

A. del Fresno



«LA OLIVA»

# El barrio de La Oliva (1850-1900)

Juan Pedrayes Obaya

En esta ola de recuerdos que refluje la ciudad se embebe como una esponja y se dilata. Una descripción de Zaira como es hoy debería contener todo el pasado de Zaira. Pero la ciudad no dice su pasado, lo contiene como las líneas de una mano, escrito en los ángulos de las calles, en las rejas de las ventanas, en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos, en las astas de las banderas, surcado a su vez cada segmento por raspaduras, muescas, incisiones, cañonazos.

«Las ciudades invisibles»  
Italo Calvino

## 1. INTRODUCCION

Villaviciosa al comenzar la segunda mitad del pasado siglo veía con esperanza su futuro. La salida de carbón mineral de Sama por el puerto del Puntal hacia Vascongadas (1) y la Real Cédula de 19 de abril de 1847 por la que el Estado concedía «a una compañía anónima y regia el privilegio exclusivo para construir y explotar por noventa y

nueve años el ferrocarril de Sama de Langreo por Siero, a Gijón y Villaviciosa, con ramales a Avilés, Oviedo y Siero» (2), hacían preveer que la Villa iba a estar en condiciones de igualdad con Gijón para embarcar carbón por su puerto. Pronto estas esperanzas se vieron defraudadas, en 1853 se detuvo el embarque de carbón por Villaviciosa el inaugurarse el ferrocarril a Gijón, en 1855 el gobierno limitó a las líneas de Sama a Gijón y de Noreña a Oviedo el privilegio de 1847 (3). Estos contratiempos, unidos a la tardía e incompleta canalización de la Ría, hicieron que la Villa perdiese la oportunidad de convertirse en un puerto con excelentes condiciones para la salida del carbón, quedando relegada a una posición marginal en el desarrollo industrial asturiano debido a su incapacidad de lograr unas infraestructuras de transporte que la conectasen con las cuencas mineras (4). Todas estas expectativas y frustraciones dieron lugar a una serie de cambios en la sociedad villaviciosa y, consecuentemente en la forma de la villa.

Este trabajo estudia las causas de la formación del barrio de la Oliva, ya que opinamos que tanto en su creación

como en su posterior estancamiento radica el hecho, comprobado una vez más, de que el desarrollo de las ciudades es semejante al de las sociedades que las crean, comportándose las ciudades, como ha planteado hace tiempo A. Rossi (5), como textos de su historia.

## 2. LA EVOLUCION DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

El embarque por Villaviciosa del carbón de las cuencas de Lieres y Bimenes se haría combinando los dos medios de transporte más rápidos de la época; el ferrocarril y el transporte marítimo.

El ferrocarril Lieres-Villaviciosa (6), traería el carbón hasta el Salín, donde se embarcaría en la dársena construida al efecto (7), y de allí por la Ría canalizada saldría a los puertos de destino. Sin embargo, al no construirse el ferrocarril ni terminarse las obras de canalización de la Ría, la Villa tuvo que basar su conexión con el comercio asturiano a través del desarrollo de sus carreteras.

Vamos a ver por separado la evolución de las distintas infraestructuras de





A. del Fresno

«LA OLIVA» Y EL ANCHO



Calco del autor

EL BARRIO EN 1924. SU DESARROLLO ES PRACTICAMENTE IGUAL AL VISTO EN EL PLANO DE LEQUERICA DE 1886

transporte en el concejo a lo largo de estos años.

**LAS CARRETERAS:** Según el plano firmado por Pedro Joseph de Hortiz Pozo, dibujado en 1772 (8), cruzaban la villa los siguientes caminos:

- A Colunga por Carda, Tornón y Seloriu.

- A Gijón por Amandi, Grases, Niévares y Peón.

- A Tazones salía un camino que iba por el puente Buetes, San Martín y San Miguel del Mar, existiendo una desviación hacia el Puntal en el mismo lugar donde ahora se encuentra (El Calieru).

- A Oviedo, salía el camino por la Puerta de Fuera el Cañu, siguiendo el camino a Gijón pero desviándose de él en Casquita, continuando por Camocha, S. Pedru Ambás y Arbazal.

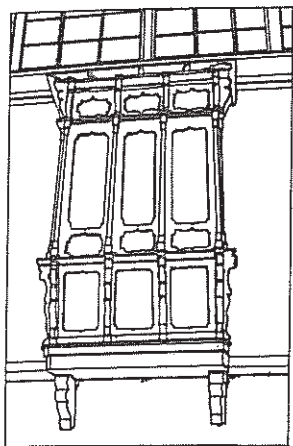
Todos estos caminos serían de herradura y no se transformarían en carreteras hasta mucho tiempo después (9).

Posteriormente, en la época estudiada, se construyen las siguientes carreteras:

- Villaviciosa - Colunga por Miravalles y Bayones. Se construye primeramente el ramal hasta Agüelle, después Agüelle a Campu el Obispo (10). En 1886, según Canella, estaba acabado el ramal Miravalles-Bayones.

Villaviciosa-Gijón. Se anuncia la subasta para su construcción el 29 de marzo de 1871, estando su trazado aprobado con antelación. El director de obras públicas promete en 1871 que en el plazo de 5 años se pagará la carretera (11), sin embargo ésta se construye lentamente, parándose las obras en julio de 1875 por falta de fondos. En 1882, quizás antes, ya estaba terminada.



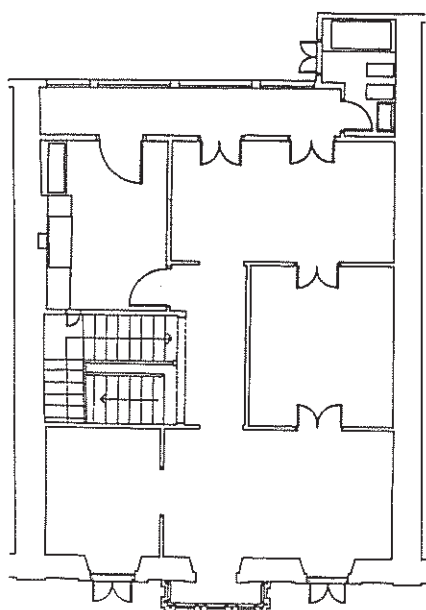


MITADOR.

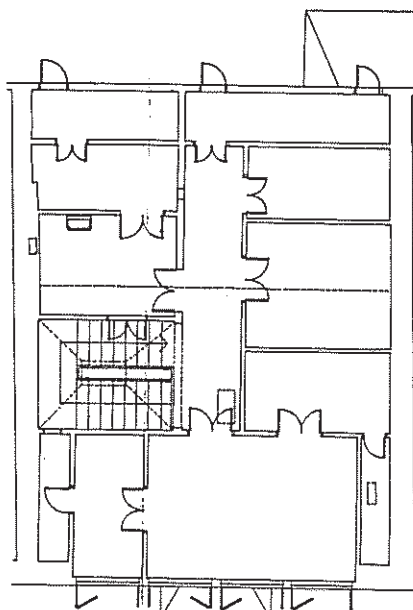
## VIVIENDA EN LA CARRETERA DEL SALIN.



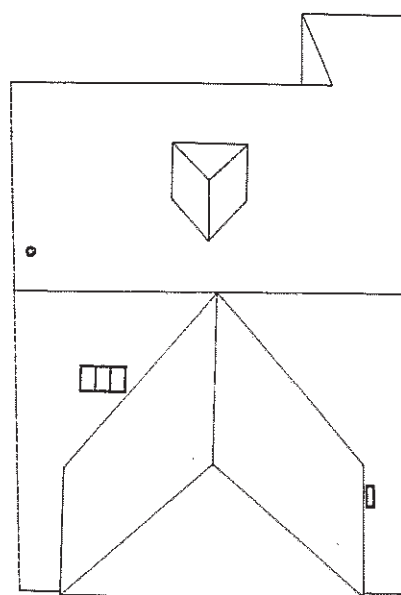
ALZADO.



PRIMERA PLANTA.



SEGUNDA PLANTA.



PLANTA DE CUBIERTAS.

### VIVIENDA EN EL SALIN

Villaviciosa-Colunga por Tornón. Esta carretera empieza a ser construida por el Ayuntamiento, incautando el Estado el trozo de carretera construido (12). En agosto de 1875 el Ayuntamiento da las gracias y forma comisión para visitar a don Alejandro Pidal y Mon, por haber activado las gestiones para las expropiaciones de terrenos en esta carretera (13). Canella en su libro «Asturias...» nos dice que ya está acabada la carretera Ribadesella - Canero.

Villaviciosa-Puntal-Tazonés. Se plantea construir sólo el primer tramo, contratándose en 1870 varias obras en este camino (14).

En 1873 se realizaron los primeros estudios para el camino del Puntal a Tazonés (15), no será sin embargo hasta 1885 cuando se apruebe el proyecto definitivo (16). Las obras se terminarán en el verano de 1887 (17).

La carretera de Villaviciosa a Oviedo fue la primera que se adecentó, siendo una de las pocas conexiones, según Francisco Erice Sebares, de

Oviedo con la provincia en que se podía utilizar el coche de caballos en 1854 (18).

Los caminos vecinales se reparaban mediante sextafaría, se tenían que hacer 6 prestaciones anuales, cuatro para caminos del concejo y dos para caminos parroquiales (19). Al abrirse las nuevas carreteras, se abrieron también nuevos caminos vecinales que comunicaban las parroquias con ellas, tal es el caso de la parroquia de San Justo de los barrios de Caes, Sariegu y Cadamancio (20).

**LA CANALIZACION DE LA RIA Y EL PUERTO DEL PUNTAL:** El proyecto de canalización de la Ría va unido al de la construcción del ferrocarril Sama-Villaviciosa. Por Villaviciosa se embarcó el carbón extraído en Sama desde 1835 hasta 1853 (21), este carbón se traía a lomos de caballos (22). Para facilitar el embarque el Estado construyó la carretera del Salín desde Villaviciosa hasta el embarcadero del mismo nombre, para desde allí cargar las gabarras con destino al Puntal (23).

Al traer el ferrocarril hasta el Salín y embarcar allí el carbón se abaratarían los costos ya que el transporte a lomos de caballos era caro y limitado.

Las vicisitudes de las obras de canalización fueron las siguientes:

En 1874, los vecinos y comerciantes de la Villa acudieron al Ayuntamiento con una instancia en la que se daba cuenta del mal estado en que se encontraba la Ría para su navegación, proponiendo medios para mejorar su calado. El Ayuntamiento se puso en contacto con el Gobernador pero, por diversas causas, no se llevó a cabo ninguna solución concreta. En 1878, los comerciantes vuelven a solicitar que se realicen las obras de mejora (24), así como la reparación de los atracaderos del puente Buetes y la Espuncia.

Hasta 1884 no se aprobó el proyecto de mejora de la Ría (25), en 1885 la Ría del Puntal y el puerto de Tazonés se declaran Puertos Generales de 2.º Orden. Los estudios sobre la Ría y el Puerto se realizaron durante 1885 y 1886, donando el ingeniero don José

Lequerica el plano de la Ría al Ayuntamiento en marzo de 1887 (26).

Se preveía la construcción de dos dársenas -véase plano-, en el Puntal y el Salín, ocupando una superficie de 60.000 m<sup>2</sup> (27). La anchura del canal era de 140 metros en la boca de la barra -luego se varió ligeramente su trazado-, 114 metros en la dársena del Puntal, llegando a 59 metros en la boca de la dársena del Salín. La distancia entre las dársenas era de 7 Kms. y la longitud total del canal 8 Kms. El presupuesto inicial era de 3 millones de pesetas.

Las obras comenzaron en la primavera de 1892, deteniéndose en varias ocasiones (28). La construcción se paralizó definitivamente en los años veinte, cuando la situación económica de Asturias había variado sensiblemente. Los puertos de Gijón y Avilés, ya construidos, desempeñaron el papel que el Puntal podría haber cumplido de haberse realizado las obras entre 1890 y 1900. Paradójicamente, el Puntal consiguió ser un puerto carbonero hasta hace muy pocos años, al servir de salida del carbón de las minas de Viñón.

**EL FERROCARRIL:** Los intentos de traer el ferrocarril a Villaviciosa no son exclusivos de esta época, durante la primera mitad de nuestro siglo se siguió intentando, aunque sin éxito.

Vamos a repasar la frustrada historia del ferrocarril villaviciosino en estos años, siguiendo para ello las noticias publicadas en los periódicos locales de la época.

Al limitar la concesión del ferrocarril de Langreo a las líneas de Sama a Gijón y Noreña a Oviedo, no se continuaron los esfuerzos por recobrar la concesión de la línea Sama-Villaviciosa. Tampoco se aprovecharon las leyes de auxilios o subvenciones a los ferrocarriles carboníferos de 20 de julio de 1862, ni los planes generales de ferrocarriles consignados en las leyes de 2 de julio de 1870 y 23 de noviembre de 1877, como se hizo en otros lugares de la provincia. Hasta 1887 no se intentó aprovechar esta última ley, siendo los comerciantes de la Villa los que iniciaron las gestiones, pero la falta de un apoyo decidido por parte del Ayuntamiento y el mayor peso de los grandes propietarios frente a los comerciantes hizo imposible este empeño.

En 1888 se quiso construir un ferrocarril económico desde Lieres a Tazones, idea que fue criticada por «La Tía Cacica» como maniobra electoral de A. Cavanilles. Esta línea, que no tenía razón de ser, ya que encarecía notablemente el precio del carbón debido a los grandes costos de construcción, tanto del ferrocarril como de los muelles en Tazones, tampoco se llegó a construir.

En 1877 y 1879 se habla en los Libros de Actas Municipales del ferrocarril del Noroeste, incluso el Ayuntamiento de Gijón propuso al de Villaviciosa su adhesión para lograr su construcción. En 1884 el Ayuntamiento de Colunga trata de que se activen las gestiones para la construcción de un ferro-

carril de la costa que vaya desde Gijón a Ribadesella, Torrelavega y Santander.

### 3. DESARROLLO DEL BARRIO DE LA OLIVA

Los terrenos que va a ocupar el barrio corresponden a la zona Noroeste de la antigua puebla medieval, fuera del recinto amurallado y próxima a la puerta llamada «del puente». Esta zona, ocupada por marismas, siempre tuvo problemas de salubridad, debido a su situación a la misma cota que la Ría, lo que ocasionó problemas de saneamiento al barrio (29), estos problemas se agravaron al cerrarse el porreu del Salín (30), quedando así cortados los desagües de la Villa, con la consiguiente pérdida de condiciones higiénicas de la zona.

La mayoría de estos terrenos pertenecían al Ayuntamiento, como todas las marismas de la Ría, desde el otorgamiento de la Carta Puebla hasta mediados del XIX en que fueron vendidos a particulares (31).

En el catastro de 1857 ya aparece la denominación de barrio de la Oliva, con dos parcelas construidas, siendo tres las que aparecen en el plano de Coello editado en 1870, donde también aparece el matadero. Su desarrollo es rápido entre 1870 y 1880, siendo considerado en esta época como el mejor barrio de la Villa y sus casas las de mejor construcción (32). También se abrieron nuevas calles en estos años, las actuales calle Cavanilles y calle Marqués de Villaviciosa. La primera se abrió en 1874, uniendo la antigua y nueva carretera de Oviedo con la carretera de Gijón, la segunda fue algo posterior, estudiándose pequeñas variaciones a su trazado en 1881 y 1882 (33).

Las causas de este rápido crecimiento -no debemos olvidar la escala de esta implantación en una pequeña villa-, pueden ser debidas a las siguientes causas:

- La construcción de la carretera

Gijón-Villaviciosa, obra realizada en la década de los setenta. Esto implicó una revalorización de las fincas adyacentes, -recordemos que la anterior carretera salía por el mismo lugar que la carretera a Oviedo-. El Ayuntamiento consultó en 1875 al Ministerio de Marina y Fomento para saber si algunos terrenos comprendidos entre la Oliva y el Puente Buetes se podían convertir en solares para edificar (34), además ese trozo de carretera se arregló en el mismo año (35).

- La construcción de la carretera del Salín, el ferrocarril, las mejoras del puerto y los intentos para el desarrollo de un plano de ensanche de la población (36), también contribuyeron a la creación de este barrio.

Muy pronto perdió el barrio su vitalidad, el crecimiento se trasladó a otras zonas, pasando a ser otro arrabal, el Mercau Vieyu, el centro urbano de la Villa, centralidad que se potenciará con la construcción del Ayuntamiento a principios de siglo (37), a partir de estos años el desarrollo del barrio se estancará, construyéndose algunas viviendas de planta baja en la calle Cavanilles en los años diez.

### 4. LA FORMA DEL BARRIO

Hemos definido como barrio de la Oliva a las calles de la Oliva (actual Eloísa Fernández), calle del Salín (ahora calle Pando y Valle) y parte de la calle Cavanilles, considerando como barrera que lo separa de otras zonas la línea que recorría la antigua muralla, no obstante vamos a hacer algunas consideraciones sobre la iglesia que da nombre al barrio y es elemento fundamental y definidor de éste.

Las variaciones sufridas por el edificio en esta época nos pueden servir para ver la variación de las interpretaciones de los monumentos a lo largo de la historia. La iglesia de la Oliva, como todas las iglesias situadas en las villas asturianas así como en las aldeas, no

## DROGUERIA - PERFUMERIA

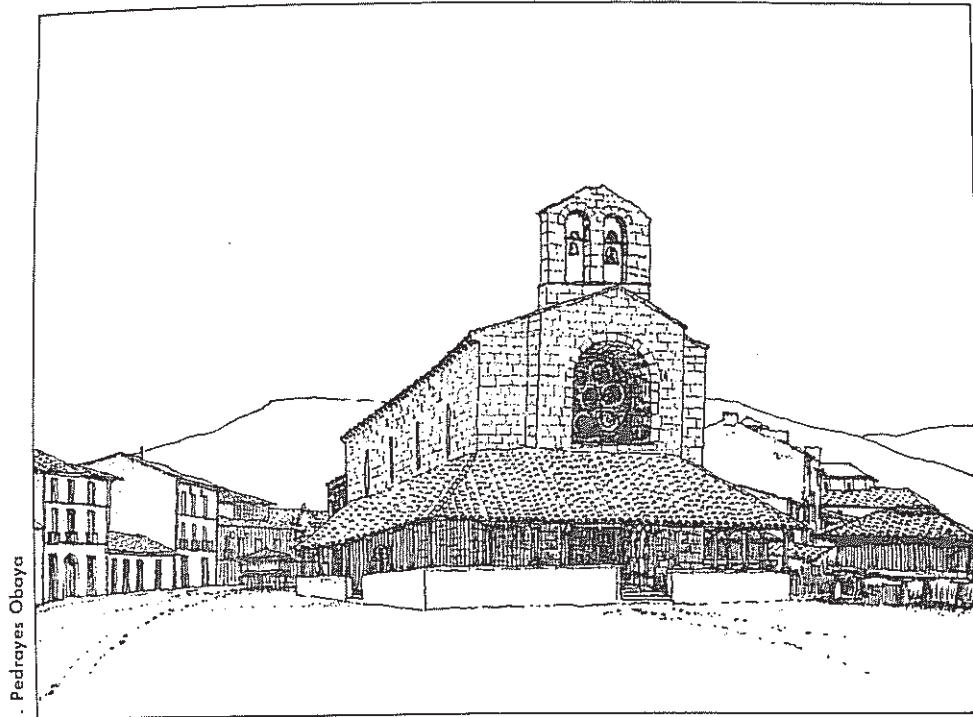
Artículos de regalo

la nueva

Balbín Busto, 16 - Telf. 890437

VILLAVICIOSA





RECONSTRUCCION DEL ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA LA IGLESIA DE LA OLIVA HACIA 1860

fue exclusivamente un edificio religioso, sino que en él se desarrollaban «los concejos abiertos». En el n.º 91 de «La Opinión de Villaviciosa» editado en 1894 podemos leer:

«Los pórticos —el famoso cabildu derribado hacia el año 60— que existieron hasta hace algunos años, fueron contruidos cuando el concejo comenzó a reunirse en junta pública.»

La pérdida de este cabildo, así como la apertura de la calle lateral y la retirada de los hórreos que en sus proximidades se encontraban, lo que ocasionó no pocas protestas y pleitos a lo largo de 10 años (38), nos muestra una actitud muy frecuente en las operaciones urbanísticas del XIX, la separación del monumento del tejido urbano que lo envuelve. Hemos realizado una reelaboración de la vista de la iglesia de la Oliva aparecida en el n.º 8 de «La Ilustración Gallega y Asturiana» editada en 1879, pero añadiendo el cabildo, lo que nos da una visión bastante aproximada de la imagen de la iglesia hasta 1860. También hemos de considerar que su espacio interior, era bastante diferente a la sobriedad que ahora tiene, estando recubierto su interior de altares, imágenes... que desaparecieron durante la guerra civil.

En cuanto a la parcelación del barrio, ésta es distinta de la villa intramuros y de los antiguos arrabales. Las parcelas son más anchas y tienen menos fondo, sin embargo la disposición constructiva de los edificios sigue siendo semejante a los de la villa gótica, la construcción se apoya sobre muros medianeros que se acusan al exterior mediante un profundo almohadillado, que será característico de los edificios contruidos, a partir de este momento en distintas zonas de la villa.

Vamos a detenernos en un tipo de vivienda que si bien no es el único que se da en el barrio nos sirve para ver las diferencias entre estas construcciones

y las de zona antigua. Nos referimos a tres viviendas situadas en la carretera del Salín —dos de ellas desaparecidas en la actualidad— n.º 11, 13 y 15.

El desarrollo en planta de estos edificios es semejante al que encontramos en otras zonas. La vivienda se desarrolla en dos plantas, destinándose la planta baja para almacén. La planta noble se desarrolla en el primer piso donde se sitúan los salones, cocina, mirador, galería y habitaciones principales, la segunda planta es ocupada por habitaciones, y en algunos casos buhardillones.

La escalera se sitúa adosada a la medianera y a la mitad del fondo edificado, sirviendo como patio interior cubierto —de forma análoga a las viviendas góticas— con pequeñas ventanas para forzar la ventilación cruzada, así como fuente de luz, al llevar en su coronación una claraboya.

La fachada es el elemento más innovador de estos edificios, se organiza de forma simétrica, como todas las del barrio (39). Los huecos se enmarcan con cercos de piedra en los que se tallan molduras. Los miradores colocados en sus fachadas son de los primeros contruidos en la Villa, su uso se extendió tanto a los nuevos barrios como el casco antiguo. En cuanto a los buhardillones y galerías en fachada su construcción se incrementó al crecer en altura los edificios bajos del casco intramuros a finales del siglo pasado.

En cuanto a la imagen del barrio, fue muy cuidada por sus vecinos, construyendo las aceras y plantando arbolado por su cuenta (40).

## 5. CONCLUSIONES

Es en estos años cuando Villaviciosa pierde la oportunidad de alcanzar un sitio importante dentro del desarrollo industrial asturiano, las causas que

producen esta marginación son las siguientes:

— Situación geográfica desfavorable, después de todo Villaviciosa no es un puerto, y el Puntal siempre tuvo el problema de su barra. Por otra parte la Villa se halla rodeada de montañas, siendo la geografía del concejo similar a la de Asturias, montañas al Sur y rasas litorales que le comunican con los concejos vecinos.

— Menor peso económico, demográfico y político que Gijón y Avilés, sus grandes rivales, —la situación de Avilés aunque similar a la de Villaviciosa, al fondo de una ría, es más favorable tanto para el tráfico marítimo como para comunicarse con el centro de la región, no debemos olvidar que Avilés y Oviedo fueron las dos únicas ciudades de Asturias durante mucho tiempo.

— Falta de unidad entre las fuerzas políticas y sociales de la Villaviciosa de la época, desunión perfectamente reflejada en los periódicos locales, «La Tía Cacica», «La Opinión de Villaviciosa», ambas liberales, y «El Eco del Distrito», conservador. Esto hizo que el apoyo de A. Pidal y Mon, diputado del Distrito a las obras del Puerto y a la traída del ferrocarril no fuese lo suficientemente decidido.

Hubo, sin embargo, momentos en que el porvenir de la Villa parecía más esperanzador, la construcción de la carretera Gijón-Villaviciosa y las expectativas de desarrollo de un plan de ensanche motivaron el crecimiento del barrio de la Oliva. También contribuyeron a este optimismo la declaración del Puntal como Puerto General de 2.º Orden y la realización de los estudios de canalización de la Ría.

La lentitud y posterior interrupción de las obras de la Ría, evidenciaron la pérdida de importancia del concejo en la revolución industrial asturiana, aunque en los años finales del siglo comienza el desarrollo de la industria siderera, que se beneficiará del puerto del Puntal, y a principios de siglo se construye la Azucarera, orientándose la actividad industrial de la Villa hacia productos elaborados a partir de la producción agrícola propia del concejo, orientación que continúa en la actualidad.

## NOTAS

(1) F. Canella y Secades. «Asturias». T. II, p. 109. Gijón 1897; Uría Riu. «Impresiones de un viajero francés sobre Valdediós y Villaviciosa en 1842», en «Historia y vida de Valdediós», pp. 181-192. Oviedo 1971, y Pascual Madoz: «Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar». T. XVI, pp. 299 y ss. Madrid, 1850.

(2) «Asturias», t. II, p. 109.

(3) Véase «La Tía Cacica», n.º 35. Oviedo, 29 de octubre de 1887, el artículo titulado «Nuestras aspiraciones», firmado con el seudónimo de M. Lapid.

(4) F. Quirós Linares: «Ciudad, villa y espacio rural». Revista Astura. n.º 1. Oviedo 1983.

(5) A. Rossi: «La arquitectura de la ciudad», p. 187. Barcelona 1976.

(6) Véase «La Tía Cacica», n.º 39. Oviedo, 7 de diciembre de 1887. En el artículo titulado «Hierro y carbón», se cuenta que para embarcar el carbón de Lieres por el puerto de Villaviciosa sólo se han de recorrer 23 kilómetros, mientras

que para embarcarlo por el puerto de Gijón se han de recorrer 47.

(7) Ver el plano de canalización de la Ría en este mismo número de la revista.

(8) Este plano, y su traducción a términos geográficos, ha sido publicado en el libro de Luis Adaro titulado «El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos». T. I, pp. 352-353. Gijón 1976.

(9) Véase Plácido Jove Hevia: «Una villa española hace cuarenta años». BIDEA n.º 61. Oviedo 1967.

(10) Véanse los Libros de Actas Municipales (L.A.M.) de 6 de abril de 1872 y 18 de mayo de 1872, la Diputación da 6.000 pesetas para este camino, 15 de diciembre de 1877, se solicita la continuación del camino. 10 de enero de 1882, hay problemas de pagos. 21 de febrero de 1882, se sigue construyendo por sextafería. 28 de febrero de 1882, hay un presupuesto de 888,10 pesetas para aumento de la obra en el camino a los Pandos. En 1895 se incluye en el plan general de carreteras del Estado de la provincia.

(11) L.A.M. 9 de febrero de 1871 y 1 de diciembre de 1873, el Ayuntamiento de Gijón pide que se activen los trabajos de la carretera de la costa.

(12) L.A.M. 2 de abril de 1873.

(13) L.A.M. 4 de agosto de 1875 y 22 de abril de 1882. En 1882 se habla de una expropiación de 1.083 m<sup>2</sup> en esta carretera.

(14) L.A.M. 15 de junio de 1870. En 1871 se continúan las obras. (L.A.M. 22 de agosto de 1871).

(15) L.A.M. 2 de abril de 1873, también se solicita, posteriormente, la construcción de un camino desde el Puntal hasta la Florida en Castiello (L.A.M. 15 de diciembre de 1877). En 1879 (L.A.M. 29 de marzo de 1879), los mayores contribuyentes y navieros del concejo recurren al Gobernador para que la carretera La Secada - El Puntal, se amplíe hasta Tazonas. En 1881 deniegan esta ampliación (L.A.M. 23 de abril de 1881), solicitándose entonces la ampliación hasta la barra del Puntal.

(16) L.A.M. 23 de febrero de 1885.

(17) «La Tía Cacica», n.º 28. Oviedo, 17 de agosto de 1887.

(18) Véase Francisco Erice Sebares, «La industrialización asturiana en el siglo XIX, en la «Historia General de Asturias», t. IV, p. 193.

(19) L.A.M. 29 de noviembre de 1878.

(20) L.A.M. 10 de enero de 1882.

(21) Para ver el tema del ferrocarril y la Ría se han consultado los periódicos «La Tía Cacica», especialmente los números: 31, 35, 39, 40, 54, 55, 58; editados en 1887 y 1888; así como «La Opinión de Villaviciosa», números: 68 y 69 publi-

cados en 1894, existen también referencias a la Ría y el ferrocarril en los números 62, 63 y 65, pero no hemos podido consultarlos.

(22) J. Uría Riu: «Impresiones de un viajero...». Op. ant. cit.

(23) Véase «La Tía Cacica», n.º 35, Oviedo, 29 de octubre de 1887, en el artículo titulado «Nuestras Aspiraciones», M. Lapid dice: «Hemos afirmado que, antes de construir y poner en explotación el ferrocarril carbonífero de Langreo, se esportaba el carbón mineral de la cuenca de Sama — que es de una riqueza inestimable — en buques de poco porte, o calado, por los dos únicos puertos de Gijón y Villaviciosa, que emulaban y competían patrióticamente y honradamente, y aquel con la ventaja sobre este de la carretera carbonaria o carbonífera. Y para facilitar entonces, de una manera conveniente, el acceso de los carros de transporte del carbón mineral a la ría de Villaviciosa, el Estado costeó en esta villa la anchurosa carretera del Salín; y por cierto, que los últimos pagos correspondientes a la indemnización de los terrenos espropiados, fueron hechos en el año de 1846, siendo a la sazón Ingeniero al servicio de nuestra provincia don José de Elduayen (hoy Marqués del Pozo de la Merced) que más tarde, al servicio de la empresa concesionaria, dirigió las obras del ferrocarril de Sama a Gijón».

P. Madoz en su «Diccionario...» dice: «Desde la v. hasta dicho punto o atracadero del Salín se está construyendo un trozo de 800 varas de carretera; y otra en dirección a la capital de la prov. la cual formará un hermoso paseo por medio de la Vega, y contribuirá a dar grande impulso al comercio, facilitando la extracción del carbón de piedra y otros artículos».

(24) L.A.M. 17 de diciembre de 1878. La subvención de estas obras se haría de la siguiente manera: varios vecinos adelantarían el dinero, pagándoles el Ayuntamiento con los primeros fondos recibidos del arbitrio que se recaudase de los artículos sobre los que se impusiera gravamen.

(25) L.A.M. 17 de noviembre de 1884. Alejandro Pidal y Mon fue Ministro de Fomento, Instrucción y Obras Públicas desde 1884 hasta noviembre de 1885.

(26) L.A.M. 7 de marzo de 1887.

(27) Este plano fue publicado en «La Opinión de Villaviciosa», n.º 89, Oviedo, 7 de noviembre de 1894. De este número están tomados todos los datos del proyecto. Sin embargo, este plano es una reinterpretación, a menor escala, del original.

(28) En «La Opinión...» se habla repetidamente de la lentitud de los trabajos en compara-

ción con otras obras que se realizaban en los puertos del Musel y Avilés. En junio de 1905 se paralizaron las obras, aunque en 1911 se logró su continuación.

(29) Los libros de Actas del Ayuntamiento se refieren a ella varias veces. L.A.M. 15 de abril de 1871; 18 de abril de 1871; 7 de noviembre de 1871; 2 de abril de 1873. El 30 de agosto de 1875 se aprueba cubrir el cauce del Pelambre y el 15 de setiembre del mismo año, se aprueba encauzar las aguas sucias del llamado pantano del Pelambre. El 25 de octubre del mismo año, se vuelve hablar de problemas de cloacas.

(30) L.A.M. 28 de octubre de 1879. El cierre del porreu del Salín originó un largo pleito entre la propietaria, la Marquesa viuda de Pidal, y el Ayuntamiento. En esta sesión se hace un resumen de dicho pleito, así como del estado en que se encontraba el Porreu antes y después del cierre.

(31) J. I. Ruiz de la Peña: «De la puebla de Maliayo a Villaviciosa. Notas de historia y toponimia». B.I.D.E.A. n.º 95. Oviedo 1978, p. 683, nos dice que al haberse fundado la villa sobre una heredad perteneciente a los monasterios de S. Pelayo y Valdediós, Alfonso X ordena la práctica de las correspondientes pesquisas para compensar la pérdida de las rentas de dichos monasterios «salvo ende aquel lugar — dice — que la agua de mar toma e dexa cuando quier, que no pesquinsen, que sobi por las personas de ambas las partes que este lugar era mio e que tovi por bien fue se comunal a todos». Estos lugares que corresponden a las marismas de la Ría, pertenecían al Ayuntamiento en 1869, excepto los que había vendido recientemente, según se lee en la contestación dada a un oficio remitido por la comisión principal de ventas de propiedades del Estado en el que se preguntaba si las marismas desde el puente pertenecían al Ayuntamiento, este responde que sí lo son, estando cedidas en usufructo a pastos de varias parroquias. (L.A.M. 28 de octubre de 1869).

(32) Esto nos cuenta Joaquín García Caveda en su artículo «Desde Villaviciosa», escrito en 1878, y publicado en su libro póstumo «Artículos, discursos, viajes, recuerdos». Oviedo 1886, y que acompañamos como anexo.

(33) L.A.M. 16 de noviembre de 1880, 23 de enero de 1881 y 5 de marzo de 1881. Se trató de hacer una pequeña variante al proyecto original, pero al no hacerse cargo el Estado de las expropiaciones se desistió de ello.

(34) L.A.M. 20 de noviembre de 1875 y 15 de diciembre de 1877.

(35) L.A.M. 24 de julio de 1875.

(36) En 1878 ya se habla de hacer un plano de la población y en 1873 hubo propuestas por parte del ayuntamiento, para hacer un plano de ensanche (L.A.M. 23 de noviembre de 1873 y 8 de diciembre de 1873), pero la propuesta más decidida fue la presentada en 1877 por don Pio Peón (L.A.M. 19 de mayo de 1877). El Ayuntamiento plantea siete puntos para llegar a un acuerdo.

1.º Don Pio Peón correrá con los gastos de memoria, gestión, programas, planos, tramitación de expedientes y demás requisitos que las leyes exijan hasta ser aprobado por el Gobierno.

2.º El Ayuntamiento garantiza la devolución anual de 1.000 reales al Sr. Peón, hasta llegar a la cantidad de 12.000. No dará intereses.

3.º El Ayuntamiento garantizará la devolución de recursos según los puntos 1.º y 3.º del art.º tercero de la ley, cuyos productos se derivan preferentemente a este objeto.

4.º El Ayuntamiento dará su apoyo oficial, pero los gastos de tramitación irán a cuenta del Sr. Peón.

5.º El Ayuntamiento se reserva todos sus derechos de intervención, inspección y dictamen que le confieren las leyes.

6.º El ensanche habrá de circunvalar por igual y con el mismo radio a la población, para que todos participen exactamente de los mismos beneficios y daños, puesto que el terreno donde está situado permite extenderse hacia todas partes y abrir sus calles con pendientes cómodas en la ladera.

## EL DUCAL «EL PROBE»

(Trabajos de artesanía)

Generalísimo, 24  
VILLAVICIOSA

Telf. 89 10 03  
Part. 89 13 85



7.º El Ayuntamiento se reserva el hacer sus estudios parciales sobre las obras del nuevo Ayuntamiento, hospital y cárcel, cuyos sitios y dimensiones han de constar en el plano, así como la distribución del agua potable.

Ante estas condiciones, el promotor don Pío Peón no contestará a las condiciones del Ayuntamiento.

(37) Este cambio de centralidad fue comentado satíricamente por «La Tía Cacica».

(38) L.A.M. 21 de octubre de 1873; 28 de octubre de 1873; 23 de noviembre de 1873; 29 de marzo de 1876; 17 de marzo de 1883; 21 de abril de 1884 y 1 de marzo de 1886.

(39) L.A.M. 5 de mayo de 1870. El Ayuntamiento ordena a don Manuel Fernández Collada que guarde «las reglas de ornato» ya que en la casa que está construyendo tiene cuatro huecos en el primer piso y cinco en el segundo, debiendo igualar el número de los mismos.

(40) L.A.M. 1 de diciembre de 1873 y 22 de setiembre de 1883.

## APENDICE

Joaquín García Caveda escribió en 1878 este artículo titulado «Desde Villaviciosa», publicado, póstumamente, en el libro titulado «Artículos, Discursos, Viajes, Recuerdos» en 1886. En este escrito podemos ver su imagen de la Villaviciosa de la época, y la comparación entre ésta y otras villas vecinas. Creo que este jugoso artículo nos puede servir para conocer un poco más a la Villa de estos años.

«Desde Villaviciosa», pp. 45-48. Oviedo 1886.

Ingenuamente confieso que deben de carecer de interés las crónicas referentes a una villa como Villaviciosa, cuyo presente y porvenir es una reproducción exacta de su pasado.

Vivimos sólo de recuerdos. Satisfechos con el heráldico timbre de los blasones engarzados en las fachadas de los vetustos edificios, remedamos esos pobres y legendarios hidalgos de lanza en hastillero, flaco rocín y galgo corredor que, tachando de prosaicas las realidades del hoy e insensibles a las gratas y legítimas esperanzas que del mañana ofrece, vivían la vida del pasado pugnando por la resurrección de instituciones que murieron.

Extraño contraste. A pequeña distancia levántanse las villas de Gijón e Infiesto; una al oriente, al occidente la otra de Villaviciosa. Y mientras aquí dormimos embelesados con los poéticos recuerdos de otra edad, nuestros vecinos levantan templos al arte y a la ciencia, convierten desiertos arenales en lujosas barriadas, interrumpen el monótono silencio de sus vallas con el silbido de la locomotora y el ruido de numerosos talleres y fábricas, por cuyo medio la industria pone en sus manos el fruto de sus más prodigiosos inventos.

Aquí vegas feraces, que ofrecen abundante recompensa a las especulaciones agrícolas, siguen una ciega rutina condenadas al cultivo del maíz. El silencio de nuestros valles alterase a veces con el chillido insoportable de los carros y los ¡ijujús! que van de eco en eco resbalando por las laderas de las montañas... y la limpidez de nuestro cielo vese alterado por el vapor que se desprende del Linares... pobre ria-

chuelo que, al divisar la muerte que el Cantábrico le ofrece se revuelca desesperado en su lecho angosto, tronchando los pintados flores de sus orillas, que se inclinan a su paso para darle el beso de despedida...

La historia anecdótica cuenta que Wellington exclamó en las llanuras de Waterloo pocos años después de su triunfo sobre el guerrero corso: **me han variado mi campo de batalla.** No podrá decir otro tanto el hijo de Villaviciosa que tras largos años de ausencia vuelve a apurar los goces de la familia o a crearse una nueva, si con la pérdida de sus padres vio deshacerse el lazo que le hacía vivir al calor de unos mismos sentimientos y afecciones.

Los lugares con cuidadoso esmero conservados, serán para él como la luz a cuyos pálidos destellos ve desenvolverse el cuadro de los goces de su infancia. Allí jugaba yo cuando niño, podrá decir al contemplarlos, recorriendo las viejas **carbayeras** de los alrededores; tropezará más de un árbol cuya corteza ofrezca, entre grietas y hendiduras, iniciales por él trazadas bajo la impresión de los amores primeros, en esas tardes calurosas del estío en que árboles, fuentes, auras perfumadas y arroyos murmuradores nos hablan de un lenguaje que enloquece y embeles...

Pero después de todo, esto es algo. Dado que la industria no establezca aquí su domicilio, que la reforma agrícola no busque estos campos para sus ensayos primeros y que la ciencia abriendo nuevos horizontes a una juventud ávida de enseñanzas provechosas no imprima a las costumbres derrotado distinto y nos saque de este marasmo, que es la asfixia moral de los pueblos... nos resta... la vida de los recuerdos.

Alfonso Kar ha dicho que el hombre pasa la primera mitad de la vida soñando con la segunda, la segunda llorando por la primera. Si por analógica inducción aplicamos esta sentencia a los pueblos, lícito será presumir que Villaviciosa languidece y muere. Si es cierta esta muerte tiene entonces relación estrecha con la de las víctimas sacrificadas en las hecatombes del paganismo. Muere coronada de flores.

A la verdad ningún mejor teatro puede encontrar la primavera para ostentar sus galas y atavíos.

Verdes y pintorescas colinas coronadas de árboles, por entre cuyos troncos blanquea la ermita erigida por la piedad cristiana; la ría del Puntal como extensa cinta de plata serpenteando por el valle y retratando al pasar case-ríos y bosques, a cuya sombra el pastor ensaya su rústico caramillo; **Amandi** en cuyos placenteros sotos y poéticas laderas debió soñar y presentir Ovidio el futuro teatro para la aplicación de su **Ars**; **Cazanes**, vistoso parterre a cuyos pies se desata hirviente y bullidora la soberbia cascada de **Sorribas**, y en el fondo de ese telón caprichoso formado por la mano del Omnipotente, los montes de Arbazal que, al esconder sus cimas en las nubes, parecen señalar el

camino alentando a algunos **amateurs** a decir **de Villaviciosa al cielo.**

Ya que prescindiendo de un irresistible proposición al pesimismo he dado en el extremo opuesto entrando en el camino de las alabanzas, lisonjeando mi pasión de pueblo, debo consignar un hecho, siquiera porque mi fama de cronista veraz no quede maltrecha. Siento el remordimiento de una injusticia hecha a mi pueblo natal al describir su estado de postración y allá va la enmienda inmediata, ya que he aplazado tantas en esta vida pecadora de que Dios ha de pedirme estrecha cuenta.

¿No enumera Madrid el barrio de Salamanca entre sus más alabadas mejoras?

Pues también Villaviciosa tiene las suyas. El nuevo barrio de la Oliva.

A este propósito recuerdo la singular observación hecha por un amigo mío al regresar de un viaje al histórico Santuario de Covadonga.

— Cangas, me dijo, Infiesto y Villaviciosa remedan la dentadura del hombre en sus tres edades principales. Decrepitud, niñez y virilidad... Cangas con sus dos filas de casas viejas, de trecho en trecho construidas y el Infiesto con sus nuevos edificios apiñados en el borde de la carretera recuerdan la boca de un viejo y la de un niño. En la primera faltan muchos dientes y los que quedan amenazan ruina, en la segunda todos están fuertes y unidos.

— Pero ¿y Villaviciosa, le pregunté, qué parecido tiene con la boca de la virilidad?

— ¡Toma! me contestó, ¿no ves que en esa edad sale la muela del juicio? Pues eso significa el barrio de la Oliva.

Me hizo gracia el **calembourg**, pues dicho barrio discrepa de la Villa por la alegría de sus habitantes y por la hermosura de sus niñas...

Y aquí pongo punto a mi epístola; no puedo sustraerme a la influencia de la corriente popular... El clásico tambor resuena bajo los balcones de mi cuarto haciendo el dúo a la meliflua gaita, con singular destreza manejada. Los niños corren saltando a su lado y gritando ¡A San Juan de Amandi! es preciso tomar parte en la fiesta.

Se inaugura el período de las romerías.

En marcha, pues, y adiós.

¡Ah! se me olvidaba. Lector, ¿quiere Vd. los perdones?

JOAQUÍN GARCÍA CAVEDA

