso con la decisión de la Junta de Obras del Puerto de construir en la ría de Aboño una terminal ferroviaria de clasificación de mercancías. En 1953, cerca de la nueva terminal, entró en funcionamiento la fábrica de cementos de la Compañía Tudela-Veguín, y en 1970, la central térmica de Hidroeléctrica del Cantábrico. Pero el hito más importante fue la inauguración en 1971 de la planta siderúrgica integral de UNINSA, que no solo reactivó la actividad fabril sino también la del propio puerto.

La crisis económica de 1973 fue el origen de una profunda reconversión que afectó a la morfología del espacio industrial heredado. Las fábricas y talleres más antiguos, situados en el casco urbano, fueron desplazados hacia los polígonos industriales diseñados en la periferia. El espacio industrial interior prácticamente desapareció y, al mismo tiempo, se expandió a lo largo de las principales vías de comunicación de acceso desde poniente y desde mediodía, consolidando así la tendencia iniciada a finales del siglo XIX de concentrar en esta parte de la ciudad las actividades económicas más molestas, tanto industriales como de almacenaje.

La capacidad de transformación que tuvieron todos estos fenómenos en el desarrollo urbano de Gijón fue espectacular. Desde la aparición de las primeras manifestaciones de la industrialización (fábricas, ferrocarril, etcétera), el ritmo al que comenzó a transformarse y a crecer fue frenético. La morfología y el paisaje urbano, prácticamente inalterados durante los trescientos años anteriores, pronto comenzaron a adecuarse a las nuevas necesidades circulatorias y de la producción, sus funciones se diversificaron con rapidez, se ampliaron las conexiones con el exterior y, sobre todo, su tamaño se disparó: en tan solo ciento cincuenta años, la ciudad multiplicó aproximadamente por treinta y cuatro la superficie del casco urbano compacto que había tardado más de cuatrocientos años en construir; por cuarenta, si consideramos además la superficie portuaria; y por cincuenta y cuatro, si añadimos también la ocupada por los espacios industriales de la periferia.

## 2. LA CIUDAD BURGUESA (1850-1940)

En Gijón la construcción de la ciudad burguesa comenzó durante las décadas centrales del siglo XIX, en el momento en el que la modernización de las infraestructuras, el crecimiento del tráfico carbonero y la llegada de capitales nacionales y extranjeros impulsan la industrialización de la ciudad. En poco tiempo la ciudad acoge una importante infraestructura industrial que será la causa de

un rapidísimo crecimiento demográfico y del correlativo despegue urbano. Entre 1857 y 1900, la población de la ciudad pasa de diez mil a veintisiete mil habitantes; al mismo tiempo, la reversión de las fortificaciones al Ayuntamiento, al calor de la favorable coyuntura política del Sexenio Revolucionario, facilitó una acelerada expansión del plano, de suerte que entre 1869 y 1910 ganó trescientas veinte hectáreas, proceso simultáneo a la transformación de la trama preexistente y a la aparición de un abanico de servicios y espacios públicos definitorios de la ciudad contemporánea.

Durante esta época fue la burguesía quien desempeñó un papel muy destacado en el diseño de la ciudad, sobre todo por el poder y la capacidad que tuvo para impulsar la transformación urbana. Una transformación que acometió sirviéndose, fundamentalmente, de dos tipos de actuaciones urbanísticas: unas pretendían la reforma del casco histórico heredado para adaptarlo a las necesidades de la nueva sociedad industrial; las otras, promover la expansión de la ciudad con el fin de dar satisfacción a una demanda de suelo en rápido crecimiento y, al mismo tiempo, convertirla en un negocio lucrativo mediante la conversión de antiguo suelo rústico en suelo urbano.

Las actuaciones sobre la trama heredada estuvieron amparadas por las leyes de reforma interior, cuya aprobación buscaba modernizar la trama de la ciudad heredada. Se trataba de una tarea imprescindible, al mismo tiempo que costosa, pues eran muchos los problemas que había que resolver, como la carencia de servicios y equipamientos, la insalubridad, las dificultades circulatorias o los corsés impuestos por las murallas a la expansión urbana. La huella que ha dejado la reforma interior ha sido muy grande y todavía perceptible en los planos de la mayoría de nuestras ciudades. Algunos bulevares, plazas, paseos y jardines ocupan hoy el lugar que antes invadían las líneas defensivas con sus muros, sus baluartes o sus fosos. La mayor parte de la trama ha sido sometida a cirugía y el trazado y la anchura de las calles guarda pocas similitudes con el que habían mantenido durante siglos. La búsqueda del embellecimiento y el ornato fue el origen de nuevos espacios abiertos engalanados con arquitectura de autor, y en las ciudades portuarias, la construcción de dársenas cada vez mayores permitió incorporar a sus cascos los terrenos al mar.

Los proyectos de expansión, por su parte, se diseñaron para resolver el problema de la escasez de suelo y de viviendas, pero también la carencia de servicios y equipamientos de toda índole. Entre estos proyectos destacaron los promovidos desde las administraciones públicas al amparo de las sucesivas leyes de ensanche que se promulgaron durante la segunda mitad del siglo XIX, y que fueron origen de los barrios homónimos.

Pero hubo también, en esta época, otras formas de expansión ejecutadas al margen de los poderes municipales, cuyos barrios resultantes recibieron el nombre de *parcelaciones*. Estas también fueron promovidas por la burguesía, pero se diferenciaron de los ensanches por estar destinadas a acoger a las clases trabajadoras. Aunque se utilizó para su trazado la trama ortogonal, se distinguen de los ensanches por su posición marginal en la periferia urbana, por su tamaño, mucho más reducido, por sus calles estrechas, carentes de elementos ornamentales, y por no disponer ni de servicios ni de equipamientos.

#### A) LA REFORMA INTERIOR

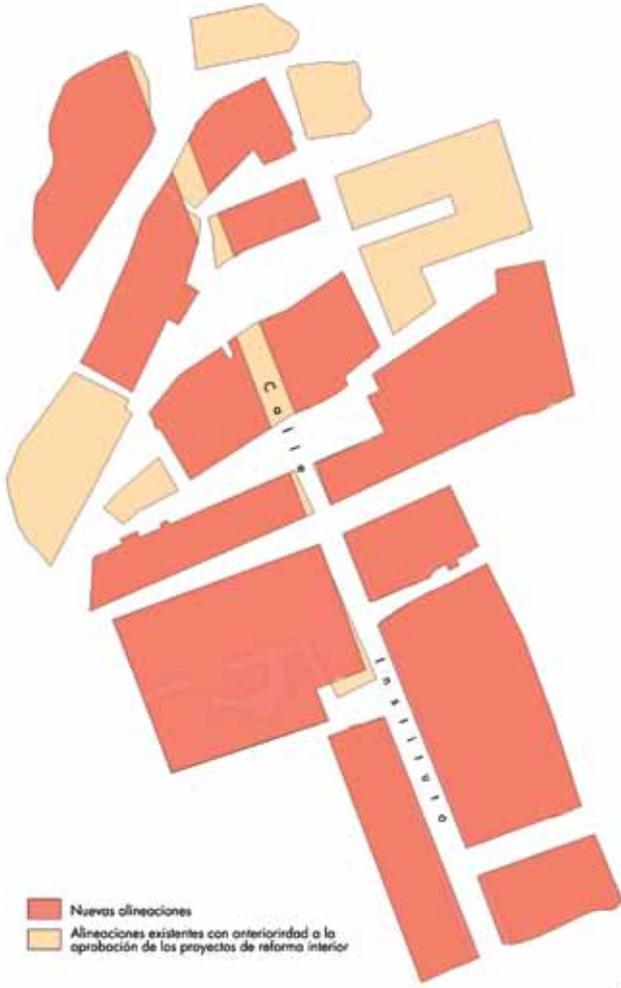
En Gijón la especialización funcional como área residencial y de servicios de la trama jovellanista (Plan de Mejoras), así como su equidistancia respecto a otros puntos de la trama urbana, en definitiva, su condición de «centro» cívico, fueron las causas que explican que las primeras obras de transformación tuvieran como objetivo mejorar la calidad urbana de la zona de contacto entre Cimadevilla y el ensanche jovellanista. La más temprana fue la apertura de la plaza Mayor conforme al proyecto diseñado por el arquitecto Andrés Coello, aprobado en 1858 y ejecutado entre 1863 y 1875 aproximadamente.

Otra importante obra acometida, a medio camino entre la reforma interior y la expansión, fue la ocupación del arenal occidental, o de Pando, sobre cuyos terrenos se llevó a cabo la ampliación del puerto viejo en la década de 1880. Todo comenzó en 1872, cuando el industrial Faustino Fernández, promotor de la denominada Sociedad de Fomento, obtuvo la concesión municipal para ampliar las instalaciones portuarias. La concesión preveía ganar terrenos al mar para construir la nueva dársena de Fomento, y además un pequeño ensanche residencial que finalmente dio origen a una nueva calle, la del marqués de San Esteban, cuyo frente porticado septentrional se levantó a lo largo del año 1891, y que servía además para unir el casco histórico con la nueva estación de los Ferrocarriles del Norte, ya muy cerca del barrio del Natahoyo.

Entre las obras de ensanchamiento y alineación de las viejas calles, cabe destacar la que afectó a la calle Instituto, uno de los principales ejes del Plan de Mejoras jovellanista. El proyecto de nuevas alineaciones se aprobó en 1876 y preveía además su prolongación hasta el puerto local, en dirección norte, lo que implicaba el derribo de algunas de las manzanas existentes.

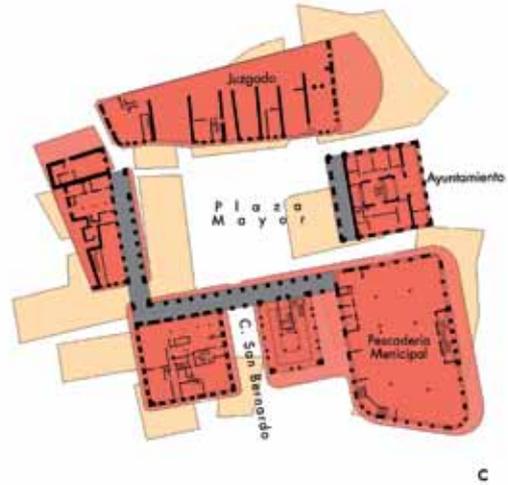
Unos años después (1899-1901), fueron llevados a cabo dos nuevos proyectos de reforma interior al sureste de la ciudad, los cuales han dejado una

Proyecto de rectificación, nuevas alineaciones y apertura de la calle Instituto (1876)



A

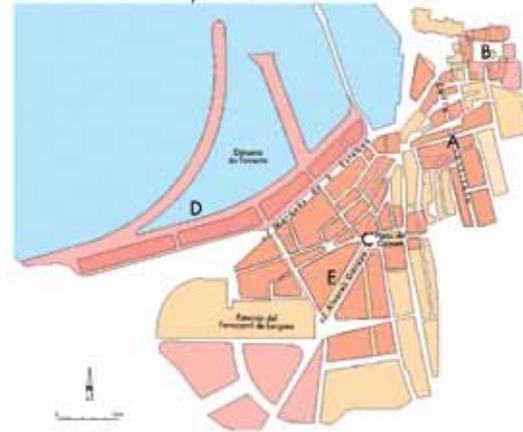
Proyecto de apertura de la Plaza Mayor de Gijón, del arquitecto Andrés Coello (1858)



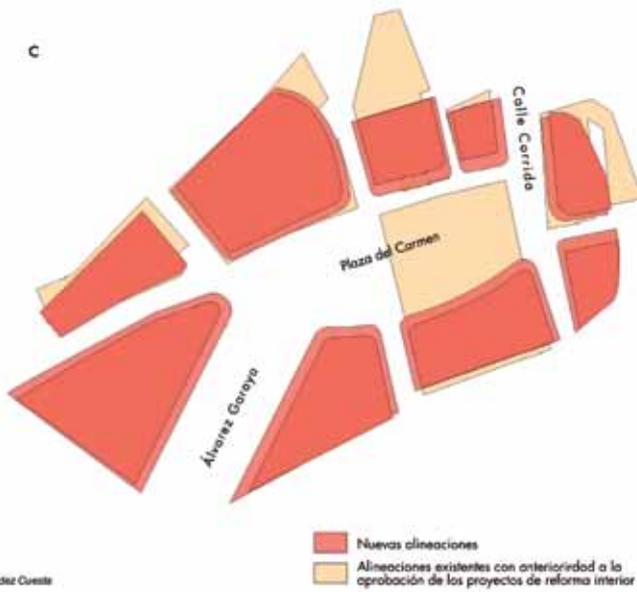
C

FUENTE: Elaboración propia a partir de los planos que aparecen en: GARCÍA FERNÁNDEZ, J. y IGLESAS RUCO, L. S.: La Plaza en la ciudad y otros espacios significativos. Ed. Hermann Blume, Madrid 1986.

Zona urbana afectada por la reforma interior



Proyecto de apertura de la Plaza del Carmen [1901-1906]

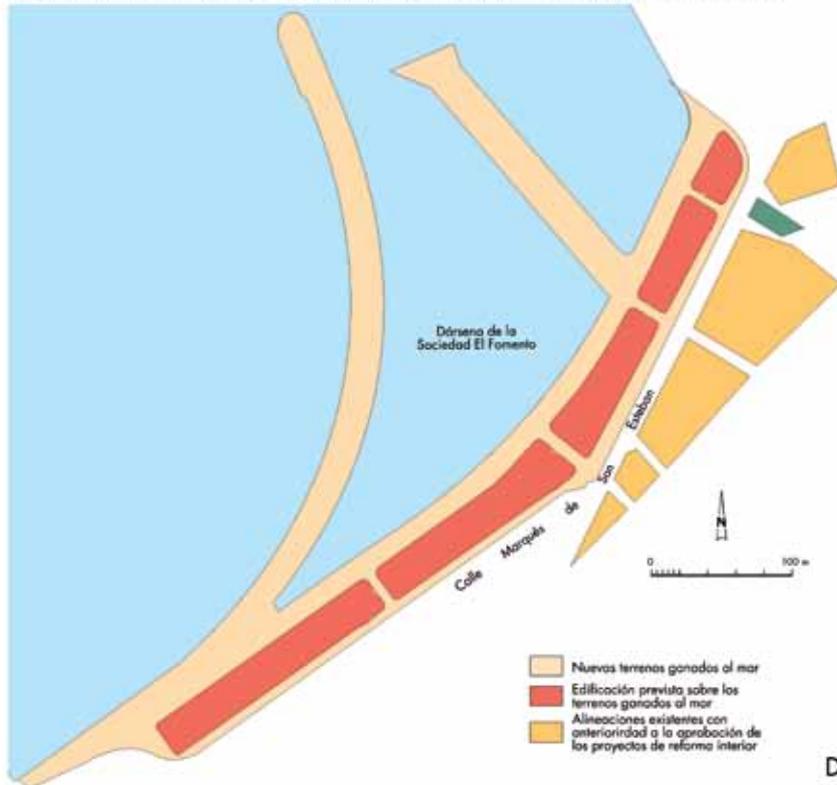


Gaspar Fernández Cuevas



0 100 m

Proyecto de ampliación de la dársena del puerto, promovido por la Sociedad de Fomento (1872)



D

Apertura de la calle Álvarez Garaya y otras adyacentes (1899-1901)



E

Gasper Fernández Cueto

↖ ↑ Figs. 24-25: Principales obras de reforma interior entre 1853 y 1906. Fuente: elaboración propia. Las bases gráficas han sido dibujadas a partir de los planos de 1884, 1899, 1911 y 1932

huella muy profunda en el plano actual. El primero de ellos fue concebido para unir la estación del Ferrocarril de Langreo con el centro urbano a través de una gran avenida de una anchura inusitada para la época. Fue el origen de la calle Álvarez Garaya, cuyas dimensiones y aspecto actual todavía nos hacen dudar acerca de su ubicación en pleno casco histórico.

Al poco tiempo de terminarse la calle Álvarez Garaya, tuvo lugar otra de las grandes obras de reforma interior gijonesas, la apertura de la plaza del Carmen (1901-1906). Abierta en el extremo nororiental de la citada calle, su diseño fue el remedo local de la madrileña Puerta del Sol, y orgánicamente servía de marco urbano adecuado para atemperar el impacto visual que provocaban las dimensiones de Álvarez Garaya en su unión con la trama abigarrada de la ciudad histórica.

## B) LA EXPANSIÓN URBANA

El rápido crecimiento demográfico de la ciudad en las décadas que marcan la transición entre los siglos XIX y XX llevó al Ayuntamiento a encargar varios proyectos de ensanche. El primero y el que mayor impacto dejó en la ciudad fue el diseñado para ocupar los arenales que flanqueaban el emplazamiento histórico de la ciudad por el este. Sus orígenes se remontan a 1853, año en el que la mayor parte del arenal de San Lorenzo fue adjudicada en pública subasta al marqués de Casa Valdés, quien lo retuvo sin ejecutar obra alguna hasta que, cuando era inminente la desaparición de la cerca, pudo diseñar un plan de ensanche.

Este primer Proyecto de Ensanche, aprobado en 1867, fue elaborado por el arquitecto municipal Lucas María Palacios, el también arquitecto Juan Díaz y el ingeniero Francisco García de los Ríos, que concibieron las alineaciones que todavía hoy configuran el denominado barrio de La Arena sobre el frente marítimo delimitado por la playa de San Lorenzo. El ensanche ocupaba una extensión de cuarenta hectáreas, a levante de la ciudad histórica. Su trama ortogonal, en damero, solo queda rota por la plaza elíptica de San Miguel, abierta sobre la punta más oriental de la cerca, que actúa como bisagra respecto a la ciudad intramuros. Las manzanas, con una superficie media de 6.800 m<sup>2</sup>, fueron diseñadas para ser ocupadas por una edificación cerrada, cuyo escaso fondo libraría porcentajes de suelo del orden del cincuenta por ciento en forma de patios interiores, que en bastantes casos fueron dedicados a la construcción de habitaciones obreras, las ciudadelas. En el plano del ensanche pueden diferenciarse dos zonas: una de estructura radial en torno a la plaza de San



FUENTE: Elaboración propia a partir del Plano del Ensanche de Gijón, aprobado en 1867, realizado por Francisco García de los Ríos y los arquitectos Lucas María Palacios y Juan Díaz

Proyecto de parcelación del Coto de San Nicolás, de los hermanos Menéndez-Morán (1898)



2

Parcelación de El Fumeru (1910)



3

FUENTE: Elaboración propia a partir del plano que aparece en el libro de LLORDÉN, M.: Desarrollo económico y urbano de Gijón, siglos XIX y XX (1994)



Geopuz Fernández Cuevas  
Manuel Ángel Benito García

Fig. 26: Principales proyectos de expansión urbana aprobados entre 1867 y 1910. Fuente: elaboración propia a partir del plano de 1867, plano de 1898 y plano de M. Llordén de 1994



↑ Fig. 27: El ensanche de Larumbe: La generalización del ensanche como modelo de crecimiento urbano de las ciudades españolas en la segunda mitad del siglo xix explica la proliferación de proyectos no ejecutados. Como el Proyecto de Ensanche y Reforma de Gijón, encargado al ingeniero militar Javier Sanz y Larumbe, que extiende en torno a la ciudad histórica y al ya en curso de ejecución ensanche de La Arena una trama ortogonal rota solo por la presencia de dos extensos parques urbanos.

El ensanche está diseñado en forma de abanico y mayor uniformidad morfológica al oeste de la carretera de Ceares. La trama muestra una marcada jerarquización, de modo que las dos avenidas principales, de 30 m de ancho, se cruzan en una plaza circular

ajardinada. De ellas, la transversal parte de frente a la estación del Norte, en tanto que la longitudinal lo hace desde El Balagón, integrando de ese modo el ensanche preexistente con la nueva área de crecimiento. Las vías de segunda categoría confluyen en glorietas menores y las de tercera, cuya anchura no debería ser inferior a 15 m, recortan el suelo edificable en agrupaciones de nueve manzanas. Amplias zonas verdes en El Humedal, Los Campos y El Coto, así como una vía de ronda delimitando todo el conjunto urbano y unas mil hectáreas de extensión constituyen otros de los aspectos destacables. Fuente: elaboración propia a partir del Proyecto de Ensanche y Reforma de Gijón de Javier Sanz y Larumbe. Aparece como encarte en la *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón*, 1884

→ Fig. 28: Incorporación de los planes de reforma interior y de expansión urbana al plano de la ciudad: En estas imágenes de Gijón puede seguirse el crecimiento espacial de la ciudad entre 1884 y 1911, así como el proceso de incorporación a su plano de piezas heredadas de diferentes proyectos de expansión urbana y de reforma interior aprobados entre 1860 y 1910.

En 1884, el antiguo recinto intramuros de la ciudad preindustrial se expansionó hacia levante, a través del Proyecto de Ensanche de Lucas María Palacio, Juan Díaz y Francisco García de los Ríos (1867) desarrollado sobre el arenal de San Lorenzo. Hacia poniente, la ciudad se proyecta a través de las estaciones ferroviarias y del pequeño «ensanche» de Fomento, nueva fachada marítima de los muelles homónimos.

En 1899, la pujanza industrial de la ciudad en los años anteriores dio lugar a la expansión de su plano en los dos sentidos de la línea de costa, y también a la proliferación de proyectos de reforma interior en el casco histórico.

En 1911, una extensa corona de parcelaciones particulares abiertas sobre fundos rústicos proyecta el crecimiento del plano urbano hacia mediodía y poniente. Todas ellas surgen engarzadas por los principales ejes viarios de acceso a la ciudad: de este a oeste, la carretera de la Costa, la de Ceares, la carretera Carbonera, el antiguo camino real de Castilla transmutado en carretera de Oviedo,

y de nuevo la carretera de la Costa en dirección Galicia. Por otra parte, continúa la reforma interior con la ampliación de la plaza del Carmen, renovada imagen del centro urbano.

Resultado de las acciones citadas, Gijón crece en esta época en torno a la ciudad preindustrial y el ensanche, que durante ese tiempo constituyeron el «radio» de la población, es decir, el ámbito sometido a las ordenanzas municipales. Ese crecimiento tomó cuerpo en forma de una aureola de parcelaciones practicadas al margen de la normativa edilicia, conformando el «extrarradio». Los nuevos barrios resultantes se consolidaron en torno a las principales vías de acceso a la villa generando un crecimiento tentacular con amplios espacios intersticiales vacíos. En términos generales, las urbanizaciones situadas a poniente tuvieron un contenido social netamente obrero. Así sucede con las que conforman los barrios del Natahoyo y La Calzada, flanqueando la carretera de Avilés. Situadas en proximidad a instalaciones ferroviarias y portuarias, constituían las áreas de mayor concentración fabril, donde el suelo destinado a este uso superaba en extensión al residencial. Similares características ofrecían los sectores del Humedal y El Llano-Ceares. Por contra, las urbanizaciones contiguas a la ciudad histórica (como las que surgen en el entorno de la Puerta de la Villa y El Fumeru) o las situadas a levante (El Real y El Coto de San Nicolás) son proyectadas con una vocación residencial mesocrática.

- Plaza Mayor, levantada a partir del proyecto del arquitecto Andrés Coello, aprobado en 1858
- Edificios sobre el ensanche de La Arena
- Ensanche de La Arena, diseñado por los arquitectos Lucas Morís Palacios y Joan Díaz y el ingeniero Francisco García de los Ríos, aprobado en 1867
- Manzanas proyectadas sobre los terrenos ganados al mar por la Sociedad de Fomento
- Espacio ganado al mar con el proyecto impulsado por la Sociedad de Fomento para construir una nueva dársena (1872)
- Edificios de transporte
- Espacio de transporte
- Otros edificios
- Otras manzanas
- Jardines
- Ferrocarril



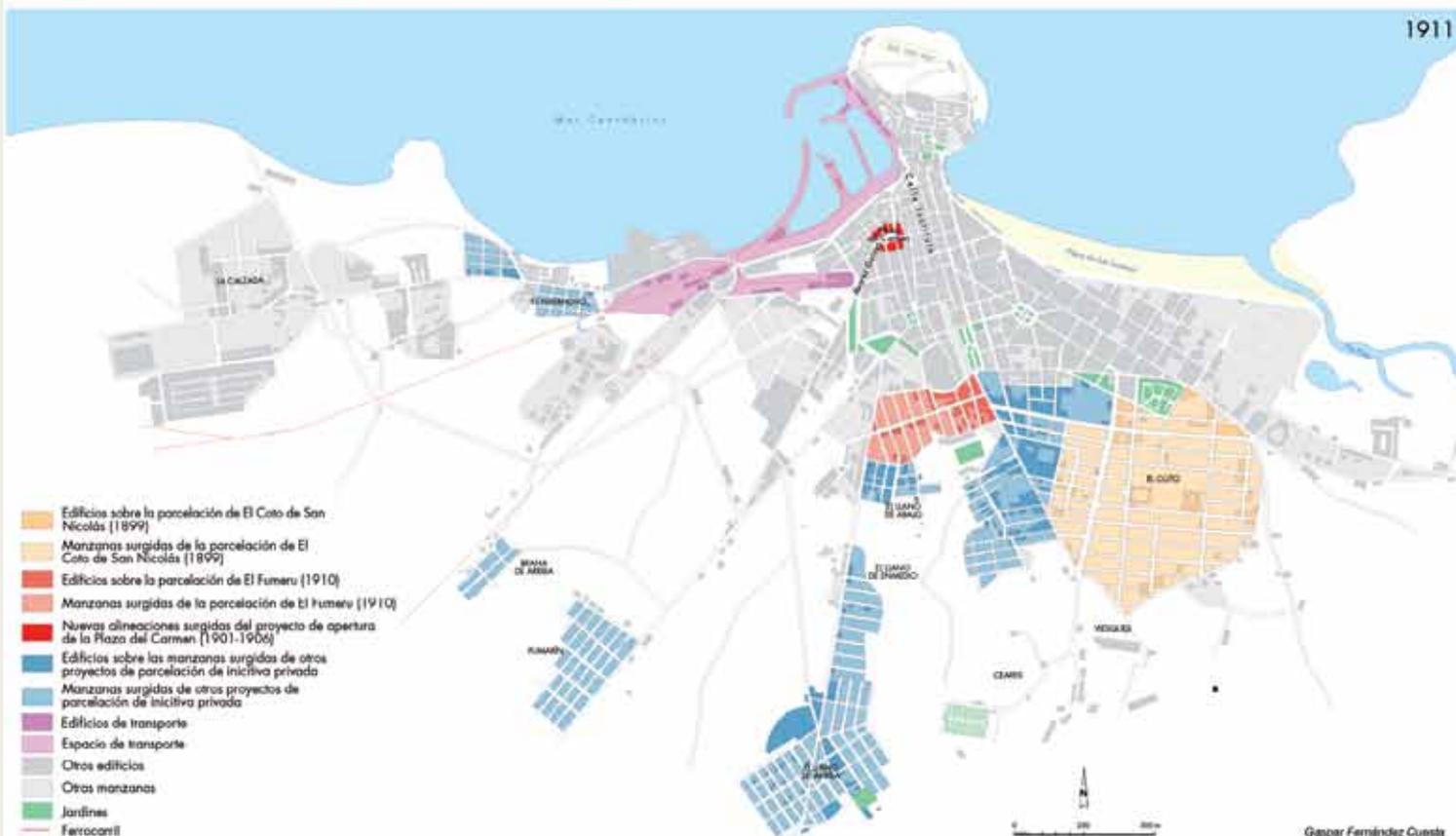
FUENTE: Elaboración propia a partir del Proyecto de Ensanche y Reforma de Gijón. Aparece como encarte en: MARTÍNEZ, Nemesio: Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón, 1884

- Edificios sobre el ensanche de La Arena
- Ensanche de La Arena
- Manzanas surgidas del proyecto de apertura de la calle Álvarez Garayo y otras adyacentes (1899-1901)
- Nuevo trazado de la calle Instituto tras el proyecto de rectificación de alineaciones y apertura al puerto, aprobado en 1876
- Edificios de transporte
- Espacio de transporte
- Otros edificios
- Otras manzanas
- Jardines
- Ferrocarril



FUENTE: Elaboración propia a partir del Plano de Gijón, publicado por la Junta organizadora de la Exposición Regional de 1899

- Edificios sobre la parcelación de El Coto de San Nicolás (1899)
- Manzanas surgidas de la parcelación de El Coto de San Nicolás (1899)
- Edificios sobre la parcelación de El Fumeru (1910)
- Manzanas surgidas de la parcelación de El Fumeru (1910)
- Nuevas alineaciones surgidas del proyecto de apertura de la Plaza del Carmen (1901-1906)
- Edificios sobre las manzanas surgidas de otros proyectos de parcelación de iniciativa privada
- Manzanas surgidas de otros proyectos de parcelación de iniciativa privada
- Edificios de transporte
- Espacio de transporte
- Otros edificios
- Otras manzanas
- Jardines
- Ferrocarril



Fuente: Plano de Gijón, editado en 1911, por Lino Villar Songenis. Tamaño original: 61 x 84 cm. Biblioteca Pública Jovellanos

Miguel, abierta sobre la punta más oriental de la cerca, y otra, con una trama en damero, en el resto del arenal.

Antes de acabar el siglo XIX, el Ayuntamiento sintió la necesidad de promover un segundo plan de ensanche, de manera que en 1879 encargó al ingeniero de caminos Javier Sanz y Larumbe un proyecto que previera el crecimiento de la ciudad hacia el suroeste, sobre una superficie de 240 hectáreas. Ahora bien, la larga demora por parte del autor explica que, cuando se concluyó el plan, sus previsiones ya estuvieran sobrepasadas por el propio desarrollo de la ciudad, que hasta ese momento había estado dirigido por los intereses de particulares que promovieron numerosas parcelaciones sobre terrenos de su propiedad. La impronta que ha dejado en el plano de la ciudad ha sido, por tanto, muy escasa.

La lenta ocupación del ensanche, por la inaccesibilidad de un suelo planificado y urbanizado, y por tanto caro, inaccesible para la demanda menos solvente, dio lugar a que pronto aparecieran las primeras parcelaciones particulares, resultado de un elemental trazado de calles sobre fincas rústicas engarzadas al casco urbano sobre una vía de acceso. Las parcelaciones formaron una dilatada corona en torno a la ciudad histórica, al ensanche y a los enclaves industriales del Natahoyo y La Calzada, aparte de las que generaron núcleos aislados de extrarradio en El Llano, sobre la carretera Carbonera, en la carretera de Oviedo y en la de Ceares. Entre todas ellas hubo dos parcelaciones que, por su tamaño, han dejado una huella muy profunda en el plano actual. La más antigua de ellas fue la del Coto de San Nicolás (1898), frontera al ensanche, y la otra la del Fumeru, en El Llano de Abajo, sobre el eje viario de la carretera Carbonera.

El escaso grado de ocupación de las zonas ajenas a la ciudad histórica, muy acusado en las áreas de extrarradio, permitiría asimilar el crecimiento demográfico de la ciudad, que pasó de 31.000 habitantes en 1910 a 52.000 en 1930, sin necesidad de recurrir a nuevo suelo urbano. Los modelos de ocupación del suelo introducidos en la segunda mitad del siglo XX se mostraron suficientes para encauzar el desarrollo de la ciudad, como lo demuestra la limitada densificación del ensanche y de la mayor parte de las parcelaciones.

### C) GIJÓN, AL FINALIZAR LA GUERRA CIVIL

Las dimensiones del Gijón que surge de la contienda civil apenas se diferencian de las que tenía en el momento en que Ricardo Casielles levantó su plano de la ciudad (1910). Así se desprende del posterior plano, realizado en 1942,

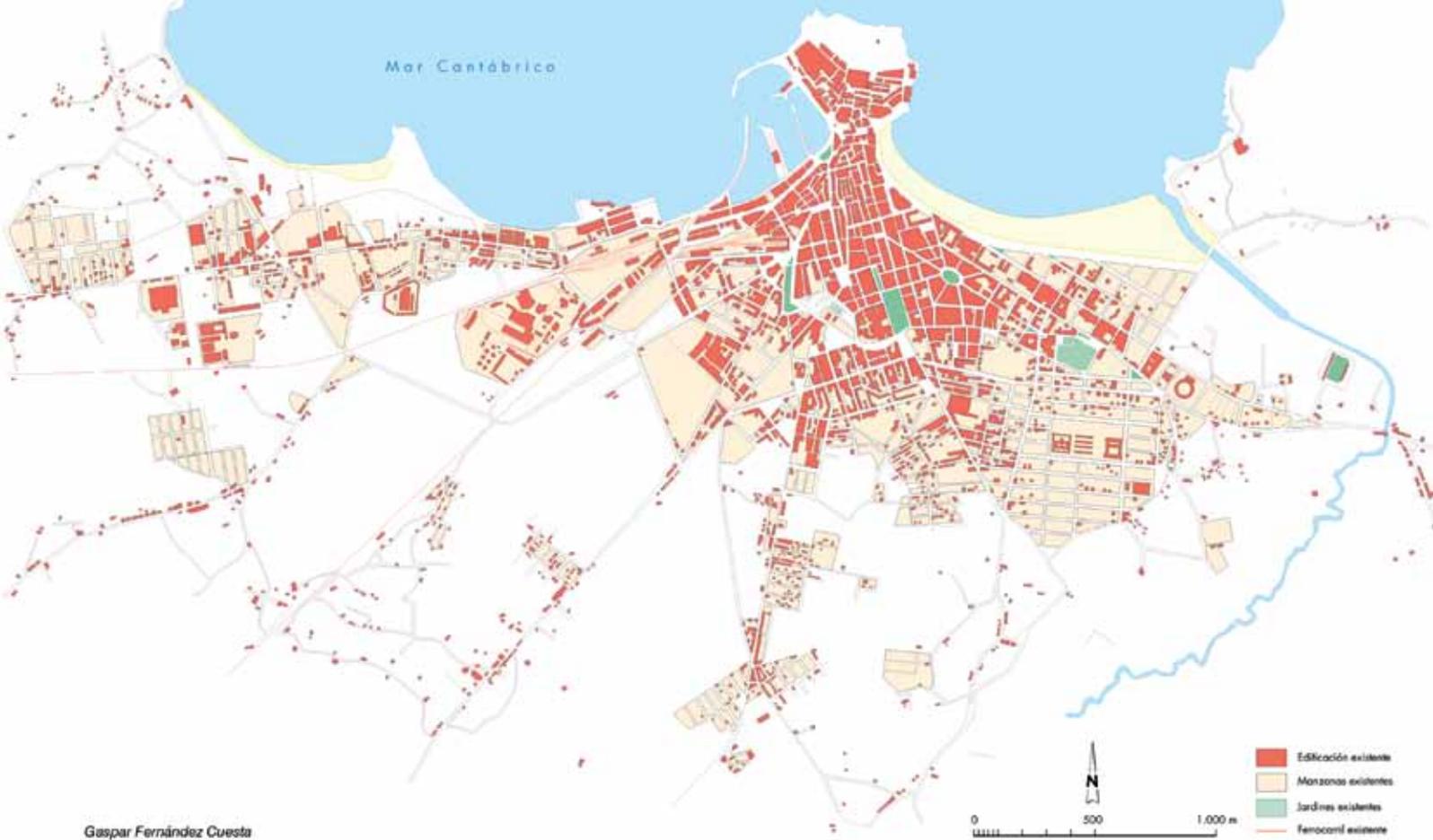


Fig. 29: Gijón en 1942. Fuente: elaboración propia a partir del plano de la ciudad de Gijón perteneciente al Proyecto de Extensión y Ordenación de la ciudad realizado por el arquitecto Germán Valentín-Gamazo en 1947

que le sirvió de base a Germán Valentín-Gamazo para trazar las alineaciones del Plan de Extensión y Ordenación aprobado en 1947.

En torno a la ciudad preindustrial y el ensanche, que durante mucho tiempo constituyeron el «radio» de la población, es decir, el ámbito sometido a las ordenanzas municipales, toma cuerpo una aureola de parcelaciones practicadas al margen de la normativa edilicia, conformando el «extrarradio». Ese proceso se inicia en los años ochenta del siglo XIX y alcanza su punto álgido en los albores del XX. Los nuevos barrios resultantes se consolidan en torno a las principales vías de acceso a la villa, generando un crecimiento tentacular con amplios espacios intersticiales vacíos. En términos generales, las urbanizaciones situadas a poniente se caracterizan por un contenido social netamente obrero. Así sucede con las que conforman los barrios del Natahoyo y La Calzada, flanqueando la carretera de Avilés. Situadas en proximidad a instalaciones ferroviarias y portuarias, constituían las áreas de mayor concentración fabril, donde el suelo destinado a este uso supera en extensión al residencial. Similares características ofrecían los sectores del Humedal y El Llano-Ceares. Por contra, las contiguas al núcleo consolidado, como las que se desarrollan en el entorno de la Puerta de la Villa y El Fumeru, o a levante (El Real y El Coto

de San Nicolás) son proyectadas con una vocación residencial mesocrática. En conjunto, el grado de ocupación de estos espacios es laxo, particularmente en aquellos sectores más alejados del centro, incluyendo la parte oriental del Ensanche del Arenal.

### 3. LA CIUDAD DURANTE LA AUTARQUÍA Y EL DESARROLLISMO (1940-1980)

El modelo de ciudad burguesa comienza a ser puesto en entredicho en nuestro país durante la Segunda República, en el momento en que algunos arquitectos comenzaron a incluir en sus planes urbanísticos las propuestas contenidas en la Carta de Atenas. Ahora bien, el conjunto de estas propuestas solo adquirió carácter universal en nuestro urbanismo con la llegada de la democracia, cuarenta años después de finalizada la guerra civil. La propia guerra y la posterior instauración del régimen franquista impidieron la plasmación en nuestras ciudades de un ideario urbanístico considerado progresista, que buscaba conseguir una ciudad más igualitaria y justa; y ello a pesar de que muchos arquitectos redactores de planes urbanísticos estaban imbuidos del nuevo ideario, o de que dicho ideario sirvió de base para redactar la primera Ley del Suelo, en el año 1956.

Por ello, entre 1939 y 1978 asistimos en nuestro país a un cierto desconcierto urbanístico, fruto de la falta de una idea clara del modelo de ciudad que se quería construir. Tanto que incluso pueden diferenciarse dentro de este periodo dos fases de duración similar, caracterizadas cada una de ellas por formas distintas de concebir la ciudad: la primera llegaría hasta finales de la década de los cincuenta, una vez aprobada la primera Ley del Suelo y puesto en marcha el Plan de Estabilización; la segunda se iniciaría entonces y duraría hasta el advenimiento de la democracia, coincidiendo, por tanto, con el denominado *desarrollismo*, años durante los cuales el proceso de industrialización se extendió a todo el país.

#### A) LA CIUDAD DE LA AUTARQUÍA (1940-1960)

El fin del conflicto fratricida sume a Gijón, como al resto de España, en las privaciones de la cartilla de racionamiento, el mercado negro, el bloqueo internacional y la autarquía. Tales penurias inciden en la ralentización del crecimiento demográfico con respecto a etapas anteriores. Aun así, en 1940 son

alcanzados los cien mil habitantes, manteniendo la primacía conseguida en el censo de 1930 como el concejo más poblado de Asturias.

El panorama urbanístico de Gijón en ese momento está presidido por los derribos realizados en 1936 como prolegómeno de un ambicioso Plan de Reformas. A pesar de su frustración, influiría notablemente en el primer instrumento destinado a la planificación global de la ciudad de la posguerra: el Plan Valentín-Gamazo, aprobado en 1947.

Terminada la guerra, y hasta la llegada del desarrollismo, el urbanismo de la ciudad estuvo marcado por dos tipos de actuaciones bien distintas: la primera y más importante para la formación del futuro plano de la ciudad fue la redacción y aprobación del Plan de Extensión y Ordenación de la ciudad de Gijón; el otro tipo de actuación estuvo dirigido por el Estado, y fue la promoción y construcción de pequeñas colonias residenciales para paliar los graves problemas de vivienda a los que estaba sometida la clase trabajadora.

#### *a) El Plan de Extensión y Ordenación de la ciudad de Gijón*

Este Plan, realizado por el arquitecto Germán Valentín-Gamazo y García-Noblejas, recoge el espíritu funcionalista inspirado en la Carta de Atenas. Se trata, por tanto, del primer Plan General de Ordenación de la ciudad inspirado en los principios de urbanismo global que habrían de informar la primera Ley del Suelo de 1956. Tenía un horizonte temporal de veinte años e incorporaba al plano una amplia zona para hacer frente al futuro crecimiento espacial de la villa.

Entre sus objetivos explícitos estaba cohesionar el tejido urbano y acabar así con las áreas intersticiales resultantes de un crecimiento lineal materializado en torno a las vías de acceso. Esos vacíos se localizaban primordialmente en El Llano del Medio y La Braña-Pumarín, en donde se proyectó una trama ortogonal como elemento de engarce; y en Tremañes, un sector cuyo cometido industrial condicionó una división del suelo en grandes lotes.

Incluía también un ambicioso conjunto de medidas encaminadas a profundizar en la reforma interior, es decir, dirigidas a alterar la trama heredada del casco histórico, cuya ejecución culminó la operación de transformación interna más ambiciosa de la historia de la ciudad. Para lograrlo se preveía el derribo de un elevado número de inmuebles, algunos de gran valor patrimonial. Entre ellos se encontraban los balnearios que desde finales del siglo XIX existían en la playa, las llamadas casas de Veronda, en el frente marítimo del ensanche; el Hospital de la Caridad, en cuya manzana se levantaron con posterioridad los Jardines del Náutico; el Mercado de

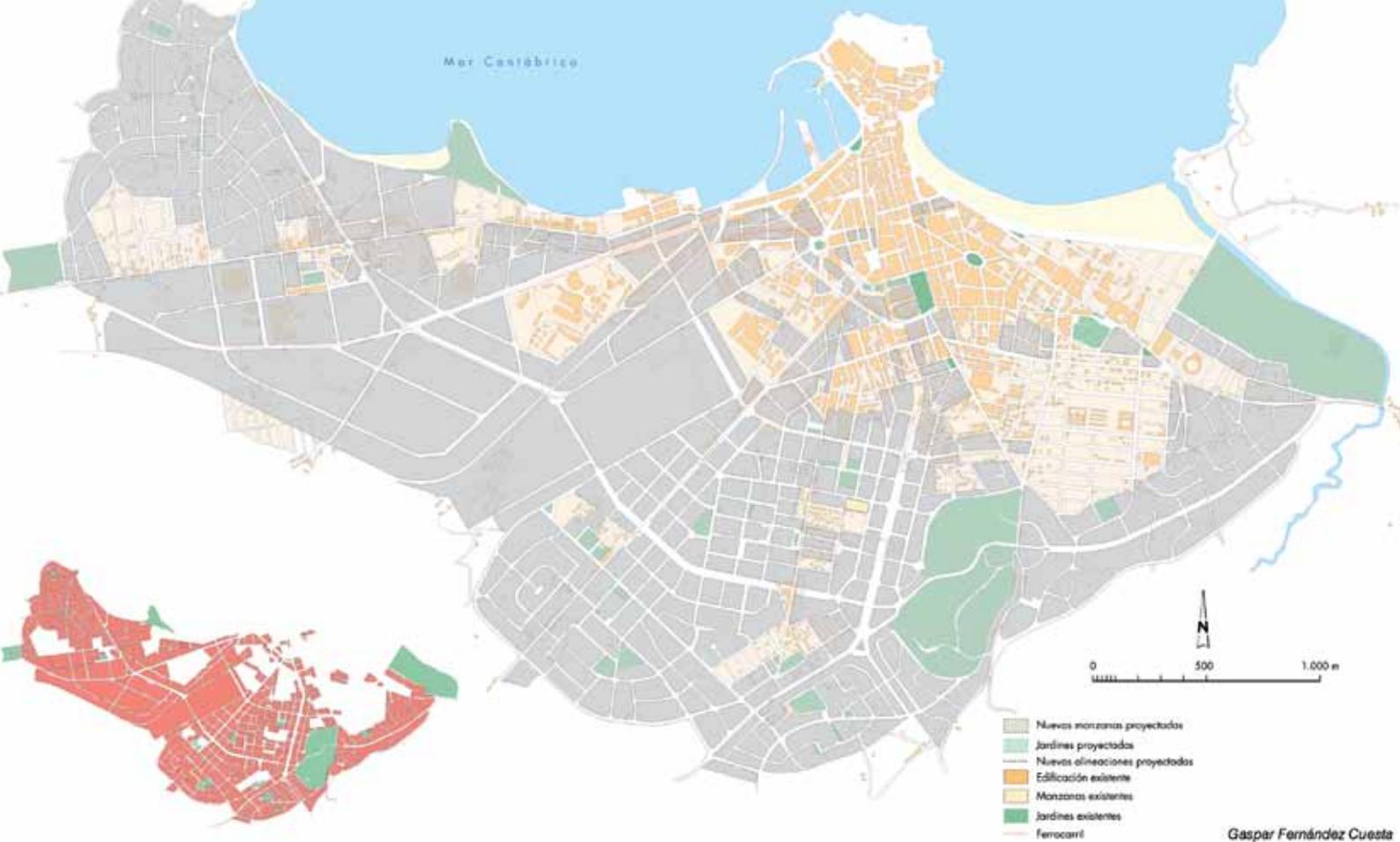


Fig. 30: Plan de Extensión y Ordenación de la ciudad de Gijón (1947). Fuente: elaboración propia a partir del plano de 1947

Hierro de Jovellanos, que dio lugar a la plaza del Parchís; o las casas que daban acceso al barrio del Carmen, que permitieron abrir la plaza de Italia. También fueron objeto de ensanchamiento, en esta época, las plazas del Seis de Agosto y de Capua, más el arranque de la carretera de Oviedo y la calle Fernández Vallín.

Por último, el Plan preveía una aureola de suelo orientada a edificaciones de baja densidad que bordearía los confines del núcleo consolidado. Con esta franja se trataba de establecer una transición entre lo urbano y lo rural que, al mismo tiempo, sirviera de límite claro entre ambos. Las manzanas que la integran obedecen al modelo howardiano, apareciendo también alguna agrupación que sigue la variante americana denominada Radburn, tal como acontece en la zona donde hoy se encuentra el poblado Nuevo Gijón. El aspecto ambiental favorece igualmente la presencia de estas tipologías de hábitat extensivas por situarse su mayor parte sobre las suaves elevaciones que contornean la villa, bien ventiladas y soleadas. En esta línea ambientalista se inscribe la habilitación del parque de Los Pericones en Ceares.

En lo concerniente a las infraestructuras, son retomadas del Plan de Reformas Urbanas de 1937 la aún hoy inconclusa ronda de Camiones (avenidas

de Eduardo Castro, Príncipe de Asturias y de Gaspar García Laviana) y la estación única de ferrocarril y autobuses. También se incluían otras dos vías de circunvalación, una interior (hoy Carlos Marx y Pérez de Ayala) y exterior la otra, apenas esbozada. Complementando estos ejes de articulación en sentido este-oeste, la avenida del Llano es propuesta como la principal entrada a la ciudad desde el sur. El Plan consagraba la oposición entre una «ciudad-taller», al oeste, y otra residencial, al este, materializada desde la segunda mitad del siglo XIX.

Muchas de las propuestas del Plan, especialmente en lo concerniente a la trama urbana, no fueron ejecutadas en su momento; sin embargo, sí que lo fueron con posterioridad, hasta el punto de que a día de hoy es el documento urbanístico que mayor huella ha dejado en el plano de la ciudad.

#### *b) La intervención del Estado en la promoción de viviendas*

Terminada la guerra civil y hasta principios de la década de 1960, en una ciudad obrera como Gijón, con un déficit crónico de viviendas, fue el Estado, y a remolque la iniciativa privada, el principal agente creador de una corona discontinua de barriadas de colonias y bloques, construidas en no pocas ocasiones contraviniendo el planeamiento vigente.

En la etapa inicial de la autarquía, los poblados de viviendas de promoción pública y privada se caracterizaron por su localización periférica, en un suelo barato y no previsto en el planeamiento. Formaban una corona discontinua de asentamientos, en ocasiones a una distancia apreciable de los contornos urbanos y casi siempre próximos a vías de comunicación que los vinculan a las áreas industriales y, eventualmente, al centro de la ciudad. También se caracterizaban por la escala modesta de cada actuación, generalmente inferior a las cien viviendas, y finalmente, por su variedad tipológica, que iba del bloque aislado a la pequeña vivienda unifamiliar, alineada o pareada, con huerto, reflejo de la ideología agrarista del primer franquismo.

Con estas características, una de las colonias más antiguas fue el poblado de Pescadores, en Jove, sobre la dársena pesquera, construido entre 1949 y 1951. Consta de más de veinte bloques de viviendas de distintos tamaños, y está dotado con equipamientos mínimos. Ahora bien, la mayoría de las colonias fueron promovidas en la década de 1950. La mayor de todas fue el poblado Nuestra Señora de Covadonga, en Roces, construido en 1953 en las afueras de la ciudad y compuesto por cerca de cuarenta bloques de distinto tamaño y tres o cuatro plantas de altura. Además de este poblado, se levantaron los de La Teyerona, en el alto de Ceares (1953); Los Caleros (1953) y

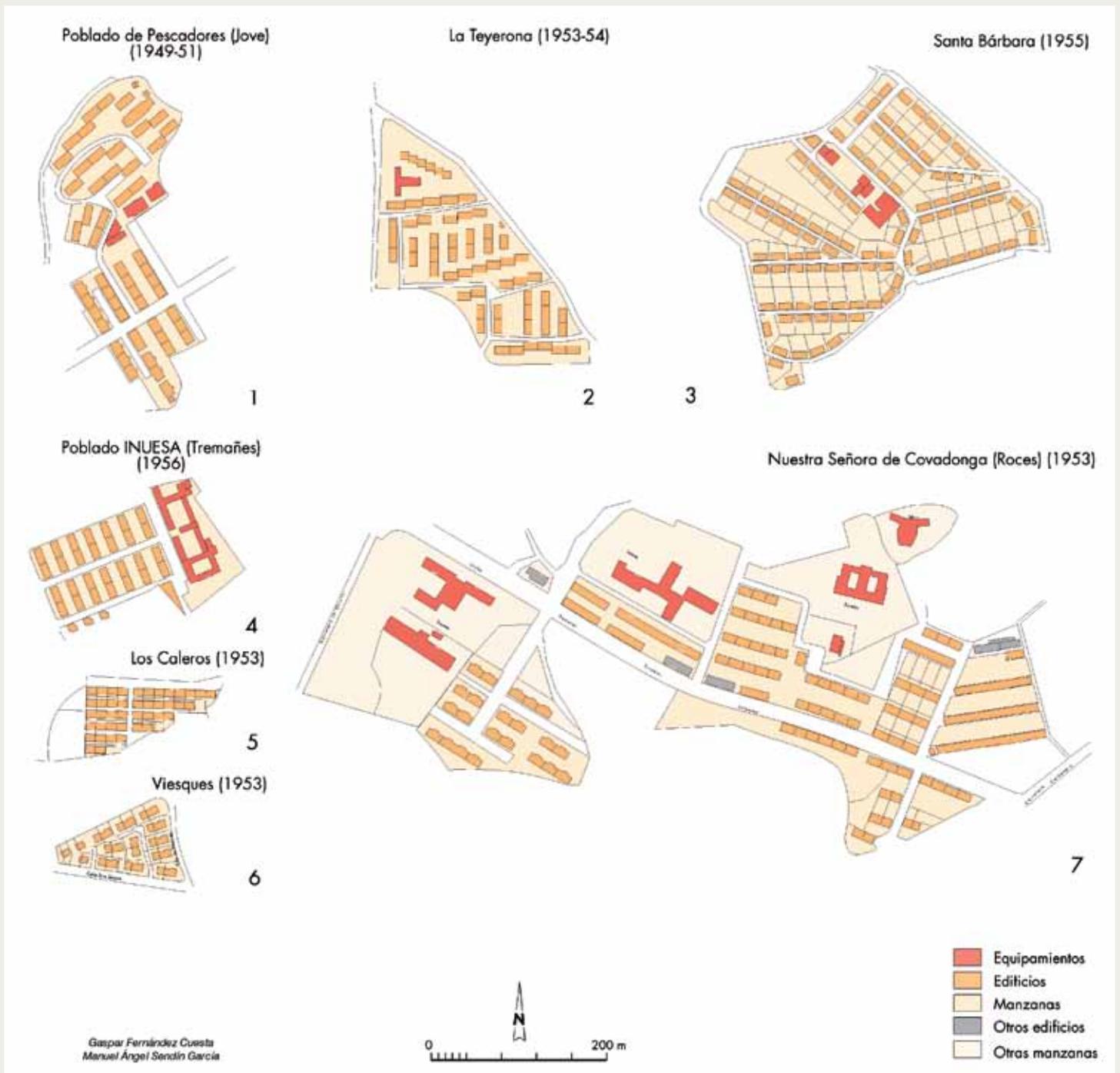


Fig. 31: La conformación de colonias y barriadas de bloques en la periferia (poblado de Las Mil Quinientas, poblado de La O. S. H. de Contrueces): Terminada la guerra civil y hasta principios de la década de 1960, en una ciudad obrera como Gijón, con un déficit crónico de viviendas, fue el Estado, y a remolque la iniciativa privada, el principal agente creador de una corona discontinua de barriadas de colonias y bloques, construidas en no pocas ocasiones contraviniendo el planeamiento vigente.

En la etapa inicial de la autarquía, los poblados de promoción pública se caracterizaron por su localización periférica, en un suelo barato y no previsto en el planeamiento. También por la escala modesta de cada actuación, generalmente inferior a las cien viviendas, y finalmente, por su va-

riedad tipológica, que iba del bloque aislado a la pequeña vivienda unifamiliar, alineada o pareada, con huerto. Desde finales de la década de 1950, la promoción pública adoptó el modelo de la actuación extensa en forma de polígonos, consecuencia de la adopción de los postulados corbusieristas de la Carta de Atenas. El primero de los realizados fue el de Las Mil Quinientas de Pumarín, una sucesión de bloques abiertos de planta rectangular y en estrella. El cercano, y posterior, polígono de Pumarín adoptó nuevamente un modelo foráneo, esta vez estadounidense, denominado *new towns in the town*, y una forma de promoción mixta, pues sobre suelo público la mayor parte de la edificación fue levantada por cooperativas. Fuente: elaboración propia a partir del plano parcelario de 1968-1974

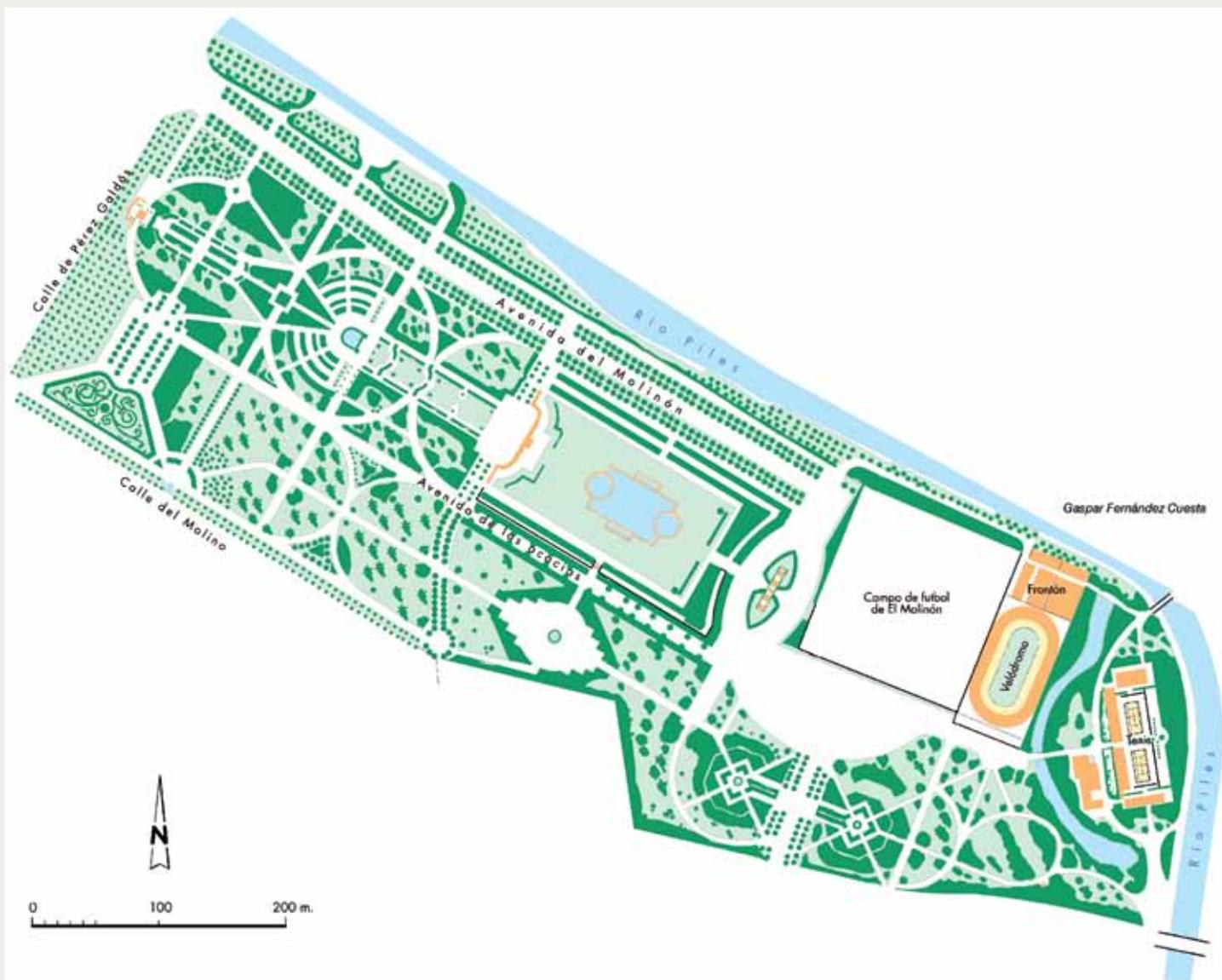


Fig. 32: El parque de Isabel la Católica y el parque Inglés: Hasta comienzos de los años ochenta del siglo xx, era la zona verde más importante de Gijón El nacimiento de ese equipamiento arranca del convenio que firman en 1939 los propietarios de la charca formada cerca de la desembocadura del Piles y el Ayuntamiento, tras varios intentos fallidos de desecar ese humedal insalubre. En 1941 es aprobado el proyecto, iniciándose de inmediato las tareas de relleno. Los 110.000 m<sup>2</sup> consolidados son objeto de plantación con distintas especies exóticas, siendo perceptibles los primeros resultados en 1946. Dirigió esa labor Ramón Ortiz, por entonces segundo jardinero del Ayuntamiento de Madrid y encargado de los parterres del duque de Alba, quien aplicó un

trazado con arreglo a la estética geometrizable del jardín barroco francés.

Al otro lado del Piles se materializa, en la primera mitad de los setenta, el parque Inglés planeado en 1955. El modelo adoptado en esta ocasión responde al de «jardín panorámico», desarrollado en Reino Unido desde los inicios del siglo xviii. Este equipamiento, si bien no solucionó, por su localización periférica, la penuria de espacios libres que afligía a las áreas más densificadas de la ciudad, sí contribuyó, en cambio, a la revalorización urbanística del entorno, particularmente del Bibio. Fuente: elaboración propia a partir del Proyecto General del Parque Público de Isabel la Católica en Gijón de 1947

Santa Bárbara (1955), en las inmediaciones del de Roces; Viesques (1953); y el de INUESA (1956).

## B) LA CIUDAD DEL DESARROLLISMO (1960-1980)

El desarrollo urbano de Gijón entró en una nueva fase durante los últimos años de la década de 1950, tanto porque se aceleró el ritmo de su crecimiento como por la entrada en vigor de la primera Ley del Suelo. Esta ley introdujo en el urbanismo español la figura de los planes generales de ordenación urbana (PGOU), como marco general del planeamiento urbano, y el concepto de polígono como unidad básica de actuación y diseño.

La aprobación en 1956 de la primera Ley del Suelo coincidió en el tiempo con la crisis que puso fin al modelo autárquico y con un decisivo cambio de rumbo en la política económica y social del Régimen. Franco nombra su primer gobierno de tecnócratas a comienzos de 1957, que fue quien aprobó dos años más tarde el Plan de Estabilización que puso las bases del ciclo expansivo experimentado en los años sesenta y primera mitad de los setenta, que hizo posible la industrialización del país.

En este periodo, Gijón, con un aparato fabril obsoleto, asiste al desmoronamiento de la industria que había sustentado su actividad económica durante la inmediata posguerra. Fábricas históricas como las de sombreros, La Algodonera, la cervecera La Estrella de Gijón, Industrial Alonso o la factoría vidriera Cifuentes, Pola y Cía. desaparecen del paisaje urbano para dar paso a enormes colmenas residenciales. En el lado opuesto, la instalación de la siderúrgica integral de UNINSA (Unión de Siderúrgicas Asturianas, S.A.), actual Arcelor-Mittal, parece ser la principal causa que explica la casi duplicación de los efectivos demográficos del concejo entre 1960 (124.714 habitantes) y 1975 cuando son alcanzados los 236.281 residentes.

Esa importante fábrica junto a los polígonos industriales asentados en Tremañes en las postrimerías de los años sesenta (Bankunión I y II, Promosa, Maximino Vega, Mora Garay) reafirman al poniente gijonés como emplazamiento industrial. Función que se verá aún más acusada con su extensión hacia el este, hacia Roces, en donde, flanqueando la carretera de Oviedo, toma cuerpo el polígono industrial de Puente Seco.

La presencia de la factoría de UNINSA y de otros establecimientos pesados sobre el tramo final del río Aboño impulsa la primera gran ampliación del puerto del Musel, desarrollada entre los años 1970 y 1983. Por esos años se asiste a la implantación o mejora de infraestructuras de transporte terrestre, en

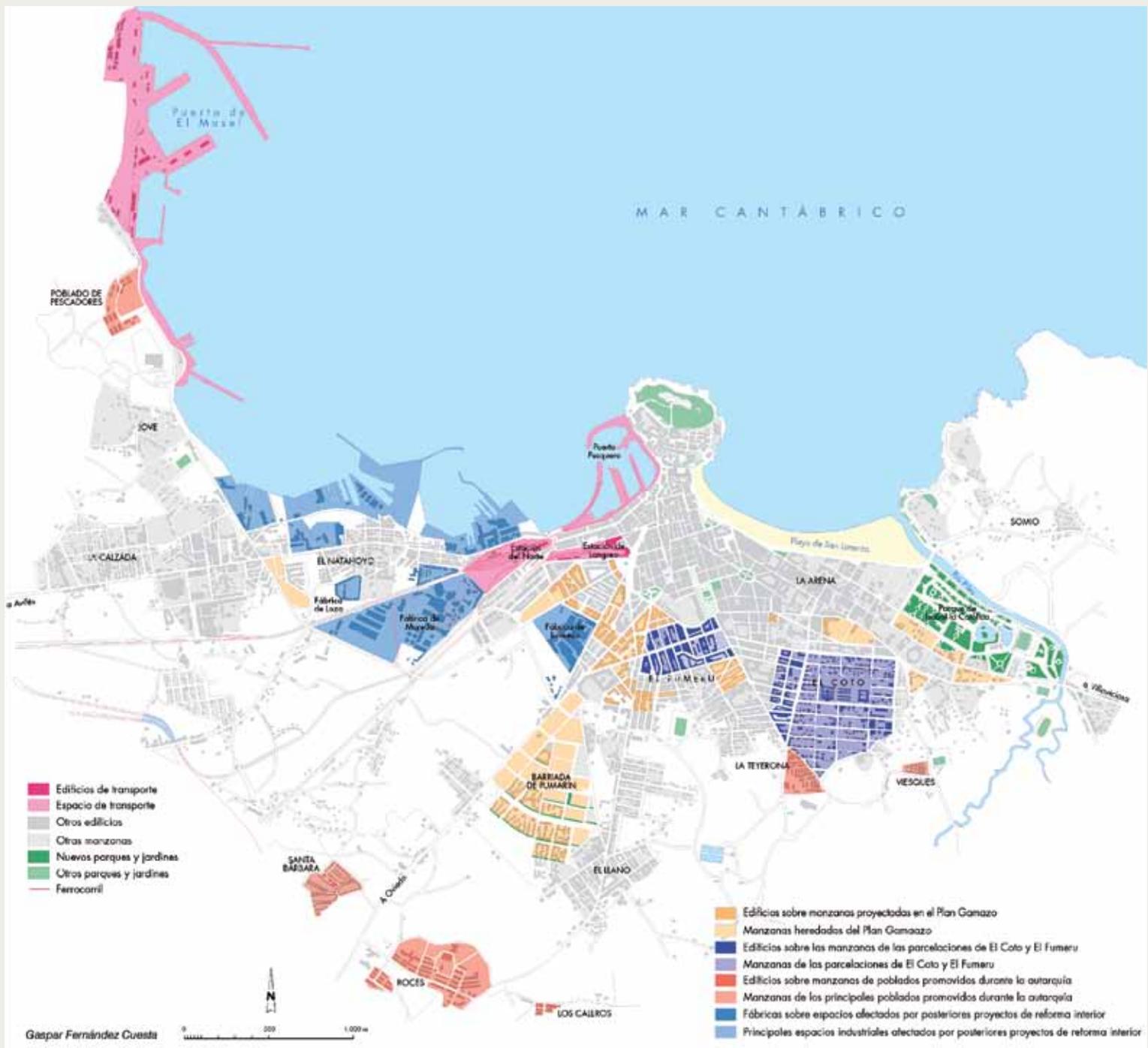


Fig. 33: Plano de 1962: En los albores de la etapa desarrollista, la ciudad apenas varió en extensión con respecto al plano de 1942. Fenómeno al que no son ajenos el lento crecimiento demográfico y la anodina actividad constructora registrados durante la inmediata posguerra. El suelo vacío producido en etapas anteriores y, en menor medida, el inicio del proceso de remodelación limitan la ampliación del perímetro urbano. Las principales piezas añadidas al plano de la villa son el parque de Isabel la Católica y la Universidad Laboral, en el apartado de los equipamientos públicos, y las nuevas barriadas de vivienda obrera situadas en la periferia, en el residencial. De tales aportaciones, solo la aludida zona

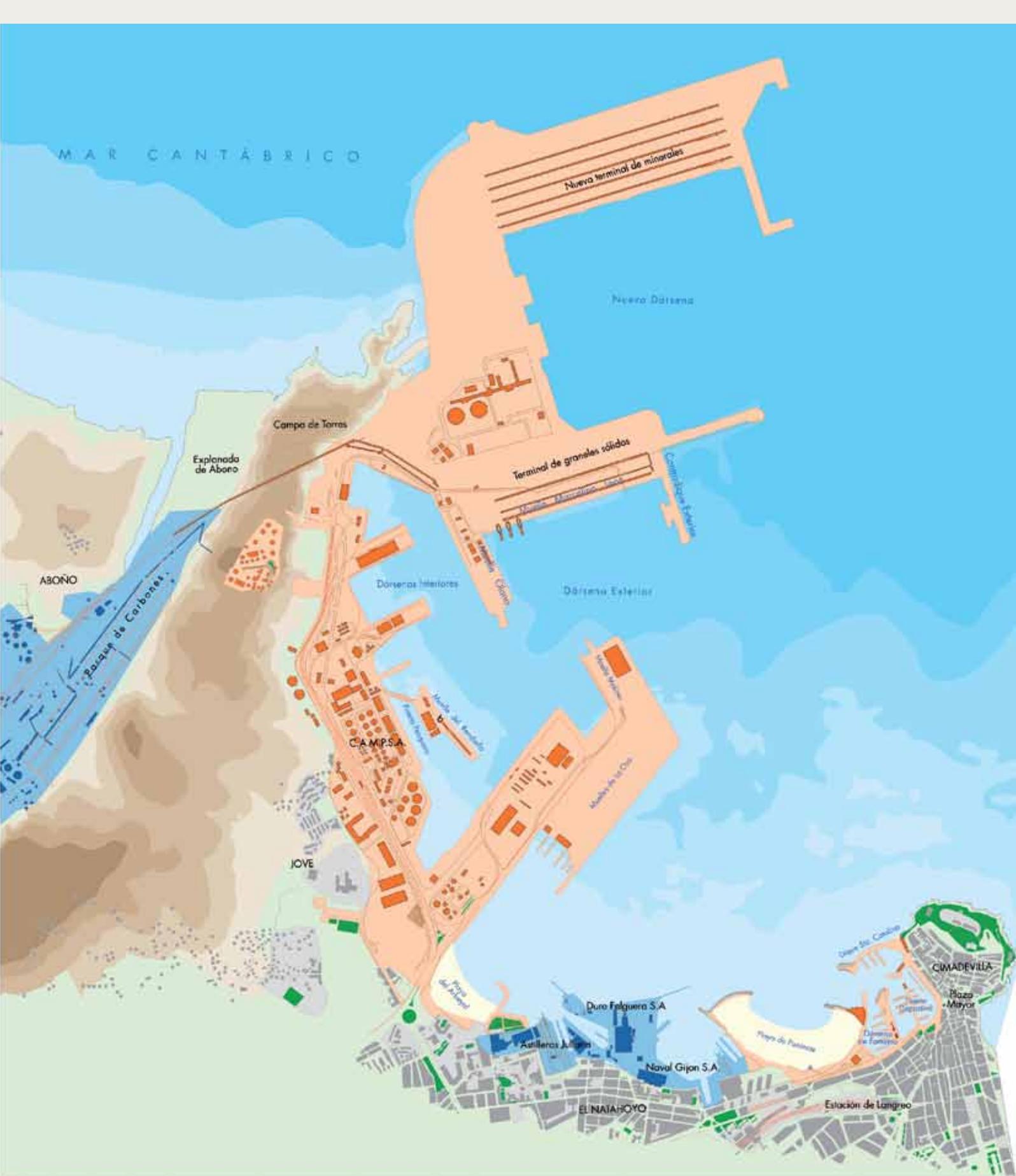
verde y el poblado de Las Mil Quinientas se encuentran dentro del ámbito regulado por el Plan Gamazo. El suelo industrial ve incrementada su presencia por efecto de la política autárquica, orientada a impulsar los sectores industriales estratégicos. En esta línea se inscriben la expansión de los astilleros, que pasan a ocupar la práctica totalidad del frente costero occidental y, más al interior, la ganancia de espacio experimentada por la factoría siderúrgica de Moreda, como consecuencia de la modernización a que son sometidas sus dependencias a mediados de los años cincuenta del siglo pasado. Fuente: elaboración propia. La base cartográfica está tomada del plano de 1962

Figs. 34-35: La expansión portuaria como fundamento de las nuevas bases económicas: El desarrollo del puerto del Musel desde 1962 ha estado condicionado por las necesidades del espacio industrial desarrollado sobre el tramo final del valle del río Aboño, especializado en actividades básicas. La primera gran ampliación del puerto es planteada en 1967 en previsión del impulso que para el movimiento mercante significaría la implantación de uninsa. Preveía el incremento de líneas de atraque, superficies auxiliares y calados, mejoras necesarias ante el gigantismo de los buques que comenzaban a surcar los mares. Incremento de tamaño al que no fue ajena la clausura del canal de Suez a causa de la guerra de los Seis Días. Para su materialización son elaborados el Plan General del Puerto para el cuatrienio 1968-1971, redactado ese mismo año, y el Anteproyecto de Obras Exteriores y Ordenación del Puerto, que data de 1969. El grueso de las obras se desarrolló entre 1970 y 1983. Los resultados más significativos son los muelles de La Osa y del Ingeniero Moliner, cierre meridional del espacio marítimo abrigado, y los destinados al desembarque de minerales en el lado opuesto sobre la prolongación del dique Oeste o Exterior (dique Príncipe de Asturias) y el contradique Exterior. También fueron habilitados los muelles de Rendie-llo y un pantalán para petroleros. Con estas actuaciones, el organismo portuario gijonés incrementaba notablemente su capacidad, así como la lámina de agua resguardada, permitiendo el amarre de *bulk carriers* de hasta 160.000 toneladas de peso muerto (tpm). Las dimensiones adquiridas por esta infraestructura cobran relevancia si se comparan con las que ofrecía en 1962. En aquel momento su fisonomía apenas había variado con respecto a la anteguerra, exceptuando el arranque del dique Oeste (588 m) desde el dique Norte, materializado entre 1950 y 1963.

La segunda gran transformación del puerto se inicia en 2005, año en el que el volumen de mercancías movido en sus instalaciones alcanza la cifra récord de 21.790.871 T, reflejo de la etapa de expansión económica que se vivía entonces. Los trabajos consistieron en la construcción de un dique de abrigo de 3.834 m, que arranca del cabo Torres, y en su extremo, un contradique perpendicular a aquel, de 816 m. A la finalización de las obras en 2010, la nueva dársena aportaba una zona terrestre de 140 ha, cobijando una superficie marítima de 145 ha. Las profundidades en línea de atraque oscilan entre 10 m y 27 m, permitiendo atender a buques de 230.000 tpm. Con esa ampliación, El Musel duplicaba su capacidad

La primera edificación que se alza sobre el nuevo muelle, en proximidad al dique Príncipe de Asturias, es una planta regasificadora levantada por la empresa Enagás entre 2009 y 2012. Con ella se pretendía introducir al puerto de Gijón en la distribución de gas natural, fuente de energía con elevada demanda y rápido crecimiento. Sin embargo, la crisis y los condicionamientos políticos parecen haber dejado sin uso esas instalaciones. Fuente: elaboración propia a partir de los planos de 1962, 1980, 2000 y 2014





**Batimetría (metros)**

- De 0 a 5
- De 5 a 10
- De 10 a 15
- De 15 a 20
- De 20 a 25

**Altimetría (metros)**

- Menos de 50
- De 50 a 100
- De 100 a 200
- De 200 a 250
- De 250 a 300

- Edificios portuarios
- Espacio portuario
- Fabricas y almacenes
- Espacio industrial
- Otros edificios



algún caso relacionadas con la expansión de las instalaciones marítimas, y que, a la postre, inciden en la vertebración de la ciudad con el centro de la región. La que revistió mayor trascendencia fue la denominada autopista Y, inaugurada en 1976. Tenía por objeto facilitar el tránsito de mercancías pesadas entre Gijón, Oviedo y Avilés, así como descongestionar el creciente tráfico rodado entre esos tres núcleos urbanos. La previsión de un intenso flujo circulatorio, particularmente de vehículos industriales, determinó que fuese pavimentada con un firme de hormigón rayado. Por su parte, la carretera de Avilés es mejorada con arreglo al Plan REDIA. Finalmente, en el apartado ferroviario destaca la duplicación de la línea de RENFE entre Veriña y Pola de Lena cuyas obras se inician en 1973.

La instalación de UNINSA y el fuerte incremento demográfico, consecuencia de la masiva afluencia de inmigrantes, desencadena una «fiebre del ladrillo» durante la segunda mitad de la década de los sesenta y primera de la siguiente, solo comparable a la reciente «burbuja inmobiliaria». Espacios hasta entonces libres son rápidamente ocupados por edificios que, en razón a su elevado número de plantas y volumen constructivo, vulneraban las ordenanzas urbanísticas.

A la densa y rápida colonización tanto de solares desocupados como de antiguos terrenos industriales o recreativos (Parque Japonés, La Florida, el primitivo emplazamiento del Grupo de Cultura Covadonga...), se añade la remodelación de amplios sectores, particularmente en la ciudad preindustrial y el ensanche decimonónico, ejecutada en buena medida al margen de la normativa urbanística, el todavía vigente Plan de Germán Valentín-Gamazo.

Por carecer de interés para la demanda más solvente, continuó la degradación del casco histórico de Cimadevilla. El centro de la ciudad sufrió un cambio generalizado que transformó profundamente su fisonomía con la presencia abrumadora de edificios en altura que dieron lugar a densidades disparatadas. Buen ejemplo de esa masificación es el tramo de la carretera de la Costa comprendido entre la antigua Fábrica de Vidrios y la plaza del Humedal, que además de los excesos constructivos acarrió la pérdida del carácter predominantemente peatonal y de esparcimiento ciudadano del antiguo paseo de San José, hoy calle Palacio Valdés (La Acerona).

En el ensanche, las manzanas de la línea de playa fueron las antes ocupadas, siempre con un volumen superior al permitido en el Plan Gamazo, y al más puro estilo del urbanismo que entonces se practicaba en las localidades del levante español afectadas por el turismo masivo de «sol y playa». Pero la densificación también afectó al resto de la trama reticular hasta bien entrados los setenta del siglo XX. Simultáneamente, el caserío de mayor valor arquitectóni-

co, concentrado en las calles de acceso a la plaza de San Miguel, fue derribado por el alto precio de los solares a causa de su centralidad.

Ahora bien, no fue solo la ciudad consolidada la que estuvo sujeta a transformaciones radicales en su paisaje. Hacia el este, la franja de terreno comprendida entre las avenidas de Castilla y Torcuato Fernández Miranda y la carretera de la Costa sufre un cambio muy abrupto como consecuencia de la sustitución de las viviendas unifamiliares, allí existentes desde el primer tercio del siglo XX, por bloques aislados de viviendas para clases acomodadas. Este proceso, iniciado en 1969, se extenderá hasta bien entrada la década de 1980. Obedeció a la fuerte revalorización de ese entorno tras la desecación de las marismas del Piles y su conversión en el parque de Isabel la Católica, a lo que habría que añadir la proximidad de la playa de San Lorenzo y de los equipamientos deportivos repartidos por el levante gijonés.

Ese proceso de destrucción urbana acarreó la pérdida de un elevado número de valiosos inmuebles en lo estético y arquitectónico, hoy solo visibles en viejas postales y fotografías, para dar paso a otros carentes del más mínimo interés y en total disonancia con el entorno. En suma, un paisaje urbano degradado y colapsado y unos equipamientos ínfimos.

Al expolio patrimonial hay que añadir la clausura de las tres líneas de tranvía que recorrían las calles de la villa desde las postrimerías del siglo XIX. Dos de esos ejes unían el centro de la ciudad con los barrios obreros, industriales y portuarios, y el tercero recorría los sectores burgueses y recreativos del este, teniendo su final en la ciudad-jardín de Somió. La presencia de los carruajes deslizándose por los raíles, primero remolcados por mulos y luego con tracción eléctrica, no solo se convirtió en parte inseparable de la vida cotidiana gijonesa durante varias décadas, sino que contribuyó al propio crecimiento de la ciudad. En 1960 comienza la supresión de ese medio de transporte, cuyas instalaciones fijas, tanto aéreas como terrestres, comienzan a ser desmanteladas tres años más tarde, finalizando esa labor en 1967. A partir de entonces el servicio urbano de viajeros pasó a ser desempeñado en su totalidad por autobuses, que ya desempeñaban esa función desde 1952, cuando fueron adquiridos los dos primeros vehículos.

En lo concerniente a la producción de viviendas durante los primeros años del desarrollismo, la iniciativa oficial continuó promoviendo bloques y colonias similares a los levantados durante la época de la autarquía en Cimadevilla, El Natahoyo, El Llano, etcétera, pero ahora de un tamaño considerablemente mayor. Entre 1957 y 1975, diferentes organismos públicos promovieron más de tres mil viviendas, el setenta y cinco por ciento de las cuales correspondieron a los polígonos de Las Mil Quinientas de Pumarín y Contrueces. El

Polígono residencial de Pumarín, 1960



- Equipamientos
- Edificios
- Manzanas

Contrueces, 1960



- Equipamientos
- Edificios
- Manzanas

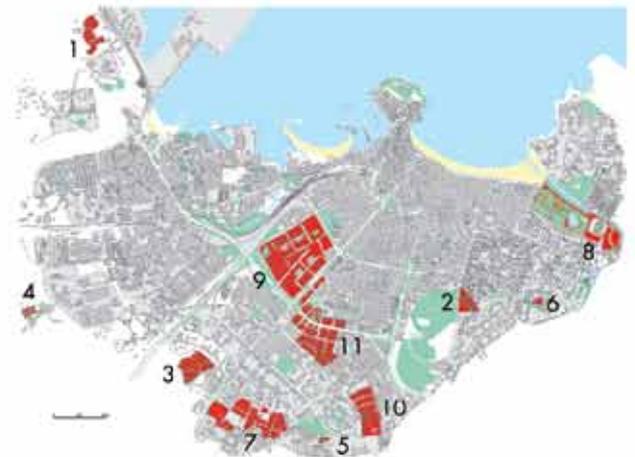
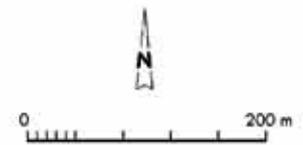
9

10

Barrio de Pumarín, erigido a partir del Polígono Residencial de las 1.500



- Edificios**
- 1.500
- Promovidos por UNINSA
- Promovidos por CARSA (Inmobiliario constructora de las 1.500)
- Promovidos por otras inmobiliarias
- Manzanas proyectadas



11

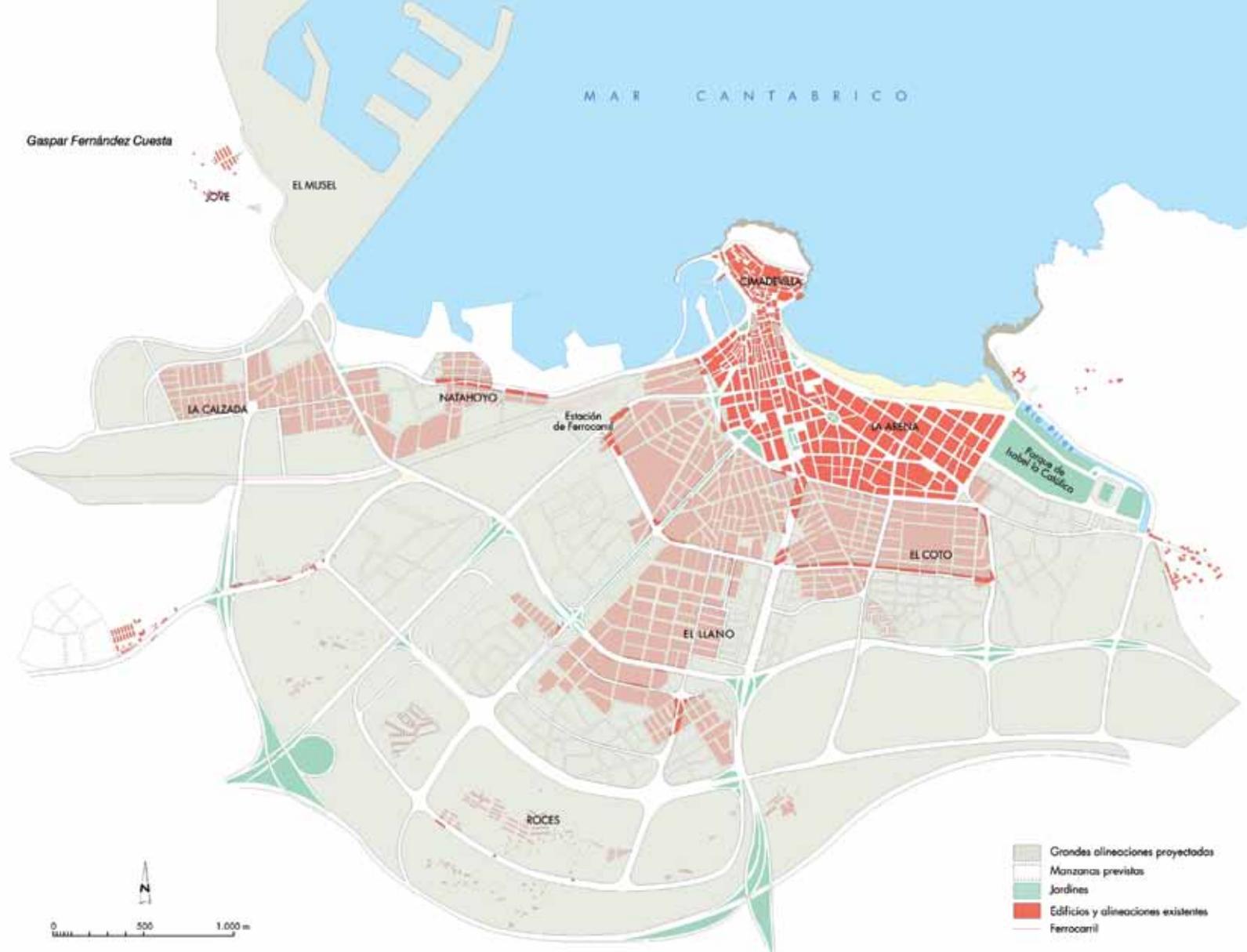


Fig. 37: El primer Plan General de Ordenación Urbana (pgou), el Plan Cores: Este documento urbanístico constituye el primero de los diseñados para Gijón al amparo de la Ley del Suelo que había sido promulgada en 1956. Los trabajos preliminares se iniciaron hacia 1963, pero solo comenzó a redactarse en 1965. Fue aprobado por el Pleno Municipal en 1969 y dos años más tarde obtuvo el visto bueno del Ministerio de la Vivienda, cumpliendo de ese modo con todos los requisitos exigidos por la referida ley. Su ámbito de actuación desborda el recogido en el Plan Gamazo. Incluye, por el flanco oriental, la parroquia de Somió, con hábitat de baja densidad, y, a poniente, el valle del Aboño, que amplía el área industrial de Tremañes contemplada en zonificaciones anteriores. El *Boletín Oficial del Estado* del 6 de abril de 1973 publica una orden del Ministerio de la Vivienda con rectificaciones a la documentación complementaria del Plan y a las Ordenanzas de Construcción en el sentido de redu-

cir los volúmenes construidos y solventar la insuficiencia de zonas verdes. Tales rectificaciones obligaron a que el Plan tuviera que ser validado de nuevo, lo que ocurrió ese mismo año.

La aportación más llamativa de este Plan era su entramado viario, que utilizaba el diseñado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas en 1967. En él se siguen manteniendo los ejes básicos incluidos en el Plan de 1947. Es el caso de la ronda de Camiones, que sigue conservando el mismo trazado, y la avenida del Llano. La novedad más importante es el planteamiento de una vía de circunvalación, destinada a canalizar el tráfico de la proyectada autopista del Cantábrico (hoy autovía A-8, E70). En 1976, coincidiendo con los inicios de la transición política, el Plan es suspendido por sentencia del Tribunal Supremo. Fuente: elaboración propia a partir del plano de Joaquín Cores, 1972

← Fig. 36: Principales poblados y polígonos residenciales aprobados durante la autarquía. Fuente: elaboración propia a partir del *Plano parcelario del polígono de Pumarín*, esc. 1:1.000, de la Dirección Regional de la Vivienda

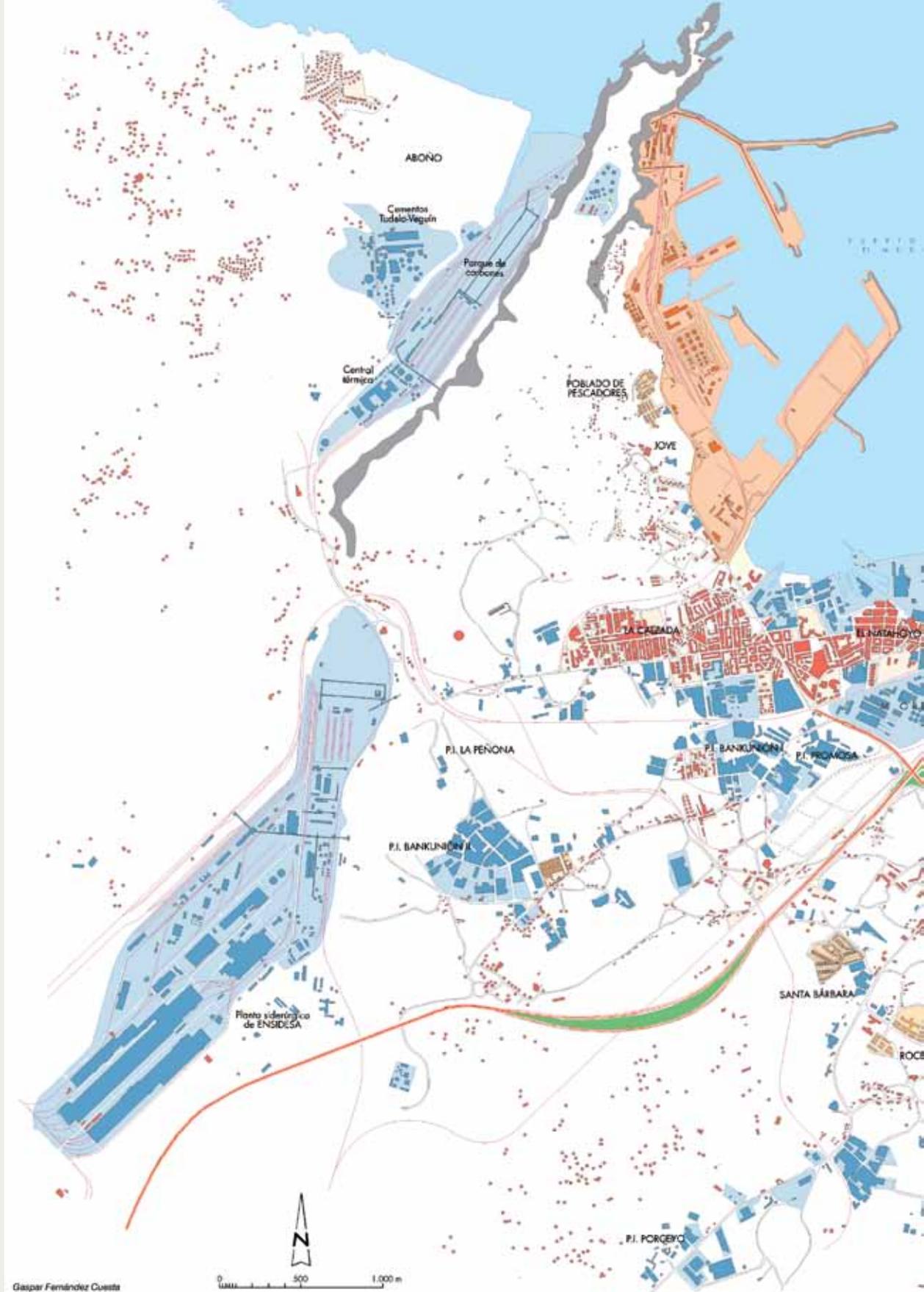
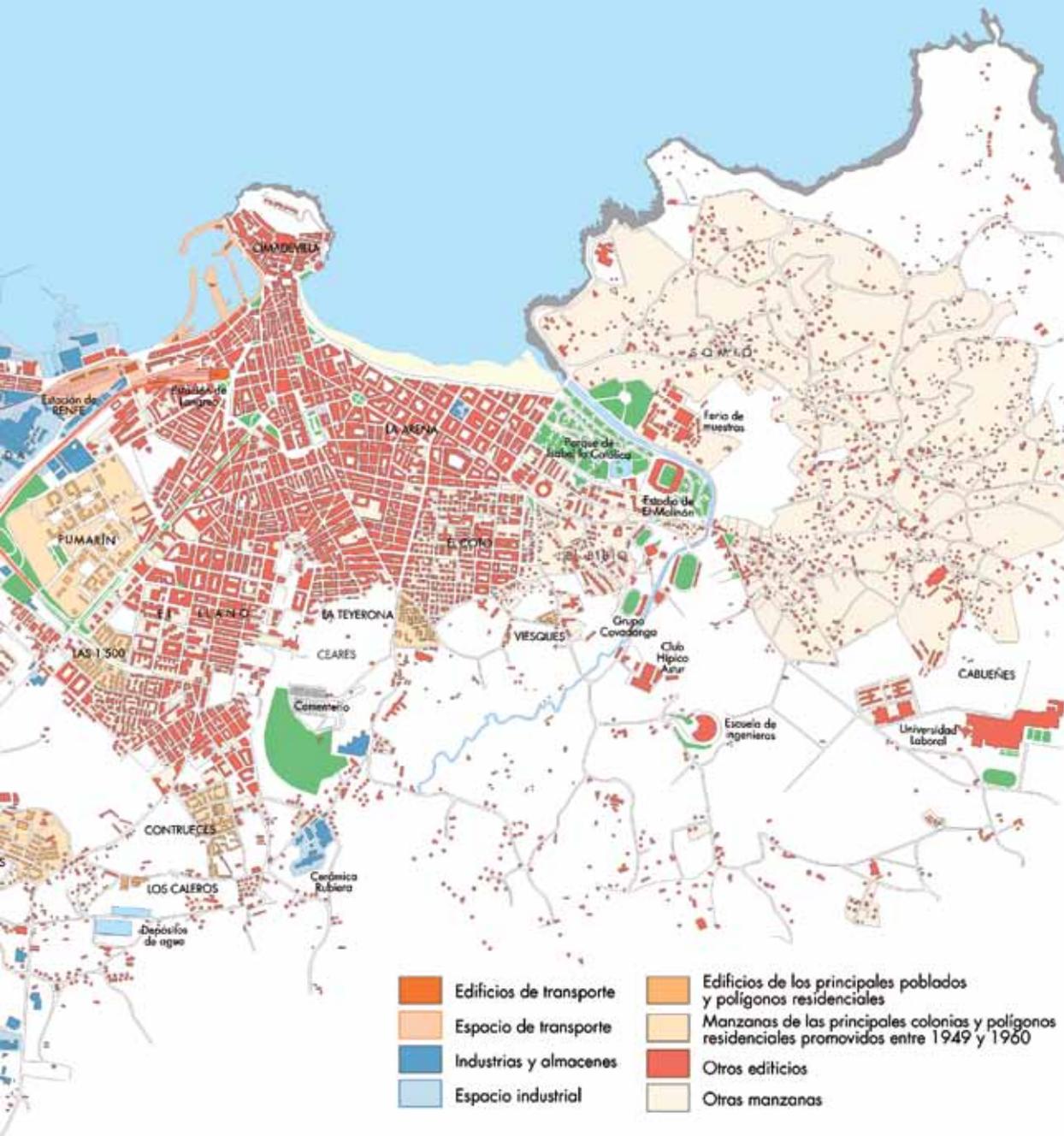


Fig. 38: La ciudad en 1980: El plano de 1980 nos muestra la reafirmación del carácter industrial del espacio occidental, favorecido por la proximidad al puerto del Musel. En Tremañes son visibles los polígonos industriales (Bankunión i y ii, Promosa, etcétera) surgidos de la nueva planificación urbana derivada de la Ley del Suelo de 1956, que establece una clara división espacial de los usos del suelo. Esta forma de asentamiento manufacturero se extiende, aunque de forma menos relevante, a los sectores de Rocés (polígono de Puente Seco) y Porceyo en torno a la carretera de Oviedo. En el lado opuesto, la periferia oriental afianza su cometido como área residencial y de servicios. En tal sentido, puede apreciarse la remodelación del Bibio (sustitución de asentamientos unifamiliares por bloques) y la presencia de las primeras promociones de viviendas en

# MAR CANTÁBRICO



Viesques. En cuanto a los equipamientos, los más destacables son el recinto de la Feria de Muestras, junto al parque Inglés, la nueva imagen del estadio de El Molinón, tras las obras de remodelación acometidas para que albergara partidos del Mundial de 1982, las instalaciones del Grupo de Cultura Covadonga y del Club Hípico Astur y, finalmente, la Escuela Superior de Ingeniería Industrial, como embrión del futuro campus de Viesques. En lo concerniente a la trama consolidada, los cambios más significativos remiten a la edificación sobre los espacios intersticiales del Llano del Medio, que se realiza conforme a las alineaciones del Plan Gamazo, y al Polígono del inur en Pumarín. Fuente: elaboración propia. La base gráfica ha sido tomada del *Plano de la ciudad de Gijón* realizado por el mopu, por encargo del Ayuntamiento, en 1980

primero, que refleja la tardía influencia del *grand ensemble* francés de los años cuarenta, está formado por un conjunto de bloques aislados de planta rectangular y en estrella, de diferentes alturas, separados entre sí por zonas verdes; y el segundo agrupa 790 viviendas en bloques de doble crujía, similares a los de la etapa autárquica, distribuidos en tres manzanas con un claro deslinde entre la zona de servicios y la residencial. El Ministerio de Obras Públicas también edificó en la parte baja de Jove una alineación de bloques para alojar a sus empleados.

Ahora bien, en esta época no fue la iniciativa pública la única que contribuyó al crecimiento gijonés de viviendas. La existencia de una demanda solvente, la disponibilidad de suelo barato, particularmente en las parcelaciones más alejadas del centro y en la periferia, los incentivos fiscales y la permisividad municipal favorecieron la irrupción de la iniciativa privada en la promoción de barriadas obreras. En tal sentido destacan la promovida por la constructora CARSA, aneja al poblado de Las Mil Quinientas, que construyó, entre 1959 y 1965, 1.044 viviendas. En Contrueces toma cuerpo el grupo del mismo nombre, del que ya se ha hablado, en tanto que las torres de Nuevo Gijón emergen en el Alto Pumarín a instancias de la promotora INGISA, que lo urbanizó a partir de 1968. También las empresas industriales afincadas en la ciudad actuaron como promotores inmobiliarios, y entre ellas destacan las empresas siderometalúrgicas privadas, que entre las décadas de 1950 y 1970 promocionaron 2.019 viviendas repartidas entre Nuevo Gijón, Pumarín, La Calzada, El Llano, Contrueces y Montearna. Pero la actuación privada más destacada de la época tuvo lugar en El Llano del Medio, en donde, siguiendo las alineaciones del Plan Gamazo, se inició la ocupación del polígono diseñado por el Instituto Nacional de Urbanización (INUR) en Pumarín a partir de 1972, si bien los trámites se habían iniciado en 1960. En el aspecto morfológico, esta unidad de habitación alterna bloques aislados de hasta dieciséis plantas con otros de menor altura dispuestos en manzanas cerradas o semiabiertas.

Por último, en este periodo asistimos también a una clara zonificación del suelo, origen de nuevos espacios fabriles, de equipamientos y de esparcimiento. Mientras que los polígonos industriales (Bankunión I y II, Promosa, Maximino Vega, Mora Garay o Puente Seco) se levantaron en el sector occidental, los equipamientos y los espacios de esparcimiento surgieron mayoritariamente a levante, a ambos márgenes del cauce del río Piles. Aquí se levantaron los principales equipamientos destinados al ocio y al deporte de la ciudad, tales como el Grupo de Cultura Covadonga, el Club Hípico Astur o el Club de Golf. Cabe mencionar, asimismo, la presencia en este sector del importante

espacio comercial de la Feria de Muestras y, más alejadas, la Universidad Laboral y la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social.

#### 4. LA CIUDAD DE LA DEMOCRACIA (1980-2014)

La etapa democrática se inicia en España con la secuela de la grave crisis económica arrastrada desde mediados de la década de 1970. Una crisis que supuso el cese de las migraciones campo-ciudad, características del desarrollismo, y, en consecuencia, una drástica reducción del ritmo de crecimiento de las ciudades. Gijón, ciudad fabril, no fue una excepción y, en los treinta años que median entre 1980 y 2010, solo incrementó su población en algo más de 21.000 efectivos (7,8%), lo que le permitió sobrepasar la barrera de los 277.000 habitantes. A partir de este último año, acuciada de nuevo por la crisis económica, su población entró en un proceso de estabilización que todavía se mantiene.

Con una economía muy dependiente de la industria, especializada además en actividades especialmente afectadas por la crisis de 1973, la ciudad pasó, durante la década de 1980, por una etapa de reorganización de su estructura productiva, en la que la aplicación de políticas de ajuste y de reconversión muy duras provocó consecuencias sociales muy negativas (paro, desórdenes públicos...). Por otro lado, a medio plazo, esas mismas políticas condujeron hacia un modelo económico bien distinto al que había caracterizado a la ciudad durante todo el siglo XX, en el que, sin perder el carácter fabril y portuario, adquirió un peso cada vez mayor la producción de servicios.

Mientras ocurrían estos acontecimientos, la consolidación de la democracia imponía en todo el país un nuevo modelo de ciudad basado en las ideas, ya aplicadas en Europa, difundidas por la Carta de Atenas. Si bien algunas de ellas (separación de usos, manzanas abiertas, uso de polígonos) ya habían sido utilizadas en la época precedente, sobre todo desde 1956, tras la aprobación de la primera Ley del Suelo, es solo a partir de este momento cuando comienzan a generalizarse y aplicarse de forma sistemática. El instrumento fundamental utilizado para ello serán los planes generales de ordenación urbana (los PGOU), cuyo diseño, ejecución y cumplimiento dará lugar a una ciudad bien distinta a la que se había gestado, sobre todo, durante los cuarenta años anteriores.

En Gijón, la construcción de esa ciudad nueva fue tutelada, fundamentalmente, por el PGOU realizado por el arquitecto Ramón Fernández Rañada. Su redacción se inició en 1981, fue aprobado a comienzos de 1986 y prorrogado en 1999. En la actualidad la ciudad tiene en vigor un nuevo PGOU aprobado en 2007, que es el que está dirigiendo su crecimiento y su organización actuales.

## A) RECONVERSIÓN INDUSTRIAL Y REFORMA INTERIOR

En el primer Plan General de Ordenación Urbana de Rañada se consideraba que el tejido urbano heredero del desarrollismo, cuya trama y principales características son visibles en el plano de la ciudad de 1980, ofrecía un conjunto de serios problemas: segregación social y funcional, presencia de barreras prácticamente infranqueables, una red viaria mal articulada e incompleta, la existencia de un elevado número de discontinuidades en el plano, sectores urbanos deteriorados y una periferia indefinida. Ello unido a la ralentización experimentada por el crecimiento demográfico, a partir de 1980, y a las consecuencias urbanísticas de las políticas de reconversión explica que el Plan contemplara como medidas prioritarias las orientadas a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos. Entre ellas las dirigidas a regenerar las áreas degradadas con el fin de mejorar su habitabilidad y la calidad de vida de sus moradores. La figura urbanística elegida para acometer esa regeneración fueron los planes espaciales de reforma interior (PERI), entre los que destacaron dos: el de la zona de Poniente y el de prolongación de la avenida del Llano.

### *a) Reconversión industrial y reforma interior en la zona de Poniente*

El desmantelamiento manufacturero que afecta a Gijón durante los primeros tiempos de la democracia constituye el factor desencadenante de los profundos cambios experimentados en el flanco occidental de la ciudad en poco más de una década.

A comienzos de los años ochenta, los barrios del Natahoyo y La Calzada, de contenido netamente obrero y popular, ofrecían un alto nivel de masificación y deterioro ambiental y social. La degradación física se extendía hacia los muelles locales, en los sectores de Fomento y Cimadevilla, que habían perdido su función comercial a comienzos de los años sesenta. En estas circunstancias, durante la década siguiente se va a proceder a reordenar urbanísticamente toda la zona, sobre todo aprovechando la gran cantidad de solares dejados vacantes tras el cierre de muchas fábricas. Una vez terminada la remodelación, los antiguos solares serán ocupados por nuevos barrios residenciales, así como por equipamientos y servicios de distinta índole.

A grandes rasgos, las actuaciones llevadas a cabo en esta zona pueden agruparse en dos grandes tipos. En primer lugar, estarían las destinadas a recuperar la fachada marítima, que provocaron cambios morfológicos y funcionales de extraordinaria importancia y mejoraron sustancialmente la calidad urbana de todo el entorno. Se inscriben aquí la transformación del viejo puerto carbonero

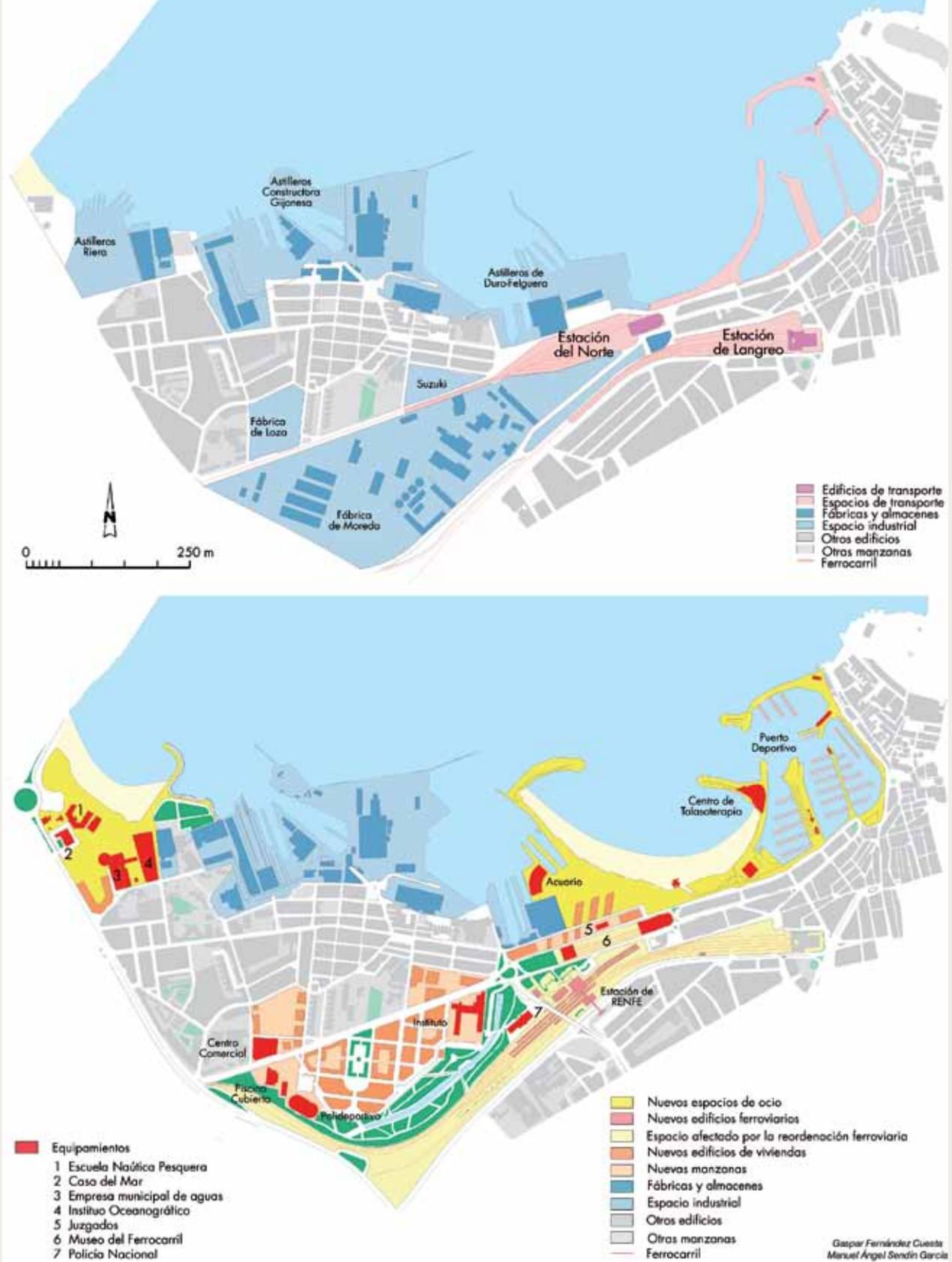


Fig. 39: La reconversión industrial: La ocupación de los baldíos generados por la desaparición de factorías y astilleros en los barrios del Natahoyo y La Calzada dio lugar a una profunda transformación del paisaje urbano de todo el poniente gijonés, así como a un cambio de sus funciones. Sobre los solares de las viejas factorías surgieron áreas residenciales (polígono de Moreda), de equipamientos y de servicios de diversa índole (zonas verdes, Museo del Ferrocarril, Acuario...). Al mismo tiempo, se recuperó el litoral con la limpieza de la playa del Arbeyal (La Calzada), la creación de la de Poniente y la transformación de los muelles locales en puerto deportivo. Fuente: elaboración propia a partir de fotogramas estereoscópicos (1983) del Principado de Asturias y ortofotogramas (2011) del Ayuntamiento de Gijón

en deportivo y el cambio funcional, para su conversión en espacio de ocio, del entorno de las calles Rodríguez Sampedro y Marqués de San Esteban; el acondicionamiento de la playa artificial de Poniente, bordeada de bloques residenciales de calidad («edificios barco»); y la limpieza y recuperación para el baño de la playa del Arbeyal, en La Calzada. En el segundo tipo se incluirían las orientadas a la creación de una retaguardia residencial sobre baldíos industriales, como los de la factoría siderúrgica de Moreda y Gijón (barrio de Moreda), Suzuki y la Fábrica de Loza. El resultado de estas operaciones contribuyó a eliminar barreras y a aportar continuidad al tejido urbano, y además a habilitar nuevos equipamientos (zonas verdes, Acuario, Museo del Ferrocarril...).

En el ámbito de las infraestructuras, las actuaciones más destacadas fueron la edificación de las nuevas terminales ferroviarias, de cercanías (El Humedal) y largo recorrido (Jovellanos), que entraron en servicio en 1990, y la apertura de la avenida de Juan Carlos I, sobre el espacio liberado por las vías de RENFE. Este eje circulatorio conforma en la actualidad un importante colector de regulación del tráfico en la zona, al tiempo que descongestiona la travesía de los barrios del Natahoyo y La Calzada (avenidas de Eduardo Castro y de la República Argentina). Quedaba así conformado un entorno funcionalmente muy terciarizado con una elevada presencia de actividades vinculadas al ocio y la cultura, sin olvidar otros servicios de ámbito oficial, como la comisaría de policía y los juzgados.

#### *b) La prolongación de la avenida del Llano*

La prolongación de la avenida del Llano entre Pérez de Ayala y la confluencia de Manuel Llaneza, Pablo Iglesias y Hermanos Felgueroso constituye la operación de reforma interior más compleja acometida en Gijón. El área de actuación (65.337 m<sup>2</sup>) conformaba un espacio fosilizado sobre parte de las parcelaciones del Llano de Abajo y la Subida de Ceares, realizadas en los años a caballo entre los siglos XIX y XX. Calles sin asfaltar, carencia de servicios, infravivienda y una multitud de pequeños talleres y almacenes ofrecían un paisaje urbano marginal y altamente degradado, a tan solo unas decenas de metros del paseo de Begoña. Las obras comenzaron en noviembre de 1990, con el inicio de los derribos, finalizando en 1993. La nueva estructura urbana resultante tiene como elemento más destacable la plaza de los Fresnos, de forma rectangular con extremos redondeados, encargada de vertebrar los dos tramos en los que se divide la avenida. El existente antes de la reforma es convertido en un bulevar con sendas hileras de árboles en sus andenes laterales y central; el otro permite la conexión de la plaza con el paseo de Begoña.

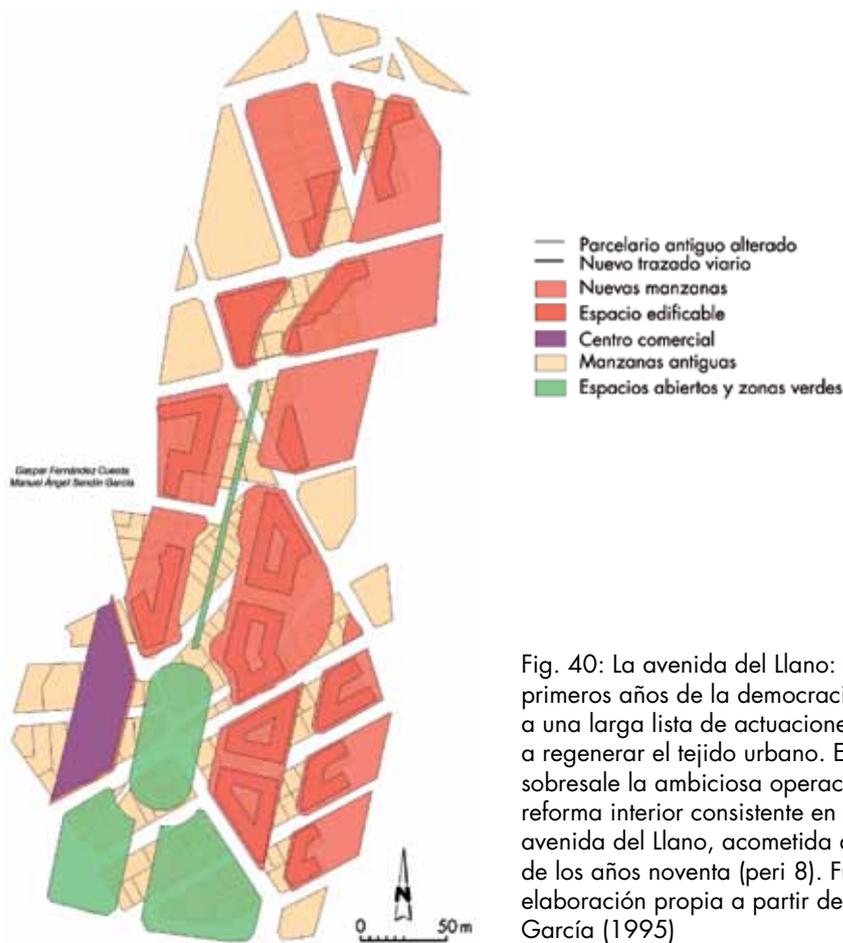


Fig. 40: La avenida del Llano: En los primeros años de la democracia se asiste a una larga lista de actuaciones orientadas a regenerar el tejido urbano. Entre ellas sobresale la ambiciosa operación de reforma interior consistente en prolongar la avenida del Llano, acometida a comienzos de los años noventa (peri 8). Fuente: elaboración propia a partir de Sendín García (1995)

## B) LAS NUEVAS FORMAS DE EXPANSIÓN URBANA

Además de transformar el casco urbano compacto surgido de la reconversión industrial, el Plan General de 1986 preveía un crecimiento ordenado de la periferia mediante el diseño de nuevos espacios urbanos destinados a usos residenciales e industriales. En los primeros se universalizaba el uso de la manzana abierta, ya utilizada parcialmente en algunos barrios durante la autarquía y el desarrollismo, como también ocurrió con los polígonos, que ahora reservaban en su interior amplias superficies destinadas a equipamientos muy variados, tanto de ocio y esparcimiento (parques, polideportivos...) como educativos (escuelas, guarderías, polideportivos...) y otros.

Para el desarrollo de estas nuevas áreas residenciales se utilizó la figura de las planes parciales, cuyo diseño y ejecución ha dejado en el plano actual de la ciudad tres grandes piezas urbanísticas de contenido social mesocrático con una trama irregular en abierto: el área residencial de Viesques, la de Montevil y Nuevo Rocés. El área residencial de Viesques se localiza en el sureste de Gijón, entre El Bibio y El Coto de San Nicolás, sobre terrenos bajos y anegadizos, y en las inmediaciones de numerosos equipamientos de ocio, cultura y esparcimiento, como el recientemente habilitado parque del Piles, el campus

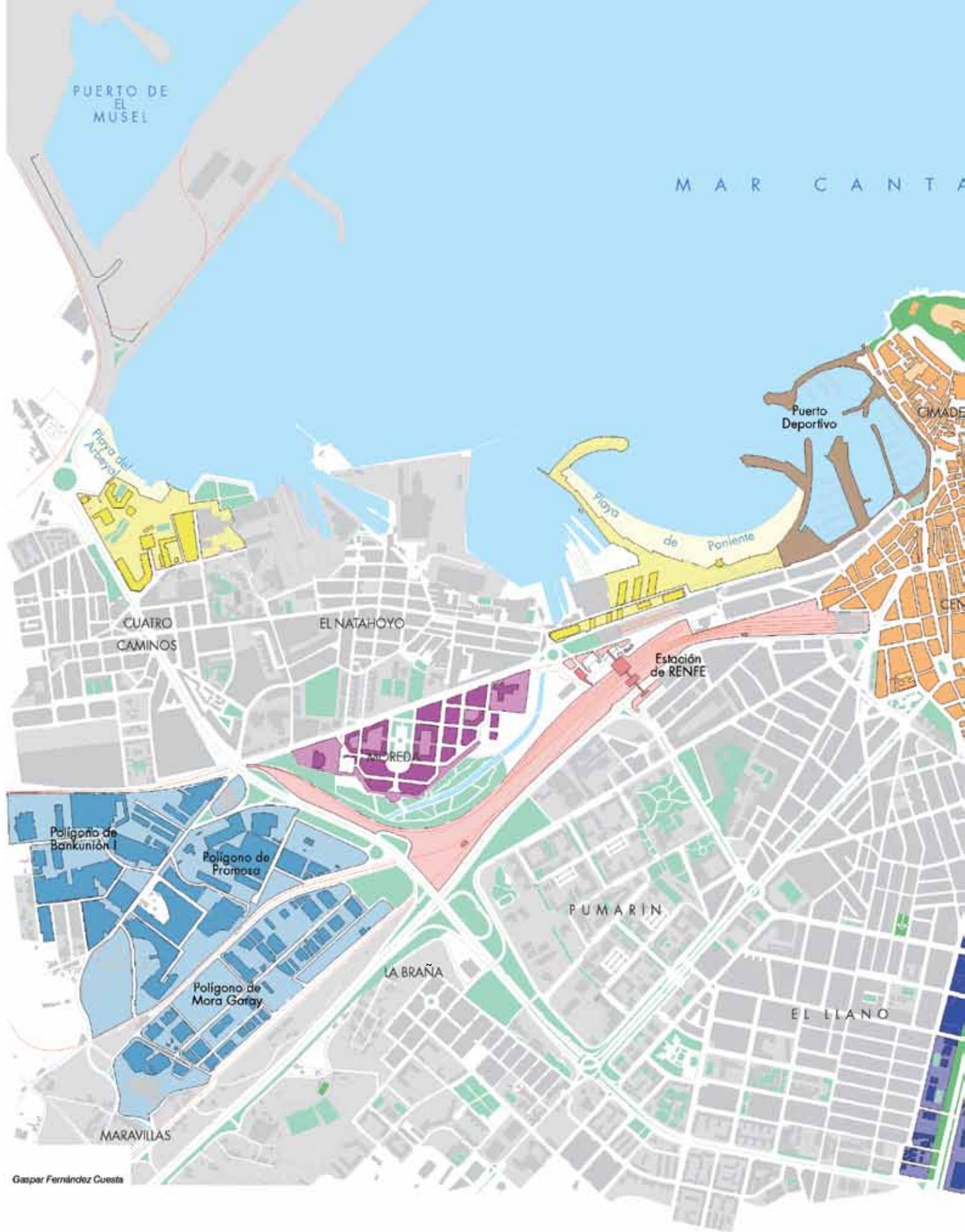


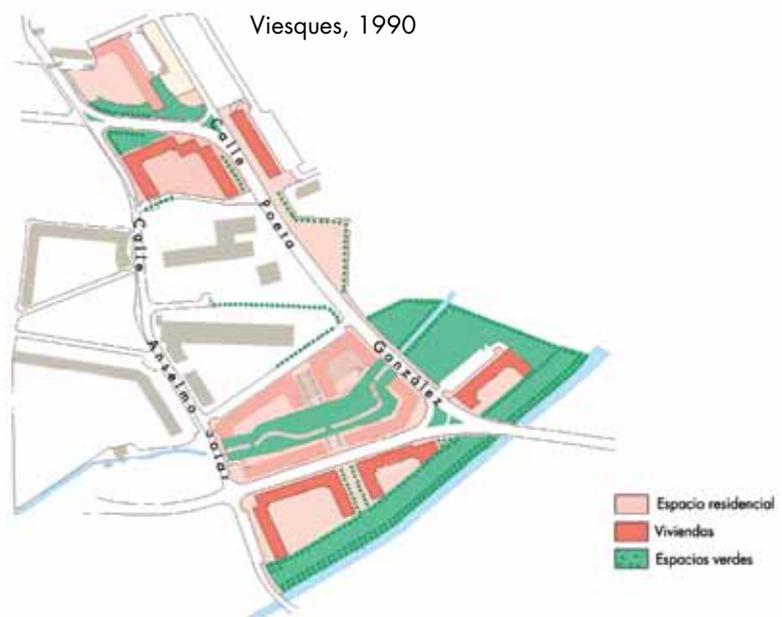
Fig. 41: Gijón en 2000. Fuente: elaboración propia



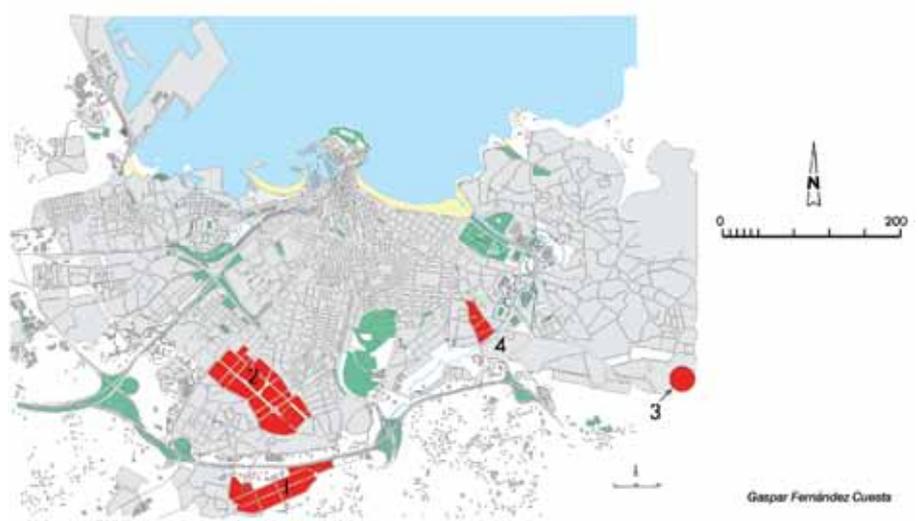
- Edificios sobre el Ensanche de 1867
- Manzanas derivadas del Ensanche de 1867
- Edificios en el entorno de las playas de Poniente y del Arbeyal
- Nuevos espacios en los entornos de las playas de Poniente y del Arbeyal
- Nuevos equipamientos en el entorno del Parque de Isabel la Católica
- Edificios sobre los terrenos de la antigua fábrica siderúrgica de Moreda
- Manzanas sobre los terrenos de la antigua fábrica siderúrgica de Moreda
- Edificios de la Avenida del Llano (1990)
- Manzanas del PERI de El Llano (1990)
- Nueva estación de RENFE
- Nuevos terrenos ferroviarios
- Industrias
- Nuevos espacio industrial
- Nuevo puerto deportivo en las antiguas dársenas carboneras
- Otros edificios
- Otras manzanas



3



4



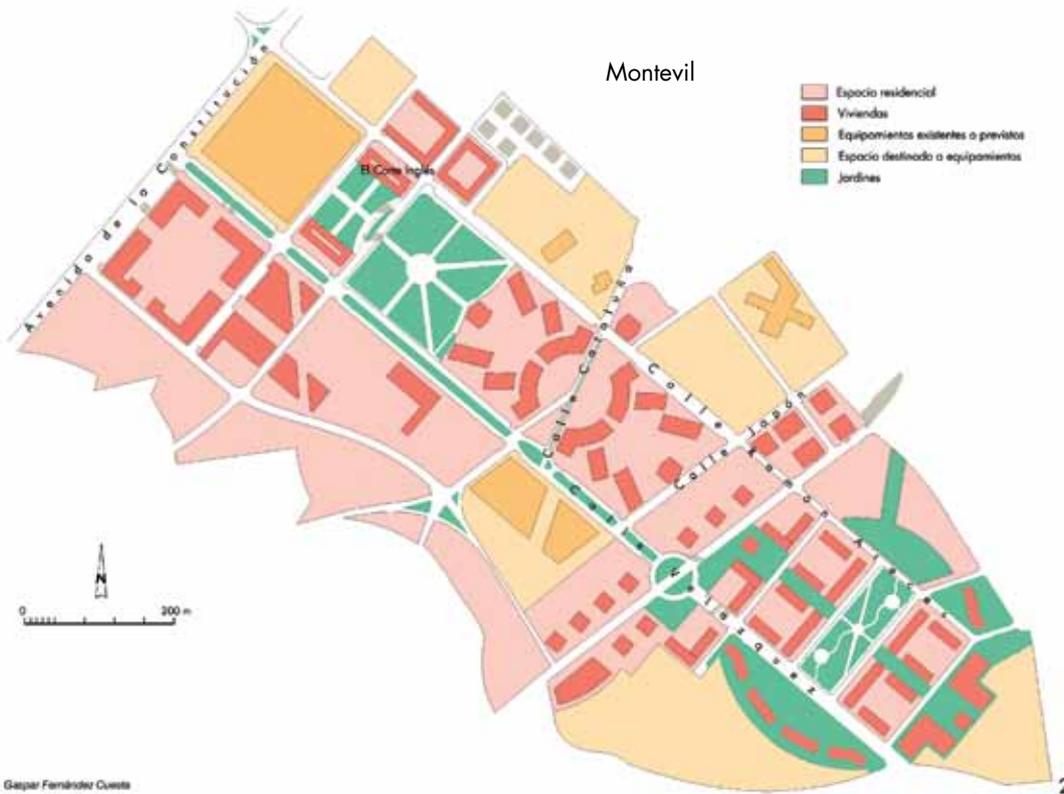
Figs. 42-43: Principales proyectos de expansión urbana desarrollados a partir de 1990. Fuente: elaboración propia a partir de los planos de Montevil (1992, 1994 y 1998), Rocés (2006) y Viesques (1990)

Nuevo Rocés, 2006



1

Montevil



2

Gaspar Fernández Cuevas

universitario o la Universidad Laboral, que han contribuido a revalorizar notablemente todo el entorno.

Entre Pumarín y Rocés, Montevil abarca una extensión de 669.000 m<sup>2</sup>, sobre la que se tenía el propósito de levantar 4.200 viviendas. Con la creación *ex novo* de este conjunto residencial, se trataba de compactar la trama en un sector periférico de barriadas obreras, casi todas ellas de bloques. Su ordenamiento adopta la «supermanzana», recogida en el Plan General de Ordenación de 1999, en la que la disposición de los edificios delimita espacios interiores diáfanos destinados a vías peatonales, zonas verdes y equipamientos.

El PERI de Nuevo Roces representa el mayor proyecto urbanístico ejecutado en Asturias en una sola fase (968.261 m<sup>2</sup>) y el primero de sus características levantado a mediodía de la ronda de circunvalación de la ciudad (autovía del Cantábrico). Nace como resultado de un convenio entre el Ayuntamiento, el Principado y la Sociedad Mixta de Gestión y Promoción del Suelo (Sogepsa) el 31 de mayo de 2004.

En lo que se refiere a los usos industriales, se produjo el abandono del casco urbano compacto por parte de muchas fábricas que fueron trasladadas a la periferia. Este abandono originó, por un lado, la liberación de este tipo de usos en amplias zonas de la ciudad y, al mismo tiempo, la creación en la periferia de nuevos espacios productivos. Los más importantes, por su número y tamaño, fueron los polígonos industriales, que fueron diseñados con arreglo a criterios de racionalidad. Estas nuevas piezas urbanas, segregadas de los ámbitos residenciales, presentan un plano regular, están dotadas de equipamientos y servicios que permiten su integración en las áreas de vivienda circundantes, y, al mismo tiempo, aportan continuidad al tejido urbano. Corresponden a esta época los polígonos de Los Campones y Mora Garay, en Tremañes, el de Somonte y la ZALIA, a caballo entre esta parroquia y San Andrés de los Tacones, este último impulsado por la reciente ampliación del puerto del Musel. Además, en Roces y en Porceyo se consolidaron los antiguos asentamientos industriales surgidos en torno a la antigua carretera de Oviedo.

Otro espacio productivo nuevo, consolidado en esta época, de gran trascendencia para la ciudad, es la denominada Milla del Conocimiento, integrada por el Parque Científico Tecnológico, el campus universitario, el INTRA, la Universidad Laboral (Laboral Ciudad de la Cultura) y el Jardín Botánico Atlántico. Junto a ella se encuentran el Hospital de Cabueñes y el tanatorio. El Parque Científico Tecnológico nace con la idea de poner el conocimiento al servicio del desarrollo regional, a través de la transferencia de tecnología y de la atracción de empresas con alto valor añadido. Su difusión se generaliza con el desarrollo de las tecnologías de la información (TIC) en la segunda mitad del siglo XX. El modelo imitado es el del Silicon Valley, en California. El Parque Científico Tecnológico de Gijón (PCTG), inaugurado en el año 2000, fue promovido por el Ayuntamiento, quien encargó su gestión al Centro Municipal de Empresas. Ocupa terrenos de la antigua Fundación José Antonio Girón, pertenecientes a la Universidad Laboral, frente a la que se localiza. Morfológicamente, guarda similitudes con los polígonos industriales.

Derivados de las modernas formas de distribución de mercancías, basadas en el uso de centros comerciales de gran tamaño, en los que pueden integrarse hasta varias «grandes superficies», son los nuevos espacios comerciales disper-

sos, la mayoría en la periferia urbana. Se trata de Alcampo, en Roces (1982), El Corte Inglés, en el Alto Pumarín (1989), Los Fresnos, en El Llano (1992) y Carrefour, en La Calzada (1996).

Además de las grandes actuaciones citadas, que transformaron profundamente la morfología de la ciudad heredada de la época del desarrollismo, cabe citar otras de menor envergadura que, sin embargo, han contribuido de forma inequívoca a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. De entre ellas, tal vez las más importantes, por el significado que tienen en el modelo actual de ciudad, son las que promovieron el desarrollo y el crecimiento de las zonas verdes. Estas han proliferado por todo el casco y se encuentran muy repartidas. En el espacio central son de pequeño tamaño y ocupan una o dos manzanas, pese a lo cual han permitido aligerar la densidad de áreas interiores tradicionalmente masificadas, como el entorno del Llano-Ceares y La Calzada (parque del Lauredal). Pero en la periferia han surgido parques de gran dimensión. La clausura de las instalaciones militares ha permitido crear dos parques, el del cerro de Santa Catalina y el de La Providencia, que junto con el paseo de San Lorenzo y el parque del Rinconín forman una gran senda litoral (del Cervigón), que se extiende a lo largo de varios kilómetros. También cabe citar el de Los Pericones, en Ceares, que duplicó en estos años su tamaño.

El resultado de todo lo anterior ha sido que el casco urbano ha llevado su crecimiento hasta la proximidad de la ronda de circunvalación, e incluso la rebasa en algún caso, como sucede con Nuevo Roces. Ya no existen espacios intersticiales, y tanto en Tremañes como en Pumarín-Contrueces-Roces, se ha compactado el tejido urbano. En el primer caso, mediante la mezcla de usos industriales y viviendas, y en el segundo, con el conjunto residencial de Montevil.

### C) LOS NUEVOS USOS DEL SUELO

La transformación de la base económica y de la estructura productiva, las modernas formas de producción de suelo urbano, así como la propia expansión de la ciudad han provocado grandes alteraciones en los usos del suelo tradicionales, alteraciones que afectan tanto a la intensidad con la que se manifiestan como a su distribución espacial. A pesar de ello, el plano de 2013 sigue mostrando una clara dualidad entre un occidente fabril y portuario y un sector oriental residencial y de servicios. El límite entre ambas zonas viene definido por la carretera Carbonera, a un lado de la cual se localiza la urbanización de Nuevo Roces y, al otro, los polígonos industriales de Roces.

0 1.000 2.000 m

Fig. 44: Gijón en 2013, principales usos del suelo. Fuente: elaboración propia. La base gráfica ha sido realizada a partir de un plano de Gijón facilitado por el Ayuntamiento en 2013



# MAR CANTÁBRICO



## Espacio productivo

- Edificios de transporte
- Espacio de transporte
- Grandes edificios comerciales
- Grandes superficies comerciales
- Industrias y almacenes
- Espacio industrial

## Usos educativos

- Edificios universitarios
- Espacio universitario
- Escuelas y colegios de titularidad pública
- Escuelas y colegios de titularidad privada
- Espacio ocupado por los centros de enseñanza no universitaria

## Otros usos

- Principales edificios deportivos
- Espacio deportivo
- Principales centros sanitarios
- Espacio sanitario
- Otros edificios
- Otras manzanas

A poniente resalta la ampliación del Musel, materializada entre 2005 y 2010, cuyas dimensiones no pasan desapercibidas. La presencia de nuevos polígonos industriales de reciente promoción es otra de las novedades destacables. Ofrecen dos emplazamientos que comparten su proximidad a la factoría de Arcelor. El primero lo integran los polígonos de La Peñona y Lloreda, en Tremañes, y el segundo, el de Somonte. Por su parte, los emplazados en Rocés y Porceyo conforman un nutrido asentamiento desarrollado en torno a la autovía AS-18. Una parte sustancial de sus parcelas la ocupan empresas desplazadas desde el interior de la trama consolidada.

Hacia el este, aparecen las áreas residenciales de Nuevo Rocés y Viesques, muy alejadas la una de la otra. La primera, al otro lado de la ronda de circunvalación, en tanto que la segunda se halla plenamente consolidada al sureste del casco urbano. Los equipamientos muestran un notable progreso. En lo que atañe a los culturales, cabe consignar el Museo del Pueblo de Asturias (antiguo Pueblo de Asturias, antes apéndice de la Feria de Muestras). Los deportivos aportan el Palacio de los Deportes, así como las ampliaciones del estadio de El Molinón, el Grupo de Cultura Covadonga y el Club Hípico Astur. Otro apartado lo constituye la conformación de la Milla del Conocimiento, integrada por el Parque Científico Tecnológico, el campus de Viesques, la Universidad Laboral (Laboral Ciudad de la Cultura), el INTRA y el Jardín Botánico Atlántico. Formando parte de ese continuo se encuentran el Hospital de Cabueñes y el tanatorio.

También es digna de reseñar la reciente aparición en el entorno de la Feria de Muestras de tres hoteles de cuatro estrellas (Abba Playa, NH Gijón y Tryp Gijón Rey Pelayo). Su presencia obedece en buena medida a la creación de un palacio de congresos dentro de ese recinto comercial, uniéndose así en la aportación de nuevas plazas de alojamiento al Parador Nacional Molino Viejo, situado al sureste del parque de Isabel la Católica.

Las zonas verdes aportan dos nuevos parques, el del Rinconín y el de La Providencia, este sobre un antiguo campo de tiro del Ejército. Un tercero, el de Los Pericones, ha duplicado su tamaño tras la incorporación de nuevas fincas rústicas. La misma dispersión afecta a los centros educativos de diferentes niveles y a las nuevas dotaciones comerciales (grandes superficies y centros comerciales).

La red arterial básica aparece bien constituida, y dispone de cuatro vías rápidas de acceso a la ciudad (la Y, la AS-18 y las autovías Minera y del Cantábrico). Complemento a ese entrando es el Centro de Transportes de Mercancías de Tremañes, que ha disminuido notablemente el tránsito pesado por el casco urbano.

## IV

# El plano de la ciudad: síntesis de su historia urbana

La unión de las tramas de las piezas urbanas heredadas por la ciudad a lo largo de su historia, que además han logrado sobrevivir al paso del tiempo, son el origen de su plano.

En este plano de Gijón se han identificado, precisamente, las principales piezas que lo forman, indicando el periodo histórico y la actuación urbanística de las que son herederas. Constituye, pues, una síntesis de todos los anteriores.

La herencia de la ciudad del Antiguo Régimen la encontramos en el centro, frente a la línea de costa. Se identifica por su reducido tamaño y por su abigarramiento, resultado de un crecimiento orgánico impulsado por la simple suma de voluntades individuales, en el mejor de los casos dirigidas por normativas y directrices nunca globalizadoras, limitadas a marcar las pautas que debían seguir los ciudadanos en su afán por construir el entramado urbano (proyectos de apertura de espacios públicos, políticas municipales de alineación de edificios, etcétera).

De la ciudad burguesa son perceptibles, sobre todo, las tramas regulares de los ensanches y de las parcelaciones, y también los grandes tajos que a veces se abren en la trama de la ciudad histórica. Son elementos que tienen un origen planificado, que responden a una voluntad organizadora.

A la ciudad de la autarquía y el desarrollismo corresponden las colonias y los polígonos de viviendas, los parques y, sobre todo, una buena parte de la trama ortogonal. La que fue proyectada por Valentín-Gamazo, quien, aunque en el corto y en el medio plazo vio sistemáticamente incumplidas sus propuestas, terminó por dejar una huella muy profunda en el plano de la ciudad actual.

Como es natural, la mayor parte de la trama corresponde a la herencia de los diferentes planes generales de ordenación urbana aprobados después de 1980, durante el periodo democrático. Muchas de las piezas incorporadas desde entonces denotan la voluntad de los planificadores de diseñar la forma futura de la ciudad, pero su trama se distingue de la de los ensanches porque han sustituido las formas ortogonales por otras más diversas, con grandes manzanas delimitadas por líneas curvas en las que predominan las zonas verdes y la edificación en abierto.







# ATLAS AÉREO DE GIJÓN

## Ochenta años de cambios en imágenes aéreas



FELIPE FERNÁNDEZ GARCÍA  
DANIEL HERRERA ARENAS  
DAVID OLAY VARILLAS  
CRISTINA FERNÁNDEZ BUSTAMANTE



Observatorio  
del  
territorio  
Dpto. de Geografía  
Universidad de  
Oviedo

Este capítulo forma parte de la difusión de los resultados del proyecto de investigación *Diseño de un sistema de localización de fotografías aéreas históricas (España). Aplicaciones a la docencia, la investigación, el planeamiento, la ordenación del territorio y los estudios de paisaje* (CSO2012-32428), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.



↑ 1934 (CECAF)

↓ 2015 (Google Maps)



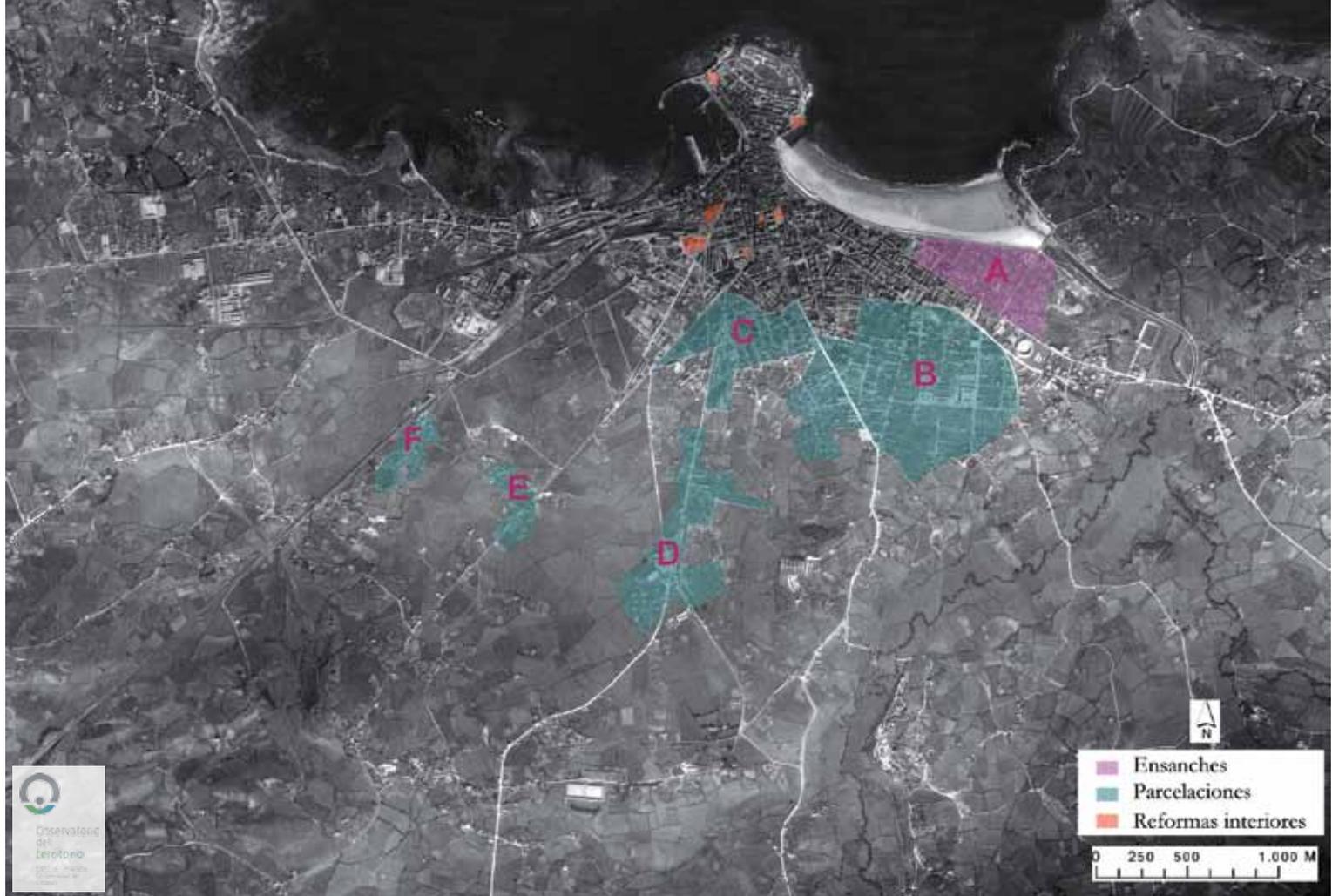


Vista desde el este, 1930. Fondo Constantino Suárez, Museo del Pueblo de Asturias



1934 (CECAF)

- A** Iglesia de San Pedro. **B** Fábrica de Tabacos. **C** Instalaciones militares de Santa Catalina.  
**D** Palacio de Revillagigedo (San Esteban del Mar de Natahoyo). **E** Pescadería Municipal. **F** Jardines de la Reina.  
**G** Balneario de Las Carolinas. **H** Plaza del Carmen. **I** Antiguo Instituto. **J** Antiguo Teatro Jovellanos



Fragmento de un fotograma del primer Vuelo de España realizado por el Ejército estadounidense (Serie A), 1945 (CECAF)

**A** Ensanche del Arenal. **B** El Coto de San Nicolás. **C** El Fumeru. **D** El Llano. **E** Pumarín. **F** Braña de Arriba



1940 (CECAF)

**A** Estación de ferrocarril. **B** La Industria. **C** Paseo de Begoña. **D** Plaza San Miguel. **E** Zarracina



1940 (CECAF)

**A** Santa Catalina. **B** Cementerio. **C** Campo de fútbol Los Fresnos. **D** Plaza de toros.  
**E** El Coto de San Nicolás. **F** Carretera de Oviedo. **G** Avenida de Portugal



1940 (CECAF)

**A** Duro Felguera. **B** Astilleros del Cantábrico. **C** Matadero. **D** Aquilino Lantero, S.A.



1940 (CECAF)

**A** Fábrica de Loza. **B** Moreda. **C** Bohemia Española. **D** Laviada



1940 (CECAF)

**A** Cuartel militar. **B** Cárcel del Coto. **C** Plaza de toros. **D** Estadio de El Molinón



↑ 1940 (CECAF)

**A** Parque de Isabel la Católica. **B** Fábrica de Gas. **C** Kurssal y Campos Elíseos.  
**D** Cárcel del Coto. **E** Cuartel militar. **F** Cuartel de Simancas

↓ 1940 (CECAF)

**A** La Industria. **B** Cuartel de Simancas (afectado por bombardeos). **C** Fábrica de Zarracina





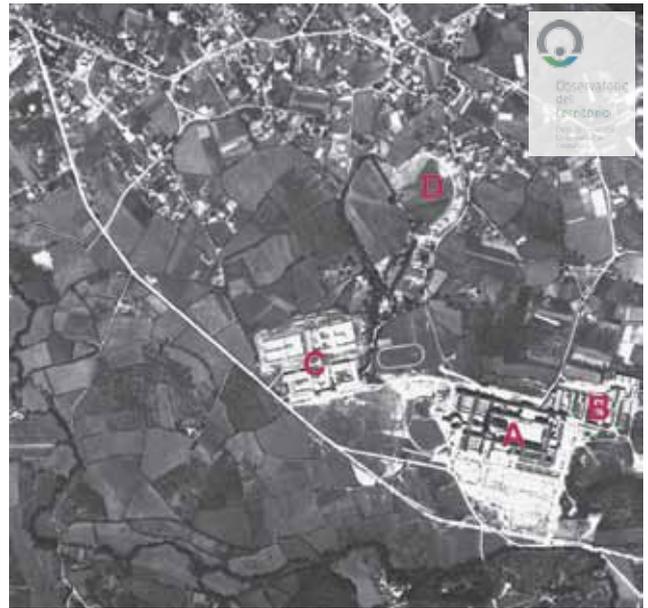
Fragmento de un fotograma del Vuelo Oviedo-Gijón-Avilés, 1958 (CETFA, Departamento de Geografía)

- [A] Reconstrucción de la iglesia de San Pedro. [B] Jardines del Náutico. [C] Mercado de San Agustín.  
 [D] Plaza del Parchís. [E] Banco de España. [F] Edificio de Caja de Ahorros de Asturias. [G] Nueva iglesia de San José.  
 [H] Plaza de los Mártires. [I] Ampliación de la plaza del Seis de Agosto. [J] Edificio Hernán Cortés. [K] Calle Perlora.  
 [L] Calle Avilés. [M] Calle Cangas de Onís. [N] Calle Fray Luis de León. [O] Parcelación al sur del Fumeru.  
 [P] Campo de fútbol Los Fresnos. [Q] Escuela de Ingenieros Técnicos
- [1] Astilleros Constructora Gijonesa. [2] Siderúrgica de Moreda-CAMPSA. [3] La Industria. [4] Talleres Unión



Vuelo de la Serie H, 1957 (CECAF)

**A** Sanatorio Marítimo. **B** Primeros edificios del Muro. **C** Parque de Isabel la Católica. **D** Colonia del Piles. **E** Campos Elíseos. **F** Remodelación del estadio de El Molinón. **G** Las Mestas



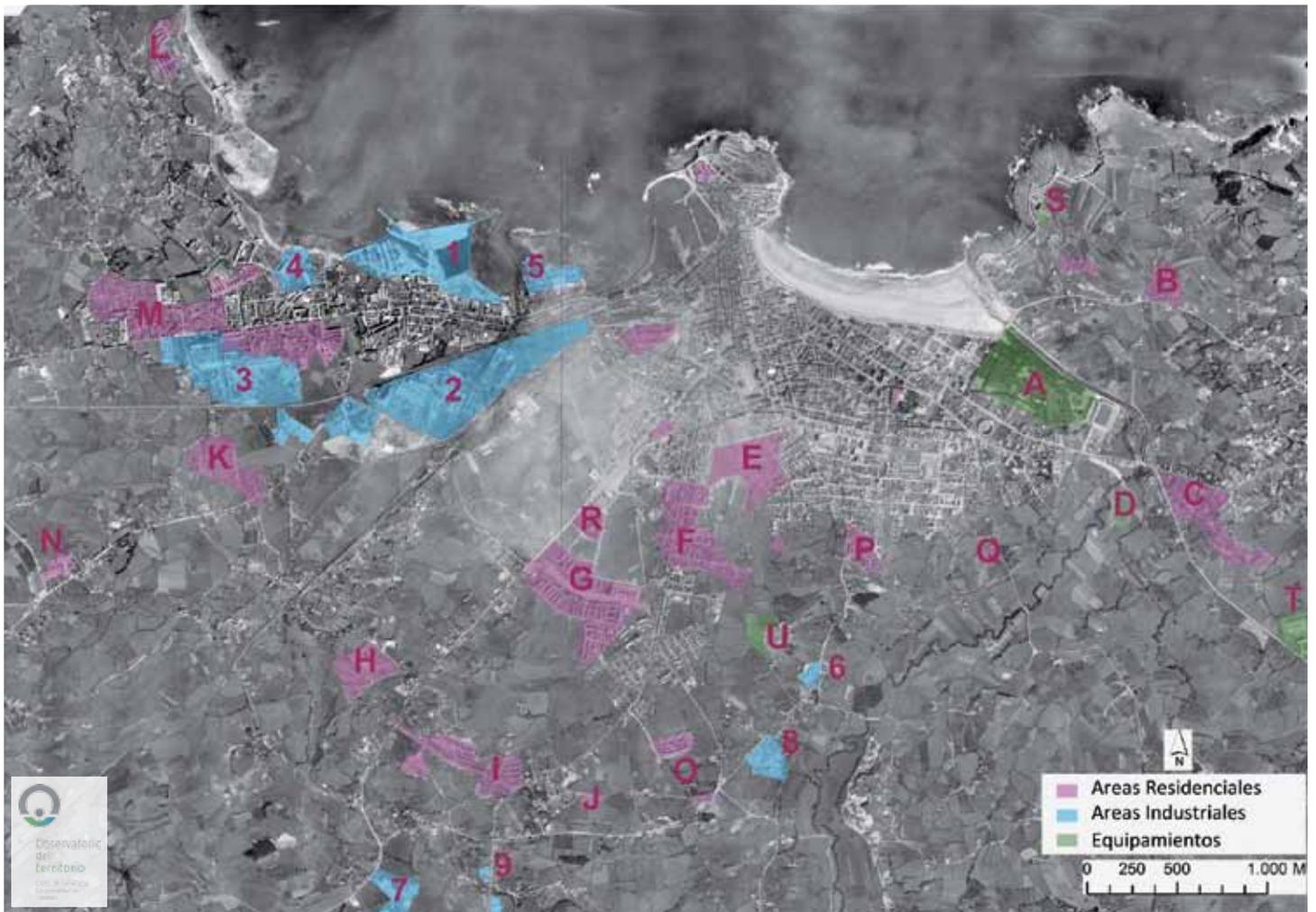
Vuelo de la Serie H, 1957 (CECAF)

**A** Universidad Laboral. **B** Talleres. **C** INTRA. **D** Estación Pecuaria



Vuelo de la Serie H, 1957 (CECAF)

**A** Urgisa. **B** Las Mil Quientas. **C** El Llano de Abajo. **D** El Llano del Medio. **E** El Llano de Arriba. **F** La Teyerona. **G** Polígono de Rocas



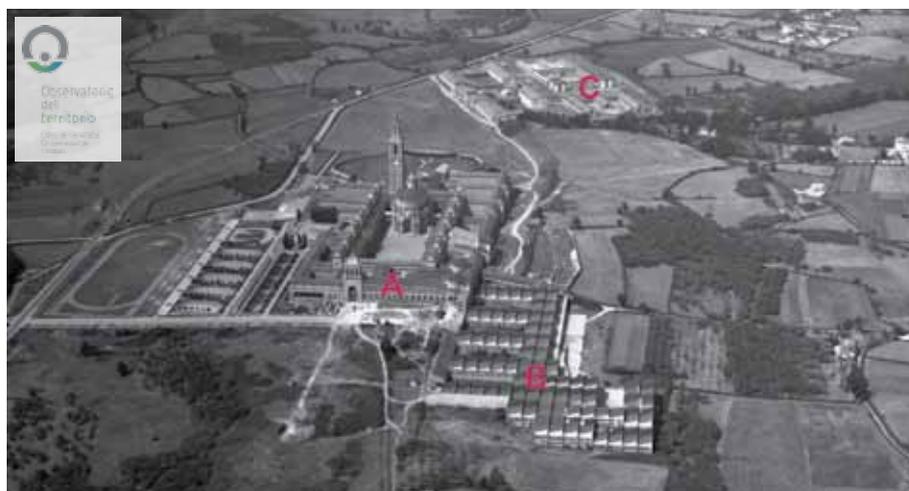
Fragmento de un fotograma del Vuelo Oviedo-Gijón-Avilés, 1962 (CETFA, Departamento de Geografía)

- A** Parque de Isabel la Católica. **B** Urbanización Los Pisones. **C** La Guía. **D** Los Pericones.  
**E** El Fumeru. **F** El Llano. **G** Las Mil Quinientas. **H** Poblado de Santa Bárbara. **I** Poblado de Rocés.  
**J** Los Caleros. **K** Tremañes. **L** Poblado de Pescadores. **M** La Calzada. **N** La Juvería (La Lloreda).  
**O** Contrueces. **P** Grupo La Teyerona. **Q** Viesques. **R** La Urgisa. **S** Sanatorio San Juan de Dios.  
**T** INTRA (Universidad Laboral). **U** Ampliación cementerio de Ceares  
**1** Astilleros Constructora Gijonesa. **2** Siderúrgica de Moreda-CAMPSA.  
**3** Gijón Fabril-La Algodonera. **4** Astilleros Riera. **5** Astilleros del Cantábrico.  
**6** La Tejera. **7** Polígono de Rocés. **8** Rubiera Forjados. **9** Frioastur



1962 (icc)

- A** Juzgados. **B** Ambulatorio central. **C** Edificio Bankuni6n. **D** Estaci6n de autobuses.  
**E** Plaza de los M6rtires. **F** Banco de Espa1a. **G** Plaza del Seis de Agosto



↑ 1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Universidad Laboral. **B** Talleres. **C** INTRA

↓ 1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Las Mil Quinientas. **B** Escuela de Ingenieros T6cnicos.  
**C** F6brica de Laviada. **D** Electra de Llano





1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Cárcel. **B** Cuartel militar. **C** Casas baratas del Coto. **D** Plaza de toros.  
**E** Colegio Corazón de María. **F** Jardines del Náutico



1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Paseo de Begoña. **B** La Industria. **C** Edificio Hernán Cortés.  
**D** Iglesia de los Capuchinos. **E** El Molinón. **F** Sanatorio San Juan de Dios



↑ 1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Colegio San Vicente de Paúl. **B** Fábrica de Gas. **C** Estadio de El Molinón.  
**D** Carretera de La Providencia. **E** Carretera del Infanzón

↓ 1960 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Fábrica de Gas. **B** Campos Elíseos. **C** Iglesia de los Capuchinos. **D** Jesuitas. **E** Las Mil Quinientas





Mosaico formado con fotogramas del Vuelo de la Diputación, 1969 (Cartoteca del Principado de Asturias)

- A** El Polígono. **B** Calle Juan Alvargonzález. **C** El Nuevo Gijón. **D** El Coto. **E** Las Mil Quinientas.  
**F** Los Fresnos. **G** La Coría. **H** Camino de las Higueras. **I** Camino de los Acebos. **J** Recinto Ferial.  
**K** Real Grupo de Cultura Covadonga. **L** Club Hípico Astur. **M** Colegio de las Ursulinas. **N** Contrueces  
**1** Ampliación del Musel, La Osa. **2** Polígono de Los Campones. **3** Hidroeléctrica.  
**4** Ampliación polígono de Rocés. **5** Polígono de Bankunión



1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Cementos Tudela de Veguín. **B** Térmica de Aboño. **C** UNINSA.  
**D** Muelle de La Osa. **E** Polígono de Los Campones. **F** El Polígono



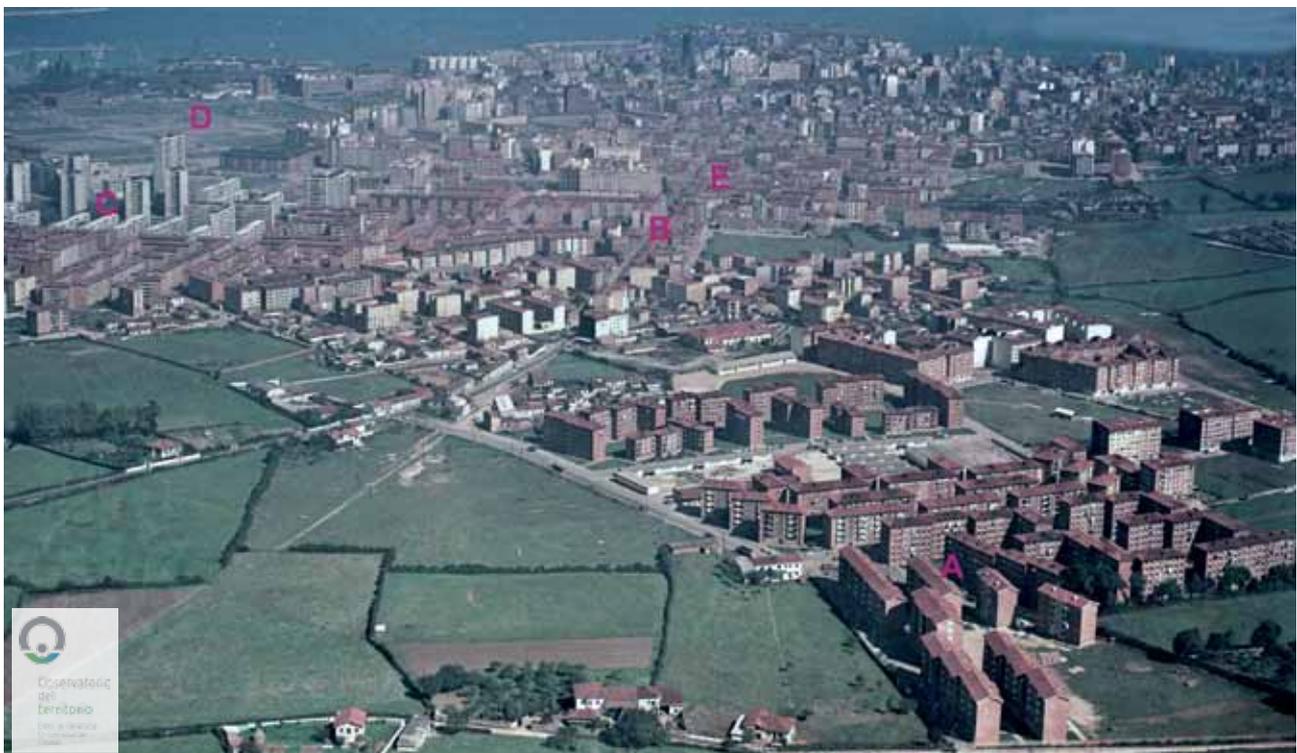
1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Muelle de La Osa. **B** Polígono de Los Campones. **C** El Polígono.  
**D** Polígono de Bankuni3n II. **E** Autopista Gij3n-Oviedo. **F** Rocas. **G** Recinto Ferial



1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Ambulatorio central. **B** Los Fresnos. **C** Electra del Llano. **D** Plaza de la Serena.  
**E** Bloque de viviendas municipales (c/ Manuel Llanceza-Fernández Ladreda). **F** La Cábila



1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Contrueces. **B** El Llano del Medio. **C** Las Mil Quinientas. **D** El polígono de Pumarín. **E** El Llano de Abajo



1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Plaza Europa. **B** Begoña. **C** Fábrica de Zarracina. **D** Ateneo Jovellanos. **E** Fundación San Eutiquio



1970 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Muelle de La Osa. **B** Viviendas de Pescadores. **C** La Calzada. **D** Cementerio de Ceares.  
**E** Explanación polígono de Pumarín. **F** Contrueces. **G** Recinto Ferial Luis Adaro. **H** Universidad Laboral



Mosaico formado con fotogramas del Vuelo General de España, 1984 (CNIG-IGN)

- A** Urbanizaciones en Somió. **B** La Guía. **C** El Bibio. **D** Ampliación Grupo de Cultura Covadonga. **E** Ampliación Las Mestas.  
**F** Campus de Viesques (Escuela de Ingenieros). **G** Viesques Este. **H** Fátima. **I** El polígono de Pumarín. **J** La Urgisa.  
**K** Los Fresnos. **L** Club Hípico Astur. **M** El Lloreu. **N** Contrueces  
**1** Ampliación de Astilleros Gijón. **2** Duro Felguera. **3** Polígono de Los Campones.  
**4** Esmena. **5** Rubiera. **6** Polígono de Rocés



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Plaza Fernando VI. **B** Polígono de Los Campones. **C** Polígono de Pumarín. **D** Moreda. **E** El Natahoyo



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Recinto Ferial. **B** Instituto del Piles. **C** Urbanización Parque de Somió. **D** Avenida de Pablo Iglesias



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Recinto Ferial. **B** Estadio de El Molinón. **C** Colegio Las Mestas. **D** Grupo de Cultura Covadonga.  
**E** Las Mestas. **F** Club Hípico Astur. **G** Campus de Viesques (Escuela de Ingenieros)



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Urbanización Camino de los Girasoles. **B** Club de Tenis. **C** Residencia de Santa Teresa Jornet.  
**D** Convento de Agustinas Recoletas. **E** Museo Evaristo Valle



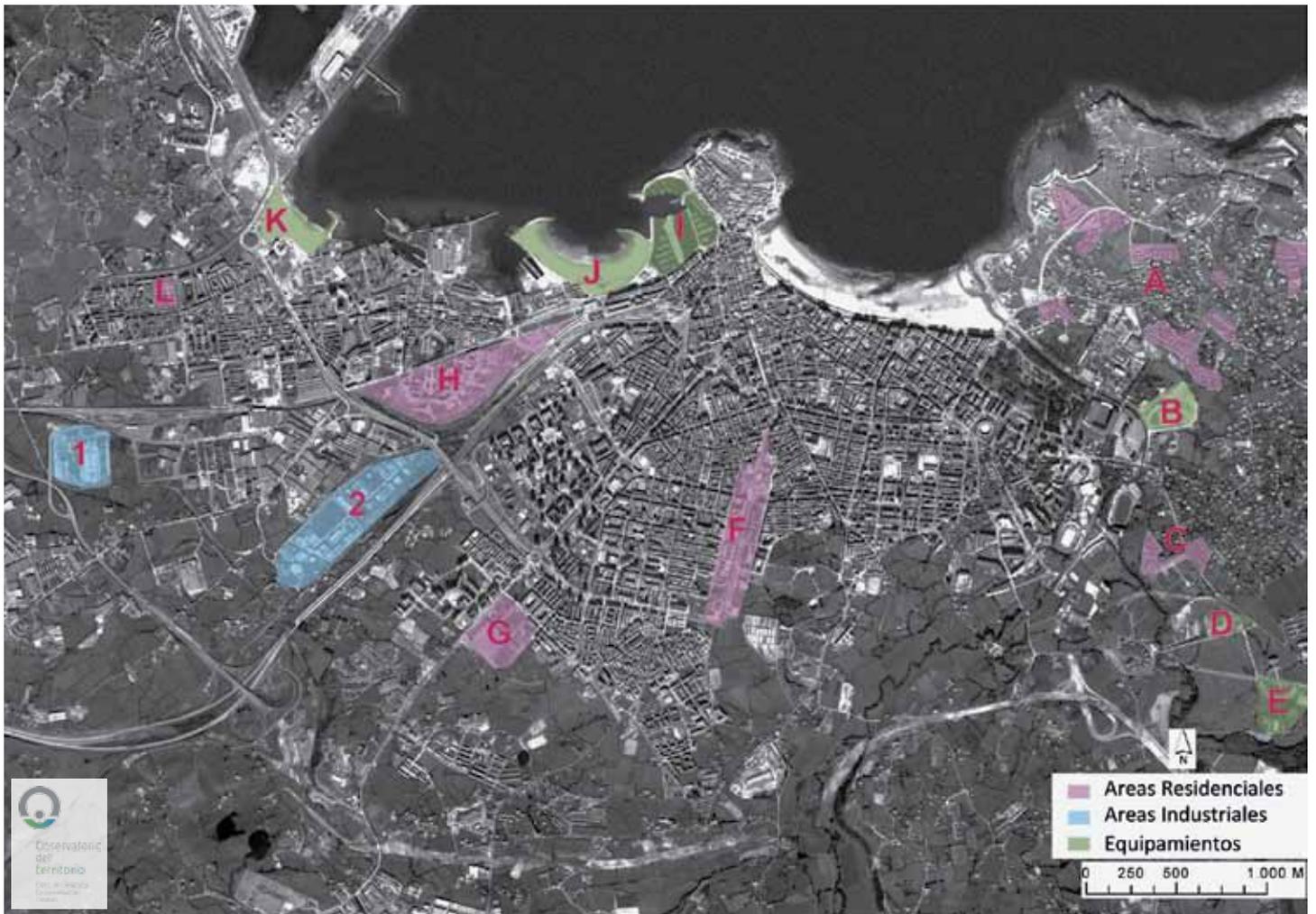
1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Fomento. **B** Autoridad Portuaria. **C** Fundación San Eutiquio



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Establecimiento Residencial para Ancianos (ERA). **B** Contrueces. **C** Calle Bélgica



Mosaico formado con fotogramas del Vuelo Parcial de Asturias, 1990 (Cartoteca del Principado de Asturias)

- [A] Urbanizaciones en Somió. [B] Palacio de Deportes. [C] Urbanizaciones La Pomarada y La Fontaña.  
 [D] Escuela de Marina Civil. [E] Campus de Viesques. [F] PERI del Llano. [G] Urbanización y Centro Comercial Costa Verde.  
 [H] Moreda. [I] Puerto deportivo. [J] Playa de Poniente. [K] Playa del Arbeyal. [L] Plaza Médico Félix Prieto  
 [1] Centro de Transportes. [2] Polígono de Los Campones



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Polígono de Pumarín. **B** Centro Comercial Costa Verde. **C** Nuevo Gijón.  
**D** Colegio Público Elisburu. **E** Institutos



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Centro Comercial Los Fresnos. **B** Elogio del Horizonte. **C** Puerto deportivo. **D** Begoña



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Club de Tenis. **B** Palacio de Deportes de la Guía. **C** Recinto Ferial.  
**D** Real Grupo de Cultura Covadonga. **E** Colegio e Instituto El Piles. **F** Museo Evaristo Valle



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

**A** Antigua cárcel del Coto. **B** Centro Comercial Opción. **C** Colegio Corazón de María.  
**D** Parque del Gas. **E** Sanatorio del Carmen



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Urbanización del Rinconín. **B** Sanatorio Marítimo. **C** Hotel Somió Park.  
**D** Urbanización Parque de Somió



1990 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Urbanización de la Lloreda. **B** Polígono de Bankunión II. **C** Iglesia de la Lloreda. **D** La Juvéria



Ortofoto del PNOA, 2003 (CNIG-IGN)

- A** Urbanizaciones Pisón. **B** Viesques. **C** Residencial Parque Fluvial. **D** La Coría. **E** Montevil.  
**F** Centro comercial de La Calzada. **G** Urbanización Poniente



2000 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)

- A** Viesques. **B** El Bibio. **C** Poniente. **D** Moreda



2000 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)  
Polígono de Moreda



2000 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)  
PERI del Llano, plaza de los Fresnos



2000 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)  
Campus de Viesques



Ortofoto del PNOA, 2015 (CNIG-IGN)

- A Urbanizaciones en Somió. B Prolongación calle Quevedo. C Viesques-La Coría.  
D Parque Fluvial. E Urbanizaciones Campus y Viñoa. F Coto de los Ferranes. G Rocos. H El Lauredal.  
I El Cerillero. J Avenida de las Industrias. K Ciudad de la Justicia. L Nuevo Rocos.  
M Áreas de planeamiento incorporado La Guía-carretera de Villaviciosa  
1 Ampliación del Centro de Transporte. 2 Polígono industrial de La Juvoría

1945



1975



2011





1990. ENSIDESA:

- A Parque y preparación de minerales. B Sinterización. C Parque de cok. D Baterías de cok.  
E Oficinas centrales. F Parque de bomberos. G Servicios sanitarios. H Altos hornos. I Gasómetros.  
J Laminación. K Acería. L Central eléctrica. M Laboratorio. N Almacenes. O Talleres de reparación.  
P Parque de chatarra. Q Depuradoras. R Fábrica de oxígeno



1941 (CECAF)



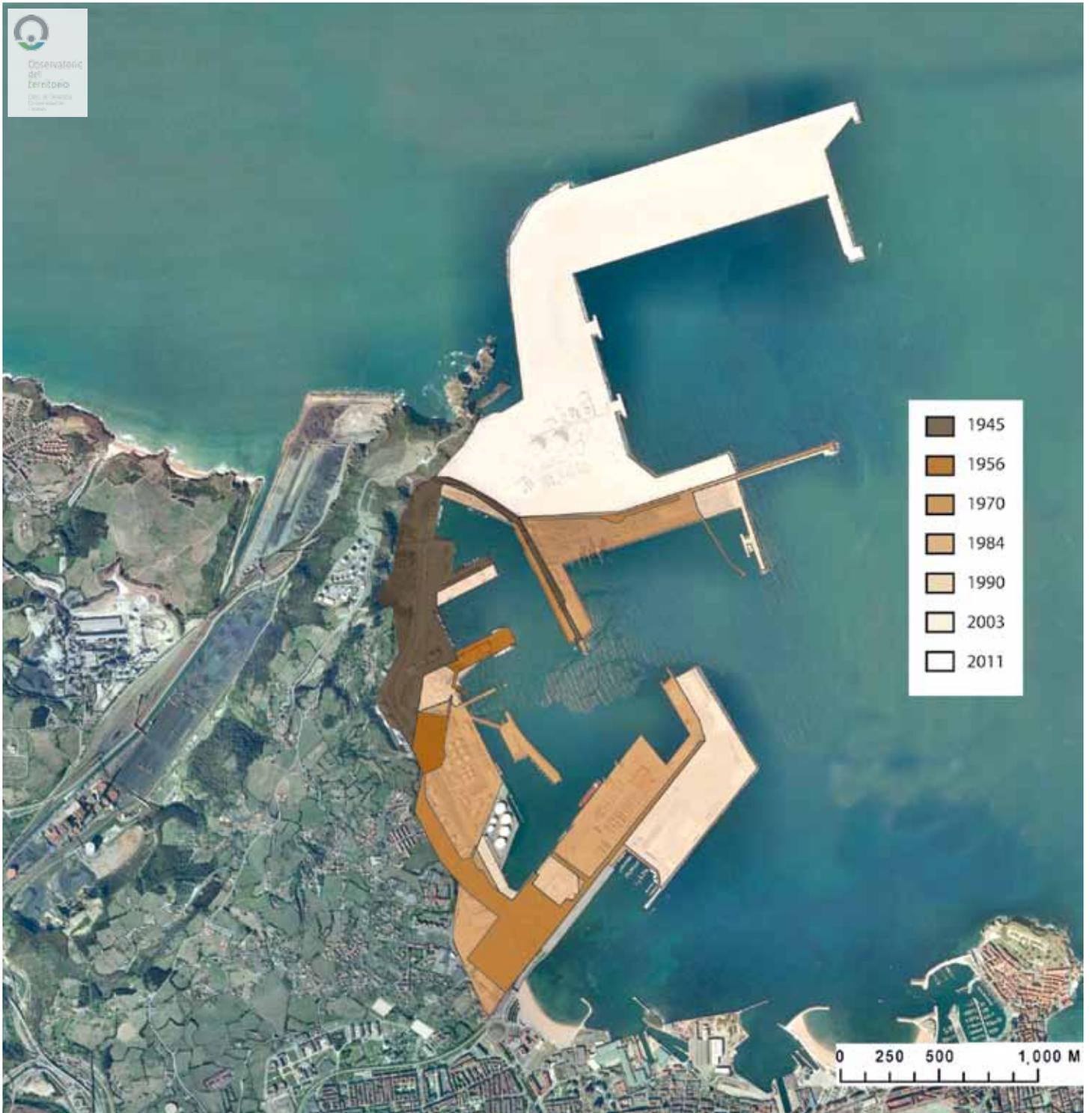
1968 (Departamento de Geografía)

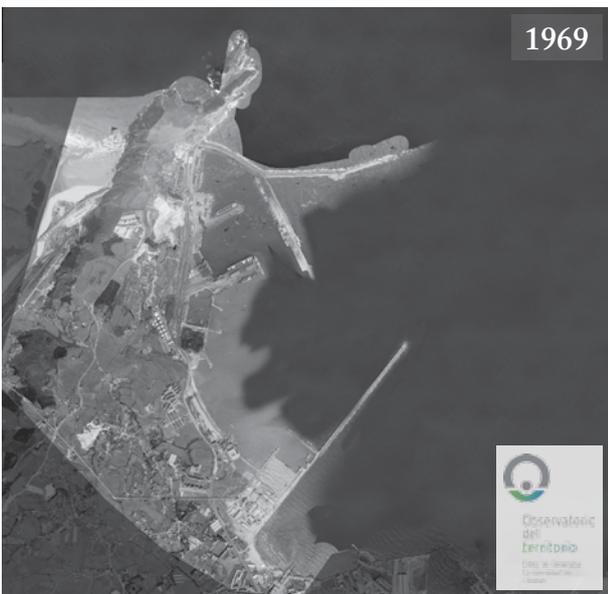


1968 (Departamento de Geografía)



1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)







1984 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)



1996 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)



2000 (FOAT, Museo del Pueblo de Asturias)



# Cartografía, fuentes y bibliografía básica

## CARTOGRAFÍA

- ALONSO, Francisco (1912): *Plano de Gijón de la Cámara de la Propiedad*. Gijón: Artes Gráficas, S.A.
- CASIELLES, Ricardo (1910): *Plano de Gijón*. Madrid: Lit. Mateu. 70 × 50, esc. 1:8.500.
- CASTELLAR, José de (primer tercio del siglo XIX): *Plano de la villa y puerto de Gijón, en el Principado de Asturias*. Esc. 1:3.486.
- CAYÓN, Diego (1819): *Plano geométrico del puerto y la villa de Gijón, del alférez de la Armada*.
- COELLO, Francisco (1870): *Villa y puerto de Gijón*. Madrid. Esc. 1:6.000.
- CORES, Joaquín (1972): *Plano complementario a la Ordenanza del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Gijón*. Esc. 1:5.000.
- FIGUEROA, Fernando (1932): *Plano general de Gijón y puerto del Musel*. Madrid: Lit. Lyf. 88 × 56, esc. 1:7.500.
- GARCÍA ARENAL, Fernando (1900): *Plano hidrográfico y topográfico de la costa entre los cabos de Torres y San Lorenzo*. Gijón: Lit. Moré. 89 × 64, esc. 1:1.000.
- GARCÍA DE LOS RÍOS, Francisco (1867): *Plano de la villa de Gijón, del capitán de Ingenieros Militares*. Sección de Arquitectura del Ayuntamiento de Gijón. 18 hojas que comprenden 139 manzanas, esc. 1:1.500.
- GARCÍA MENÉNDEZ, Marcelino (1962): *Plano de Gijón*.
- Gijón* (1942). Madrid. Plano de extensión y ordenación de la ciudad (con numeración de manzanas), esc. 1:5.000.
- Gijón, plano-guía* (1963). Gijón: Artes Gráficas Alas. 3 hojas, 160 × 91.
- Gijón y la Exposición de 1899: plano anexo*. Gijón. Esc. 1:4.000.
- GONZÁLEZ, José (1856): *Plano de la plaza de Gijón y sus inmediaciones hasta la distancia de 3.000 a 3.900 pies*. Servicio Histórico Militar, Biblioteca Central Militar, Servicio de Planos, núm. 3.519, sig. B-13-78.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (IGN) (2002): Hojas núms. 14-3 y 14-4 (Gijón) del MTN, esc. 1:25.000.

- INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL (1956): Mapa Nacional Topográfico Parcelario, término municipal de Gijón (sectores próximos al casco urbano), esc. 1:2.000, levantado.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE GIJÓN (2000): *Plano del puerto de El Musel*.
- JUNTA LOCAL DE TURISMO DE GIJÓN (1928): *Plano de Gijón*. Gijón: Lit. Luba. Esc. 1:1.000.
- LOPE, Ramón (1812): *Plano del puerto y villa de Gixón en Asturias*. Ms. Archivo Histórico Militar (Madrid), plano 454, sig. 1-8-40, hoja 3.
- MARTÍNEZ, Nemesio (1884): *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón*. Gijón. Plano del Proyecto de Ensanche y Reforma de Gijón, 69×52, esc. 1:5.000.
- MENÉNDEZ, Miguel (1837): *Plano del puerto artificial de Gijón, población y arrabales*.
- MENÉNDEZ DUARTE, Miguel (1864): *Plano de Gijón*.
- MEREDIZ, Forcén (1961): *Gijón, croquis de su ciudad y contorno, con calles y caminos*. Gijón. Esc. 1:18.500.
- NOTICIERO-GUÍA DE GIJÓN (1925): *Plano de Gijón (con callejero)*. Gijón. 44×32, esc. 1:8.000.
- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (1968): *Plano de zonificación, correspondiente a la fase de proyecto*. Gijón. Esc. 1:10.000.
- Plano de proyecto de parcelación del cerro de Santa Catalina* (1896). Gijón. Esc. 1:1.000.
- Plano de urbanización del barrio de Cienfuegos en Gijón* (1887). Gijón. Esc. 1:1.000.
- Plano del Coto de San Nicolás* (1898). Copia de otro más antiguo. Gijón. Esc. 1:2.000.
- Plano Parcelario del Casco Urbano de Gijón* (1985). Incompleto, 4 hojas, esc. 1:1.000.
- PLAYMA (1982): *Plano de Gijón (con callejero)*. Alicante: s. e.
- RENDUELES, Alonso, y Sandalio JUNQUERA (1836): *Plano de la villa y puerto de Gijón, levantado por los profesores del Instituto Asturiano ..., con un proyecto de fortificación de campaña permanente hecho por el teniente general D. Celestino del Piélagu. Capitán del Real Cuerpo de Ingenieros*. Oviedo. Ms. Archivo Histórico Militar (Madrid), plano 454, sig. 1-8-40, esc. 1:3.350.
- SANZ, Javier (inicios de los años 80 del siglo pasado): *Trozo del Plano de Ensanche de Gijón correspondiente a la parroquia de Ceares*.
- SERVICIO DE ARQUITECTURA DEL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN (1928-1929): *Plano de Gijón*. Murrieta. Esc. 1:2.000.
- (1966): *Plano de Gijón*. Esc. 1:2.000.
- (1972): *Plano de Gijón*. Esc. 1:2.000.
- (1980): *Plano de Gijón*. Esc. 1:2.000.
- (1982): *Plan de Ordenación Urbana de Gijón: plano de alineaciones y alturas*.
- (2014): *Plano de Gijón*. Esc. 1:2.000.
- SERVICIO DE VALORACIÓN URBANA DE LA DELEGACIÓN DE HACIENDA DE GIJÓN (1968-1974): *Plano parcelario del casco urbano de Gijón*. Esc. 1:1.000.

- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente (1887): *Plano de la concha de Gijón, levantado por el brigadier de la Real Armada D. ...* 59 × 45.
- VALENTÍN-GAMAZO, G. (1947): *Plano del Proyecto de Extensión y Ordenación de la ciudad.* Gijón.
- VILLAR SANGENÍS, Lino (1911): *Plano de Gijón.*

## FUENTES

- Archivo postales Enrique Pérez García-Romeral.
- Cartoteca del Principado de Asturias (SITPA).
- Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF).
- Centro Nacional de Información Geográfica-Instituto Geográfico Nacional (CNIG-IGN).
- Instituto Cartográfico de Cataluña.
- Modificación del PG Área de Montevil (1992), de los arquitectos Enrique Balbín y Antonio Carroquino.
- Modificación del Plan Parcial de Montevil (1998), de los arquitectos José María Cabezudo y Antonio Carroquino.
- Museo del Pueblo de Asturias (Fondo Constantino Suárez).
- Museo del Pueblo de Asturias (Fondo FOAT).
- Observatorio del Territorio, Departamento de Geografía (Fondo CETFA).
- Plan Especial Rocas Residencial, 2006, del arquitecto Andrés López.
- Plan Parcial de Viesques, 1990, de los arquitectos Alfredo y Alejandro Miranda.
- Plan Parcial Montevil, 1994, de los arquitectos Juan Rami, Mauro Castro, Juan González, Andrés López y Ángel Muñoz.
- Proyecto General del Parque Público de Isabel la Católica en Gijón de 1947.

## BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (1977): *Gijón: industrialización y crecimiento urbano.* Salinas: Ayalga.
- (1978): «Las reformas urbanas de Gijón en 1936-1937», *Ciudad y Territorio*, Madrid, núm. 3 (1978), pp. 71-78.
- (1985): *Industria y espacio portuario en Gijón.* Salinas: Ayalga.
- (2011): «El Gijón de Jovellanos», en Joaquín OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (coord.), *Exposición conmemorativa del bicentenario de la muerte de Gaspar Melchor de Jovellanos (1811-2011).* Madrid: Acción Cultural Española, pp. 89-111.

- (2011): «El crecimiento urbano del Gijón de Jovellanos», *Cuadernos de Investigación*, núm. 4-5 (2010-2011), pp. 59-68.
- BLAS CORTINA, M.Á. de (2013): «La implantación neolítica en la bahía de Gijón desde las postrimerías del V milenio a. C.: enfoque arqueológico y paleoambiental y notas sobre la monumentalidad megalítica», *Zephyrus*, Universidad de Salamanca, núm. 72 (2013), pp. 73-93.
- FERNÁNDEZ CUESTA, G., y F. QUIRÓS LINARES (dirs.) (2010): *Atlas temático de España*. Oviedo: Nobel, 4 tt.
- y J.R. FERNÁNDEZ PRIETO (2010): «Los espacios industriales portuarios», en G. FERNÁNDEZ CUESTA y F. QUIRÓS LINARES (dirs.) (2010): *Atlas temático de España*, t. 4. Oviedo: Nobel, pp. 192-2015.
- , V. FERNÁNDEZ SALINAS y F. QUIRÓS LINARES (2010): «Los espacios urbanos», en G. FERNÁNDEZ CUESTA y F. QUIRÓS LINARES (dirs.) (2010): *Atlas temático de España*, t. 1. Oviedo: Nobel, pp. 9-30.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F., y F. QUIRÓS LINARES (2001): *Atlas aéreo de Asturias*. Oviedo: Prensa Ibérica, 831 pp.
- GONZÁLEZ SANTOS, Javier (2004): «La vista de San Lorenzo y del Campo Valdés de Gijón: un cuadro del paisajista Mariano Ramón Sánchez pintado para Jovellanos», *Archivo Español de Arte*, Madrid, CSIC, t. 77, núm. 308 (2004), pp. 385-395.
- JOVELLANOS, Gaspar Melchor de (2001): *Gijón: apuntamientos para el 'Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias', seguidos de un fragmento de las 'Noticias generales sobre el Principado de Asturias' (1804)*, est. prelim., ed. y notas de Javier González Santos y Juaco López Álvarez. Gijón: Museo Casa Natal de Jovellanos/Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular/Ayuntamiento de Gijón.
- (2005): «Plan general de mejoras propuesto al Ayuntamiento de Gijón (Gijón, 30 de agosto de 1782)», en *Obras Completas: Tomo IX. Escritos asturianos*, ed. crít., pról. y notas de Elena de Lorenzo Álvarez y Álvaro Ruiz de la Peña Solar. Oviedo: Ayuntamiento de Gijón/Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII/KRK, pp. 213-225.
- LLORDÉN MIÑAMBRES, M. (1978): *La producción de suelo urbano en Gijón*. Oviedo. Colegio Oficial de Arquitectos de León y Asturias, 219 pp.
- (1994): *Desarrollo económico y urbano de Gijón, siglos XIX y XX*. Oviedo: Universidad de Oviedo.
- MADOZ, Pascual (ed.) (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar. Asturias, 1845-1850*. Edición facsímil (1985), Valladolid: Ámbito, pp. 171-186.
- MAYA GONZÁLEZ, José Luis, y Francisco CUENCA TORIBIO (2001): *El Castro de la Campa Torres. Período prerromano*. Gijón: VTP.

- QUIRÓS LINARES, F. (1977): «Casas de corredor, patios y ciudadelas», *Ería*, Oviedo, núm. 3 (1977), pp. 15-23.
- (1991): *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Valladolid: Ámbito.
- RENDUELES LLANOS, Estanislao (1867): *Historia de la villa de Gijón desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*. Gijón: El Norte de Asturias.
- SENDÍN GARCÍA, M. (1995): *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1936)*. Oviedo: Universidad de Oviedo.
- (1998): «Gijón, de la euforia desarrollista al desmantelamiento industrial», en *Scripta: estudio en homenaje a Elida García García*. Oviedo: Universidad de Oviedo, pp. 977-999.
- (1999): «El plano parcelario de la ciudad preindustrial y ensanche de Gijón», *Ería*, Oviedo, núm. 50 (1999), pp. 305-325.
- SOMOZA Y GARCÍA SALA, Julio (1884): *Cosiquines de la mía quintana*. Oviedo: Imp. de Vicente Brid.

