

Análisis geográfico del crecimiento espacial de la villa de Pravia



Vista aérea de Pravia. Vuelo de la Serie B (1956)



Universidad de Oviedo

David García Álvarez

Tutor: Gaspar Fernández Cuesta
Grado en Geografía y Ordenación del
Territorio

Curso 2012-2013
Junio de 2013

	página
I. INTRODUCCIÓN	1
II. LOCALIZACIÓN.....	1
III. LA VILLA DEL ANTIGUO RÉGIMEN.....	2
1. LA PUEBLA MEDIEVAL	3
2. RENOVACIÓN DEL CASERÍO INTRAMUROS	4
3. LA OBRA DE ARANGO QUEIPO Y EL CRECIMIENTO EXTRAMUROS.....	4
IV. LA VILLA MODERNA	6
1. LAS TRANSFORMACIONES DEL SIGLO XIX	6
A) Los primeros cambios	6
B) Cambio de imagen. Higiene y salubridad públicas.....	12
C) El espacio del ocio burgués.....	19
D) La expansión entresiglos: ferrocarril, industria y crecimiento espacial.....	21
a) Desarrollo de la red de transportes.....	21
b) Desarrollo económico e industrialización.....	24
c) Expansión y densificación del espacio urbano.....	28
V. LA VILLA RECIENTE.....	31
1. EJES DE CRECIMIENTO Y PRIMEROS INTENTOS DE ORDENACIÓN	32
2. EVOLUCIÓN DE LA IMAGEN URBANA. LAS MEJORAS DE LA DICTADURA	34
3. EL CRECIMIENTO URBANO DE PRINCIPIOS DE SIGLO	35
4. ECONOMÍA Y TRANSPORTES EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX	26
5. CAMBIO POLÍTICO Y RECONSTRUCCIÓN TRAS LA GUERRA	39
6. PERIODO DESARROLLISTA: ESPECULACIÓN Y VIVIENDA SUBVENCIONADA	40
7. ECONOMÍA, TRANSPORTES Y CRECIMIENTO URBANO EN EL DESARROLLISMO	46
8. NUEVO MARCO REGULADOR: NORMAS SUBSIDIARIAS Y PGOU	49
A) La planificación de Casares y boom inmobiliario de los 80.....	49
B) Los últimos instrumentos de planeamiento: cambios y aportaciones	53
C) El casco histórico como BIC.....	55
D) La etapa democrática: infraestructuras, equipamientos e imagen urbana.....	56
E) Los últimos años de desarrollo	57
VI. CONCLUSIONES	59
VII. ANEXO.....	60
VIII. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.....	61

I. INTRODUCCIÓN

Las ciudades, villas y núcleos urbanos de diversa entidad, entendidos como asentamientos surgidos a la luz de un proceso histórico por el que un grupo humano se establece en un determinado territorio una vez que surgen los primeros excedentes y se inicia la división del trabajo, se han convertido desde su nacimiento en un espejo del desarrollo histórico de la evolución del hombre, adaptándose a las necesidades y al progreso técnico de cada momento. En este sentido, pretendemos aquí llevar a cabo un análisis del crecimiento espacial de la villa de Pravia a fin de entender, desde un punto de vista geográfico, la ocupación que en ese lugar ha realizado el hombre del espacio.

Para cumplir con tal propósito al lenguaje escrito le acompaña el cartográfico, imprescindible trasmisor del saber geográfico. No obstante, la limitación de fuentes documentales disponibles condiciona tanto el periodo histórico en el que podemos utilizar ambos lenguajes como el grado de detalle y acercamiento a los diferentes procesos que tienen lugar. Éstos nos permiten explicar de forma resumida y típicamente geográfica la evolución de la villa y la sociedad que en ella habita, lo que supone trascender con mucho al mero análisis físico de esa expansión urbana.

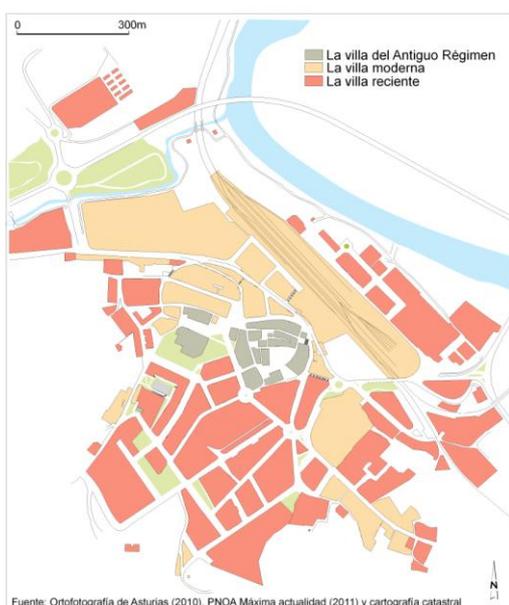


Figura 1. Delimitación aproximada de los ámbitos de desarrollo urbano correspondientes a cada periodo histórico señalado. Como cabe suponer, la atribución de una determinada manzana a un periodo histórico no implica que tal espacio no haya sido modificado total o parcialmente con posterioridad.

El trabajo se organiza en tres bloques de acuerdo con los tres grandes momentos del urbanismo de Pravia y, en general, de España: la villa del Antiguo Régimen, síntesis de un mundo feudal y rentista; la villa moderna, consecuencia de los cambios introducidos por la burguesía; y la villa reciente, de carácter planificado y en la que lo más característico es el exponencial crecimiento urbano y demográfico.

II. LOCALIZACIÓN

Pravia se ubica en una de las márgenes del río Nalón, sobre un terreno elevado y controlando el espacio de vega circundante, históricamente utilizado para el sustento de la localidad y del entorno rural que le rodea.

Ese espacio rural resulta fundamental para entender la dimensión urbana de la villa. De este modo, los servicios que alberga lo hacen en dependencia con ese contexto rural e, incluso, comarcal, en relación con todo el ámbito del Bajó Nalón. De la misma forma, la burguesía y clases dirigentes de Pravia lo son también de todo su entorno. En definitiva, las relaciones económicas de la villa obedecen a su estrecha conexión con el ámbito comarcal en el que se inserta, alzándose como asentamiento urbano de referencia de ese ámbito que, a su vez, establece relaciones con las principales ciudades de la región.

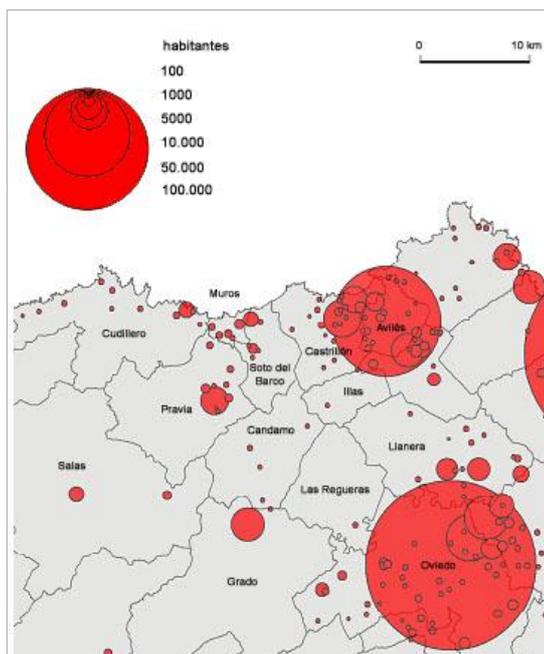


Figura 2. Mapa de entidades de población del sector centro-occidental de Asturias. En él se puede apreciar la importancia de la villa de Pravia que, junto a la de Grado y, en menor medida, Salas, ejerce su influencia por todo el sector occidental. Sin embargo, se trata de espacios de reducida dimensión en comparación con Avilés u Oviedo, grandes centros urbanos regionales que extienden su influjo por todo el sector central.

Fuente: Nomenclátor de España

De lo anterior deriva su ubicación estratégica en el entorno de la parte final del principal río de la región así como su relación con los principales establecimientos urbanos regionales, que a diferencia de Pravia, agrupan funciones y actividades de carácter extracomarcal y regional¹.

III. LA VILLA DEL ANTIGUO RÉGIMEN

Fijar un momento inicial en el proceso de establecimiento de una comunidad humana en un determinado lugar resulta una complicada tarea debido a la propia continuidad del asentamiento humano en el territorio. En tanto que nuestro objetivo pasa por entender el desarrollo de una comunidad humana compleja que tiene su sede en un paisaje urbano de cierto desarrollo, en el que se establecen ya las instituciones fundamentales de gobierno así como las funciones económicas y sociales propias de cualquier complejo social evolucionado, creemos conveniente iniciar nuestro estudio en el momento de fundación de la puebla de Pravia, de cronología imprecisa, en el siglo XIII².

¹ Para abordar con más profusión la configuración del sistema urbano asturiano y el papel que en él ejercen villas como la de Pravia véase MURCIA 1980: 89-150.

² RUIZ DE LA PEÑA 1981: 311

1. LA PUEBLA MEDIEVAL

La fundación de esta puebla, enmarcada en el contexto de repoblación del territorio asturiano llevado a cabo por la monarquía castellana con el objetivo de vencer la acusada ruralidad existente³, supuso la ordenación territorial del entorno inmediato a las nuevas villas creadas y la vinculación de este a las mismas. Junto a ello, se produjo la fundación de un asentamiento urbano que, con una doble función político-administrativa y económica, sentaba ya los mínimos de un núcleo urbano. Éste evolucionará al compás del desarrollo histórico sin perder nunca esas funciones básicas que, como ya hemos visto, son consustanciales al propio fenómeno urbano.

El hecho jurídico de fundación de la puebla se acompañó de la creación material de un nuevo asentamiento, en este caso amurallado, para el que se fija un emplazamiento. Éste coincide en Pravia con un lugar de claro carácter estratégico que, por ello, aparece ya ocupado con anterioridad⁴.

Este incipiente núcleo medieval contaría con un conjunto no muy amplio de casas distribuidas en torno a algunas callejuelas y una plaza dentro de un contexto amurallado en el que la realidad rural parece que tenía un marcado protagonismo. Extramuros se situaba uno de los elementos fundamentales, la iglesia parroquial, de fundación anterior, que canalizó durante los siglos siguientes parte de la actividad vecinal, orientando en buena medida la posterior expansión extramuros.

Como parece desprenderse, uno de los elementos morfológicos clave del asentamiento inicial era la muralla, cuya construcción consagraba una agrupación como urbana⁵. Se trataba de una muralla que discurría por las actuales calles de San Antonio, Agustín Bravo, del Oruelo y Avenida de Carmen Miranda⁶, contando con tres puertas, la de El Cai, en las inmediaciones de la actual plaza de María Cristina, la de La Villa, en el entorno de la actual plaza Conde Guadalhorce y la puerta de Salas, próxima al actual ayuntamiento⁷. En torno a estas se ordenaron los principales flujos de actividad, determinando en el caso de las dos primeras la posterior configuración de los arrabales y del caserío extramuros.

No obstante, si bien la puebla de Pravia ha marcado la localización de la villa así como su función político-administrativa y económica en su estrecha interdependencia con el entorno rural circundante, en el aspecto morfológico las pervivencias son prácticamente inexistentes. De esta manera, no se aprecia hoy ninguna huella del caserío medieval, siendo imposible predecir su plano, si bien Ruiz de la Peña insinúa “una cierta tendencia a la ordenación radio-concéntrica del espacio intramuros, con calles convergentes en una plaza central”⁸.

³ Véase RUIZ DE LA PEÑA 1981: 43-88

⁴ Algunas fuentes señalan la ubicación en las proximidades de la futura puebla del monasterio de San Andrés así como de algunas actividades administrativas (VV.AA. 2000: 267). Se admite también la anterioridad a la puebla de su iglesia parroquial, del siglo IX (MARTÍNEZ GONZÁLEZ 1997: 169) e, incluso, del santuario del Valle, de la segunda mitad del XII (MARTÍNEZ GONZÁLEZ, 2002: 12) o del siglo XI (BELLMUT Y CANELLA 1894: 315) y, por tanto, si no anterior, al menos coetáneo. No olvidemos tampoco en relación con ello la tradición efímera del entorno de Pravia como sede de la incipiente “monarquía” asturiana así como su importancia estratégica y comercial en época pélica y romana (SANTOS YANGUAS 2006: 486 y ss.).

⁵ BALBÁS, en RUIZ DE LA PEÑA 1981: 113

⁶ Véase el callejero adjuntado en el anexo para ubicar estas calles en el plano de la villa.

⁷ ROMERO 2010: 42-43

⁸ RUIZ DE LA PEÑA 1981: 127

2. RENOVACIÓN DEL CASERÍO INTRAMUROS

El actual caserío del casco histórico es resultado de un proceso de reconstrucción y progresiva colonización de los espacios vacíos que, en su momento, debieron anidar en el interior amurallado hasta época bastante tardía. Del casco hoy en pie, las edificaciones más antiguas pertenecen al siglo XVII, constituyendo la casa de Longoria, extramuros en la actual plaza de María Cristina, a la entrada de la villa, uno de los mejores ejemplos. Junto a ésta, la casona del Busto, de la que hay referencias desde el siglo XVI⁹, o la casa de la marquesa de Casa Valdés, son otros ejemplos de construcciones antiguas, si bien en todos los casos hablamos de edificaciones notablemente reformadas o reconstruidas a lo largo del tiempo¹⁰.



Figura 3. Casa de Palacio-Valdés o de Longoria, una de las más antiguas de la villa. Se data a finales del XVI o principios del XVII. Inicialmente poseía una torre, desaparecida en 1902. De este modo, la parte más primitiva de la casa fue derruida a principios de siglo (fotografía de la izquierda), efectuándose también importantes obras de reforma a finales del siglo XVIII. La casa se conserva hoy en día tal y como se puede apreciar en la fotografía de la derecha.

En general, el conjunto arquitectónico hoy en día conservado se erigió a lo largo del XVIII, cuando se llevó a cabo también la construcción de las nuevas casas consistoriales. Se trata, excepto en este último caso, de una arquitectura palaciega de grandes casonas levantada por el espectro social entonces dominante, aún en la parte final del Antiguo Régimen, en el que las clases privilegiadas mantenían notable poder.

3. LA OBRA DE ARANGO QUEIPO Y EL CRECIMIENTO EXTRAMUROS

Ese proceso constructivo fue paralelo a la primera gran creación urbana extramuros, impulsada por el obispo de Tuy Fernando Ignacio de Arango Queipo, natural de la villa, quien decidió regalar a ésta un majestuoso conjunto barroco de colosales dimensiones, con colegiata, palacio y casas de los canónigos. Se construyó en torno a una nueva plaza, desde entonces notable protagonista en el espacio urbano.

Este nuevo espacio, erigido en la primera mitad del siglo XVIII, con la construcción inicial del palacio de Arango Queipo y, más tarde, de la colegiata y las casas de los

⁹ Álvaro del Busto se encargó de erigir la primitiva edificación en la segunda mitad del XVI, reedificándose posteriormente en 1695 y a finales del XVIII (MARTÍNEZ Y MONTESERÍN 2004: 52).

¹⁰ Tomando como referencia los datos del *Catálogo Urbanístico*, la casa de Longoria sufrió importantes reformas a finales del siglo XVIII así como la demolición de la parte más antigua a principios del siglo XX; mientras, la casa o Palacio Valdés fue reedificada en 1798.

capellanes que atenderían el culto, muestra un claro carácter barroco basado en la línea recta, la perspectiva monumental y el programa o uniformidad¹¹. Se da forma así a un escenario monumental en el que el creador contrapone la simplicidad arquitectónica exterior del conjunto al extraordinario lujo interior típicamente barroco. No obstante, lo fundamental de este nuevo escenario urbano es la perspectiva que consigue la plaza como aglutinadora del espacio monumental, para el logro de la cual es necesario ocupar un amplio terreno, lo que solo era posible en las afueras del núcleo urbano.

En definitiva, se trata de un nuevo ámbito urbano articulado en torno a los dos edificios por excelencia del urbanismo del momento (iglesia y palacio) que plasma sobre el terreno el afán eclesiástico y, de algún modo, sueño principesco del obispo de Tuy. Consiguió con esta creación articular un conjunto arquitectónico referencia de la villa y que, en cierta medida, podríamos considerar, al igual que el mundo barroco, un gran teatro con texto escrito por Dios¹².

Este conjunto arquitectónico, como ya hemos dicho costado por Arango Queipo dentro de una obra pía que preveía también construir una escuela de leer, escribir y contar, así como un estudio de gramática y que se completaría con la financiación de una dote para las niñas pobres de familias hidalgas que tomaran matrimonio, no llegó a completarse ante la falta de fondos para su financiación. De este modo, las casas de capellanes construidas son sólo seis, frente a las nueve previstas, manteniéndose aún en 1783 la porción de terreno reservado para la ubicación de las restantes¹³.

Por otro lado, este nuevo lugar de carácter religioso orientó de forma clara el crecimiento extramuros de la villa. Todo el desarrollo urbano del siguiente siglo se asienta en su entorno, cuya centralidad refuerza la iglesia parroquial situada en la actual plaza Conde Guadalhorce. De hecho, y anticipándose al posterior desarrollo urbano, se instaló ya en este momento, detrás de las casas de los canónigos, la casa de Salas-Cienfuegos, origen del posterior eje de la calle Jovellanos.

Finalmente, la puerta del Cai, frente a la que se desenvolvían las funciones de mercado y audiencia¹⁴, las más representativas de la puebla, constituía el otro gran centro de actividad social y eje de crecimiento, en el que se instaba ya el primitivo ayuntamiento¹⁵, cerca de la casa de Longoria, una de las más antiguas de la villa.

Por tanto, como vemos, el núcleo amurallado de Pravia orientó su actividad extramuros, en torno a la iglesia parroquial de San Andrés y la puerta del Cai, que podríamos considerar como la gran plaza pública de la villa.

Señalados los dos principales ejes de expansión se entiende la función extramuros de la calle San Antonio, ocupada ya muy tempranamente. De esta manera, existen referencias sobre el hospital allí ubicado desde 1598¹⁶, hospital de peregrinos según Bancés y Valdés¹⁷ que, por tanto, establecería en Pravia el paso de una de las rutas que conduciría a Santiago, dando mayor sentido a la conexión que establecía este primitivo

¹¹ GOITIA 1995: 145

¹² LEÓN 1991: 4

¹³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 1997: 111

¹⁴ Según Bancés y Valdés se realizaba aquí la audiencia pública de justicia. Además, cumplía funciones como plaza y mercado general, llegando a concretar que “aquí vimos en pie el rollo bien grande con sus gradas y argolla” (ROMERO 2010:42).

¹⁵ ROMERO 2010: 42

¹⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 23

¹⁷ ROMERO 2010: 50

camino, actualmente calle San Antonio, que conectaba extramuros con el templo parroquial y la continuación de la ruta hacia occidente. No obstante, el propio Bances y Valdés se encarga de constatar nos el escaso flujo de peregrinos que pasaban por la localidad, lo que hace suponer que esta actividad no tenía aquí gran incidencia.

IV. LA VILLA MODERNA

1. LAS TRANSFORMACIONES DEL SIGLO XIX

En definitiva, y con todos los elementos mencionados, llegamos ya al siglo XIX, momento clave en la configuración de los paisajes urbanos de nuestro país, conformándose una nueva realidad en las ciudades que, aunque con cierto retraso con respecto a las principales aglomeraciones como resulta lógico, se dio también en Pravia, donde a partir de la segunda mitad del siglo XIX y, especialmente, en las proximidades del XX, asistimos a la definición de la verdadera dimensión de lo urbano. En este sentido, es en los últimos 150 años aproximadamente cuando se configura la parte esencial de la trama urbana de nuestras ciudades y de ahí que este trabajo incida especialmente en este periodo, para el cual contamos además con el lenguaje geográfico fundamental: la cartografía.

Es a lo largo del siglo XIX cuando asistimos en España a una auténtica revolución social, económica y política que, protagonizada por la burguesía como clase social dominante, el liberalismo como ideología política protagonista y la industrialización como proceso económico transformador, rompió por completo los esquemas entonces vigentes para dar lugar a una nueva realidad económico-social y política. Ésta se manifestó con mayor rigor en Pravia en el periodo entresiglos y, más concretamente, en los primeros años del siglo XX.

A) Los primeros cambios

El diccionario de Madoz (1849) nos muestra aún en Pravia una economía de claro carácter rural, en la que la “industria” principal es la agrícola, con telares de lienzos ordinarios, siete molinos harineros y diferentes prisiones para limpiar la escanda¹⁸. Se trata de una situación heredada de un antiguo régimen político que se había caracterizado tanto en Asturias como en el resto de España por un eminente carácter rural, con una economía sustentada en la agricultura (de ahí la importancia de la propiedad de la tierra y la consiguiente división de la sociedad en estamentos muy definidos) y la ganadería así como un tímido aporte complementario del artesanado, comercio y pesca¹⁹.

En este contexto, era la función comercial la que definía el carácter urbano de un determinado asentamiento²⁰; función comercial que describe Madoz para Pravia a partir de un conjunto de tiendas de paños y telas, de abacería así como un conjunto de

¹⁸ MADOZ 1849: 211

¹⁹ GÓMEZ ÁLVAREZ, incluido en FERNÁNDEZ CONDE (Dir.) Tomo III 1990: 515

²⁰ QUIRÓS LINARES 2009: 52

tabernas. A ello se le unía el ya tradicional mercado semanal que se celebraba en la villa desde la fundación de la puebla.

Tanto en un caso como en el otro hablamos de un comercio de marcado carácter local, destinado a cubrir las necesidades básicas de la población y que, por tanto, distaba mucho de constituir una verdadera realidad mercantil propia de una incipiente sociedad capitalista, para lo que la existencia de unas buenas comunicaciones, sumamente precarias en el caso de Pravia, era una necesidad primordial.

De este modo, la situación de Pravia en una de las laderas del valle del río Nalón, quedó históricamente determinada por la necesidad de salvar la barrera natural que impone el propio río, lo cual se logró inicialmente a través de un sistema de barquerías y pasajes públicos ubicados en Peñaullán para el servicio de la costa y en Forcinas, para el servicio con Oviedo²¹. Este sistema limitaba tanto la carga transportada como la circulación, que no podía realizarse durante la noche ni en época de crecidas.

Ya en el momento de conclusión de su obra en 1806, señalaba Bances y Valdés la construcción de un gran puente de piedra en Peñaullán²². Sin embargo, no tenemos constancia del mismo ni en un inventario de puentes del concejo en 1836²³, que solo nos anota en las proximidades de la villa la existencia de un puente de piedra sobre el Aranguín en Agones, ni en el momento de subasta del que parece ser el primer puente sobre el Nalón en Peñaullán, ya a la altura de 1868 y construido en madera²⁴.

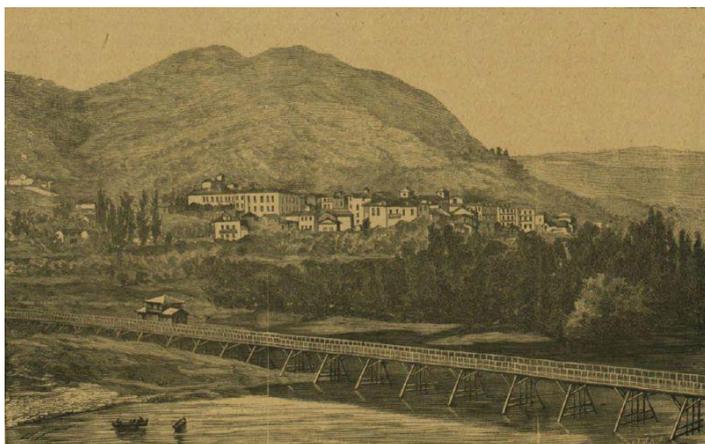


Figura 4. Puente de madera sobre el Nalón. Lograba salvar el río y, en consecuencia, proporcionaba un cómodo y continuo acceso a la villa, superando las limitaciones que anteriormente imponía el rudimentario sistema de barquerías.

Fue, por tanto, a partir del último tercio de siglo cuando empezaron a salvarse los problemas de las comunicaciones, constituyendo la construcción del puente sobre el Nalón uno de los grandes hitos de la mejora de la red viaria en Pravia; mejora que quizás podríamos señalar como uno de los procesos más evidentes de modernización del país y que, como se ha señalado, tuvo una clara conexión con la activación de las fuerzas productivas²⁵. En este sentido, ya en el 1848 se señala el mal estado de los caminos, que dificultaban las comunicaciones, lo que unido a la falta de un puente sobre el Nalón impedía el desarrollo demográfico y comercial de la villa²⁶.

²¹ ROMERO 2010:36

²² Ibid.

²³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 203

²⁴ *El norte de Asturias*, 23 de marzo de 1868. N° 329

²⁵ QUIRÓS LINARES 2009: 27

²⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 213

Junto a la construcción del citado puente, la realización de nuevos caminos desde la villa a las anteriores barquerías así como la mejora de los caminos de Peñaullán a Grullas y de Pravia a Arango son solo algunas de las obras documentadas. Éstas ejemplifican el proceso de mejora de la red viaria que, no obstante, fue permanente desde entonces y hasta el final del siglo así como durante todo el siglo siguiente.

A pesar de lo señalado, y si bien la realidad económica continuaba manteniendo los fundamentos propios del Antiguo Régimen, en el plano constructivo la realidad parece ser bien diferente. De este modo, una relación de calles y plazas de 1860²⁷, que nos cita diez vías como señalara ya a mitad de siglo Madoz, nos menciona las calles del Porvenir y del Porniello, correspondientes con las actuales Ramón García Valle y Jovellanos. Esto hace suponer ya una expansión extramuros generalizada y no sólo con carácter excepcional como habría ocurrido en el XVIII con la obra pía de Arango Queipo y la casona de Salas-Cienfuegos.

La dirección de la expansión hacia el conjunto de la colegiata queda ratificada una vez que a principios de siglo se produjo la demolición de la vieja iglesia parroquial tras verse afectada por el impacto de un rayo en 1799²⁸. Desde entonces y hasta que en 1836 se decidió su demolición²⁹, llegándose a plantear su reconstrucción a partir de un nuevo templo³⁰, cumplió la función de cementerio.

A partir de 1836, una vez inaugurado (1820) el nuevo cementerio de Garonda, al sur de la villa, quedó libre el amplio solar que ocupaba la iglesia, pudiendo desde ese momento trazarse el nuevo Pravia, que tiene en la plaza anteriormente ocupada por el edificio eclesiástico uno de sus corazones. Esto era algo previsible si tenemos en cuenta que por entonces se celebraba en aquel lugar el mercado semanal³¹, uno de los acontecimientos más importantes de la semana y al que concurrían gentes del entorno rural del concejo.

De hecho, una de las razones esgrimidas para demoler el templo fue la seguridad de las gentes que acudían a tal mercado junto a la mejora de la higiene pública y la eliminación del obstáculo que la iglesia suponía para la simetría y regularidad de las calles³². Esta última razón revela una clara concepción expansiva del entramado urbano, que tenía a la plaza del templo parroquial como nexo de unión clave con el nuevo desarrollo.

En relación con ello, no se nos debe escapar su denominación inicial como plaza mayor³³. Aunque en este caso no hace referencia a un espacio asoportalado de aspecto uniforme, sí designa una plaza regular, dotada de centralidad topográfica y convertida en un espacio preferente, donde se celebraba el mercado semanal y donde se ubicará, si es que no lo hacía ya, parte importante del comercio fijo.

Aprovechando la referencia que hemos realizado al cementerio, su construcción implicó la adopción de la primera y quizás más fundamental de las medidas higienistas

²⁷ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 247

²⁸ ROMERO 2010: 46

²⁹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 1997: 168

³⁰ Véase DE LA MADRID ÁLVAREZ, Vidal Ángel (1997): "El proyecto del arquitecto Juan Antonio Cuervo para la construcción de la Iglesia Parroquial de San Andrés de Pravia" en *Homenaje a Juan Uribe Rúa* Vol. 2, Universidad de Oviedo, pp. 835-852.

³¹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 1997: 169

³² *Ibid.*

³³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 247

características del nuevo proceso urbano burgués. La erección del nuevo cementerio, extramuros y alejado suficientemente de la villa, responde a un proceso general impulsado por el gobierno central desde 1787, cuando una Real Cédula ordenaba la creación de cementerios extramuros y prohibía el enterramiento dentro de los templos salvo casos excepcionales, algo que no se cumplió.

En vista de ello, posteriores disposiciones en 1804, 1809 y 1813 se reiteraron en tal fin, llevándose a cabo en 1820 la construcción del cementerio en Garonda, al sur de la villa y en una posición idónea³⁴. Se localizaba a más de 500 metros de la población, sobre una buena situación topográfica y con buena disposición al darle el sol y ser los vientos reinantes contrarios a su posición. Además, el terreno, alejado de cualquier fuente de agua, presentaba condiciones geológicas excelentes (caliza sobre una capa de hierro removible de mucho espesor, muy permeable y con un ligero declive en su superficie).

Junto a la construcción del cementerio, fue la progresiva desaparición de la muralla el otro gran proceso, por no decir el principal, que anticipó el nuevo concepto de ciudad del XIX. No obstante, la propia predisposición extramuros de la puebla desde su fundación hizo que este proceso no supusiese una gran ruptura.



Figura 5. Uno de los últimos retazos de muralla conservados en la calle del Oruelo. Se destruyó en el proceso de urbanización de la zona con el proyecto de construcción del edificio del auditorio “José Barrera”.

Aunque carecemos de datos concretos acerca de la progresiva demolición o amortización de las murallas, las fuentes consultadas señalan que el desinterés por las mismas se inició a finales del XVIII (aún en el 1765 se data un conflicto por la construcción de una casa que amortizaba elementos de la muralla y puerta de Salas, decretándose el embargo de tal casa³⁵).

Bancés y Valdés nos da la imagen de Pravia sin dos de sus puertas (la de Salas y de la Villa), y en la que la mayor parte de la muralla ha sido amortizada o derruida por la construcción de nuevas casas y consiguiente expansión urbana³⁶. Además, la única puerta en pie quedaba como simple arco sin funcionalidad, al carecer del propio elemento de cierre. No obstante, reconoce el paseo espacioso que defendía exteriormente la cerca, sus troneras y almenado o, incluso, lunetas (pequeños baluartes

³⁴ “Según Monlau, los cementerios deberían estar, al menos, a 600 varas (unos 500 metros) de toda población, edificio habitado y camino real, aparte de situarse sobre terreno calizo o arenoso, elevado y opuesto a los vientos dominantes, lejos de ríos o arroyos que pudiesen desbordarse, y de pozos, manantiales o cañerías” (QUIRÓS LINARES 2009: 325)

³⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 109-111

³⁶ ROMERO 2010: 42-43

por lo común aislados) en el camino de la Fontana. Todo ello, unido al hecho de que en vida hubiera visto las tres puertas, nos lleva a confirmar que el abandono de la muralla sería reciente, seguramente coincidiendo con la reconstrucción del caserío a lo largo del siglo XVIII, especialmente en la segunda mitad.

Además, aunque el proceso de abandono se hubiera iniciado ya, aparece documentada la utilización de los restos de la muralla en el contexto de la Guerra de Independencia³⁷, lo que indica una conservación mínima de la fortificación, capaz de cumplir aunque fuese precariamente sus antiguas funciones. En relación con ello, la llegada de los franceses a Pravia, donde ocuparon el ayuntamiento y la casa de Moutas³⁸, puede llevarnos a pensar en ciertos efectos sobre la edificación y economía, lo cual resulta imposible de precisar.

En cualquier caso, parece claro que ya a mediados de siglo los restos de la muralla se comportaban como meros testigos disfuncionales de una realidad pasada que esperaban su progresivo derribo o amortización de forma paralela a la construcción del nuevo caserío, orientando de forma clara el crecimiento extramuros.

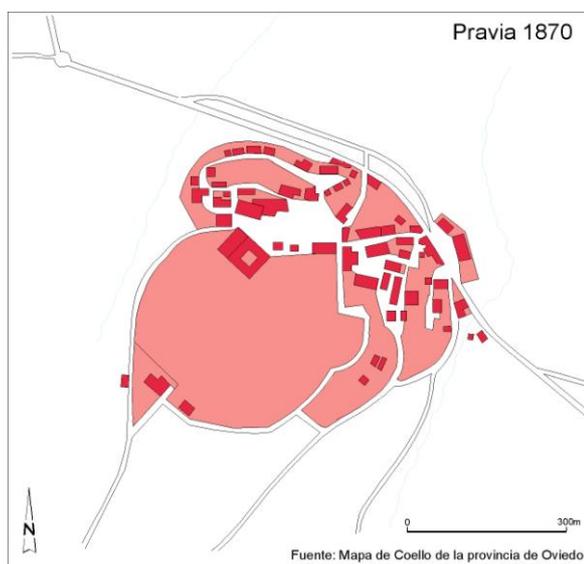


Figura 6. Interpretación del plano de Coello para Pravia. Si bien la precisión de la cartografía es escasa, podemos apreciar la expansión urbana de Pravia a mediados del XIX, justo antes del impulso entresiglos. Como se aprecia, el conjunto de Arango Queipo posee, junto al espacio de la puebla inicial, todo el protagonismo. Fuera de ellos, el crecimiento se canaliza a través de los ejes de Jovellanos, Ramón García Valle, San Antonio y plaza de María Cristina.

Solucionado el problema de la muralla y del cementerio y articulada ya la plaza mayor, que agrupó en buena medida las funciones derivadas de la nueva realidad económico-social, quedaron marcados a mitad de siglo los principales ejes de crecimiento de la villa, que acabaron por determinar su fisonomía.

En este temprano impulso transformador hubo de incidir también la nueva estructura político-administrativa del régimen liberal, que designó en 1834 a Pravia capital de partido judicial³⁹.

Si bien esto por sí solo no tuvo grandes consecuencias (en Asturias las cabezas de partido salieron poco fortalecidas al ser sus competencias poco efectivas⁴⁰), a la postre sí determinó la importancia y desarrollo de la villa. En este sentido, los servicios

³⁷ BELLMUT Y CANELLA 1894: 311

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial de la Península e islas adyacentes. Aprobada por S. M. en el Real Decreto de 21 de abril de 1834*

⁴⁰ ALVARGONZÁLEZ Y MORALES, incluido en FERNÁNDEZ CONDE (Dir.) Tomo III 1990: 676

radicados en la cabecera de partido impusieron una relación obligada con los pueblos adscritos a la misma así como con la administración provincial. Junto a ello, destaca la ventaja que para los negocios suponía contar con la administración de justicia, abogados y procuradores así como con las fuerzas de orden público (instaladas en 1848⁴¹). Tampoco debe olvidarse la importancia que el Plan General de Carreteras de 1860 concede a la condición de cabecera de partido, decretando su unión con la capital provincial a través de las carreteras de tercer orden⁴².

Por tanto, esta nueva condición administrativa ratificó la influencia de Pravia sobre el territorio rural circundante así como su estrecha conexión con la capital provincial. En ello incidió también la delimitación de los municipios y la designación de una capital para cada uno de ellos, que ostenta la villa de Pravia, aunque en este caso ya solo en relación con el territorio que incluye el actual concejo.

El último de los procesos que articuló el marco de la nueva ciudad burguesa que se desarrolla en la última parte del XIX fue la desamortización de Mendizábal, de la que no encontramos en Pravia efectos documentados. No obstante, aunque no fuese a través de la vía desamortizadora, para finales del XIX sí presentaba Pravia un carácter religioso mucho menos marcado del que tuviera en el siglo anterior, cuando al culto de la iglesia parroquial y del santuario del Valle se le sumaba el de la colegiata, que empleaba en su funcionamiento un significativo número de clérigos.

A finales del XIX, reducida la colegiata a condición de iglesia parroquial (1887)⁴³, decae la importancia del clero. De las casas de los canónigos, tan sólo una sigue siendo utilizada por los encargados del culto parroquial, habiéndose convertido el resto en casas vecindad, notablemente desfiguradas al instalarse en ellas corredores y miradores que eliminan por completo su inicial vocación religiosa⁴⁴.



Figura 7. Antiguas casas de los canónigos notablemente transformadas una vez se convirtieron en casas de vecindad. En este sentido, se instalaron corredores y miradores en la parte superior. Junto a ello, se eliminaron los soportales de la planta baja, convirtiéndolos en una parte más de la vivienda, que en ocasiones limita al exterior a través de una balaustrada.

Además, y en relación con ese culto parroquial, desde mitad de siglo, cuando se decidió la demolición de la iglesia de San Andrés, y hasta 1887, fue el santuario del Valle, ubicado extramuros a cierta distancia de la villa, el que asumió las funciones parroquiales. En consecuencia, se realizaron obras de acondicionamiento en el entorno

⁴¹ Se crea en este momento en Pravia un destacamento de la Guardia Civil formado por cinco efectivos, el cual se instala en un edificio particular cedido para su uso como cuartel (MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 211).

⁴² QUIRÓS LINARES 2009: 65

⁴³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2005: 6

⁴⁴ BELLMUT Y CANELLA 1894: 316-317

de la capilla a la par que, en virtud del culto parroquial, se generó un trasiego de gentes que quizás actuó como estímulo en la configuración del caserío ubicado en las inmediaciones del camino al santuario, que data de finales del XIX.

En definitiva, y con todos los precedentes descritos, asistimos en los 40 últimos años del siglo XIX a todo un conjunto de cambios sucesivos que modificaron por completo la imagen de la villa y la adaptaron a una nueva realidad capitalista que en los primeros años del siglo XX incidió con notable potencia en Pravia.

B) Cambio de imagen. Higiene y salubridad públicas

La nueva imagen que se genera durante este periodo queda caracterizada por la aplicación de los conceptos higienistas en la gestión y gobierno de la ciudad, algo ya iniciado con el traslado del cementerio. No obstante, las reformas se centran ahora en lo que se ha tendido a llamar los “servicios urbanos”, dentro de los que se incluyen aspectos tan básicos en lo que hoy entendemos por ciudad como pavimentación, alcantarillado y abastecimiento de aguas, limpieza pública, alumbrado, etc.

Este conjunto de servicios, que pretendían mejorar la higiene y salubridad públicas en un contexto de fuerte deterioro de las condiciones de vida una vez que el mundo urbano empezó a protagonizar todos los procesos sociales, económicos y políticos, asumen el protagonismo del gobierno de la ciudad. Fue así una de las mayores preocupaciones vecinales de la segunda mitad del XIX junto a la mejora de las comunicaciones y el progreso industrial, lo cual recoge muy bien la prensa local, que aparece entonces⁴⁵.

El conjunto de medidas higienistas comenzaron por uno de los puntos más evidentes, la limpieza. Entre 1862 y 1865 se difundieron hasta tres bandos que buscaban reglamentar la limpieza y adorno públicos⁴⁶, velando porque no hubiese residuos y materiales poco apropiados en las calles, prohibiendo la emisión de desperdicios, orines y todo tipo de inmundicias así como reglamentando la limpieza periódica de las calles, ya fuese a través de un acuerdo comercial o por obligación de los vecinos.

Estas medidas, ante la falta de alcantarillado, suministro de aguas y una pavimentación adecuada, cayeron en saco roto tal y como parece desprenderse de las continuas quejas que se dan en el periódico local *El Nalón* así como del informe sobre la higiene pública y privada realizado en 1894⁴⁷. En este sentido, da la sensación de que había en Pravia una escasa mentalidad urbana y exceso de ruralismo.

Posteriormente, establecidas las medidas mínimas necesarias en el conjunto de cuestiones que incluimos dentro del decoro urbano, se reglamentó con mayor precisión a través de grandes compendios globales de orden público todo lo relativo a la limpieza de las calles, utilización de fuentes y otro tipo de servicios públicos, etc.

⁴⁵ El nuevo contexto liberal y la progresiva apertura del sistema político, cada vez menos opresor a la libertad de expresión, permitieron la aparición de una prensa que se articuló como principal vehículo de contacto entre la esfera política y los intereses ciudadanos (fundamentalmente clases burguesas, ya que entre el resto de la población eran aun altas las tasas de analfabetismo), abordando a escala local todos aquellos problemas relacionados con el progreso y mejora de las poblaciones, tanto desde el punto de vista urbano como económico. En el caso de Pravia, el periódico *El Nalón*, tanto en su primera edición en la localidad como la posterior en Muros del Nalón, se constituyó desde los años 80 en la principal referencia informativa.

⁴⁶ Véase MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 255-262

⁴⁷ JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD 1894: 14-15

Lo más importante de estos bandos de orden es que por fin hacen referencia a la actividad constructiva, exigiéndose permiso para realizar cualquier tipo de obra⁴⁸. Esto supone la primera intervención del poder local en el desarrollo urbano, si bien no parece que estas medidas se cumpliesen de forma efectiva.

Esta reglamentación inicial adquirió una forma moderna con la publicación en 1887 de las ordenanzas municipales. Estas incluyen de forma prolija toda la regulación del orden y ornato público, evidenciando ya una clara intervención del gobierno municipal en todos los aspectos de la vida local. Las licencias se hicieron entonces extensibles a cualquier tipo de actividad, incluyendo las de carácter económico e industrial, que alcanzaron importancia por estas fechas.

Dentro del aspecto más urbano, se regulan los elementos ornamentales y funcionales en el proceso de construcción o reforma del caserío, haciendo especial énfasis en su construcción de acuerdo con los preceptos higienistas más elementales. Se obligaba así a la instalación de escusados en todas las casas, los cuales debían tener capacidad para contener la inmundicia de medio año hasta que el ayuntamiento ejecutase las obras de alcantarillado.

Del mismo modo, se obligaba a la instalación de canalones o la realización de las aceras que pasasen por delante de la casa. Además, se especificaban las medidas mínimas de los vanos y puertas de las edificaciones, otra disposición clave dentro del conjunto de políticas de higiene y salubridad públicas.

No obstante, lo más relevante es la referencia a una clara planificación urbana en relación con la apertura y ensanche de calles y altura de los edificios. Se sujetaba estas a un plano general que, sin embargo, no poseyó el ayuntamiento sino en época tardía.

A pesar de ello, lo que releva esa disposición es una auténtica mentalidad planificadora que, de un modo u otro, hubo de plasmarse en el crecimiento de la villa y, especialmente, en la instalación de las actividades industriales. En función de su naturaleza (utilización de máquinas de vapor, industria de pólvora, hornos y fábricas de cal, yeso y ladrillos, etc) se ubicaban a una determinada distancia de la vía pública, de casas vecinales o, incluso, de la propia villa (fábricas de pólvora).

Estas regulaciones, junto a la prohibición de edificar a menos de 100 metros del cementerio, hubieron de determinar la morfología de Pravia en los años siguientes, los de mayor crecimiento económico de acuerdo con el periodo entresiglos. Además, al establecer las alineaciones y rasantes y prohibir la existencia de callejones o huecos entre las casas de una misma acera, se favoreció la regularidad del trazado, logrando un verdadero entramado urbano bastante tupido y con cierta densidad, si bien esta nunca fue elevada en Pravia, al menos hasta el periodo desarrollista.

Al margen de estas reglamentaciones, una de las primeras obras que se acometieron fueron las de pavimentación, muy importantes en relación con la limpieza pública en tanto que un pavimento deficiente y, por tanto, difícil de limpiar, se relaciona con la abundancia de polvo y falta de ornato.

Aunque carecemos de grandes datos, sabemos que a finales de siglo las calles eran cómodas y limpias y las plazas desahogadas⁴⁹, lo que hace suponer un pavimento

⁴⁸ Véase MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 266-268

⁴⁹ BELLMUT Y CANELLA 1894: 318

adecuado acorde con lo común en la época, a base de guijarros tal y como aún puede apreciarse en algún punto de la villa, que suele coincidir con aquellas áreas menos centrales y hacia las cuales la atención ha sido escasa (Fig. 6). Las áreas más



Figura 8. Retazo de pavimento de guijarros y acera de grandes losas de piedra en la calle de la Industria. Se puede apreciar también en la calle del Oruelo, avenida de Cudillero o en la calle Valdés Bazán.

representativas sí debían gozar de adoquín o losa⁵⁰, pavimento mucho más cómodo y resistente de acuerdo con el status de sus moradores y sus funciones públicas.

La instalación de aceras, cuya fabricación imponen ya las ordenanzas, será otro de los signos de modernidad y progreso, exclusivo de los núcleos urbanos y que viene a ejemplificar esa lógica higienista por la que, además de dar seguridad al peatón, se facilita la limpieza del espacio que transita, impidiendo que se vea invadido por aguas de la calzada.

Por su parte, el alcantarillado se mandó construir en 1884⁵¹. Se trataba de un

alcantarillado bastante precario que, por tanto, cumplía de forma muy limitada sus funciones, tal y como ratifica el informe de higiene pública de 1894, según el cual el alcantarillado estaba incompleto, concentrándose en ciertos puntos los excrementos⁵². Lo complejo y costoso de una obra como ésta hizo que su solución no se lograra de manera efectiva hasta avanzado el siglo XX.

El abastecimiento de aguas se realizaba a través de las fuentes públicas, alimentadas por manantiales cercanos que conducen sus aguas a tales surtidores a través de encañados subterráneos. Estos, en el caso de las fuentes más antiguas, presentaban un estado muy deficiente. De este modo, en 1828 se mandó reparar el conjunto de cañerías que surte la fuente de la plaza ante la práctica sequía que por la mala conducción sufrían los caños⁵³.

Junto a ello, también se construyeron nuevas fuentes. La fuente y lavadero de Prahúa data de 1889 y en 1897 se iniciaron las obras para captar las aguas del manantial de Mari Falcon, el cual abastece a la fuente de la plaza del ayuntamiento así como al abrevadero de ganado situado en la confluencia entre la calle Agustín Bravo y del Oruelo⁵⁴. Se aprecia, por tanto, una mejora del servicio, paralelo al crecimiento de la villa, aunque seguía presentando notables deficiencias⁵⁵.

Finalmente, se encuentran los servicios urbanos que ejemplifican como ningún otro aspecto el nuevo concepto de ciudad. Se trata de aquellos servicios centrados en la conquista del espacio público, nuevo escenario de la vida urbana y de las relaciones

⁵⁰ Se documenta el enlosado del paseo de Alfonso XII (actual plaza de la colegiata) en 1899 (*El Nalón*, 1 de mayo de 1899. Nº 57).

⁵¹ *El Nalón*, 18 de septiembre de 1884. Nº 8

⁵² JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD 1894: 14

⁵³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 194

⁵⁴ *El Nalón*, 1 de agosto de 1897. Nº 15

⁵⁵ Un informe de higiene (JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD 1894: 15) cuenta que “las aguas potables arrastran grandes cantidades de materias orgánicas en descomposición, procedentes de las aves que se anidan y de los reptiles que se albergan en la galería o túnel natural que las sirve de depósito y alcantarillado para su conducción a las fuentes”.

sociales; un espacio que acogía tanto el ocio de las nuevas clases burguesas, como las relaciones comerciales que generaba el comercio fijo, etc.

En ese proceso de conquista de la calle tuvo un importante papel la aparición del alumbrado. Inicialmente estaba vinculado a un servicio de serenos que velaba al mismo tiempo por la seguridad como por el buen estado de los faroles. Con ello, se generaba la seguridad necesaria para hacer posible la vida nocturna, especialmente en el caso de las calles principales, en las que desarrollaba su vida la nueva y pujante burguesía.

Para Pravia se subastó en 1864 el servicio de alumbrado público, compuesto por 20 farolas alimentadas por lucilina, es decir, por petróleo⁵⁶. Se trataba de un rudimentario sistema de alumbrado que, no obstante, cuidado por un pequeño grupo de serenos, cumplió bien su función hasta que ya en 1899 el ayuntamiento contratase a “La Belmontina” las obras para llevar a cabo la iluminación eléctrica de la villa⁵⁷. Entonces el número de lámparas incandescentes para las calles aumentó hasta 65, a las que se añadieron dos potentes focos de luz para las plazas así como un nuevo servicio de iluminación para las casas consistoriales⁵⁸. Además, se extendió el servicio a todas las horas sin sol (antes solo se iluminaba hasta la medianoche).

Junto al alumbrado, la conquista del espacio público se produjo a través de los nuevos espacios de ocio y paseo que, posteriormente, se desarrollaron también en el ámbito privado con la aparición de una serie de establecimientos destinados al recreo de las altas clases sociales.



Figura 9. Plaza Mayor de Pravia, actual plaza Conde Guadalhorce. Se constituía junto al paseo de Alfonso XII (actual parque Sabino Moutas) como principal punto de paseo y reunión. Como se aprecia, contaba con un conjunto de acacias y una serie de bancos para favorecer tal función.

De este modo, el fin del Antiguo Régimen dio lugar a un cambio social con el que surge una nueva clase dominante que, mucho más dinámica y extensa que la alta nobleza, tenía un constante afán por la relación social y los negocios. En este contexto, una vez se hizo con las riendas del poder municipal, favoreció la proliferación de espacios de ocio y paseo, donde poder hacer gala de su riqueza y posición social así como donde fomentar esas relaciones de las que hablábamos.

⁵⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 256-258

⁵⁷ VV.AA. 1995: 28

⁵⁸ *El Nalón*, 15 de septiembre de 1898. Nº 42

Para Pravia, estos espacios se reducían en 1882 a la plaza mayor, donde confluyen todas las calles de la villa y se encontraba un paseo de acacias, que cumplía con el fin deseado, como punto de reunión⁵⁹ (Fig. 7). A este respecto, las plazas fueron uno de los lugares principales que sirvieron para el desarrollo de los nuevos espacios de paseo ante la dificultad de introducir éstos en la trama heredada. En el caso de Pravia, la actual plaza Conde Guadalhorce, recién incorporada a la trama urbana, cumplía a la perfección con los requisitos necesarios para la instalación de este tipo de espacios.

Ya en 1898 se realizaron una serie de obras de embellecimiento en la plaza mayor y el paseo de Alfonso XII (plaza de la colegiata), lo que ratifica de nuevo la función representativa de este ámbito, donde también se celebraban los mercados semanales.

Guiándonos por lo indicado en las ordenanzas municipales, en la plaza de las consistoriales se ubicaba el mercado de ganado vacuno, haciéndolo el de cerda en la plaza de la colegiata y el tradicional mercado semanal de artículos y mercancías de todo género en la plaza mayor.

Esta diferenciación de usos para las distintas plazas nos habla de un mercado que había ganado relevancia, consiguiendo lograr el encuentro comercial con el espacio rural circundante que la fundación de las pueblas había previsto. No obstante, en lo que aquí nos interesa, las ideas higienistas y necesidades del crecimiento urbano llevaron en muchos lugares a la creación de espacios específicos para este tipo de mercados, problema que en Pravia, si bien empieza a plantearse en torno al cambio de siglo⁶⁰, no se solucionó hasta avanzado el siglo XX, a lo cual podemos atribuir la ausencia de arquitectura de hierro en la villa, común de este tipo de instalaciones.

En relación con el mercado y, en especial, con la venta de carne, y volviendo a hacer referencia a las omnipresentes ideas higienistas, hemos de citar el matadero, espacio público que aparece en este momento, construyéndose el de Pravia en 1885⁶¹. Concentra todo el proceso de tratamiento de carne, sometido al igual que su venta a una estricta regulación. La construcción del matadero supuso la desaparición del conjunto de chozas que, ubicadas en el centro de la población, servían para tal fin⁶².

Concluyendo con todo el conjunto de espacios públicos que aparecieron o se transformaron en este momento, ha de hacerse referencia a las dotaciones asistenciales y



Figura 10. Celebración del mercado de ganado en la plaza del ayuntamiento. Para satisfacer las necesidades de tal función se instaló posteriormente un tendejón, como puede apreciarse a la izquierda de la imagen.

⁵⁹ *Revista de Asturias: ilustrada científico-literaria*, 15 de mayo de 1882. Nº 9

⁶⁰ En 1900 el ayuntamiento compró la finca del Otero, localizada junto al arroyo Aloyas en la actual Avenida de Pahlua, para situar allí el mercado de ganado vacuno y de cerda, proveyendo un edificio para cada uno. Sin embargo, el proyecto, que preveía también la edificación de 10 solares en el límite con la carretera a Cornellana, no llegó a realizarse.

⁶¹ *El Nalón*, 12 de febrero de 1885. Nº 28

⁶² *El Nalón*, 28 de agosto de 1884. Nº 5

represivas, que abordan la problemática en torno a dos edificios: el hospital y la cárcel. Ambos solían ser dos instalaciones que, por la miseria e insalubridad que presentaban, eran verdaderos focos de enfermedades y, por tanto, un campo de actuación principal a la hora de adaptar la ciudad a las necesidades del momento.

En el caso del hospital, cumplía tales funciones el albergue de peregrinos al que hacía referencia Bances y Valdés, encontrándose a finales del XIX en un estado ruinoso y carente de la habitabilidad necesaria, con notables problemas de ventilación, espacio, etc. Se trataba de un hospital financiado a partir de donaciones particulares y que daba un escaso servicio, poco más que de techo, a mendigos, pobres, etc.



Figura 11. Aspecto que presentaba la calle San Antonio antes de que se efectuara su ensanche. Se puede apreciar en la margen derecha la capilla de San Antonio y, a su lado, el edificio que desempeñaba inicialmente las funciones de hospital.

Las nuevas necesidades y, especialmente, la notable incidencia del cólera, llevaron a plantear la construcción de un nuevo hospital en Garonda, financiado a partir de donativos particulares y de los beneficios que daría la enajenación de los terrenos del anterior hospital y capilla de San Antonio.

Con ello, se iniciaron las obras en 1890 para en 1892 encontrarse los pabellones del futuro hospital a mitad de construcción. Surgió entonces un conflicto entre el párroco y el ayuntamiento sobre el destino de una donación que, en principio, habría de financiar los terrenos del futuro hospital; conflicto que devino en la paralización de las obras ante la falta de financiación.

Entre tanto, el nuevo hospital, que habría de instalarse alejado de la villa cumpliendo con los preceptos higiénicos del momento, y para el que se preveía también la construcción de un camino de enlace con la carretera de Cornellana, quedó paralizando durante medio siglo. Mientras, el estado ruinoso del viejo hospital llevó a su reedificación en 1913⁶³, financiado de nuevo por un donativo particular gestionado por el párroco. Hasta esa fecha y debido al deplorable estado del viejo edificio, el ayuntamiento alquiló un local en Prahua, en las inmediaciones de la carretera a Cornellana, para cumplir la función de hospital⁶⁴.

Para entender mejor la evolución de este espacio asistencial, cabe aclarar que por entonces este tipo de hospitales daban servicio únicamente a gentes sin recursos. Por

⁶³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2005: 23

⁶⁴ *El Nalón*, 20 de agosto de 1885. Nº 55

tanto, las modernas instalaciones sanitarias, salvo en el caso de propagación de enfermedades, no eran aún necesarias, sobre todo si tenemos en cuenta que el estado liberal reorganizó la asistencia hospitalaria en beneficio de las ciudades mayores (Oviedo), a las que eran enviados aquellos que necesitaban la asistencia que por entonces en Pravia no se podía prestar en buenas condiciones.

Por su parte, la asistencia al resto de gentes era suministrada por un ambulatorio de consulta pública y gratuita, instalado desde 1885 en la calle de la Victoria. Se constituye como uno de todo el conjunto de servicios que a partir de este momento Pravia empezó a ofrecer como capital comarcal.



Figura 12. Plaza del Suelo. En el centro de la imagen, edificio ocupado por la antigua cárcel. Se trataba de un edificio acondicionado para albergar tales funciones pero que, sin embargo, no era la instalación más propicia para ello. Fue demolido tras la Guerra Civil, en la primera mitad del siglo XX.

Por otro lado, la cárcel se ubicaba en un edificio del siglo XVI reedificado en 1848⁶⁵. De su malísimo estado nos habla el informe de higiene de 1894⁶⁶ así como la obra de Bellmut y Canella⁶⁷, la cual nos alerta del peligro que corría la integridad física de sus moradores ante las penosas condiciones en las que se encontraba, convertida en un verdadero foco de infección que, al estar ubicado en el centro de la villa (plaza del Suelo), era necesario erradicar. En función de ello, ya en 1885 se habla de un proyecto de construcción de cárcel-modelo a la que contribuirían todos los concejos del partido judicial⁶⁸, pero que aún en 1894 se encontraba sin realizar⁶⁹.

La necesidad de una nueva cárcel y el hecho de que contribuyan a ella todos los concejos pertenecientes al partido judicial de Pravia obedece a la nueva realidad de un sistema político que empezaba a sustituir las penas corporales por la privación de la libertad. Así, empezaban a desempeñar las cárceles, en este caso la cárcel de cabecera de partido, funciones diferentes a las que habían venido ejerciendo.

Llegados a este punto, podemos resumir todo lo dicho en la imagen de un núcleo urbano que contaba ya con los servicios públicos elementales característicos de la nueva ciudad burguesa. Se trata de todo un conjunto de servicios que se fueron transformando

⁶⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 213

⁶⁶ JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD 1894: 15

⁶⁷ BELLMUT Y CANELLA 1894: 318

⁶⁸ *El Nalón*, 5 de febrero de 1885. Nº 27

⁶⁹ BELLMUT Y CANELLA 1894: 318

de manera constante durante las siguientes décadas ante los requerimientos cada vez mayores que exigía la nueva dimensión de lo urbano, en imparable crecimiento desde entonces.

C) El espacio del ocio burgués

Una vez tenemos la base necesaria para el desarrollo del nuevo modo de vida capitalista, pasamos ahora a analizar los detalles de esa nueva forma de vida que, a través de los negocios y los nuevos espacios de relación social, cambió el paisaje urbano. De esta forma, se originó una nueva segregación espacial de usos y actividades a la par que se generaron hitos arquitectónicos aún vigentes hoy en día.

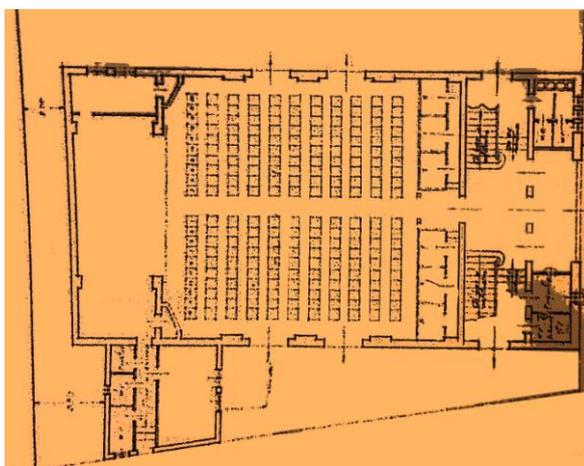


Figura 13. Plano del Teatro Vital Aza, cuya función principal era como cinematógrafo. La intención de poder utilizar la instalación como teatro fue lo que llevó a proyectar un pequeño escenario. A su lado se instala un pequeño pabellón a fin de ser utilizado como camerino (dos retretes, un pequeño cuarto para escena y dos habitaciones para artistas). Además, el edificio se proyecta con cuatro salidas laterales a dos patios a fin de cumplir con las normas de seguridad.

Como comentamos, la nueva clase dominante creó para sí espacios de ocio y paseo en los que hacer gala de su nueva condición. Sin embargo, en el ámbito privado, es decir, fuera de la calle, aparecieron nuevos espacios de ocio y sociabilidad que, desde entonces, se convirtieron en grandes focos de la actividad cultural. Teatros, locales de espectáculos, círculos, casinos, fondas, cafés, etc son ámbitos propios de la nueva clase social y que adquirieron con el tiempo el carácter de lugares centrales.

Uno de los establecimientos más vinculados a la naciente burguesía fueron los teatros, convertidos en auténticos protagonistas de la vida social. Sin embargo, este espacio tardaría en aparecer en Pravia, seguramente por la escasa entidad de la población y la relativa importancia que inicialmente tendría la clase burguesa. No obstante, es significativo que ya en 1884 *El Nalón* se lamenta de que no haya un edificio destinado a teatro⁷⁰, siendo Pravia una de las pocas villas que carecía del mismo.

Esto no implica que no existiera la vida cultural que este generaba. El salón de plenos del ayuntamiento cumplía con tal fin, que posteriormente desempeñaron el casino así como los distintos establecimientos particulares de ocio. Finalmente, ya en 1928, se construyó un edificio específicamente destinado a ese tipo de espectáculos⁷¹, aunque su función principal era como cinematógrafo (Fig. 13).

⁷⁰ *El Nalón*, 16 de octubre de 1884. N° 11

⁷¹ Se trata del viejo cine situado en la calle Príncipe que, aunque fue concebido como cinematógrafo, cuenta también con un pequeño escenario, así como camerinos y servicios para cumplir la función de teatro.

Hasta esa fecha, las funciones que socialmente desempeñaba el teatro se repartían entre los distintos establecimientos de ocio. Así, en la noticia que citamos de *El Nalón* se hace referencia al propósito de construir en Pravia un casino-teatro. Del mismo modo, tenemos constancia de la celebración de una obra de teatro en el local de “La Maravilla” que, por tanto, podía acoger con asiduidad este tipo de actos. También son abundantes las referencias a la existencia de todo tipo de variedades en los casinos que a lo largo del periodo entresiglos tuvieron actividad en Pravia.

Estos casinos, así como las diferentes sociedades que fueron creadas en este momento como dinamizadores de la vida cultural o, simplemente, como lugares de tertulia y reforzamiento de las relaciones de clase, estuvieron presentes en Pravia ya desde finales de siglo. En un principio se trataría más de sociedades de tertulia y recreo que de verdaderos casinos con función cultural y espacios de variedades, tal y como se desprende de la noticia de *El Nalón* que habla en 1899 de la creación de un casino como “centro de recreo y moralidad”⁷². En la noticia se hace especial énfasis en la perversión y juego que rodeaban a lo que anteriormente se llamaba casino y que, a juicio del redactor, no era tal.

A este casino, fundado por la alta burguesía de la villa, se le unió en 1896 la sociedad recreativa y cultural “El Progreso”⁷³, en 1901 la sociedad recreativa “Casino de Pravia”⁷⁴ y en 1925 del Círculo Mercantil⁷⁵, siendo estas dos últimas sociedades las que capitalizaron las relaciones sociales durante toda la primera mitad del siglo XX.

Las funciones que éstos ejercían se complementan con el conjunto de cafés y fondas que iniciaban entonces su actividad (Fig. 14) y que contribuían también al desarrollo de la vida social, en especial en lo relacionado con la tertulia y el debate. Se trataba de un nuevo concepto de establecimiento que, por su tamaño, decoración y servicios que prestaba, cumplía una función social diferente a la de otros como las tabernas, muy abundantes y que, por el contrario, eran auténticos espacios de perversión moral, cargados de vicios, donde se gestó gran parte de la sociabilidad obrera⁷⁶.

Es relevante la ubicación mayoritaria de este tipo de establecimientos en el entorno de la plaza mayor, lo que ratifica todo el proceso mencionado, por el que la citada plaza acabó por constituirse como el verdadero espacio de representación y actividad de la villa.



Figura 14. Anuncio en el periódico *El Sol de Pravia* de una de las fondas existentes en Pravia en la calle Valdés Bazán, cerca de la estación de ferrocarril. Tal ubicación parece claro que se relaciona con el tipo de cliente que pretendía captar el establecimiento.

⁷² *El Nalón*, 1 de febrero de 1899. Nº 51

⁷³ VV.AA. 1995: 23

⁷⁴ *Ibid.* 30

⁷⁵ *Ibid.* 54

⁷⁶ URÍA 2003: 571-604

Junto a ello, es especialmente interesante la instalación en 1885 de la fonda “León de Oro” en la calle San Antonio⁷⁷ en un gran local que se define como “fonda modelo” y que empieza a atraer hacia este incipiente eje viario las funciones propias de la alta clase social que consume en este tipo de establecimientos. Se anticipa así de forma clara el futuro destino de la calle una vez se remodele a partir de 1930.

D) La expansión entresiglos: ferrocarril, industria y crecimiento espacial

El perfil burgués que adquirieron los lugares centrales y mejor situados no es más que la consecuencia social de un nuevo orden que tiene en el plano económico su origen y explicación. De esta manera, la burguesía o, en su caso, la vieja aristocracia que empezaba a invertir en el nuevo tejido económico desprendiéndose de parte de las condiciones que implicaba su status anterior, dio lugar a la aparición de un nuevo espacio económico. Éste se caracterizó por la emersión de actividades hasta entonces inexploradas en un contexto de realidad agroganadera en el que la riqueza se basaba en los dividendos que generaba la renta de la tierra.

Precisamente el mantenimiento de esa economía rentista, a la que se dirigió inicialmente la incipiente burguesía así como, posteriormente, los capitales indianos, lastró en buena medida el despegue industrial de Asturias. Éste se realizó con capital foráneo en un primer momento⁷⁸, produciéndose ya de forma decidida la intervención del ahorro regional en el periodo entresiglos. Se originó entonces el despegue decisivo de la economía e industria asturianas y, cómo no, pravianas, comenzando el desarrollo de las primeras y más importantes industrias de la historia de la localidad.

a) Desarrollo de la red de transportes

Como paso previo a todo ese desarrollo era necesaria la articulación de una red de transportes capaz de asumir el nuevo flujo de movimientos, fundamentalmente de mercancías, que implicó la nueva lógica capitalista, en la que la división del trabajo y consiguiente especialización de determinadas áreas territoriales en una concreta actividad económica juega un papel clave.

En este sentido, la estratégica situación de Pravia, en la salida de la principal cuenca fluvial de la región y en una situación periférica pero cercana al área central, permitió a la localidad beneficiarse de las mejoras que la actividad minera, verdadero industrializador de la región, impuso en la red de transportes, especialmente en lo que respecta a la red de ferrocarril, transmisor del progreso del momento.

Las ideas de mejora de la red de transportes se remontan ya al siglo XVIII, cuando se intentó hacer navegable el Nalón para dar solución al transporte de carbón entre

⁷⁷ *El Nalón*, 16 de abril de 1885. Nº 37

⁷⁸ La inseguridad de las explotaciones mineras y las altas inversiones necesarias para hacerlas rentables, junto a la existencia de negocios saneados como la compra de tierras, deuda pública, actividades especulativas, comerciales, etc explican el escaso interés inicial de la burguesía por el desarrollo industrial, obstruyendo con ello el acceso a la propiedad de la tierra por parte del campesinado, que de esta forma carecía aún de capacidad de ahorro y de compra de productos industriales. En este contexto, fue el capital extranjero y extrarregional (vasco en su mayor parte), cuya intervención quedó impulsada por el estado, el que dio lugar a la aparición de los primeros proyectos industriales en la región que, si bien no tienen lugar en Pravia, articularon el posterior desarrollo de todo el área central, determinante para entender los posteriores proyectos industriales.

Carbayín y Langreo y la fábrica de armas de Trubia⁷⁹. Desechado el proyecto por su inviabilidad, en 1854 se volvió a plantear sin éxito una canalización, en este caso del Narcea, para dar salida a la producción maderera⁸⁰.

Fue en el último cuarto de siglo cuando empezaron a plantearse con fuerza las propuestas de mejora en la red de transporte, ya fuese a través de la construcción del eje definidor de la red de carreteras o bien a través de la instalación de nuevos ferrocarriles.



Figura 15. Puente de hierro sobre el río Nalón, sustituto del inicial de madera. Se mantuvo en pie hasta su destrucción durante la Guerra Civil.

Éstos, sin embargo, no se hicieron realidad hasta el siglo siguiente.

Con respecto al primer punto, en 1868 se solucionó el primer obstáculo natural en la conectividad de Pravia al salvarse con un puente de madera el río Nalón. Esta precaria infraestructura de madera fue sustituida a partir 1882 por un puente de hierro de buena factura que, por tanto, cumplía con creces su función⁸¹.

A este puente de hierro se le unió el desarrollo de toda la red de carreteras. En la configuración de la misma tuvieron notable importancia el Plan Nacional de Carreteras de 1860, revisado en 1864, y el Plan Regional de Carreteras de 1865. En función de

ambos se vertebró la jerárquica red de vías terrestres que, a diferencia del ferrocarril, fue impulsada por el estado, no dependiendo de la iniciativa privada.

Resumiendo brevemente el desarrollo de la red de carreteras que conecta a Pravia con el resto de la región, en 1877 se produjo la mejora del camino a Arango, uno de los más transitados del municipio, pero cuyo proyecto como carretera no llegó hasta 1899⁸². En 1882 se inauguró el tramo Pravia-Avilés a la par que se inició la subasta del trayecto a Grullos⁸³, cuyos trabajos comenzaron dos años más tarde⁸⁴, prolongándose durante largo tiempo. Finalmente, en 1891 se inició la construcción de la carretera que va de Belmonte a San Esteban⁸⁵, una de las más transitadas del Principado y que pasa por el propio casco urbano de la villa.

En relación con el ferrocarril, si bien este no empezó a operar hasta 1904, el planteamiento del futuro vasco-asturiano surgió ya en el último cuarto de siglo, no tanto en relación con la producción minera como con la fábrica de armas de Trubia⁸⁶.

⁷⁹ FERNÁNDEZ CUESTA, incluido en MORALES MATOS (Dir.) Tomo I 1992: 116-117

⁸⁰ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 224-226

⁸¹ *Revista de Asturias: ilustrada científico-literaria*, 15 de octubre de 1882. Nº 19

⁸² MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2005: 49

⁸³ *Revista de Asturias: ilustrada científico-literaria*, 15 de enero de 1882. Nº 1

⁸⁴ *El Nalón*, 21 de agosto de 1884. Nº 4

⁸⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2000: 251-252

⁸⁶ En 1877 se incluye la línea Trubia-Pravia dentro del plan de ferrocarriles de servicio general (ancho de vía normal) que, además de la función estratégica en relación con el transporte de los cañones de la fábrica de Trubia, serviría para dar salida a la producción

El inicial ferrocarril de vía ancha en un principio previsto y del que llegó a realizarse un estudio, se sustituyó a partir de 1880 por la idea de un ferrocarril minero de vía estrecha, más económico y que permitía reducir los gastos de establecimiento. Se elaboraron varios estudios, los cuales introdujeron una variante en el trazado por Grado, preconizando el proyecto que sería aprovechado por la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco Asturiana a manos de Victor Chávarri y José Tartièere.



Figura 16. Estación original del Vasco Asturiano, de estilo pintoresco e inaugurada en 1904. Sus reducidas dimensiones llevaron a una ampliación posterior, añadiendo dos pequeños departamentos laterales. Con la llegada del Ferrol-Gijón experimentó un notable reecreido a la par que perdió su aspecto original. A partir de entonces se desarrolló también una significativa playa de vías.

Esta sociedad, que logró la concesión de la línea en 1900, inauguró la misma en 1904, cuando llegó a Pravia el progreso de la nueva vía de comunicación. Esto suponía unas inmejorables condiciones de conexión con la capital provincial, así como la apertura a un verdadero entramado viario apto para el traslado de cualquier tipo de mercancía. No obstante, hablamos de un ferrocarril que, aislado hasta mucho más tarde del resto de la línea métrica, aunque muy activo, presentó ciertas limitaciones a la hora de establecer conexión con el resto de la región.

Aunque el Vasco fue durante mucho tiempo el único ferrocarril de Pravia, por las mismas fechas que se planteaba su trazado se abordó también la construcción de otras vías férreas que, en su conjunto, habrían de crear en Pravia un importante nudo ferroviario vital para el desarrollo de la localidad.

Ya desde mediados del XIX se planteó la conexión por la costa entre Galicia y Asturias (futuro Ferrol-Gijón) a fin de pretender la conexión del arsenal de Ferrol con la fábrica de armas de Trubia. Este ferrocarril, que fue incluido en diversos planes a lo largo de todo el final del XIX, acabó finalmente como ferrocarril secundario, de vía estrecha e iniciativa pública ante la imposibilidad de encontrar financiación privada⁸⁷.

minera de Quirós y Teverga así como para importar hierro a las fábricas de Trubia y Mieres. Finalmente, del plan mencionado tan solo se materializó la línea de Oviedo a Trubia.

⁸⁷ La Sociedad Iberia Concesionaria, única entidad que se interesó por este ferrocarril, acabó por abandonar el proyecto tras varios intentos frustrados de conseguir el capital necesario para financiar la obra. En este sentido, la ausencia de una entidad explotadora y constructora del ferrocarril interesada en el mismo (la Sociedad Iberia Concesionaria tan sólo se interesaba como explotadora) lastró el proyecto, que tardó 31 años en ser estudiado y aprobado y 6 más en ser subastado, concluyéndose su construcción 50 años después. Lo costoso de la obra, repleta de puentes y túneles que deberían de salvar la complicada orografía de la zona así como la nueva ley de ferrocarriles secundarios de 1904, que reducía las subvenciones, son algunas de las razones que explican este fracaso.

Su construcción se postergó hasta mediados del siglo XX en un contexto económico en el que la nueva línea poco hubo de aportar al progreso de Pravia y de la región.

Parte de la línea de lo que posteriormente fue el Ferrol-Gijón y, más concretamente, la conexión entre Pravia y el puerto de San Juan de Nieva, llegó a plantearse en varias ocasiones ya en el siglo XIX, realizándose los respectivos estudios que, sin embargo, no consiguieron pasar del papel⁸⁸. Algo similar le pasaría al que iba a ser el tercer ferrocarril de Pravia, el tranvía a vapor Pravia-Cangas de Tineo, del que tenemos noticias desde 1897⁸⁹, cuando una sociedad de capital belga comenzó a promover este ferrocarril de naturaleza minero-forestal.

En conjunto, se intentó dotar a Pravia de la máxima conectividad, incidiendo especialmente en la red de ferrocarriles que estaba tejiéndose en la región. Así, a falta de recursos propios cuya explotación contribuyera a la industrialización de la localidad, se pretendía convertir a Pravia en un nudo de comunicación de primera magnitud, lo que habría de redundar en el desarrollo comercial e industrial de la villa.

De esta forma, de realizarse las líneas previstas, se articularía la villa como centro logístico de la producción del occidente asturiano. Además, se establecería conexión con dos de los tres principales puertos de la región (San Esteban y San Juan de Nieva) y el núcleo industrial de la misma, la cuenca del Caudal.

b) Desarrollo económico e industrialización

A medida que, con sus éxitos y fracasos, se desarrollaba esa compleja red de transportes, la actividad económica de la villa empezó a reorientarse a la par que surgían los nuevos grandes negocios en los que invirtió la emergente clase mercantil.

De esta forma, en el transcurso del siglo XIX al XX empezaron a desaparecer los pequeños establecimientos industriales que, muy dependientes del reducido mercado de escala comarcal, en la nueva realidad capitalista resultaban anacrónicos e improductivos, incapaces de competir con las exportaciones que comenzaban a llegar de las regiones especializadas.

A la par, era el sector terciario el que en buena medida capitalizaba gran parte del desarrollo del momento, ya fuese a través de una función comercial que no deja de crecer desde la segunda mitad del siglo XIX, como a través de todo el espectro de servicios urbanos. Entre ellos, el transporte tenía una función preminente, especialmente en los momentos anteriores a la llegada del ferrocarril. Desde 1884 tenemos constancia de la existencia de un servicio de coches entre Oviedo y Pravia⁹⁰, conexión que se realizaba vía Avilés, aunque notablemente deficiente en calidad y flexibilidad⁹¹. Ya a partir de 1899 se estableció un servicio diario con Trubia⁹², donde empalmaba con el

⁸⁸ En 1898, antes de que se realizaran las primeras discusiones sobre el trazado del Ferrol-Gijón, se llevó a cabo un estudio de un ferrocarril entre Pravia y San Juan de Nieva (*El Nalón*, 15 de noviembre de 1898. Nº 46) mientras que al año siguiente se volvió a plantear de nuevo la línea, aunque vinculada a un ferrocarril minero que discurriría por donde posteriormente lo hiciera el Vasco (*El Nalón*, 15 de octubre de 1899. Nº 67). En este último caso, la participación del capital pravianco en la futura financiación del ferrocarril habla del interés inversor de la alta sociedad de la villa que, por tanto, ya por entonces participaba decididamente en el ámbito de los negocios.

⁸⁹ *El Nalón*, 1 de mayo de 1897. Nº 9

⁹⁰ *El Nalón*, 20 de noviembre de 1884. Nº 16

⁹¹ *El Nalón*, 15 de septiembre de 1898. Nº 42

⁹² *El Nalón*, 1 de marzo de 1899. Nº 53

tren para llegar a la capital.

La existencia de estos servicios, a los que se sumaba uno de alquiler de coches⁹³, y el aumento progresivo de sus frecuencias, nos muestran la estrecha relación que se estableció con la capital. Esto se debe tanto a la configuración de Pravia como cabecera de partido judicial como a la influencia que ejercía Oviedo, con un marcado carácter terciario, sobre el resto del centro de la región⁹⁴. En este sentido, la constante reducción de distancias temporales entre ambos centros y el paulatino acopio de funciones por parte de Oviedo, determinará en buena medida el devenir de Pravia, cuya centralidad e influencia será siempre dependiente de su relación con la capital provincial.

Otros servicios que se desarrollaron fueron el telégrafo desde 1882⁹⁵, un colegio de segunda enseñanza desde 1894 (Colegio San Luis)⁹⁶, servicio de correos desde 1899⁹⁷ y ya, bastante más tarde, el suministro de electricidad por parte de La Belmontina así como el servicio telefónico a partir de 1915⁹⁸. No obstante, el servicio más relevante y presente ya desde hacía décadas era el jurídico en relación con la presencia de un buen número de abogados, jueces, procuradores y escribanos, vinculados a la condición de Pravia como cabecera de partido judicial.

En general, se trataba de todo un conjunto de servicios que, en cierta medida, configuraron el papel de Pravia como centro comarcal y de relación con la capital provincial, agrupando servicios tan elementales en la rápida comunicación con los principales centros de decisión como el telégrafo o el servicio de correos y telefónico.

A estos servicios se les unió en un primer momento una potente función comercial que posteriormente se complementó, aunque durante un periodo muy breve, con un auge industrial sin precedentes que tiene un nombre propio: la azucarera.

En relación con la actividad comercial, la contribución industrial y de comercio nos da la imagen de un mercado de alcance, basado en el aprovisionamiento de alimentos, que poco a poco se fue complementando con otro tipo de ventas, entre las cuales destaca la de licores y bebidas al por mayor, proliferando significativamente el número de almacenes especializados en este segmento de negocio. Junto a ello fue notable el comercio de tejidos, vinculado con la tradición, ferreterías, carbonerías, imprentas y numerosos establecimientos hosteleros dedicados a la nueva clase social, que contaban incluso con capacidad de alojamiento y a los que ya nos hemos referido.

Constituía todo ello un entramado comercial que, unido a la exportación de pescado a toda España, articuló unas significativas relaciones comerciales. No obstante, la riqueza pesquera de la zona, que históricamente había proporcionado grandes beneficios en el municipio⁹⁹, empezó a quebrar por entonces debido a la contaminación de las aguas del Nalón por el lavado de carbones en su cuenca alta.

⁹³ *El Nalón*, 15 de septiembre de 1898. Nº 42

⁹⁴ Dentro de la nueva realidad capitalista, ostentaba Oviedo un puesto de dirección sustentado en la fuerte inversión realizada desde la capital, donde se ubicaban la mayor parte de las primeras entidades bancarias de la región, así como en la perfecta situación geográfica de la ciudad a medio camino entre cuencas hulleras y puertos (TOMÉ, incluido en MORALES MATOS (Dir.) Tomo III 1992: 150).

⁹⁵ *Revista de Asturias: ilustrada científico-literaria*, 15 de enero de 1882. Nº 1

⁹⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2005: 47

⁹⁷ *El Nalón*, 1 de febrero de 1899. Nº 51

⁹⁸ *Asturias, revista gráfica semanal*, 3 de octubre de 1915. Nº 62

⁹⁹ A consecuencia de un privilegio real, recibía el ayuntamiento las rentas de la mitad de los pescados que se capturaban desde Las Mestas y hasta la desembocadura del Nalón, lo que supuso una notable fuente de ingresos para el consistorio, que consiguió con ello

Recogiendo datos de Rafael Fuentes Arias, anterior a la contaminación del Nalón, hubo días de recoger hasta 2000 salmones, dando la actividad pesquera en el año 1808 un tributo de 12.000 reales al tesoro nacional¹⁰⁰.

Sin embargo, lo más significativo del momento fue la instalación de una fábrica azucarera¹⁰¹, la gran consecuencia que el desarrollo industrial dejó en la villa. Esta azucarera, en la que intervinieron capitales de la burguesía local¹⁰², inició su construcción en 1900.

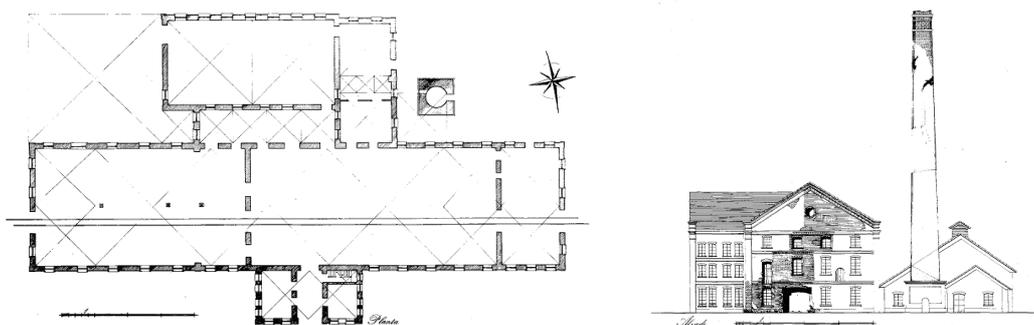


Figura 17. Planta y alzado de la azucarera de Pravia. Su actividad como azucarera fue muy corta, aunque el edificio fue reutilizado con posterioridad. De este modo, en él se instaló una empresa dedicada a la madera, perteneciendo a este momento el ramal de ferrocarril que puede apreciarse en planta.

La amplia disponibilidad de fértil suelo de vega para la plantación del cultivo de remolacha azucarera unido al futuro paso por Pravia de alguno de los ferrocarriles de vía estrecha que se planteaban, fueron las dos razones principales que llevaron a la instalación de la fábrica. Su negocio se basaba en la pérdida de los últimos territorios coloniales en América por parte de España, lo que cortaba el control sobre el producto, así como el alto precio que este alcanzaba en el mercado interior ante el elevado arancel azucarero y la cotización de la peseta por debajo de su paridad oro¹⁰³.

Las a priori inmejorables condiciones para el desarrollo del negocio llevaron a una desaforada inversión. En consecuencia, se generó una sobreoferta de producción de azúcar, a lo que contribuyó su alto precio, que restringió su consumo a las clases más pudientes. Esto, unido a un impuesto estatal excesivo, escaso rendimiento de la remolacha, elevado pago a la producción jornalera y la inexistencia de áreas remolacheras de dimensión adecuada, acabó por hundir esta industria, convirtiendo el experimento de Pravia en un absoluto fracaso. Tan solo dos zafros después de que iniciase su actividad en diciembre de 1900, la fábrica echaba el cierre tras la campaña de 1902-1903, en la que ni siquiera molturó remolacha.

Además de las propias condiciones generales del negocio azucarero en Asturias, en el fatal destino de la fábrica de Pravia, la primera que cerró sus puertas, incidió la ausencia de buenas comunicaciones. El Vasco llegó un año después del cierre, momento en el que la fábrica habría obtenido un transporte más rápido y económico, esencial para

financiar un buen número de obras como, por ejemplo, las propias casas consistoriales (MÉNDEZ, incluido en MORALES MATOS (Dir.) Tomo III 1992: 51).

¹⁰⁰ FUENTES ARIAS 1902: 466

¹⁰¹ Véase *El Nalón*, 15 de mayo de 1900. N° 81 para conocer las principales características de la fábrica.

¹⁰² *El Nalón*, 15 de octubre de 1899. N° 67

¹⁰³ QUIRÓS LINARES 1982: 88

un negocio en el que el arrastre era una de las partidas que más mermaba los beneficios¹⁰⁴.

Si bien el ferrocarril llegó tarde para el azúcar, cuyo futuro, en cualquier caso, estaba condenado al fracaso, no fue así para el sector maderero, que empezó a partir de 1905 a aumentar su actividad. La aparición de la nueva vía de comunicación permitió a esta industria de carácter local extenderse fuera de la comarca y abastecer la creciente demanda que llegaba de las cuencas mineras. Éstas, cuya demanda de madera para procesos de entibación así como para el trazado de nuevas líneas de ferrocarril fue en aumento, parecen estar detrás del auge de una actividad que, con el paso de los años, llegó a convertirse en la más importante de la localidad¹⁰⁵.



Figura 18. Sierra de maderas en la calle Suárez Pazos, inmediata a la estación del ferrocarril. En el lugar ocupado por el edificio más antiguo se localiza actualmente la estación de autobuses, habiéndose conservado la chimenea de ladrillo. Ésta data el edificio de 1911.

Que ya en los años 30 el 72% de los trabajadores de esta actividad residiesen en la villa¹⁰⁶ y la ubicación de la mayor parte de las instalaciones en la parte baja del núcleo urbano (Fig. 18), en las inmediaciones del ferrocarril, incorporando incluso, en algunos casos, ramales de su vía, evidencia la clara conexión entre ferrocarril y actividad maderera. La instalación de una de las sierras en el edificio de la antigua azucarera viene a simbolizar la cesión del testigo como principal actividad de transformación de la localidad.

Al margen de estas dos actividades, no encontramos otras producciones notables. Sólo se desarrollaron algunas de carácter marginal como una fábrica de gaseosas, otra de embutidos y una serie de fábricas relacionadas con el sector alimenticio que, en ningún caso, trascendían del mercado local. Quizás la única excepción la podría constituir, dentro de este campo, la fabricación del chocolate, presente desde finales de la década de 1900 y hasta el último cuarto de siglo. Se trata de una producción que, en vista del variado grupo de empresarios que decidió apostar por ella, debía de tener una cierta relevancia y quizás expandirse más allá del ámbito puramente local.

¹⁰⁴ QUIRÓS LINARES 1982: 89

¹⁰⁵ RANGEL VALDÉS 2012: 33

¹⁰⁶ *Ibid.* 33

En resumen, fue en los años inmediatos al cambio de siglo cuando se asistió al mayor desarrollo de Pravia, coincidiendo con el fuerte crecimiento que se dio entre 1898 y 1904 en toda la región. Se produjo entonces la eclosión de un sector secundario mucho más denso y diversificado que el que anteriormente, fundamentalmente en manos del sector minero, había capitalizado el desarrollo asturiano.

En este desarrollo tiene un papel clave la aparición de la banca regional, vinculada a un proceso de expansión económica y acumulación de capital en algunos núcleos regionales así como a la repatriación de los saldos de Ultramar. Ejemplo de la importancia de estas entidades es que el Banco Asturiano de Industria y Comercio, que nacía con la intención de participar en la dotación industrial de la región, estuviera detrás del ferrocarril Vasco-Asturiano y de la azucarera.



Figura 19. Aspecto que presentaba el interior del negocio bancario “Viuda e hijos de Álvarez Cueva”. Además de realizar préstamos, cobros, giros, etc era también administración de loterías.

No obstante, no fue hasta la década de 1920 cuando se instalaron en Pravia las primeras sucursales de las entidades financieras de la región: el Banco de Oviedo y, a partir de 1928, el Banco Herrero. Con anterioridad tenemos constancia desde 1907 de la existencia de una entidad de carácter local (Viuda e hijos de Álvarez Cueva).

c) Expansión y densificación del espacio urbano

Todo este desarrollo económico y cambio social tuvo notable incidencia en el plano urbano. Si a mediados de siglo se habían marcado ya las líneas del crecimiento, se originó en este momento una expansión al norte. Con ella, la villa se acercó al río, hacia el que había vivido de espaldas.

De las 99 casas de 1845 se pasó en 1920 a 236 edificios habitados¹⁰⁷. Se trata de un crecimiento paralelo a la expansión al norte hacia el nuevo centro de actividad que marcaba el conjunto de la estación del Vasco y la azucarera. En consecuencia, se produjo un crecimiento del caserío en las calles de la Industria, Valdés Bazán, de la Estación o Avenida de Cudillero, ejes viarios que acabaron por conformarse en esta época. En general, adquirieron un marcado perfil industrial, dando así una naturaleza especial a este espacio, lo que explica en buena medida el devenir del mismo, con un proceso de abandono y marginalidad a partir de la segunda mitad del siglo XX que aún perdura hoy en día.

¹⁰⁷ MÉNDEZ, incluido en MORALES MATOS (Dir.) Tomo III 1992: 51

Parte importante de la actividad constructora fue asimilada por el propio centro de la villa. Se rellenaron los numerosos intersticios que el crecimiento previo había dejado, tanto en el núcleo de la anterior puebla como en las calles que se habían empezado a formar en el siglo XIX pero que aún contaban con gran cantidad de solares libres. Es el caso de la calle San Antonio, Jovellanos o del Porvenir, el desarrollo de las cuales llevó a su conexión trasera a través del barrio del Porniello.

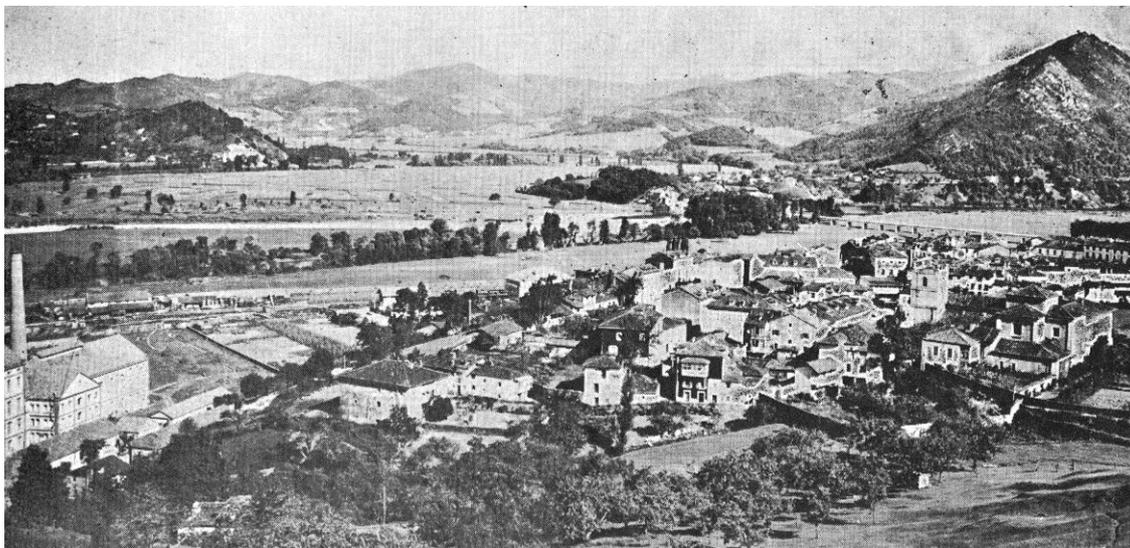


Figura 20. Vista general de Pravia desde el Pico Cueto (1915). Se aprecia bien la situación de la villa en estos momentos, cuando no se había abierto la calle Primo de Rivera y no se había urbanizado el prado de Cienfuegos. Aún no aparecen ni el colegio Santo Ángel ni las escuelas públicas. Edificación escasa y de carácter popular en la parte final de Ramón García Valle. Destacan también los talleres o almacenes del Vasco a la izquierda de la imagen, hoy completamente desaparecidos.

Finalmente, buena parte de la vitalidad constructora del momento quedó también patente en los ejes de acceso: la Fontana, calle Arango Queipo o, en un sentido más industrial, la avenida de Cudillero. También podemos citar la calle de las Fuentes, si bien las casas allí construidas colmataron el espacio de forma muy temprana y adoptando una tipología de casa popular y cierto carácter rural que no se da en el resto de casos.

Por su parte, la arquitectura industrial se identifica por el empleo del ladrillo y paredes de mampostería, siendo las chimeneas de ladrillo el elemento morfológico definidor de estas edificaciones.

Un proceso específico del periodo entresiglos, extensible hasta los años 30 y que aportó edificios de gran calidad, es la arquitectura indiana. Fue puesta en pie a base de la enorme riqueza que trajeron desde el otro lado del Atlántico el pequeño grupo de emigrantes que había alcanzado un tremendo éxito económico en el nuevo continente y, especialmente, en Cuba, principal destino de la emigración asturiana y praviana.

Estos retornados, que constituyeron su propia clase social, con un importante papel en la economía regional¹⁰⁸, están detrás de la construcción del chalet existente en la calle Príncipe en 1899¹⁰⁹ o del edificio número 12 de la calle Ramón García Valle. Sin

¹⁰⁸ Se ha llegado a atribuir el auge inversor posterior al año 1898 a la repatriación de capitales realizada por los indianos (ERICE 1980: 120).

¹⁰⁹ *El Nalón*, 15 de abril de 1899. Nº 56

embargo, sí hay en Pravia una obra indiana destacada esa es la realizada en Prahúa en torno a la carretera de Cornellana y que tiene como gran promotor el apellido García de la Noceda. Fueron los hijos de este indiano los que se encargaron de erigir en las primeras décadas del siglo XX dos casonas en la margen derecha de la carretera, que vinieron a añadirse al conjunto de siete pequeñas casas burguesas adosadas que en esa misma calle promovió la mencionada familia.



Figura 21. Conjunto de siete casas burguesas promovidas por la familia García de la Noceda en Avenida de Prahua. Inicialmente planteadas para acoger a familias de carácter burgués, hoy en día se encuentran notablemente deformadas. La progresiva sustitución de materiales, cada vez más discordantes, ha llevado a una alteración total de las fachadas, con escasa relación respecto al edificio original. Además, en muchos casos se ha compartimentado la casa en varias viviendas independientes. No obstante, las mayores alteraciones se dan en el jardín trasero, desfigurado al completo y convertido en la mayor parte de las ocasiones en garaje.

El conjunto indiano de esta zona, inicialmente desconectada del núcleo urbano, quedó completado a finales de 1920 con la construcción del chalet del Cuco en la finca del Otero, al lado del cual se construyó otro chalet destinado a su chofer.

La elección de esta zona para ubicar tales casonas indianas acabó por dar a Prahúa un marcado perfil residencial, en gran medida reservado a la alta sociedad. Las razones de este proceso son desconocidas, si bien pueden atribuirse al enorme recelo que existía entonces entre los propietarios de la tierra para venderla a un precio adecuado¹¹⁰, lo que llevaría a estos indianos a situar sus casas alejadas de la villa. No obstante, también puede deberse a la búsqueda de una zona más tranquila, alejada del bullicio, donde contaban además con gran cantidad de terreno disponible sobre el que poder mostrar de forma clara su nuevo status social.

La primera tesis, si bien parece bastante consistente, ya que la expansión hacia el sur no se produjo sino en época muy tardía, lo que no parece estar en relación con la demanda de vivienda¹¹¹, queda en entredicho por la existencia de un proyecto de 1916, aprobado por el ayuntamiento y publicado en el Boletín de la Provincia, por el que se preveía la urbanización de 1270 m² correspondientes a los terrenos de la familia Moutas en la margen de la calle de la Esperanza.

Los Moutas cedían gratuitamente el terreno a costa de hacerse con las plusvalías de su construcción, por lo que su interés en el desarrollo urbano de la villa parece claro. En este contexto, las causas que llevaron al fracaso a este proyecto son desconocidas, pudiendo atribuirse quizás a una hipotética falta de fondos del ayuntamiento para urbanizar los terrenos.

¹¹⁰ En relación con el proyecto de instalación de un mercado de ganado en la finca del Otero que preveía la construcción de diez solares edificables, se comenta que si hace tiempo no se empezó a urbanizar esta zona de Pravia “ha sido por la negativa de los propietarios a ceder sus terrenos a no ser por un precio exagerado”.

¹¹¹ Un informe de construcción de un edificio en 1926 habla del gran problema de vivienda en la villa, que es muy escasa.

Por otro lado, el desarrollo en horizontal del caserío se complementa con un crecimiento en altura a fin de dar albergue a todo el crecimiento demográfico que se produjo en estos momentos. De este modo, en las tres primeras décadas del siglo, momento para el que contamos con estos datos, se pasó de los 28 edificios de tres o más alturas de 1900¹¹² a los 106 de 1930¹¹³, de los que 20 alcanzaban ya las 4 alturas, inexistentes aún en 1910.

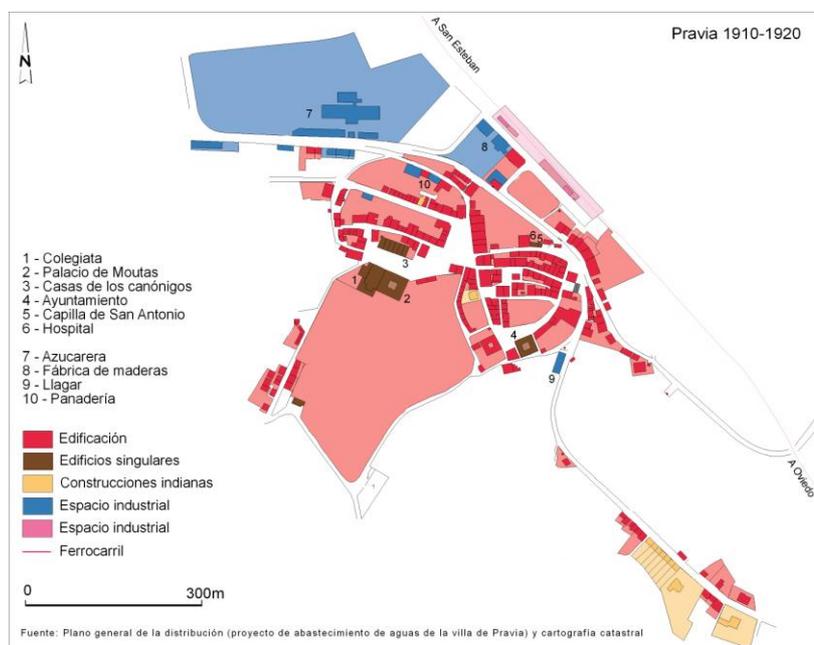


Figura 22. Situación de Pravia a principios del siglo XX. Se aprecia la expansión al norte, cercana al ámbito del río, propia del periodo entresiglos. Junto a ello, destaca el desarrollo del caserío en el entorno del Valle (calle de las Fuentes) así como la obra indiana en Prahúa. La actividad fabril se concentra en la parte baja, reservándose la zona alta para los usos residenciales.

Este proceso se condensó fundamentalmente en la primera década del siglo, cuando se produce un recerido general a las tres alturas, creciendo posteriormente la edificación de manera mucho más lenta, aunque alcanzando, eso sí, mayores cotas.

Las zona que capitalizó gran parte de este desarrollo en altura fue el núcleo de la anterior puebla medieval y, más concretamente, sus calles más dinámicas y comerciales: la calle de la Victoria y la calle Príncipe, que corresponden también con aquellas donde menor es el protagonismo de las grandes casonas solariegas propias de la vieja aristocracia de la villa.

El resto de calles, correspondientes a las áreas de expansión urbana, presentaban un perfil muy similar en el que lo predominante eran las edificaciones de dos a tres alturas, existiendo un grupo de calles (San Antonio, Ramón García Valle, Jovellanos y Valdés Bazán) en el que la presencia de casas de un solo piso era aún significativa.

V. LA VILLA RECIENTE

La evolución de Pravia en el siglo XX, fundamentalmente en la segunda mitad, quedó caracterizada por someterse a un planteamiento teórico de futuro crecimiento que satisfizo las necesidades que los procesos económicos y sociales posteriormente requirieron.

¹¹² Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1900

¹¹³ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1930

Esta ordenación global de la villa, plasmada en un plano donde se muestran las áreas de futuro crecimiento, su forma, así como la zonificación de usos de los diferentes ámbitos de la localidad, no se produjo de forma efectiva hasta los años 50. Sin embargo, ya con anterioridad, si bien no existía el instrumento jurídico que hablase de ese planeamiento global de ordenación urbana, se realizaron una serie de proyectos detrás de los cuales existía una clara concepción espacial de la expansión de la villa.

En este sentido, a partir de los años 20 se fue configurando lo esencial de la trama viaria que desde los años 50 soportó el nuevo impulso urbano. Éste, protagonizado por un conjunto de promociones inmobiliarias de carácter público o subvencionado, aumentó el peso demográfico de la villa de forma significativa.

1. EJES DE CRECIMIENTO Y PRIMEROS INTENTOS DE ORDENACIÓN

Dentro de los diferentes proyectos de apertura de vías, el más significativo es el de la avenida Carmen Miranda (1930-1932), que marca el eje principal en torno al que se organiza todo el crecimiento posterior. Su importancia como avenida articuladora de la villa queda patente si tenemos en cuenta que constituye la principal conexión entre este y oeste y que, además, en torno a ella se desarrollan las calles secundarias que conectan sur y norte.

En la memoria de construcción de la avenida resulta clara la concepción futura del desarrollo de Pravia. De esta forma, se resalta su importancia como vía articuladora del crecimiento urbano de la villa en tanto que tal crecimiento solo podía realizarse en dirección a la carretera de Cornellana por cuanto hacia el norte y oeste, hasta el momento naturales áreas de expansión, las difíciles condiciones naturales impedían que el crecimiento siguiera desarrollándose sobre las mismas líneas.

En el definitivo trazado de la avenida operaron varias razones que, en general, se pueden reducir a una fundamental: la ausencia de fondos para expropiar las casas de los hijos de Carlos Arias y de Florentino García Marqués, que imposibilitaban la expansión de la anterior calle de la Esperanza, cuyo proyecto de ensanche acabó por conformar la nueva avenida.

De este modo, una vez se decidió mantener ambas casas en pie, la solución escogida hizo partir la nueva vía de la plaza Conde Guadalhorce, unos metros más allá de la anterior calle de la Esperanza que, en consecuencia, quedó descolgada. Además, al escoger esta opción, se generó un nuevo solar edificable entre la vieja calle y la nueva avenida.

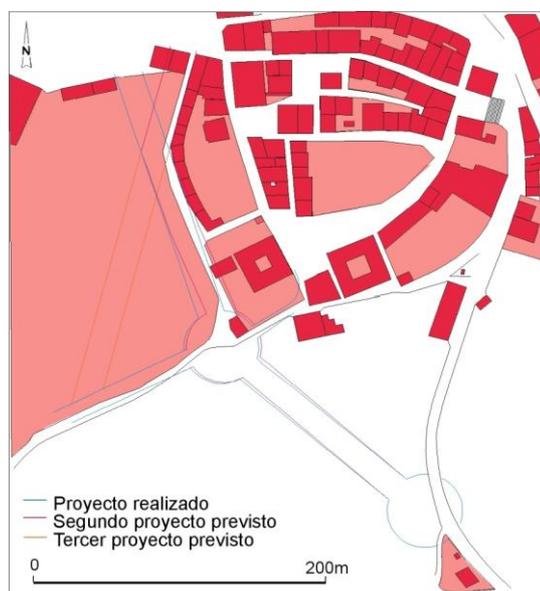


Figura 23. Proyecto de creación de la Avenida Carmen Miranda. Se prevén tres trazados distintos. No obstante, fueron los dos primeros los que centraron la discusión.

Fuente: Proyecto de ensanche y prolongación de la calle de la Esperanza

Con la creación de la avenida, el futuro callejero de la villa se hacía bastante evidente; pasaba por la conexión al cementerio aprovechando el antiguo camino (1943-1948) así como por la conexión al futuro hospital (a partir de 1939), dando lugar respectivamente a las calles Martínez Tena y Santiago López.

Por las mismas fechas que se decidió la construcción de la avenida se realizó el camino vecinal que conectaba el cementerio y la aldea de Prahúa. Se creó así la vía que posteriormente sirvió de base para la creación de la avenida del Valle, en torno a la que se organiza todo el desarrollo urbano de la parte alta de la villa.

Finalmente, en 1924-1925 se trazó una nueva calle entre la plazoleta del Gueyo (punto de conexión entre la subida del Valle y la calle que llega hasta aquí desde el parque Sabino Moutas) y la carretera a Cañedo. Con ella se generaba la amplia manzana que, delimitada por esta nueva vía y la zona del Porniello, actual calle Arango Queipo, fue objeto de parcelación en la década de 1930.

En definitiva, con lo mencionado se dio lugar al armazón que aglutinó todo el crecimiento posterior. Esto puede ponerse en relación con las nuevas prácticas urbanísticas que entendían la ciudad como un todo complejo en el que adquiere una gran importancia la definición del sistema de circulación¹¹⁴. Hablamos así de una ciudad concebida estructuralmente, sin dar la importancia principal a la delimitación de alturas y rasantes que, por el contrario, obedecen a una fase posterior del planeamiento.



Figura 24. Ensanche de la calle San Antonio, vía de entrada principal para la mayor parte del tráfico que llegaba a Pravia.

Fuente: Plano General de la Distribución (abastecimiento de aguas) y cartografía catastral

Consecuencia de esa idea estructuralista del mundo urbano cabe citar también el ensanche a partir de 1931 de la calle San Antonio. Se trata de una operación de reforma interior que intentó adecuar la calle a las necesidades del momento una vez se hubo convertido en la principal vía de penetración a la villa, de paso obligado para todo vehículo y persona procedente de Avilés, Grado, Cornellana, San Esteban, etc. En este sentido, este proyecto fue paralelo al de creación de la avenida Carmen Miranda, convertida en continuación natural de la calle San Antonio como principal vía de circulación y de claro papel organizador en el conjunto urbano.

¹¹⁴ TERÁN 1999: 167

De esta manera, con la conexión entre la nueva calle San Antonio ensanchada y la nueva avenida se generó la espina dorsal de Pravia. A consecuencia de tal carácter, asumió el nuevo eje una clara función comercial. Inicialmente circunscrita a la calle San Antonio, a medida que fue avanzando la edificación por toda la vía, se expandió progresivamente hasta alcanzar en última instancia la glorieta de Aloyas.

Se trata de una función comercial que fue captando del anterior centro mercantil formado por las calles de la Victoria y Príncipe. Éstas empezaron a vaciarse de sus funciones de forma progresiva a la par que se fue edificando y colmatando ese eje viario que dirigió el crecimiento de la localidad.



Figura 25. Inicio de la calle San Antonio en el momento en el que se efectúan las obras de ensanche. Se observa a la perfección el tramo de edificación demolido. De este modo, en la margen izquierda aún sobrevive la antigua sucursal del Banco Herrero, posteriormente derruida. Las funciones del banco pasaron al edificio que hace esquina, en construcción.

El ensanche de la calle San Antonio implicó la duplicación del ancho de la vía (Fig. 25), que pasó de 5 a 10 metros, así como la expropiación de todos los edificios situados en la margen derecha de la calle. Se demolió todo el caserío allí presente, entre el que se encontraba el viejo hospital municipal y la capilla de San Antonio (Fig. 11), posteriormente reubicada en el edificio de la casa rectoral, junto a la colegiata.

Sustituyendo a esos viejos edificios se edificó a partir de 1930 un conjunto de grandes inmuebles. Se trata de una serie de edificios que adoptan los estilos arquitectónicos típicos de los ensanches españoles como el regionalismo, eclecticismo o racionalismo y que acabaron por convertir a la calle San Antonio en el característico eje comercial de perfil burgués que singulariza el urbanismo de las ciudades españolas de la primera mitad de siglo.

No obstante, el lento proceso de colmatación de la calle, que no concluyó hasta los años 80, así como de la avenida, que empezó a edificarse en los años 60 y aún no se encontraba culminada en los 90, circunscribió este proceso únicamente a la calle San Antonio y ni siquiera en su totalidad. En el resto de espacios se desarrollaron las tipologías arquitectónicas estandarizadas que a partir del periodo desarrollista conformaron el perfil urbano de las ciudades españolas.

2. EVOLUCIÓN DE LA IMAGEN URBANA. LAS MEJORAS DE LA DICTADURA

De forma paralela a la constitución de la red viaria se produjeron numerosas mejoras en los servicios urbanos, creándose también nuevos equipamientos públicos. Destacan la cárcel nueva de Prahúa (trabajos iniciados en 1928¹¹⁵) (Fig. 26) o las escuelas graduadas (1927¹¹⁶-1931¹¹⁷). La construcción de éstas obedeció a la nueva política de instrucción pública que, centrada en la enseñanza primaria, contribuyó al esfuerzo modernizador impulsado por la dictadura de Primo de Rivera.

¹¹⁵ *El Sol de Pravia*, 30 de enero de 1928. N.º12

¹¹⁶ *El Sol de Pravia*, 30 de octubre de 1927. N.º3

¹¹⁷ VV.AA. 1995: 63

Ese impulso de modernización se saldó con la realización de servicios tan elementales como el abastecimiento de aguas (1926)¹¹⁸, distribución de energía eléctrica (1927) o la red alcantarillado moderno (1929). Se trata de servicios cuya instalación trastocó la imagen urbana de la localidad, apareciendo alcantarillas, farolas de ventilación y pozos de registro en relación con el alcantarillado o soportes metálicos y postes de madera para la red eléctrica. El desarrollo de ésta supuso también la instalación de una central de transformación en la parte baja de la villa, junto a la estación del ferrocarril, reforzando el carácter marginal y fabril de esta zona.



Figura 26. Cárcel nueva de Prahúa, inaugurada en 1929. Contaba con 8 celdas y capacidad para albergar hasta 50 reclusos. En los años 40-50 perdió su función para pasar a ser depósito municipal. Finalmente, el ayuntamiento vendió el edificio por sus desperfectos, adjudicándolo a Hidroeléctrica.

A todo ello se le añadió la mejora del aspecto de las calles. Se asfaltaron adecuadamente tal y como reivindicaba la prensa local ante el aspecto poco urbano y arcaico que presentaban aún en 1928¹¹⁹. El nombramiento de Leopoldo Corugedo como arquitecto municipal de la mancomunidad del partido judicial de Pravia contribuyó también a la mejora de la imagen urbana, adecuándose entonces las construcciones a las necesarias reglas de urbanidad y arte.

Toda esta obra se completó en época republicana, cuando un requerimiento del gobernador civil obligaba al reconocimiento y arreglo de las fachadas de la villa generando, en definitiva, una imagen urbana acorde a la modernidad del momento.

Las obras que quedaron en espera fueron las relacionadas con el sector primario: matadero, mercado de ganado y mercado de abastos. Ninguna se realizó hasta la segunda mitad de siglo, si bien se dieron soluciones parciales al mercado de ganado adaptando para tal fin un terreno en la plazoleta del Gueyo en 1925 e instalando en 1934 una pequeña cubierta en la plaza del ayuntamiento (Fig. 10). En relación con el mercado de abastos, se realizó en 1935 un proyecto para su construcción en la plaza Conde Guadalhorce en un característico edificio de hierro que, sin embargo, no llegó a materializarse.

3. EL CRECIMIENTO URBANO DE PRINCIPIOS DE SIGLO

Al embellecimiento y nuevo callejero siguió finalmente un impulso urbanístico en la década de los años 30. Ese crecimiento quedó ideado con anterioridad, cuando se abordó la necesidad de realizar el ensanche de Pravia una vez que los propietarios de la tierra no retenían ésta como en el pasado¹²⁰. Se planteó también a este respecto la posibilidad de crear espacios verdes en el futuro suelo urbano¹²¹.

¹¹⁸ Si bien el abastecimiento de aguas para la población de Pravia se realizó en la fecha mencionada, en el caso de Prahúa este tardó en llegar aún varios años, aprobándose el proyecto en 1933.

¹¹⁹ *El Sol de Pravia*, 20 de octubre de 1927 y 10 de enero de 1928. Nº2 y 10

¹²⁰ *El Sol de Pravia*, 20 de noviembre de 1927. Nº5

¹²¹ *El Sol de Pravia*, 10 de noviembre de 1927. Nº4

Las parcelaciones de suelo urbano se realizaron sobre el terreno posterior a la calle Jovellanos y plaza de la colegiata, en el barrio del Porniello y sobre el solar municipal “prado de Cienfuegos”. No obstante, se planteó también la construcción de dos manzanas sobre la plaza del ayuntamiento que, como un sinfín de proyectos sobre este espacio a lo largo de todo el siglo XX, no llegaron a hacerse realidad.



Figura 27. Proyecto de urbanización del Prado de Cienfuegos y calle Primo de Rivera.

Fuente: Plano del proyecto de urbanización del Prado de Cienfuegos.

En relación con el primer espacio mencionado, una vez realizada la calle entre la plaza del Gueyo y la carretera a Cañedo y construidas las escuelas públicas, quedó delimitada la bolsa de suelo que fue objeto de urbanización. Las calles afectadas fueron las calles Arango Queipo, Primo de Rivera, continuación de Jovellanos y Doctor Argüelles. Las dos últimas eran de nueva creación con el proyecto, que preveía establecer entre ambas una manzana de casas cerrada en torno a un patio vecinal, aunque adaptándose a las construcciones existentes en uno de sus límites.

Junto a ello y, según plano del proyecto inicial, se delimitaban un conjunto de solares en la margen derecha de la calle Primo de Rivera¹²². No obstante, solo se subastaron los solares pertenecientes al terreno municipal y ubicados dentro de la manzana prevista, que finalmente quedó inconclusa al no adjudicarse las parcelas correspondientes a la parte que limita con la ampliación de la calle Jovellanos, posteriormente convertida en espacio público (plaza/aparcamiento).

La edificación de toda esta zona tardó tiempo en realizarse puesto que, si bien a partir de este momento quedaron establecidas las nuevas alineaciones, la construcción del caserío tardó tiempo en concluir.

4. ECONOMÍA Y TRANSPORTES EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

En el plano económico¹²³ se produjo una continuidad con la función comercial y terciaria precedente. En lo esencial, se mantuvieron las principales actividades que en las décadas anteriores habían protagonizado la economía praviiana. En este sentido, la actividad maderera fue ganando importancia, encontrándose instaladas en los años 30 tres serrerías en la villa¹²⁴, a lo que se añadía una significativa actividad de acabado de la madera (carpintería, ebanistería, etc). Junto a ello, lo más relevante fue la fábrica de yeso y de cal instalada en el Valle, cuya cantera comenzó entonces a explotarse.

¹²² Inicialmente se parcelaba tan sólo la primera parte de la calle, llevándose a cabo en 1944 la parcelación y subasta del resto de la calle, es decir, de la parte de la vía que se encuentra justo en frente de las escuelas.

¹²³ Véase RANGEL VALDÉS 2012 para realizar una aproximación detallada a la sociedad praviiana de los años 1930-40 y el marco económico en el que ésta se desarrolla, pudiendo extraerse una visión general de la situación económico-social del concejo en la primera mitad de siglo.

¹²⁴ RANGEL VALDÉS 2012: 33

El resto de actividades se dirigieron al sector alimentario, entroncando con lo que había sido habitual hasta el momento. De este modo, a la fabricación de chocolates se unió en los años 30 la fabricación de café (calle Ramón García Valle) y de galletas (calle de la Industria), importantes industrias que se mantuvieron activas durante las siguientes décadas e, incluso, en el caso de la industria cafetera, aún en la actualidad, ya adaptada a las nuevas formas de producción e instalada fuera de la villa.

En el sector terciario y comercial lo dominante siguió siendo la hostelería (café, tabernas, fondas...), a la que se sumaba todo un espectro de establecimientos destinados a surtir a la población local de sus necesidades más primarias, fundamentalmente alimento y vestido.

Quizás lo más significativo fuese la progresiva importancia que adquirieron los negocios relacionados con el transporte, tanto en lo que respecta al transporte de viajeros, ya existente anteriormente, como sobre todo en relación con actividades de reparación, soldadura e, incluso, venta de gasolina.

Fuera de ello, una cierta actividad bancaria y de negocios, mucho menos generalizada que las actividades anteriores, completaban este sector junto a negocios específicos como servicios funerarios, venta de pólvora, abonos químicos o la venta del carbón.

En el plano de las actividades sociales, se constituyó la fundación Nuestra Señora del Carmen, que financió la construcción del asilo del Valle en el 1934¹²⁵ y el nuevo edificio del colegio Santo Ángel (1923¹²⁶). No obstante, la fundación de este colegio se remonta ya al 1884¹²⁷, ubicado en la plaza Conde Guadalhorce, casa del Busto y, finalmente, calle de la Victoria. Compartía actividad con el colegio San Luis, de segunda enseñanza, el colegio Nuestra Señora de las Mercedes y las escuelas públicas.

Toda esta actividad económica se ralentizó en el periodo de posguerra, cuando los sectores secundario y terciario perdieron vitalidad. Posteriormente, en el periodo desarrollista, se produjo una recuperación y expansión económica. Se dio entonces un nuevo contexto en el que las actividades tradicionales empezaron a languidecer.

Entre tanto, los años 40 se caracterizaron por una mayor cuantía de las fuerzas de orden público y militares, en relación con el nuevo régimen político, así como por un nuevo impulso del ferrocarril, con escasa competencia del transporte por carretera y que, además, todavía no había completado su desarrollo en la villa.

En relación con este último punto, resurgió en la década de los años 20 el proyecto del ferrocarril estratégico Ferrol-Gijón, cuya construcción pasó a ser plenamente asumida por el estado.

Dividido en secciones, el trazado del ferrocarril eludía en su última sección (Los Cabos-Gijón) el paso por la villa al cruzar por la vega de Los Cabos y enlazar con el Vasco sobre la estación de San Ranón. Subastadas las obras de esta sección en 1923 y, cuando todo parecía presagiar que a Pravia se le escapaba uno de los tres ferrocarriles que había previsto enlazar en su capital, una potente labor diplomática, apoyada por el Vasco y que logró convertir el tema en debate regional, consiguió paralizar la subasta y,

¹²⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ 2005: 58

¹²⁶ VV.AA. 1995: 52

¹²⁷ www.santoangelpravia.com

tres años después, cambiar el trazado. Se logró así la variante por Pravia, muy importante en la futura conectividad comarcal de la zona.

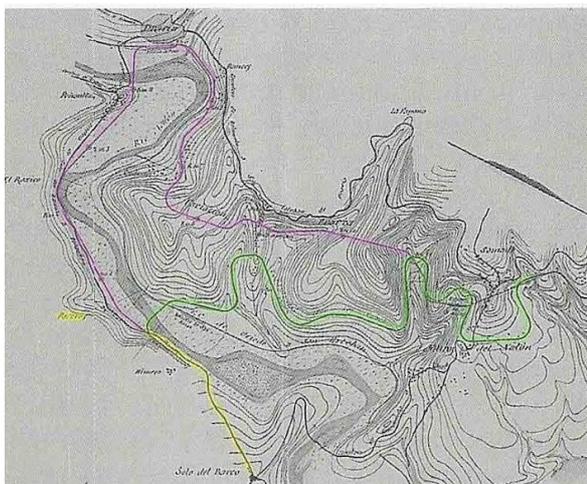


Figura 28. Mapa comparativo de los dos trazados proyectados para el paso del ferrocarril estratégico por Pravia. En verde se señala el trazado inicial, que preveía salvar el Nalón a la altura de Los Cabos tras conectar en San Ranón con el Vasco. Las condiciones técnicas exigían crear allí una nueva estación, denominada “Los Cabos”, a mayor altura que la del Vasco. Por su parte, en lila se señala el trazado definitivo una vez que la presión efectuada desde Pravia consiguió desviar hasta allí el ferrocarril, lo que originó, como se puede apreciar, un desvío bastante importante.

Iniciadas finalmente las obras en 1928, quedaron paralizadas en 1936 a consecuencia de la guerra, reanudándose con posterioridad. Finalmente, en 1953¹²⁸ se produjo la inauguración del tramo a Avilés y en 1962 del tramo hasta Luarca. Ese tardío nacimiento, en un momento en el que la competencia de la carretera se hacía ya insalvable, fue clave para determinar su irrelevante papel en el contexto de los transportes por la cornisa cantábrica y, por tanto, su nula capacidad para lograr en Pravia las transformaciones que el Vasco sí pudo hacer a principios de siglo, cuando el ferrocarril aún era representativo del progreso.

En cualquier caso, la llegada del Ferrol-Gijón y su enlace con el Vasco implicó la creación de un significativo nudo ferroviario que físicamente se plasmó en una nueva estación acorde con las nuevas necesidades así como en el desarrollo de toda una amplia playa de vías que, desde entonces, establece un claro corte funcional entre el área urbana habitada y unos terrenos de vega que ya a finales de siglo se destinaron a usos industriales.

Por su parte, la línea Pravia-Cangas de Tineo, que acabaría por completar el enlace ferroviario de Pravia, quedó en el aire. Todo ello a pesar de la subvención de 4 millones de pesetas que le dieron las administraciones implicadas en el tramo Pravia-Cornellana y de realizarse las obras para la creación de la caja del ferrocarril en tal tramo (Fig. 29), en construcción aún en 1957.



Figura 29. Estado actual del punto donde se establecería la conexión entre el Vasco-Asturiano y la línea Pravia-Cangas de Tineo. Como se puede apreciar, la caja de la vía llegó a realizarse, si bien nunca llegaron a instalarse los raíles y, por ende, a circular ningún tren.

¹²⁸ VV.AA. 1995: 88

4. CAMBIO POLÍTICO Y RECONSTRUCCIÓN TRAS LA GUERRA

Instaurada la dictadura franquista tras la Guerra Civil, que dio fin en Asturias a lo largo del 1937, entramos en una nueva etapa económica y social que, en un primer momento, se caracterizó por un fuerte periodo de carestía y retroceso económico; carestía que no se manifestó en la labor del ayuntamiento, el cual realizó entonces importantes obras de mejora en la localidad.

Al igual que en el resto del país, la posguerra se caracterizó por la labor de reconstrucción, siendo lo más destacable el levantamiento de los puentes sobre el Nalón en Peñaullán y Forcinas. Ambos fueron destruidos durante la contienda como lo hizo en general toda la red de comunicaciones del país, la gran afectada por el conflicto bélico y que, en consecuencia, tardó en volver a la normalidad.

Junto a ello, se dieron importantes obras de mejora, entre las que se incluye la pavimentación de la práctica totalidad de las calles, en un pésimo estado como consecuencia de los cañonazos y bombas de la guerra. Este asfaltado general implicó la instalación de aceras allí donde aún no existían y el ensanche de las existentes, aprovechándose además para rectificar algunas alineaciones.

La instalación de nuevas farolas, de carácter burgués, y la creación de un pequeño jardín en la plaza de la colegiata sobre terrenos cedidos por los Moutas fueron las otras actuaciones llevadas a cabo dentro de un proceso de mejora de la imagen urbana de Pravia.

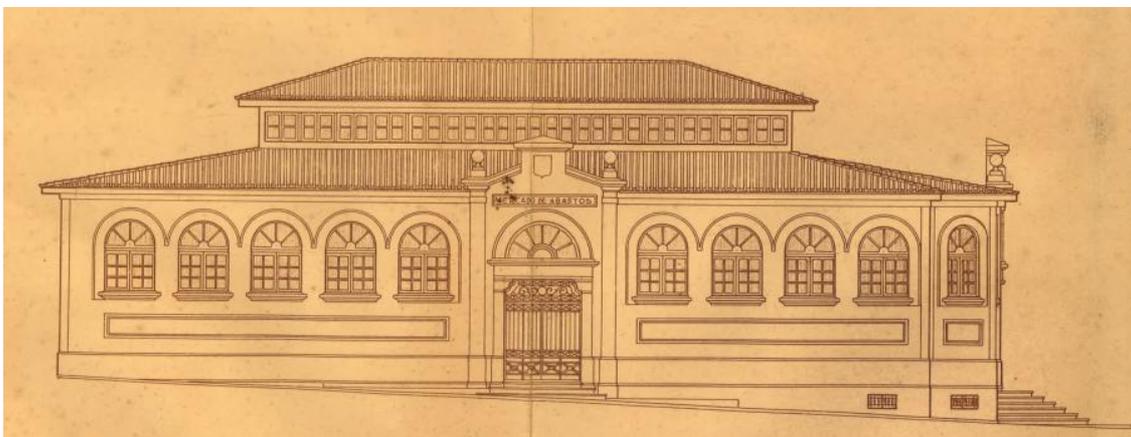


Figura 30. Alzado del edificio proyectado como mercado de abastos. Llegaron a realizarse las paredes, utilizándose el recinto para fiestas, corridas de todos, etc. Finalmente, se reutilizó la estructura construida bajo un nuevo proyecto que cambió por completo el aspecto original del edificio.

En los años 40 se produjo la renovación de los dos servicios urbanos fundamentales: abastecimiento de aguas (1943-1952) y alcantarillado (dividido en dos fases, la primera a partir de 1946 y la segunda a partir de 1949). No obstante, quizás lo más relevante fuese la terminación del hospital, cuyas obras llevaban más de 40 años paralizadas. Se llegó a plantear en 1934 la reutilización de lo construido para edificar allí una casa cuartel de la guardia civil. Sin embargo, en 1939 se decretó la continuación de las obras para inaugurarse el nuevo hospital ya en 1941¹²⁹.

¹²⁹ VV.AA. 1995: 73

Otro equipamiento que apareció también entonces fue el mercado de abastos, construido sobre la plaza del ayuntamiento y que quedó inconcluso durante bastantes años hasta que ya, en la década de los 60, reformado el proyecto original (Fig. 30), se inauguró.

Finalmente, en torno a los años 50 se realizaron el resto de equipamientos públicos: el nuevo edificio de la caja de reclutas en Prahúa¹³⁰, el campo de fútbol de Santa Catalina, el matadero de Agones y, por último, el hogar de aprendices “Santiago López”, que acogió a niños huérfanos o procedentes de familias sin recursos en un edificio situado sobre terreno cedido por la marquesa a tal efecto¹³¹.



Figura 31. Edificio original del matadero en Agones. Aún se conserva hoy en día, si bien notablemente deformado y absorbido por las sucesivas ampliaciones que se han realizado de la instalación a fin de adaptarla a las necesidades actuales.

En el plano constructivo, los avances durante el periodo descrito fueron bastante lentos como corresponde a una etapa de depresión económica en la que, además, debido al contexto

autárquico del momento, eran escasos los materiales de construcción, especialmente el acero y el cemento. De este modo, hasta los años 50 tan sólo se documentan¹³² algunas ampliaciones y mejoras de casas existentes (una de las prácticas del momento fue el aumento de altura y aprovechamiento volumétrico de la ciudad tradicional) así como la construcción de varias casas y edificios (Valdés Bazán, Jovellanos, San Antonio, Primo de Rivera y Santiago López).

Se trata de proyectos aún con un claro perfil burgués y que, por tanto, eran promovidos por la alta clase social del momento en imitación de las arquitecturas que la burguesía había utilizado a principios de siglo.

5. PERIODO DESARROLLISTA: ESPECULACIÓN Y VIVIENDA SUBVENCIONADA

Desde la renovación de la ciudad en el siglo XIX y hasta este momento, el desarrollo urbano había sido una práctica exclusiva de los sectores sociales mejor posicionados, capaces de acceder al mercado del suelo y edificar una vivienda con la que demostrar su posición social.

Por el contrario, el resto de la población quedaba reducida a un caserío bastante pobre y localizado en los ámbitos menos deseados. En consecuencia, el desarrollo urbano hasta la dictadura había dejado de lado a las clases populares, la población obrera, cada vez más importante.

¹³⁰ Esta caja de reclutas, la única junto a la de Oviedo que existía entonces en la provincia, asumió también por entonces funciones de la junta de clasificación, lo que implicaba el paso por la localidad en meses de clasificación de unas 1500 personas aproximadamente. A fin de acoger esa nueva función, que habría de contribuir al comercio local tal y como se indica en uno de los documentos oficiales, se realizó la compra del edificio que albergó desde entonces a la caja de reclutas.

¹³¹ Se construye de acuerdo con el Plan Nacional de Construcciones de Auxilio Social, con una capacidad de 320 plazas para niños de 14 a 18 años. El edificio, de grandes dimensiones y con todos los servicios, implicó importantes obras, entre las que se incluyen la reforma de algunos de los servicios urbanos como el de abastecimiento de aguas (Información facilitada por Carlos Romero).

¹³² Se trata del primer periodo para el que contamos con licencias de construcción municipales.

La escasa importancia que tenía el sector industrial en Pravia, aún con una economía de clara vocación agropecuaria, redujo la gravedad de este fenómeno. Sin embargo, el giro liberalista que a partir de mediados de siglo experimentó la política franquista, cada vez menos influenciada por la ortodoxia fascista, condujo a un creciente éxodo rural y, con él, a una imparable urbanización, tan intensa y breve que no tiene comparación en otro país ajeno al Tercer Mundo.

La mayor parte de los movimientos migratorios del momento fueron absorbidos por las grandes ciudades, aquellas que ya se encontraban industrializadas y que, de este modo, experimentaron un crecimiento desorbitado¹³³. A pesar de ello, Pravia absorbió parte de esa corriente migratoria, fundamentalmente la que se dio en su ámbito de influencia, es decir, en la comarca rural que le rodea y que tenía ya desde tiempos medievales a la localidad como núcleo urbano de referencia.

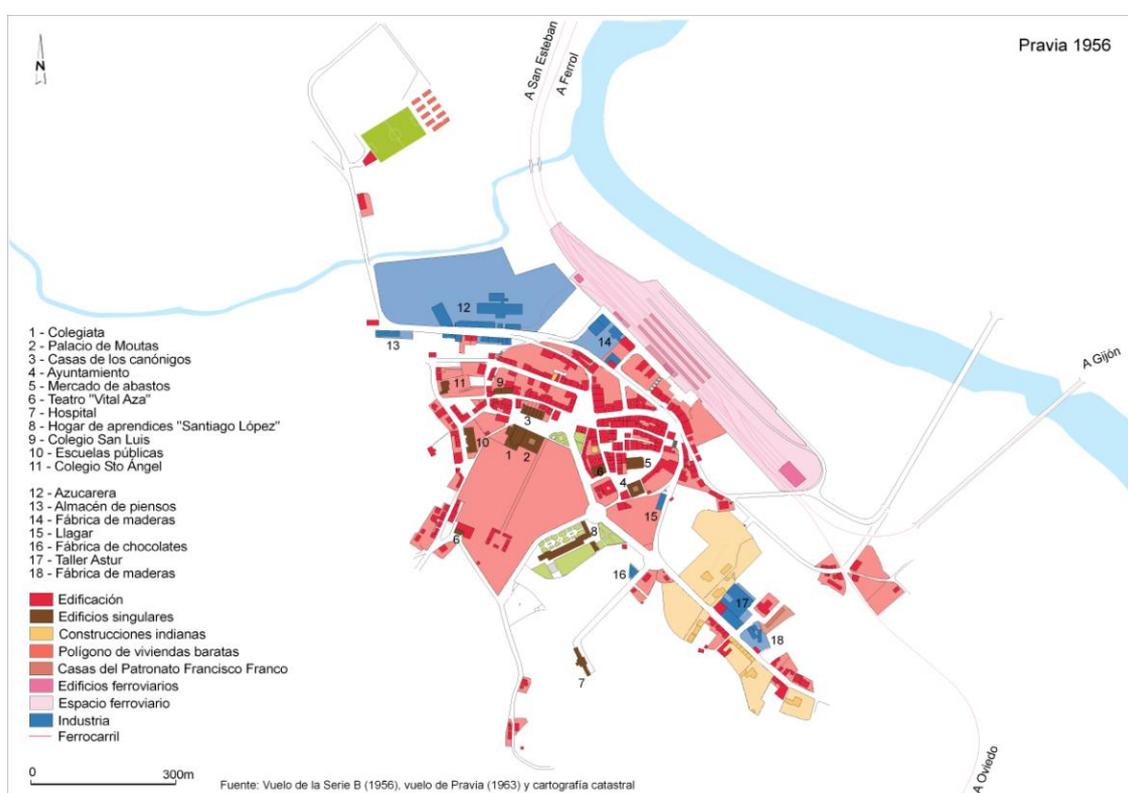


Figura 32. Trama urbana de Pravia en 1956, interpretada según fotogramas del vuelo de la Serie B. Se aprecia la notable incidencia que tiene la unión de los dos ferrocarriles en la parte baja de la villa, con la aparición de una extensa playa de vías. Junto a ello es de destacar el progresivo acercamiento que se produce entre el casco y el ámbito de Prahua. Tal acercamiento es favorecido por el hogar de aprendices "Santiago López", que cambia significativamente el plano de la localidad. Finalmente, destacan las primeras promociones de vivienda pública, especialmente el polígono de viviendas de Santa Catalina, junto al campo de fútbol.

De esta manera, desde la década de los años 50 y hasta el final de la dictadura, se produjo un incesante crecimiento demográfico a base de esa población rural sin demasiados recursos que empezaba a huir del campo de forma paralela a la modernización del sector agrícola y, en general, de todo el país, en un contexto

¹³³ Este fenómeno fue favorecido por las tesis imperantes en el primer periodo del desarrollismo, cuando se defendió la libertad de movimiento de las personas de acuerdo con la lógica del capital. De este modo, la población emigró hacia un pequeño conjunto de espacios urbanos, los más desarrollados, que, en consecuencia, experimentaron un crecimiento desacerbado a costa del letargo del resto del país. Este pensamiento, plasmado en los dos primeros planes de desarrollo, empezó a ser modificado con el III Plan de Desarrollo, cuando, aunque tímidamente, empezó a hablarse de una cierta jerarquización urbana y desarrollo equilibrado.

económico que abandonó ya por completo los postulados de crecimiento agrario que habían guiado de forma nefasta la política del régimen durante la posguerra.

En cifras, se pasó de 2169 habitantes en 1940¹³⁴ a 3856 en 1973¹³⁵. Este proceso estalló en la década de los 60, cuando Pravia sumó en diez años más de 1100 habitantes de forma paralela a la generalización de la vivienda subvencionada.

Se trata de un aumento demográfico que contrasta con el de los años de la posguerra, cuando el crecimiento fue de apenas unas decenas de habitantes¹³⁶.

Si comparamos estos datos con los del concejo, cuando entre 1940 y 1970 la evolución es prácticamente nula¹³⁷, podemos reafirmar la explicación antes propuesta. El crecimiento se produce a base de los habitantes del mundo rural circundante, que dejan así el modo de vida tradicional que mantenían en su pueblo para sumarse a la vida urbana que favorecía el nuevo proceso de desarrollo económico.

Este crecimiento demográfico no se entiende sin la labor legislativa y de gobierno realizada en torno al problema de la vivienda social o de renta limitada. Resolver el dilema de la vivienda modesta había sido una de las asignaturas pendientes hasta entonces y que pretendió solucionar la dictadura franquista. No obstante, ésta siempre fue por detrás de las necesidades reales, con un déficit permanente de vivienda que rebasó para todo el país el millón de viviendas desde 1950¹³⁸.

En la base de este crecimiento exponencial apoyado en la ayuda estatal para la construcción de vivienda se encontraba el hecho de que el mercado inmobiliario quedaba restringido únicamente a las clases más pudientes. Por el contrario, los bajos salarios de la población obrera y su prácticamente nula capacidad de ahorro, le impedían acceder a la compra de vivienda en condiciones de libre mercado¹³⁹. Se daba así lugar a una demanda insatisfecha que solo podía ser solucionada por el estado de acuerdo con el principio de subsidiariedad.

En la intervención del estado podemos distinguir dos modos de actuación: la construcción directa de vivienda a través de alguno de los organismos oficiales creados para solucionar el problema de la vivienda (Obra Sindical del Hogar, Patronato Francisco Franco...) y, en segundo lugar, las ayudas públicas para la construcción de vivienda de renta limitada por parte del capital privado.

Dentro del primer grupo se encuentra el polígono de 80 viviendas sociales de Santa Catalina (1955), una de las primeras formas de intervención que la dictadura puso en marcha en materia de vivienda. Se trata de una forma de construcción masiva y rápida cuyo objetivo era alojar a la clase obrera al menor coste posible, de lo que se deriva su localización periférica, ubicándose sobre suelo municipal en un ámbito donde el coste del terreno era mínimo. La ausencia de equipamientos, baja calidad de construcción o escaso tamaño de las viviendas (apenas 56 m²) son otras de las características que contribuyen a su bajo coste.

¹³⁴ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1940

¹³⁵ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1973

¹³⁶ Entre 1930 y 1940 se pasó de 1507 a 1573 habitantes, si bien en Pravia este crecimiento fue vertiginoso, pasando de 341 a 596 habitantes. Ello se debe al notable protagonismo que tras la guerra tuvieron en la villa las fuerzas de orden público y el ejército (Nomenclátor de la provincia de Oviedo, años 1930 y 1940).

¹³⁷ Se pasó de 11.208 habitantes en 1940 a 11.915 en 1970 (www.wikipedia.org)

¹³⁸ CAPEL 1983:115

¹³⁹ A principios de los años 70 se señalaba una "incapacidad adquisitiva en un 50% a un 75% de las familias para resolver las necesidades de alojamiento" (SANTILLANA, en CAPEL 1983: 117)

Morfológicamente, estas viviendas quedan caracterizadas por su forma geométrica y uniforme, prescindiendo por completo de la realidad rural preexistente. No obstante, uno de los elementos definidores es su carácter abierto en lo que supone ya la primera aplicación de las disposiciones marcadas por el Movimiento Moderno a la hora de construir ciudad.

Este polígono de viviendas, promovido por la Obra Sindical del Hogar, constituye la única experiencia en la villa en este campo, que implicaba una nueva forma de construir el espacio urbano, completamente alejada de los postulados tradicionales.

Tras esta experiencia, fue ya a finales de los 60 y en la década de los 70 cuando se llevaron a cabo el resto de promociones de vivienda realizadas directamente por el estado, en este caso a través del Patronato Francisco Franco. Son, aparte del bloque edificado en Prahúa contiguo a la cárcel nueva, seis edificios, construidos de sur a norte, desde la parte más alta a la más baja. Cada uno se encuentra formado por 8-10 viviendas de entre 60 y 70 m².



Figura 33. Conjunto de siete bloques de vivienda promovidos por el Patronato laboral Francisco Franco. A excepción del segundo bloque, cuentan con 4 alturas y 8 viviendas. Dieron lugar a la apertura de la calle Alcalde López de la Torre, ocupando la práctica totalidad de la margen que se puede apreciar en la imagen.

Con ellos se dio apertura a la calle Alcalde López de la Torre, cuya margen izquierda queda monopolizada por este tipo de vivienda, también de escasa calidad y caracterizada por un aspecto homogéneo en el que el ladrillo es uno de los elementos definidores¹⁴⁰.

En lo que respecta a la segunda forma de construcción de vivienda de renta limitada, en la que participa ya la iniciativa privada, está se hizo patente en la localidad en la década de los 60, sobre todo en la segunda mitad¹⁴¹. Se trata de un proceso paralelo al desarrollo de una importante industria de la construcción, que aprovechó las facilidades proporcionadas por la dictadura para introducirse en el mercado de la vivienda modesta.

¹⁴⁰ La definición de estos edificios que realizan Soledad Álvarez Martínez y Covadonga Álvarez Quintana como “bloques de pisos sin fachada, monótonas paredes de plaqueta roja y ventana cuadrada, cinco plantas, sin ascensor y pobrísima construcción que engañaron el sueño de propiedad del obrero y violaron su entorno vital” describe bien esta arquitectura desarrollista cuya comprensión no ha de escapar de los aspectos sociales que encierra y que están detrás de buena parte de los problemas a los que tuvo que hacer frente el espacio urbano durante la etapa democrática (ÁLVAREZ MARTÍNEZ Y ÁLVAREZ QUINTANA, incluido en FERNÁNDEZ CONDE (Dir.) Tomo IV 1990: 868).

¹⁴¹ En general, para todo el país el entusiasmo del capital privado en la vivienda de renta limitada fue enorme, de tal manera que durante la década de 1960 la iniciativa privada construyó el 90% del total de viviendas protegidas (CAPEL 1983: 122).

No obstante, el grupo de población al que se destina esta vivienda suele ser de ingresos más elevados que aquellos grupos para los que se realizaba el tipo de promoción antes descrito.

Facilidades legales y financieras fueron algunas de las muchas ventajas con las que contó la iniciativa privada para construir ciudad, convertida desde este momento en el gran negocio de promotores, constructores, inmobiliarias y especuladores. De tal política se deriva un nuevo perfil urbano en el que la densificación del espacio y la ausencia de cualquier tipo de arquitectura entendida como arte son los protagonistas. Se trata así de “una etapa aestilística y contraarquitectónica”¹⁴² en la que la dinámica especuladora, en ausencia de una política de protección integral de la ciudad, destruyó la escena urbana.

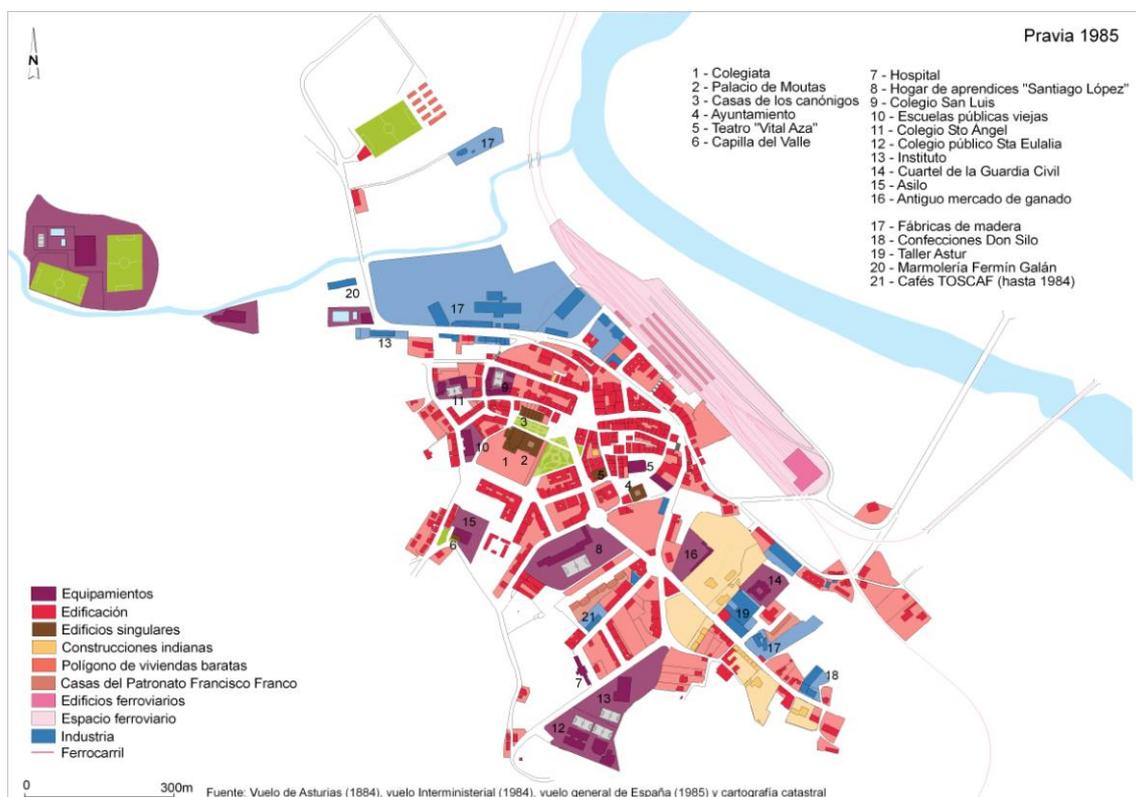


Figura 34. Expansión de la villa de Pravia en 1985, finalizada la dictadura y colmatadas todas las promociones de vivienda pública. Destaca la incorporación de los primeros espacios verdes así como, en general, el proceso de parcelación de la finca del palacio de Moutas, que permitió efectuar la primera gran expansión urbana de la villa. Finalmente, cabe mencionar la instalación de las primeras industrias y del polideportivo junto al Aranguín en Agones.

Resultado de ello, los bloques de vivienda que se empezaban a erigir por entonces alcanzaron la mayor altura posible a fin de rentabilizar al máximo la inversión. Al mismo tiempo, la calidad de la vivienda era cada vez menor¹⁴³ (reducción constante de los costes de construcción) a fin de lograr el máximo beneficio posible en un negocio redondo. La alta demanda de vivienda, siempre muy superior a la oferta, permitía mantener los precios elevados, sin existir así una correspondencia entre calidad de la construcción y precio de la misma.

¹⁴² ÁLVAREZ MARTÍNEZ Y ÁLVAREZ QUINTANA, incluido en FERNÁNDEZ CONDE (Dir.) Tomo IV 1990: 869

¹⁴³ La Comisión para la Revisión del Plan Nacional de la Vivienda estableció un índice hipotético de “calidad de la vivienda media”: tomando el año 1958 como base 100, el índice habría pasado a 59 en 1965 (CAPEL 1983: 130).

Este tipo de promociones se instalaron en los solares que el desarrollo urbano había dejado libres o bien en aquellos que accedían entonces al mercado del suelo. Así, este tipo de edificios se construyeron en la mayor parte de las calles que contaban con espacios para ello: Ramón García Valle (20 viviendas en 5 alturas y 8 viviendas en 4 alturas), Agustín Bravo (20 viviendas en 5 alturas), Arango Queipo (10 viviendas de 67 m² en 5 alturas), Doctor Argüelles (5 viviendas de 77 m² en 5 alturas), Vital Aza (16 viviendas en 4 alturas), la Fontana (16 viviendas de 65 m² en 4 alturas), Valdés Bazán (bloque de viviendas de la Yenka), etc.

Si bien hemos mencionado aquellas promociones de mayor altura y que pusieron en el mercado un mayor número de viviendas, cabe hacer referencia también a un buen número de edificios de una, dos y, sobre todo, tres alturas que se instalaron en numerosas partes de la villa. A este respecto, destacan especialmente la calle Martínez Tena y, junto a ella, la margen izquierda de Doctor Argüelles, Santiago López, Primo de Rivera y Prahúa.

En total, la frenética actividad constructora del momento se plasmó en la completa urbanización de la calle Martínez Tena, aún en 1956 sin ni un solo edificio más allá del hogar “Santiago López”. Junto a ello, se produjo la anexión de las primeras manzanas resultantes de la parcelación realizada sobre terrenos de la familia Moutas: calles Vital Aza, Pico Meras y Bancés y Valdés.

El “urbanismo” desarrollista, sometido a los intereses del capital y, por tanto, a la especulación, se caracterizó también por procesos de sustitución del caserío a fin de extraer la máxima rentabilidad del suelo.



Figura 35. Fotografía aérea oblicua de la plaza Conde Guadalhorce. Resulta evidente el impacto que producen en el conjunto urbano las edificaciones del periodo desarrollista, de gran desarrollo en altura y escasa calidad estética. En este sentido, el caso más significativo es el edificio de 9 alturas ubicado en el pleno centro de la plaza.

En Pravia, el mejor ejemplo de este proceso fue en 1968 la edificación de una promoción de 27 viviendas en 9 alturas. Una desproporcionada actuación, carente de cualquier tipo de coherencia urbanística y arquitectónica y que, por su situación en uno de los lugares más representativos de la villa (plaza Conde Guadalhorce), manchó para siempre el perfil urbano de la misma. Éste queda coronado por tal bloque de viviendas que, como ningún otro edificio, viene a definir una época en la que el interés de los promotores determinó las características del marco edificado.

6. ECONOMÍA, TRANSPORTES Y CRECIMIENTO URBANO EN EL DESARROLLISMO

Todo ese desarrollo se enmarcó por primera vez en un planeamiento urbano moderno. En él, la autoridad municipal plasma ya en un documento oficial la ordenación global del espacio urbano, determinando alturas máximas, longitudes de fachada, volúmenes de edificabilidad, condiciones mínimas de habitabilidad, etc.

El primer documento que nos deja constancia de ello son las ordenanzas municipales de edificación de 1959¹⁴⁴, cuyo plano no ha podido ser localizado pero que, no obstante, no parece que difiera mucho de lo que en 1979 planteó Casares (Fig. 39).

Lo más destacable de esta normativa urbanística inicial es la zonificación que establece. En este sentido, destaca la delimitación de una zona de conservación histórico-artística, monumental y estética, lo que muestra ya una preocupación por la conservación del valor ambiental y arquitectónico de la ciudad histórica, regulándose toda actuación realizada en ella a fin de preservar la armonía del conjunto.

Además, esta normativa recoge en buena medida los grandes tipos de suelo del planeamiento urbano actual (zona de casco antiguo, de ensanche, de tolerancia, industrial y, finalmente, zona rural), si bien aún no establece una clara ruptura entre espacio industrial y de habitación. De este modo, define una zona de tolerancia donde se ubicaron en este momento todas las actividades industriales, sin existir así una zona de exclusivo uso fabril que, no obstante, sí se preveía.

Destaca, por otro lado, la definición de una zona de ensanche, que mantiene claras reminiscencias del planeamiento urbano precedente, cuando la anexión de nuevo espacio se realizaba a través de planes de ensanche. En tanto que condicionaba la concesión de licencias en esta área a la aprobación de un plan de ensanche, se deja entrever una continuación de la planificación del crecimiento urbano a través de la anexión de terrenos concebidos a modo de ensanche, aunque integrando esto dentro de la nueva ordenación global de la villa que imponía la nueva ley del suelo (1956).

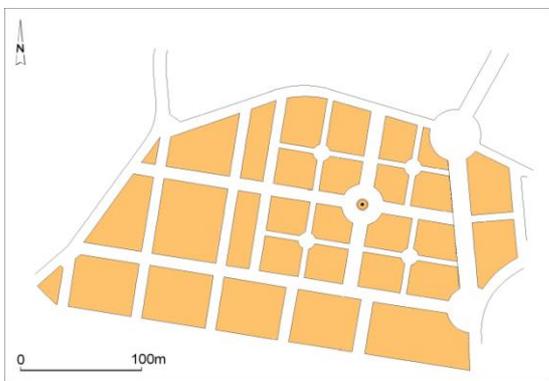


Figura 36. Trama prevista en la documentación del alcantarillado para un hipotético ensanche en la zona actualmente ocupada por el IES de Pravia y la calle Santiago López. Quedaría así delimitado por la avenida Carmen Miranda y la calle Martínez Tena.

Fuente: Plano general del alcantarillado (1949).

Tena y avenida de Carmen Miranda a futuro crecimiento, existiendo incluso un plano en el que aparece para esta zona un trazado geométrico, típico de los planes de ensanche.

¹⁴⁴ Por el mismo tiempo en que estas se aprobaban acordaba el ayuntamiento la redacción de un PGOU de acuerdo con la nueva ley del suelo. Sin embargo, la falta de fondos para financiarlo llevó a su inclusión en 1964 dentro de un Plan Comarcal junto a Muros y Soto que, finalmente, por las mismas razones, se incluyó en 1966 en un Plan de Ordenación del Área Central de Asturias, del que solo se ha localizado un esquema director de escaso interés en lo que a planeamiento urbanístico de Pravia se refiere. Por tanto, y en ausencia de otro documento regulador del que tengamos constancia hasta 1979, fueron estas ordenanzas el documento oficial al que hubo de ceñirse el desarrollo urbano de Pravia.

Sin embargo, la posterior ubicación en este terreno del hogar “Santiago López” así como, más tarde, la aprobación de la nueva ley del suelo que rompía con la tradición urbanística inaugurada por Cerdá, hubieron de acabar con este proyecto que, en cualquier caso, no sabemos ni siquiera si llegó a plantearse seriamente.

Destino parecido al de ese plan de ensanche sufrieron también las citadas ordenanzas en un contexto político-económico en el que la normativa urbanística quedaba en manos de los promotores. Éstos, ante la demanda de vivienda consecuencia de los movimientos migratorios, se hicieron con el favor de los ayuntamientos para poder edificar allí donde quisiesen y de la mejor forma a fin de dar techo con la mayor brevedad a aquellos que lo demandaban.

Junto al desarrollo urbano, otra de las consecuencias del periodo desarrollista fue la progresiva multiplicación de los movimientos y, con ello, la creciente importancia que empezaba a ganar el coche y, con él, las carreteras. El número de turismos creció de forma vertiginosa durante todo este periodo: de los poco más de 13.000 vehículos existentes en 1964 en Asturias se pasó a 65.000 en 1970 y 125.000 en 1974¹⁴⁵. Esta multiplicación del parque móvil hubo de empezar a transformar el espacio urbano, donde se hizo hueco a los nuevos vehículos, tanto en cuestión de movilidad como, sobre todo, mediante la aparición de espacios de aparcamiento.

No obstante, lo fundamental de este fenómeno fue la creciente actividad que experimentaron las carreteras. No es así extraño que ya en 1950 se decidiera alquitrantar las carreteras de acceso a la villa ante los notables inconvenientes que generaba el tránsito de vehículos o que en 1948 los alcaldes de Pravia y Muros solicitasen, sin éxito, la creación de una carretera de Pravia a San Esteban a la orilla del Nalón.

Este último hecho resulta especialmente significativo ya que ejemplifica el giro que se produjo en la política de transportes, haciéndose una decidida apuesta por la carretera frente al ferrocarril. A diferencia de lo que ocurriese en el resto de Europa, donde la inversión se mantuvo en un cierto equilibrio respecto a la carretera, el ferrocarril empezó a adoptar aquí una posición irrelevante. Este giro político, que implicaba optar por la solución individual al problema del transporte frente a la colectiva y detrás del cual también se encuentra el lucro de las empresas constructoras, explica ese interés en crear una carretera cuyo servicio ya cubría el ferrocarril, el fracaso del ferrocarril a Tineo, cuyo servicio se realizaba vía carretera y, finalmente, el fin de las grandes esperanzas de crecimiento de Pravia, que había convertido el futuro enlace de los tres ferrocarriles en su motor de desarrollo.

En cualquier caso, la inversión en la mejora de la red de transportes fue escasa, limitada a las grandes vías de comunicación y, por tanto, ajena al entorno de Pravia hasta la etapa final del franquismo, cuando se da el despegue económico.

Mientras, el notable esfuerzo estatal hacia la vivienda retrajo las inversiones en otros campos como las infraestructuras. Son así constantes en los años 50 las noticias que hablan del pésimo estado de la carretera a Arango, de la de Grado o de la carretera de Belmonte a San Esteban e, incluso, de los propios accesos a la villa.

La única vía objeto de mejora fue la más importante del momento: la carretera de

¹⁴⁵ ERICE, incluido en FERNÁNDEZ CONDE (Dir.) Tomo IV 1990: 885

Cornellana, salida natural de las antracitas del occidente que, una vez llegaban a Pravia, eran transportadas hasta San Esteban por el Vasco. Esta actividad generaba un enorme movimiento de camiones, calculándose la circulación diaria de unos 96 camiones que anualmente transportarían unas 280.000 toneladas de antracita.

Este constante movimiento de vehículos y mercancía¹⁴⁶, que era depositada en Buenavista, fomentó un fuerte sector de actividades relacionadas con los vehículos, su reparación, cambio de neumáticos, gasolina (gasolinera de Aloyas en 1954), etc. Junto a ello aparecieron algunas industrias nuevas como una fábrica de conservas, de hielo e, incluso, de forma tardía, una fábrica de tejidos, creciendo también el sector relacionado con la electricidad y, cómo no, con la construcción, con un creciente número de contratistas de obras.



Figura 37. En primer plano, edificio ocupado por la vieja fábrica de hielo. Detrás se aprecia una nave industrial de varias alturas que albergó la empresa “Confecciones Don Silo”.

En relación con ese conjunto de fábricas o actividades de almacenaje, menos orientadas al contacto con el público o la venta directa, se generalizó la construcción de espaciosas y amplias naves industriales. Éstas se situaban en las carreteras de acceso a Pravia: la Fontana, Prahúa y Buenavista. No obstante, también se emplazaron en el interior de la villa y, así, por ejemplo, TOSCAF (heredera a partir de los años 50 de la tradicional actividad cafetera) se trasladó a su nueva ubicación en Santiago López, donde también se localiza la cooperativa de labradores. Esta última se instaló en los bajos de un edificio subvencionado, siendo habitual en este tipo de bloques de viviendas destinar para este tipo de actividades sus bajos, diseñados específicamente para tal fin (espacio amplio, gran altura, etc).

En el resto de sectores económicos la situación era continuista, con un sector hostelero en aumento, aunque ya generalizando el tipo de público a toda la población, perdiendo el anterior carácter elitista. A ello le acompañaba un comercio de alcance local y comarcal basado fundamentalmente en el sector alimentario, pero cada vez más diversificado y especializado en la venta de ciertos productos. Empezaron así a decaer las habituales tiendas de ultramarinos, quincalla, etc a la par que surgían con fuerza tiendas de fotografía, bicicletas, confiterías, fruterías, zapaterías, mercerías, etc.

Finalmente, otro servicio que experimentó un notable auge fue el transporte por carretera, que empezó a plantar cara al ferrocarril. Existían en 1969 tres empresas dedicadas al transporte de viajeros a Avilés y Gijón con más de 20 servicios diarios.

Por último, en relación con los equipamientos públicos, se construyó en el 1958 un mercado de ganado en Prahúa. Estaba localizado junto al arroyo Aloyas en la finca del Otero, que ya a principios de siglo se había intentado destinar a tal fin. Además, se amplió el matadero y se realizaron obras de mejora en el hospital, en estado deplorable en 1969.

¹⁴⁶ Valga de ejemplo para imaginar tal tráfico que en 1957 y 1970 se elaboró un proyecto de paso subterráneo para acceder a la estación. Este paso salvaría la avenida de Cudillero y, por tanto, ese tráfico de vehículos.

Por otro lado, pasada la posguerra y tras el giro político del régimen, las fuerzas del orden decayeron en importancia. Desapareció la caja de reclutas (1966) y se vendió la cárcel nueva (Prahúa) a Hidroeléctrica (1958). Por su parte, la cárcel vieja ya había sido sustituida tiempo atrás por otro edificio. No obstante, empezó a realizarse en este momento el cuartel de la Guardia Civil en Prahúa sobre terrenos adquiridos en 1936.



Figura 38. Antiguo mercado de ganado. Estaba ubicado junto a la carretera de Cornellana, en el entorno de Aloyas. El recinto, una vez se terminó el mercado de ganado, fue reutilizando durante muchos años para dependencias municipales. Hoy en día el espacio ha sido aprovechado para la construcción de un aparcamiento en dos alturas.

Sin embargo, el equipamiento fundamental que apareció entonces fue el instituto de segunda enseñanza, inaugurado en los años 70. Para su instalación se adquirieron terrenos en 1965. Su ubicación, cercana al hospital, implicó la apertura en 1967 de la calle Reina Adosinda, que fue pronto urbanizada.

7. NUEVO MARCO REGULADOR: NORMAS SUBSIDIARIAS Y PGOU

Coincidiendo con el fin de la dictadura se promulgó una nueva ley del suelo (1975), sustituta de la del 56, que había fracasado ante el exponencial crecimiento de las ciudades, que los planes creados no fueron capaces de asimilar. En consecuencia, la nueva ley trató de arreglar los problemas que presentaba el planeamiento.

Entre otras cuestiones, con la nueva regulación las normas subsidiarias, consideradas instrumentos de ordenación municipal, al mismo nivel que los planes generales, podían ser realizadas por las entidades locales.

A) La planificación de Casares y boom inmobiliario de los 80

Como consecuencia de aquello, y en plena transición a la democracia, se realizó un nuevo plan de ordenación, el primero del que poseemos información cartográfica. Este planeamiento, firmado por Enrique Casares en 1979, recoge las principales líneas de la ordenación de la villa hasta la actualidad. Preveía una gran cantidad de suelo urbanizable, el cual no ha sido colmatado aún hoy en día. Esta ordenación afecta así a más suelo del que recoge como expansión futura el actual PGOU.

Lo más relevante de ese planeamiento sigue siendo la zonificación. Jerarquiza los usos de sur a norte. De esta forma, mientras en la parte más alta se encuentra el suelo más noble, dedicado a vivienda unifamiliar, en la parte más baja, ocupando toda la vega del río, se establecen únicamente usos industriales, divididos en tres grados de

intensidad, que no podemos precisar al carecer de la parte descriptiva de este planeamiento.

Resumiendo los ejes principales de este modelo de ordenación, además de lo ya descrito, establece una edificación intensa en forma de manzana cerrada en el centro de la villa. Por su parte, adopta la edificación abierta y vivienda unifamiliar para los terrenos más alejados de la inmediata expansión y que, a su vez, se encuentran en más directo contacto con el mundo rural.

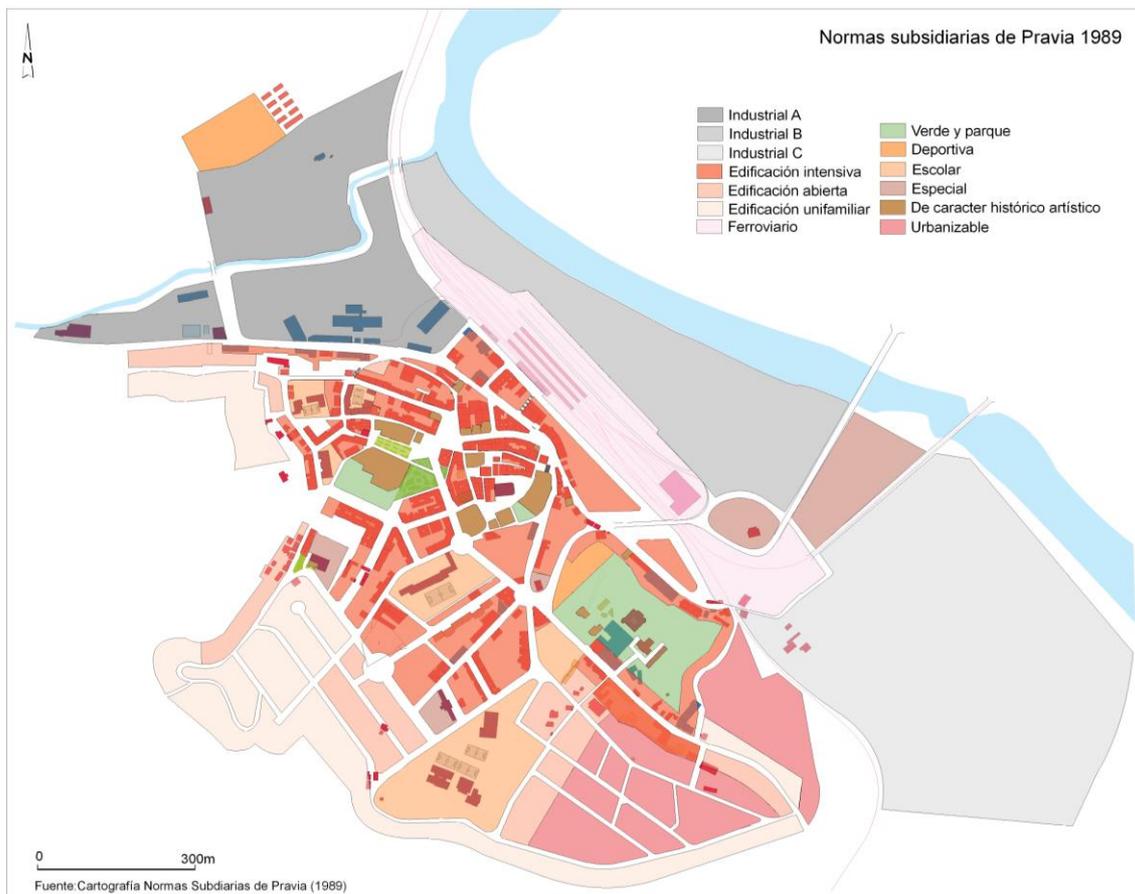


Figura 39. Planeamiento urbano previsto por Casares y recogido en las normas subsidiarias de 1989. Llama la atención la enorme cantidad de suelo industrial previsto, que supera con creces las necesidades reales de la villa. Junto a ello, anticipa ya la configuración de la parte alta de la villa, a base de vivienda unifamiliar y edificación abierta.

El principal legado de este planeamiento queda en relación con las áreas de crecimiento inmediato, donde establecía una edificación intensiva. De este modo, se previene la configuración de la calle Pico Andolinas, todo el entorno del parque Heno de Pravia, la zona del Valle organizada con respecto a la nueva avenida y, finalmente, el entorno de la parte final de la avenida Carmen Miranda. De esta manera, establece ya el trazado que adoptó el suelo urbano ubicado entre las calles Martínez Tena y Santiago López, un trazado que termina por coser de forma natural el conjunto de vías surgidas para conectar con el cementerio (trasladado a Bances en los años 70), el hospital y la promoción de vivienda pública realizada por el patronato Francisco Franco.

Desde finales de los 70 y hasta mediados de los 80 protagonizaron esas calles el crecimiento urbano. Lo hicieron a un ritmo bastante lento a base de promociones

aisladas que buscaban los ámbitos de mayor centralidad. De este modo, se rellenaron aquellos solares que no se habían utilizado durante el periodo desarrollista.

En consecuencia, terminaron por colmatarse las manzanas surgidas en la margen de la avenida Carmen Miranda sobre terrenos de los Moutas, que ya habían iniciado su urbanización con anterioridad y que, salvo en alguno de sus frentes, quedaron prácticamente cerradas en 1975. Destaca aquí la instalación de la central automática de Telefónica, cuya centralidad se debe a la propia demanda de la compañía.

La única excepción en esta forma de crecimiento a base de promoción aislada la constituyó la primera fase de Pico Andolinas (se edifica casi en su totalidad la primera parte de la calle y el frente de Bancos y Valdés). La densa edificación protagonista de este ámbito, a base de continuos bloques de viviendas de 5 alturas, acabó por conformar la calle de mayor densidad urbana de Pravia. No obstante, la instalación en la parte trasera de la manzana de una pista de deporte junto a una pequeña zona verde consigue rebajar en buena medida esa densidad.

De esta forma, empezaron a proliferar los espacios de esparcimiento, con anterioridad escasos en la villa, cuando solo se reducían a sus dos grandes plazas (Conde Guadalhorce y Sabino Moutas). En este momento, aprovechando el desarrollo urbano que se estaba realizando en la parte central, fundamentalmente a base de la venta y parcelación de la finca que conformaba el jardín del palacio de los Moutas, se empezó a constituir el primer gran parque de la localidad. Éste fue ampliándose poco a poco hasta alcanzar su dimensión actual.

En un primer momento se dio apertura al parque Sabino Moutas, adaptándose también la pequeña rosaleda que se había realizado con anterioridad. Más tarde, a finales de los años 80, se incorporó el parque Heno de Pravia. Finalmente, en los 90, con la demolición de la plaza de abastos, apareció la plaza Marquesa de Casa Valdés, que se añadió al espacio abierto por la operación realizada sobre el bloque de casas localizado junto al ayuntamiento.

En el momento en el que se llevaron a cabo esas obras, en su mayoría en la segunda mitad de los años 80 y principios de los 90, se dio en Pravia un histórico auge constructivo que, en un periodo de unos cinco años, colmató gran parte de los solares vacíos a la par que se empezó a edificar sobre nuevo suelo urbano.

Se trata de un boom inmobiliario general para todo el país que algunos autores conocen como la primera burbuja inmobiliaria. Dio lugar a un exacerbado crecimiento del sector de la construcción a la par que se revalorizaba de forma constante el precio de la vivienda. De este modo, la nueva coyuntura económica hizo cada vez más atractiva para el sector privado la vivienda libre, que si bien ya había empezado a tomar importancia con todas las promociones que hemos descrito, alcanzó por entonces un periodo de éxtasis.

A fin de hacerse una idea de la importancia de este fenómeno, entre 1985 y 1990, salvo un bloque de edificios, se edificó toda la margen derecha de la calle Alcalde López de la Torre (8 bloques de edificios de 4 alturas). También aparecieron nuevas viviendas en Lin de Cubel (2 bloques de 4 alturas, uno de 5 más otro en construcción en 1990), Santiago López (2 bloques de 4 alturas), Martínez Tena (un bloque de 4 alturas, aún en construcción en 1990), Carmen Miranda (2 bloques de 5 alturas, a los que cabe

añadir otros 2 aún sin construir pero que forman parte de la misma promoción), Pico Meras (2 bloques de 4 alturas), Bances y Valdés (un bloque de 5 alturas) y Pico Andolinas (5 bloques de 5 alturas).

Este crecimiento sin precedentes queda también atestiguado en las estadísticas. El número de viviendas pasó de 1349 en 1981¹⁴⁷ a 1716 en 1991¹⁴⁸. En población, en tanto que toda esta masiva promoción de vivienda no terminó de adjudicarse sino a lo largo de los años 90, los mayores cambios se ven con respecto a los datos del año 2000, cuando se alcanzan 6613 habitantes¹⁴⁹ frente a los 4312 de 1981¹⁵⁰.

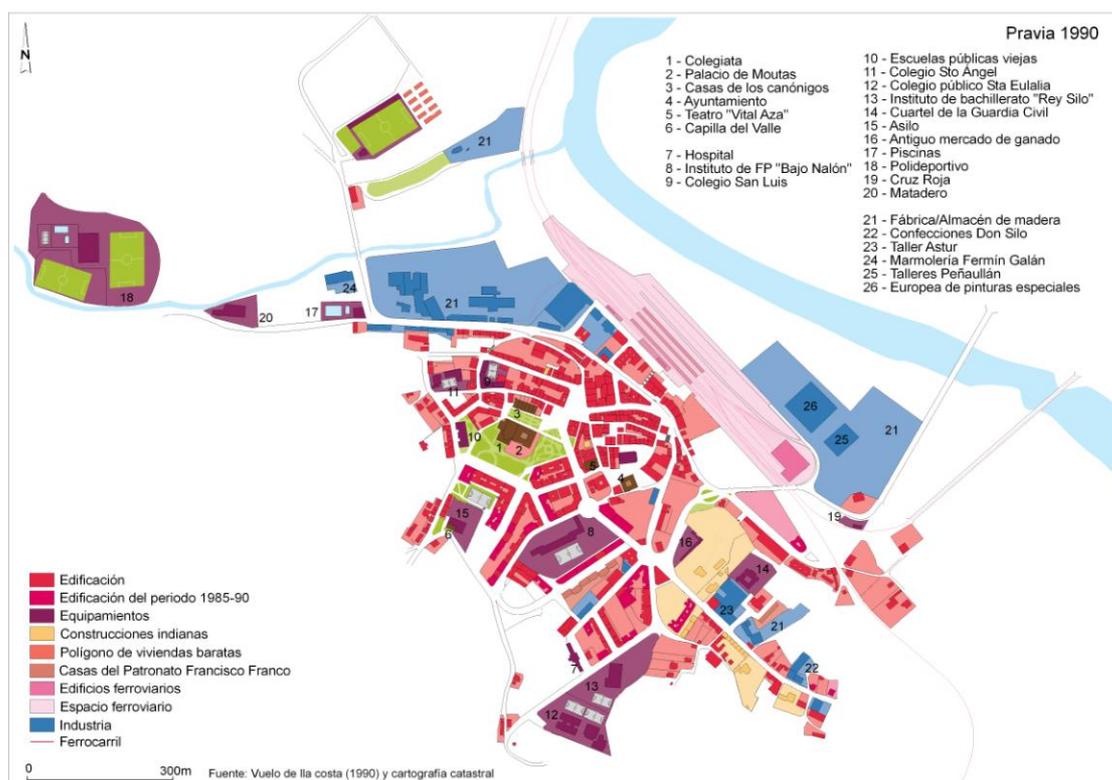


Figura 40. Situación de la villa de Pravia en 1990, una vez se han terminado de construir la mayor parte de las promociones surgidas al compás del boom inmobiliario de los años 80. Se colmataron con ello algunas de las calles más importantes de la parte alta de la villa. Cabe mencionar también el nuevo acceso por Aloyas o la desaparición del cementerio. No obstante, lo más relevante son las primeras naves del polígono de Salcedo, que inaugura la nueva dinámica en la ubicación de las actividades industriales.

Por otro lado, aunque el crecimiento de los 80 quedó capitalizado de forma mayoritaria por la vivienda libre, en continuación con la tradición iniciada en el periodo desarrollista, siguieron siendo relevantes las promociones de vivienda pública que, no obstante, ya no obedecen a las mismas pautas. Se trata de vivienda con una cierta calidad, aunque continúa en una localización periférica, siempre dependiente de la existencia de suelo público sobre el que edificarse.

A principios de los 90 se levantaron las primeras promociones del barrio de La Fontana y de la avenida de Prahúa, a las que se anexaron más tarde otra serie de

¹⁴⁷ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1981

¹⁴⁸ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1991

¹⁴⁹ www.ine.es

¹⁵⁰ Nomenclátor de la provincia de Oviedo, 1981

promociones de vivienda pública (en los últimos años en el caso de Prahúa) que acabaron por cerrar sus respectivas manzanas.

Con todo, el desarrollo urbano descrito conformó en los años 90 el actual callejero de la villa, que desde entonces tan sólo ha sufrido leves modificaciones. En este sentido, y aparte de lo ya descrito, una de las cuestiones fundamentales fue la apertura de la calle Lin de Cubel, que marca el límite urbano de la villa por el este.

B) Los últimos instrumentos de planeamiento: cambios y aportaciones

Las posteriores normativas urbanísticas (normas subsidiarias de 1996 y Plan General de Ordenación Urbana de 2006) recogen en lo básico la propuesta de Casares. Los mayores cambios se manifiestan en la forma de abordar y planificar el suelo urbanizable de Prahúa, en todos los planes principal área de expansión (Fig. 41 y 42).

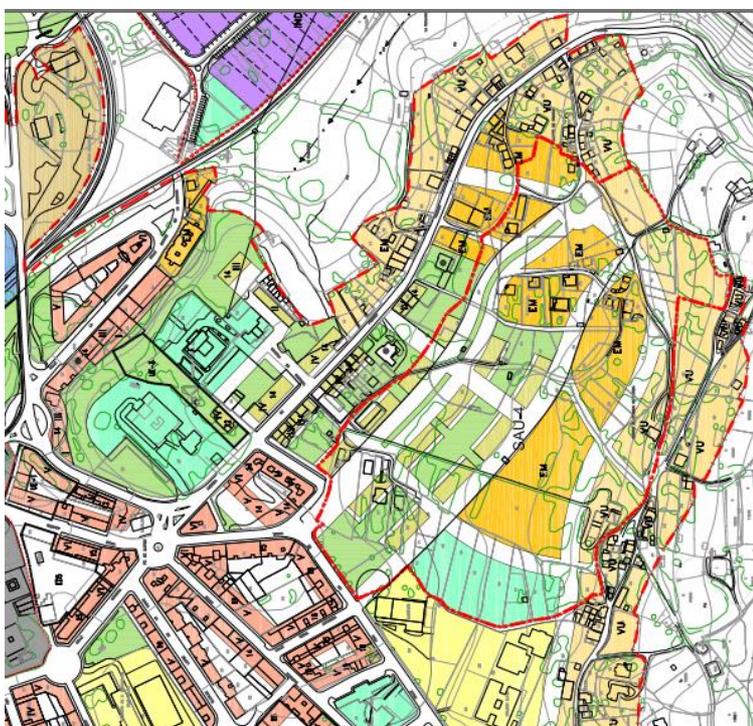


Figura 41. Propuesta de ordenación de Prahúa en las normas subsidiarias de 1996. Destaca el boulevard previsto como eje protagonista del nuevo espacio urbano. En relación con ello, se prevé una enorme cantidad de espacio verde junto a edificación abierta. Esto habría dotado a la zona de una enorme calidad residencial. Por tanto, es de prever que se hubiera destinado a clases con elevado poder adquisitivo como ocurre hoy con las promociones del Valle o los chalets de Prahúa. Con respecto a Casares, se abandona la intención de urbanizar la falda de Prahúa y su contacto con el ámbito de vega.

De las amplias parcelas con una cierta geometría y largas calles transversales ideadas por Casares se pasa en las normas subsidiarias del 96 a una ambiciosa planificación que pretendía crear en esta zona una urbanización de baja densidad organizada en torno a un amplio boulevard y con extensas zonas verdes. Por el contrario, el PGOU actual retoma en cierta medida la idea de Casares, aunque sin la geometría que este proponía, adaptando el proyecto a la red de caminos y a la estructura de la propiedad. Se intenta facilitar así la urbanización de este ámbito, para el que se prevé una forma de edificación mixta con tolerancia industrial, manteniendo en ciertas zonas la tradicional vocación de vivienda unifamiliar, reafirmada en los años 70.

La otra gran diferencia reside en la evolución regresiva que experimenta la disponibilidad de suelo industrial, más que sobredimensionada por Casares y también en parte por las normas subsidiarias de 1996, que reservaban para tal finalidad suelo de

la vega de Forcinas. Esta área industrial estuvo a punto de desarrollarse a inicios de los años 90 bajo la tutela de SOGEPSA, si bien el proyecto acabó finalmente en papel mojado.

Los usos industriales, expulsados ya definitivamente del centro entre los años 80 y 90, se localizan hoy en día en el polígono de Salcedo, tras la playa de vías, y en la margen izquierda del Aranguín, donde la instalación del matadero, unido a la influencia de la zona de Buenavista, de carácter fabril, orientó hacia allí este tipo de actividades.



Figura 42. Ordenación de Prahúa según el PGOU actual.

Con respecto a lo planteado anteriormente se caracteriza por su simpleza y carácter conservador. Se limita así a trazar las nuevas alineaciones sobre la red de caminos preexistente. Con ello, si bien se consigue un espacio urbano mucho menos ambicioso y planificado, se logra una gestión más fácil y posible de realizar. De hecho, justo antes del periodo de crisis económica llegó a plantearse la urbanización del ámbito central del área.

Aparte de la empresa “Europea de pinturas especiales”, que se asentó por primera vez en la localidad a finales de los 80 inaugurando el nuevo polígono, la ocupación de las naves industriales suele realizarse por empresarios relacionados con la reparación y venta de vehículos a motor, cada vez más importantes en la localidad. Junto a ello se encuentran actividades de diverso tipo a manos de promotores locales y que conservan larga tradición en la villa (marmolería, madera, chapa, etc).

Fuera de estos polígonos, la instalación de actividades de carácter industrial en otros ámbitos obedece a procesos anteriores (TOSCAF en Peñauarán o Hormigones Pravia SL en la vega de Forcinas) o bien, en el caso del desguace en la Fontana, a una ligera ampliación del suelo industrial con respecto al cercano polígono de Salcedo.

A la par que se produce la concentración industrial en estos polígonos, que podríamos extender a Peñauarán, aquellas partes de la villa que se habían asociado a este tipo de actividades empezaron a quedarse vacías. Es el caso de las inmediaciones de la estación de tren, Buenavista o, incluso, Prahúa, si bien aquí la vocación residencial de la zona sustituyó sin demasiadas dificultades el carácter industrial que tuvo especialmente a partir de la segunda mitad de siglo.

En el caso de Buenavista y, en general, de la parte baja de la villa, la expulsión de este tipo de actividades y la cada vez menor vitalidad del ferrocarril han conducido a una posición marginal de la zona que, desde finales de siglo, ha quedado abocada a un total abandono. Como consecuencia, se han destruido importantes fragmentos de patrimonio industrial como la propia azucarera, en un estado deplorable antes de que se efectuase su rehabilitación.

C) El casco histórico como BIC: protección y conservación

Todos los instrumentos de planeamiento que hemos abordado hacen referencia, al igual que las ordenanzas de 1959, a la protección arquitectónica del conjunto histórico. De esta forma, ya el planeamiento de Casares extendió tal protección a un buen número de edificios de arquitectura notable, sin caer en la habitual protección exclusiva de monumentos o elementos de magno interés como iglesias, grandes palacios, etc.

No obstante, el momento clave de esta política protectora llegó en los años 90. Entonces se utilizaron los nuevos instrumentos legales de protección del patrimonio para proteger el valioso conjunto histórico de Pravia pero, sobre todo, para contribuir a su mejora y mantenimiento, una de las nuevas claves en lo que a política patrimonial se refiere.

En este sentido, en 1990 se declaró un área de rehabilitación integrada para el casco de la villa, proceso paralelo a la tramitación de la declaración del mismo como Bien de Interés Cultural (BIC), con el correspondiente plan especial, aprobado ya en 1989. Con ello, en tanto que se esperaba a lograr la protección legal que garantizara una adecuada intervención sobre el espacio heredado, se consiguió una importante ayuda económica para contribuir a la rehabilitación del patrimonio, en esos momentos en notable estado de deterioro ante la ausencia de cualquier tipo de política patrimonial.

El volumen de inmuebles incluidos dentro del plan (179) resulta bastante abultado, intentando salvaguardarse la mayor parte del mismo, dando protección al 83% de las casas. Esta protección, de mayor o menor flexibilidad en función del interés del edificio, pretende al mismo tiempo hacer compatible el casco con las nuevas actividades económicas, intentando compatibilizar desarrollo y conservación.

Finalmente, la conclusión del proceso con la declaración del Conjunto Histórico (BIC) en 1995 dotó al casco de Pravia de un marco legal regulador de la intervención en la ciudad heredada. Éste, como hemos dicho, implica también medidas económicas destinadas a mantener la funcionalidad del casco, si bien a la vista del estado que este presenta hoy en día, no parece que tales medidas tengan efecto.

En este sentido, en los últimos años esta protección se ha convertido en una mera conservación, que impide el derribo y sustitución del caserío. Se saltan de manera continuada muchas de las disposiciones que la protección establece (reformas, sustitución de materiales, colocación de carteles, etc) a la par que se somete a muchos edificios al abandono y consiguiente ruina.



Figura 43. Edificio protegido y localizado en la plaza del ayuntamiento. Se encuentra prácticamente en estado de ruina.

D) La etapa democrática: infraestructuras, equipamientos e imagen urbana

Derivado del cambio del régimen político y, con él, del modelo económico de desarrollo, los años de democracia se han caracterizado, entre otras cosas, por un aumento en la inversión en equipamientos públicos, mejora de comunicaciones y también de la imagen urbana.

Respecto al primer punto, ya en los 70 y como consecuencia de una de las leyes herederas del franquismo (Ley 14/1970 General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa) se instalaron en Pravia unas nuevas escuelas junto a los terrenos del nuevo instituto. Totalmente equipadas, implicaron la extensión de la oferta educativa infantil y primaria de la localidad a todo el entorno rural. Se empezó a ratificar así la influencia de la villa sobre su entorno inmediato, la cual fue en aumento.

Con anterioridad y, derivado del notable aumento demográfico y de la generalización de la educación, los colegios privados Santo Ángel y San Luis ampliaron sus instalaciones para acoger al creciente número de alumnos.

Por su parte, la generalización de la sanidad pública, en la que la atención primaria gana un destacado protagonismo, llevó a la creación de un centro de salud en la primera mitad de los años 90. Se ubicó en un nuevo edificio adosado al viejo hospital de Garonda, ahora completamente reformado de acorde a las nuevas necesidades. Con este equipamiento, se ratificó de nuevo esa influencia de Pravia sobre su entorno rural. Urbanísticamente, la reforma y ampliación del viejo hospital colmató la manzana en la que este se ubica.

Las necesidades asistenciales de la villa y, en general, del concejo, quedaron cubiertas en 1998 con la creación de una residencia geriátrica en Prahúa sobre el antiguo chalet indiano del Cuco, hasta los 90 convertido en hogar infantil de niñas. El destino del otro hogar infantil (hogar “Santiago López”) fue el de instituto y formación profesional, compartiendo funciones hasta hace unos años con el instituto de bachillerato “Rey Silo”.

En relación con los transportes, se creó en la década del 2000 una nueva estación de autobuses cercana a la del ferrocarril, favoreciendo el desarrollo y cambio de imagen de la parte baja de Pravia. Además, como consecuencia del cambio económico y desarrollo urbano, pierde su función el mercado de ganado, reutilizado para dependencias municipales y recientemente convertido en parking.

Finalmente, las necesidades culturales y deportivas, hasta este momento obviadas, empezaron a preocupar a la administración. Así, en los 80 se llevó a cabo la construcción de un edificio de usos múltiples, con viviendas en la parte superior, en el solar anteriormente ocupado a la izquierda del ayuntamiento. La localización en este nuevo equipamiento de biblioteca, auditorio, espacio de exposiciones y toda una serie



Figura 44. Colegio público “Santa Eulalia de Mérida” en el momento de su inauguración. Se aprecia como aún no se encontraba realizada la calle Lin de Cubel. Esta se establece sobre el arroyo de Aloyas, de ahí el perfil en v de ese ámbito.

de salas dedicadas a asociaciones y actividades lúdicas y culturales, contribuyó al refuerzo de la actividad cultural y colectiva.

En el plano deportivo, lo más destacado ha sido la creación del polideportivo de Agones, desde entonces constantemente ampliado y al que en los últimos años se le ha adosado una senda peatonal que, junto a la recuperación del entorno del Aranguín, implica la renovación total de la parte baja de la villa, cuya llave final parece tener la reforma de la azucarera y futura urbanización de la zona.

El tradicional establecimiento fabril, en el que se pretenden ubicar distintas dependencias municipales, está destinado a ser el catalizador de la renovación del barrio de Buenavista, eliminadas ya todas las actividades fabriles y proyectándose nuevo suelo urbano que, en última instancia, acabará por engarzar el crecimiento de Pravia con el de Agones y Santa Catalina.

De este modo, por primera vez en su historia, empieza a mirar el desarrollo de Pravia hacia el río. La adecuación de sus márgenes a través de una red de sendas peatonales como la mencionada, contribuye a transformar la imagen de la zona, si bien esta nueva política entra en cierta contradicción con la ubicación del suelo industrial, también lindante al río, produciéndose a menudo una colisión entre ambos usos.

El resto de operaciones de mejora de la imagen urbana se han basado en la renovación de pavimentos, aceras, farolas, mobiliario, etc, adoptando en ocasiones el característico “modelo Oviedo” a base de farolas isabelinas, jardineras y, en general, una vocación ornamental del espacio público. Las últimas tendencias, cuya mejor expresión es la plaza de la colegiata, llevan a una banalización y simplificación del espacio público en el que la superficie dura y sin elementos de sociabilidad es la tónica predominante.

Sin embargo, lo que quizás más ha promovido ese cambio de imagen han sido las nuevas infraestructuras de comunicación, que han eliminado la circulación de gran parte del tráfico rodado por el interior de Pravia. A este respecto, la construcción a principios de los 90 de la carretera a Cornellana fue fundamental, sobre todo si tenemos en cuenta el ingente tráfico de camiones que anteriormente había llegado a la localidad por la vieja vía de comunicación.

La variante sobre el Nalón para conectar con la carretera a Salas a la altura de Cañedo es, finalmente, la otra gran obra que consiguió librar a las calles de Pravia del incensate tráfico de vehículos, protagonista hasta entonces de la vía pública.

E) Los últimos años de desarrollo

Para terminar con el trabajo, cabe hacer referencia al crecimiento urbano de los últimos años, desarrollado de dos formas distintas: construcción de bloques de vivienda, generalmente de 4 o 5 alturas, que tienden a ocupar los solares vacíos que el vertiginoso desarrollo urbano anterior había dejado en el camino, y, por otro lado, crecimiento a base de vivienda unifamiliar, aislada o adosada, que monopoliza toda la parte alta de la villa, fundamentalmente la margen superior de la avenida del Valle y algunas zonas de Prahúa.

En el plano económico y social, este crecimiento urbano, impulsado por la burbuja inmobiliaria, no se ha correspondido con un crecimiento demográfico de la villa, estabilizado en torno a los 6500-6700 habitantes.

Además, el desarrollo de las comunicaciones, cada vez más rápidas en coche con el centro de la región, verdadero motor económico de Asturias, ha acentuado los movimientos pendulares diarios entre los diferentes centros urbanos, desarrollando en villas como la de Pravia una creciente función de espacio dormitorio, en la que el trabajador solo pasa una parte del día.

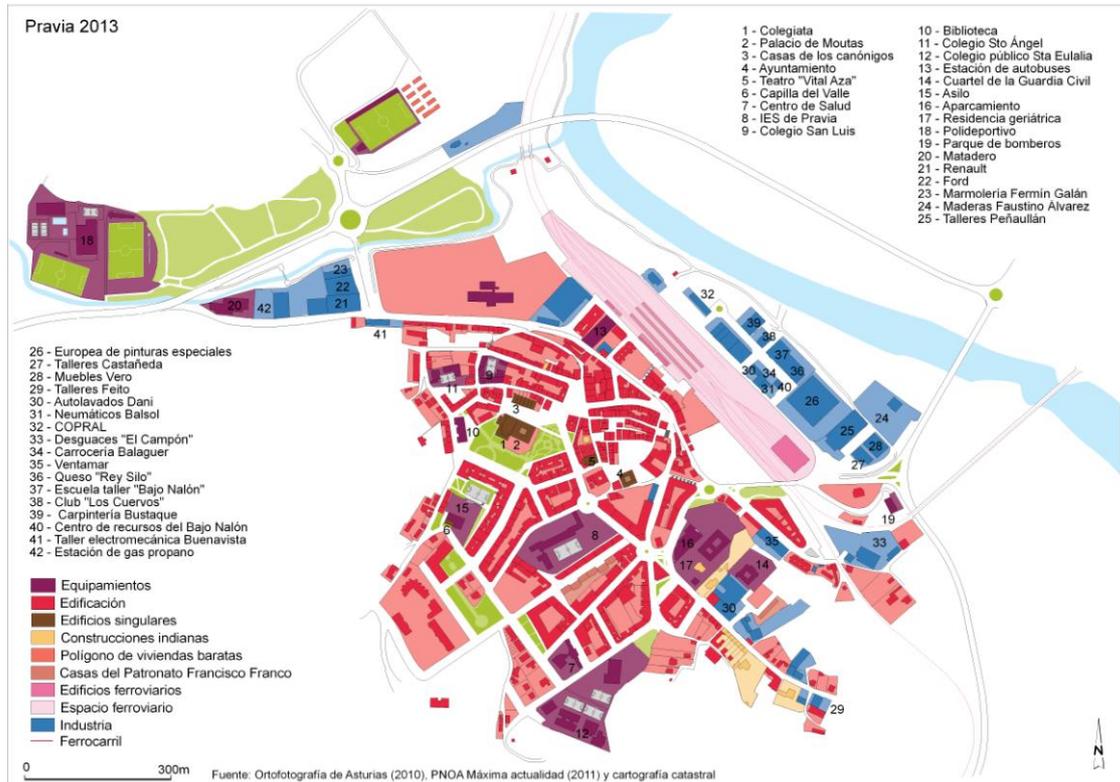


Figura 45. Estado actual de la villa de Pravia, una vez se han terminado de constituir los ejes urbanos previstos en el planeamiento de finales del siglo XX. Sobresale el nuevo tratamiento que se da a la parte baja de la villa, donde las zonas verdes y equipamientos públicos actúan como motores de desarrollo. Junto a ello, la aparición de equipamientos de carácter asistencial, la edificación abierta de la zona del Valle o el notable desarrollo que adquieren los polígonos industriales son otros de los cambios más destacables.

Este proceso corre paralelo a la mayor dependencia hacia las principales ciudades, que acaparan la mayor parte de las funciones comerciales y administrativas, al menos aquellas de mayor calado. De esta forma, la actividad económica de Pravia se reduce fundamentalmente al sector servicios con una cierta supervivencia de los negocios tradicionales, que languidecen progresivamente frente a las franquicias y grandes establecimientos comerciales instalados en el área central.

Las nuevas orientaciones que en el terreno agrícola se producen en las vegas del concejo y las dos principales industrias de la localidad (TERPLA y TOSCAF) constituyen el grueso principal del tejido económico de Pravia, que si bien continua poseyendo potentes actividades fabriles, ubica éstas lejos del centro urbano, en el entorno rural circundante.

VI. CONCLUSIONES

Hasta aquí se ha intentado llevar a cabo una aproximación al crecimiento de Pravia a lo largo de su historia, procurando englobar de la mejor forma posible la realidad de la villa en las principales etapas históricas de su desarrollo.

Economía, arquitectura, urbanismo o transportes son sólo algunos de los aspectos que se han intentado abordar, interrelacionándolos para cada momento y comprobando su evolución de forma paralela al crecimiento de la localidad a fin de conformar, en definitiva, un conjunto coherente con el que poder comprender la evolución de la villa.

El cambio de siglo del XVIII al XIX y el posterior periodo desarrollista, junto al boom inmobiliario de los años 80, constituyen las principales etapas del crecimiento de la localidad y, por ende, las que más han incidido en su morfología, que en el actual contexto de crisis económica y posición marginal respecto a las principales ciudades de la región, las grandes receptoras de población, no parece que experimente en un futuro inmediato grandes cambios.

Las futuras operaciones sobre el suelo urbano pasan por la urbanización del solar del antiguo cementerio así como por la renovación de Buenavista y la reutilización de los terrenos del viejo instituto, primer paso para la urbanización de Prahúa.

La supervivencia de un tejido económico diversificado, manteniendo las importantes instalaciones fabriles que giran en torno a la localidad y favoreciendo la iniciativa empresarial local, son en el plano económico las estrategias de futuro de una localidad que, como gran parte de las villas asturianas, se plantea en estos momentos su papel en el sistema urbano asturiano, cada vez más desequilibrado y en el que los nuevos ejes de alta velocidad, especialmente la autovía del Cantábrico, abren nuevas perspectivas que, sin embargo, no resultan demasiado halagüeñas para Pravia.

VII. ANEXO



Fuente: Ortofotografía de Asturias (2010), PNOA Máxima actualidad (2011) y cartografía catastral

VIII. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

I. FUENTES

A.- Fuentes no impresas

1. ARCHIVO MUNICIPAL DE PRAVIA

- Acceso a los edificios del Patronato Francisco Franco (1970)
- Adquisición por concurso de terrenos para el ensanche del cementerio de la Villa de Pravia (1908-1909)
- Alcantarillado de Pravia (1928-29)
- Altas y bajas en la contribución industrial y de comercio (1849-50)
- Ampliación de la conducción de aguas para el abastecimiento de la Villa de Pravia (1967-69)
- Antecedentes de las obras de reparación de la carretera de Pravia a Cornellana (1954-56)
- Antecedentes del Plan General de Ordenación Urbana de la villa de Pravia (1962-72)
- Apertura de la calle de acceso al Instituto de Segunda Enseñanza (1965-69)
- Apertura y urbanización de la calle situada entre la de Martínez Fuentes y Martínez Tena (1970)
- Callejero de la villa de Pravia (1916)
- Compra mediante concurso de un edificio a R.G.G. en Prahua para instalación de la Caja de Reclutas y Junta de Clasificación y Revisión (1948)
- Construcción de casa-cuartel de la Guardia Civil (1940-43)
- Construcción del Hospital Municipal de Pravia en la finca "La Garonda" (1890-41)
- Construcción de un nuevo cementerio en la Villa de Pravia (1937-47)
- Elaboración del censo de población y vivienda (1910-11)
- Ensanche de la Avenida de Prahua en Pravia (1957)
- Estadística de viviendas, edificios y albergues existentes en el término municipal (1910-20)
- Estudio de la construcción del F.C Pravia-Cangas del Narcea-Villablino, ramal de Cornellana a Forcinas (1933)
- Expedientes de licencia de apertura de industrias (1928-71)
- Expedientes de licencia de obras menores (1929-63)
- Inventario del patrimonio del Ayuntamiento de Pravia (1901-61)
- Obras de construcción del matadero municipal (1951-54)
- Obras de construcción de las nuevas casas de aulas y Ayuntamiento de la Villa de Pravia (1790)
- Ordenanzas municipales de edificación (1959)
- Patrimonio del inventario de Pravia (1901-61)
- Pavimentación con capa de grava y dos de alquitrán de las calles de San Antonio, Avda. de Carmen Miranda, Parque de Sabino Moutas y Plaza del Conde Guadalhorce (1938)
- Planos del proyecto de obras de urbanización de la nueva calle que va desde la Plaza de Aloyas al nuevo Hospital Municipal (1940)
- Proyecto de abastecimiento de aguas a Pravia de Cañedo (1915-25)
- Proyecto de abastecimiento de aguas a Pravia del río Aranguín por elevación (1943)
- Proyecto de alcantarillado de varias calles de la villa de Pravia (1949)
- Proyecto de obras de construcción de plaza de mercado de abastos (1957)
- Proyecto de obras de alcantarillado de varias calles de la villa de Pravia (1955)
- Proyecto de obras de camino vecinal de Pravia a Prahua (1931)
- Proyecto de red de distribución de energía eléctrica en red de baja tensión para el alumbrado y fuerza de la villa de Pravia (1927)
- Proyecto de urbanización o de jardín para la Plaza del Conde Guadalhorce (1938)
- Registro de industrias (1959-73)
- Registro de licencias de obras (1944-71)
- Terminación de la nueva calle Manuel Martínez Tena
- Urbanización de la Huerta del Oruelo en la Villa de Pravia

- Urbanización del prado llamado "Casa Nueva"; apertura de dos calles, ensanche de la calle de La Esperanza, fijación del alineación para construcción de edificios enfrente de la Plaza de la Reina Regente y permuta de terrenos (1916-17)
- Urbanización del pueblo de Agones (1960-62)
- Urbanización o apertura de calle desde la Plaza del Conde Guadalhorce hasta el puente de Aloyas en la carretera general de Belmonte a San Esteban o de enchanche y prolongación de la calle de La Esperanza (1928-34)
- Urbanización o apertura de calle travesía entre la plazoleta "Del Güello" y la carretera general de Pravia a La Granja (1924-25)
- Urbanización o ensanche de la calle San Antonio (1928-33)
- Venta en solares en el terreno municipal "Prado de Cienfuegos" en las cercanías de las Escuelas Graduadas de la Villa (1941-44)

2. ARCHIVO HISTÓRICO DE ASTURIAS

- Ordenanzas municipales de la villa de Pravia y su término (1877)

B.- Fuentes impresas

- Nomenclátor de la provincia de Oviedo para los años 1900, 1930, 1940, 1950, 1960, 1973, 1981 y 1991.
- Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo
- Catálogo urbanístico de Pravia
- DECRETO 6211990, de 14 de junio, sobre declaración de un Área de Rehabilitación Integrada en la zona Histórico-Artística de Pravia.
- Ordenanzas municipales. 1887
- Plan General de Ordenación Urbana de Pravia.

C.- Fotografía aérea

- Serie B (1956)
- Vuelo de Pravia (1963)
- Vuelo de Asturias (1984)
- Vuelo interministerial (1984)
- Vuelo general de España (1985)
- Vuelo de la costa (1990)
- Vuelo de Asturias (1994)
- Vuelo de Asturias (1995)
- Ortofotomapa de Asturias (2010)
- PNOA Máxima actualidad (2011)

D.- Prensa

- *El Nalón: periódico político, literario y de intereses locales*
- *El Nalón: revista asturiana de intereses generales*
- *El Norte de Asturias*
- *El Sol de Pravia*
- *Revista de Asturias: ilustrada científico-literaria*

E.- Cartografía

- Catastro
- Normas subsidiarias de planeamiento del concejo de Pravia, 1996
- Normas subsidiarias del planeamiento de Pravia, 1979
- Plan General de Ordenación Urbana de Pravia
- Plano general de la distribución (Proyecto de abastecimiento de aguas de la villa de Pravia), 1924

F.- Fuentes digitales

- www.asociacioneltrichorio.blogspot.com.es
- www.elcomercio.es
- www.facebook.com
- www.ine.es
- www.listasabiertas.info
- www.lne.es
- www.panoramio.com
- www.santoangelpnavia.com
- www.wikipedia.org
- web.educastur.princast.es/cp/staeumer/

II. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ ARANGO, Jesús (1987): “La azucarera de Pravia”, *Astura*, Nº 6, pp. 70-73.
- ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, Luis (2010): *De cómo afectó a Pravia la revolución de octubre de 1934*, Azucel.
- BELLMUT Y TRAVER, Octavio y CANELLA Y SECADES, Fermín (Dir.) (1894): *Asturias: su historia y monumentos, bellezas y recuerdos, costumbres y tradiciones, el bable, asturianos ilustres, agricultura e industria, estadística*, Fototip. y Tip. O. Bellmunt, Tomo 1, Gijón, pp. 305-330.
- CAPEL, Horacio (1983): *Capitalismo y morfología urbana en España*, Los libros de la frontera, Barcelona.
- CHUECA GOITIA, Fernando (1995): *Breve historia del urbanismo*, Alianza, Madrid, pp. 135-217.
- DÍAZ VILLAZÓN, Celso y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, José Antonio (2006): *Pravia, ayer y hoy*, Ediciones Azucel, El Entrego.
- ERICE, Francisco (1980): *La burguesía industrial asturiana (1885-1920)*, Silverio Cañada, Asturias.
- FERNÁNDEZ CONDE, Francisco Javier (Dir.) (1990): *Historia de Asturias. La época medieval*, Vol. II, Editorial Prensa Asturiana, Siero.
- FERNÁNDEZ CONDE, Francisco Javier (Dir.) (1990): *Historia de Asturias. La modernidad*, Vol. III, Editorial Prensa Asturiana, Siero.
- FERNÁNDEZ CONDE, Francisco Javier (Dir.) (1990): *Historia de Asturias. La época contemporánea*, Vol. IV, Editorial Prensa Asturiana, Siero.
- FERNÁNDEZ CUESTA, Gaspar y QUIRÓS LINARES, Francisco (Dir.) (2010): *Atlas temático de España*, Vol. 1, Nobel, Oviedo.
- FUENTES ARIAS, Rafael (1902): *Asturias industrial*, Gijón.
- JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD (1894): *Higiene pública y privada: informe de la Comisión redactado en cumplimiento de la Real orden de 20 de marzo de 1894*, Oviedo, pp. 14-15.
- LEÓN ALONSO, Aurora (1991): *El barroco: arquitectura y urbanismo*, Anaya, Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (Coord.) (1995): *La vía estrecha en Asturias: ingeniería y construcción (1844-1972)*, Gran Enciclopedia Asturiana, Silverio Cañada, Gijón.
- MADOZ, Pascual (1849): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Volumen XVI, D. Madoz, Madrid, pp. 208-211.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, José Antonio (2005): *Breve historia de la iglesia parroquial de Pravia*, Asociación cultural Manuel López de la Torre, El Entrego.
- MARTÍNEZ, José Antonio y MONTESERÍN, Pepe (2004): *Pravia, el libro del Concejo*, Azucel, Avilés.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, José Antonio (2002): *Breve Historia del Santuario Nuestra Señora del Valle*, Asociación cultural Manuel López de la Torre, El Entrego.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, José Antonio (2000): *Apuntes para la historia de Pravia*, Solar Ediciones.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, José Antonio (1997): *Historia de la colegiata de Pravia*, Solar Ediciones, Avilés.
- MORALES MATOS, Guillermo (Dir.) (1992): *Geografía de Asturias*, Vol. I, Editorial Prensa Asturiana, Valencia.
- MORALES MATOS, Guillermo (Dir.) (1992): *Geografía de Asturias*, Vol. II, Editorial Prensa Asturiana, Valencia.
- MORALES MATOS, Guillermo (Dir.) (1992): *Geografía de Asturias*, Vol. III, Editorial Prensa Asturiana, Valencia.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (Dir.) (2005): *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, Vol. 1, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1980): “Introducción al estudio del sistema urbano asturiano”, *Ería*, Nº 1, pp. 89-150.
- QUIRÓS LINARES, Francisco (2009): *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Trea, Gijón.
- QUIRÓS LINARES, Francisco (1982): “Notas sobre las fábricas azucareras en Asturias (1893-1957)”, *Ería*, Nº 2, pp. 87-96.
- RANGEL VALDÉS, Christian (2012): *El concejo de Pravia: un análisis de sus pobladores a través de los padrones municipales (1931-1940)*, Universidad de Oviedo, Dpto. Historia (Trabajo fin de Máster).
- ROMERO, Carlos (2010): *Noticias históricas del concejo de Pravia*, Zappa Comunicación, Oviedo.
- RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio (1981): *Las polas asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo, Oviedo.
- TERÁN, Fernando (1999): *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Cátedra, Madrid.
- TOMÉ, Sergio (1997): “Los centros históricos en Asturias”, *Ería*, Nº 43, pp. 215-225.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel (1980): *Historia de España. España bajo la dictadura franquista (1939-1975)*, Vol. 10, Labor, Barcelona, pp. 21-128.
- URÍA, Jorge (2003): “La taberna. Un espacio multifuncional de sociabilidad popular en la Restauración española”, *Hispania*, Nº 214, pp. 571-604.
- VV.AA. (2000): *Gran Atlas del Principado de Asturias*, Nobel, Oviedo, Vol. V, pp. 267-270.
- VV.AA. (1995): *Curso centenario colegio San Luis*.
- *Lo que Pravia debe a su párroco el Dr. D. Eulogio Suárez Méndez : años de 1892 a 1929*, Tip. y Enc. Heredera Ramiro P. del Río, Luarca, 1929.

Agradecimientos a Carlos Romero, Denis Velasco, José Miguel Cinos, Luis Álvarez y Tomás Ramón