

La evolución de los medios de transporte en Gijón: de la implantación del ferrocarril a la llegada del autobús*

The evolution of means of transport in Gijón: from the implementation of the railway to the arrival of the bus

NATALIA SOLÍS SÁNCHEZ

Universidad de Oviedo,
Calle San Francisco, 3, 33003 Oviedo, Asturias
natsolis44@gmail.com

ORCID: [0000-0002-7118-8560](https://orcid.org/0000-0002-7118-8560)

Recibido / Recebido: 23.4.23. Aceptado / Aceite: 31.7.23.

Cómo citar / Como citar: Solís Sánchez, Natalia (2023). “La evolución de los medios de transporte en Gijón: de la implantación del ferrocarril a la llegada del autobús”. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 51, pp. 47-74.



Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” (CC-BY-NC).

DOI: [10.24197/tst.51.2023.47-74](https://doi.org/10.24197/tst.51.2023.47-74).

Resumen: El artículo pretende realizar un estudio de los medios de transporte más relevantes para Gijón, primera villa industrial de Asturias, con el objetivo de dar a conocer su evolución y el impacto que han tenido en su desarrollo. Si bien existen investigaciones previas que analizan de manera particular cada uno de ellos, aquí se recogen de manera conjunta, teniendo además en cuenta la infraestructura necesaria para su implantación y cómo ésta influyó en la trama urbana. El recorrido se inicia en el periodo de la industrialización, ya que es el momento en que surge el ferrocarril, un hito en la historia del transporte.

Palabras clave: medios de transporte; desarrollo urbano; industrialización; ciudad; Gijón

Abstract: The article aims to carry out a study of the most relevant means of transport for Gijón, the first industrial town in Asturias, with the goal of publicizing its evolution and the impact they have had on its development. Although there is previous research that analyzes each of them in a particular way, here they are examined together, also considering the infrastructure necessary for its implementation and how it influenced the urban fabric. The tour begins in the period of industrialization, since it is the moment in which the railway arose, a milestone in the history of transport.

Keywords: means of transport; urban development; industrialization; city; Gijón

* Este trabajo forma parte de una investigación llevada a cabo durante la realización de tesis doctoral en la Universidad de Oviedo (2017-2022).

INTRODUCCIÓN

Desde sus orígenes, los medios de transporte han desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de las ciudades, auténticos ecosistemas en permanente cambio y evolución. Su estructura ha ido conformándose a lo largo de los siglos, planificándose acorde al momento histórico; son muchas las investigaciones que han tratado este tema a lo largo de las últimas décadas, siendo imposibles de referir aquí. En esta línea, el punto de partida de este artículo es la industrialización, momento en el que se desencadena un cambio de producción y consumo que rompe con el sistema tradicional de ciudad mantenido hasta entonces.

El crecimiento demográfico que se produjo a raíz de dicho cambio se tradujo en una intensa expansión urbana que demandó la instalación de nuevos equipamientos e infraestructuras (saneamiento, iluminación y transporte) y la creación y/o ampliación de espacios para residencia, trabajo y ocio. La separación de estas áreas y la segregación social motivó la necesidad de desplazarse de manera rápida y eficiente, principalmente a las factorías donde trabajaba el grueso de la población. Si bien hasta entonces la mayoría de los desplazamientos se realizaban a pie o con algún medio de tracción a sangre, resultaban insuficientes y, por ello, era imperativo la implantación de nuevas tecnologías. Así, se puede afirmar que el surgimiento del transporte urbano, tal y como hoy lo conocemos, se vincula de manera inseparable al fenómeno de la industrialización.

1. LA LLEGADA DE LOS TRANSPORTES A LAS CIUDADES

En línea con esa afirmación, y si hablamos de la experimentación y aplicación de nuevas tecnologías a los medios de transporte, uno de los primeros hitos se produjo al implementar la máquina de vapor a las locomotoras a principios del siglo XIX, logrando la independencia de la tracción animal y convirtiéndolo al ferrocarril en un símbolo de la industrialización. Si bien la inversión en infraestructuras era elevada – pues junto a las estaciones eran necesarias otras instalaciones de suministro, además de talleres y cocheras – con su aplicación se lograba incrementar el volumen de carga transportado y reducir los tiempos de los viajes, lo que a su vez repercutía en los costes y facilitaba el enlace con áreas alejadas entre sí. La primera línea ferroviaria por la que circuló una locomotora de vapor se inauguró en Gran Bretaña, realizando el trayecto entre Sto-

ckton y Darlington en 1825, y destinada al transporte de carbón; en España habría que esperar hasta 1848, cuando se estableció la línea entre Barcelona y Mataró. Un año más tarde, se solicitaría la concesión que uniría Madrid con Aranjuez en 1851 y, ya en 1852, se realizó el enlace entre Langreo y Gijón.

A partir de entonces, el ferrocarril continuaría perfeccionándose y serían muchas las entidades que apostarían por esta idea de negocio, como la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España o la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, favoreciendo que este medio de transporte fuera el hegemónico durante un siglo. Con su fundación se iniciaría un periodo de construcción que daría lugar a un amplio tejido ferroviario que jalonaría la geografía española con diversos trazados. Los proyectos, que seguían claros objetivos estratégicos como la densidad poblacional o el acceso a determinadas áreas – como la costa Atlántica en el caso de Asturias y Galicia (Martí-Romero, San-José y Marti-Henneberg, 2020: 365) – no favorecieron en ningún caso la generación de una red nacional¹. Por la misma razón, no todas las ciudades contaron con este medio de transporte, lo que en última instancia condicionaría su desarrollo económico y crecimiento poblacional (Capel, 2007).

Por todo ello, la presencia del ferrocarril en las urbes tuvo mucho que ver con su rentabilidad, de tal forma que aquellas que se encontraban más industrializadas dispusieron de este servicio. Su implantación traería consigo cambios significativos en la trama urbana, ya que además del trazado de las vías debían reservarse amplios terrenos para ubicar las estaciones y edificaciones complementarias. Por norma general, las áreas seleccionadas se encontraban a las afueras, donde era posible contar con un mayor espacio y precios reducidos; no obstante, en algunas ocasiones las factorías locales podían ofrecer parcelas céntricas con el objetivo de acercar el servicio a sus negocios (Álvarez-Palau, 2016), si bien esto complicaba el diseño e instalación de las vías, debiendo abrirse camino mediante la expropiación y/o destrucción de inmuebles. Además, la finalización de las obras solía alargarse en el tiempo debido a los complejos trámites administrativos. Por otro lado, y a nivel morfológico, la mayor consecuencia de este modo de proceder fue, por un lado, la puesta en marcha de actividades industriales

¹ Tal y como apunta Capel (2007), hubo intentos de intervención por parte del gobierno español tras ver las ventajas de este medio de transporte, que darían como resultado la publicación de los primeros estudios realizados por los ingenieros de la Dirección de Obras Públicas y la promulgación de una novedosa legislación en la materia, como la Ley General de Ferrocarril en 1855.

en sus cercanías y, por otro, la separación de sectores de la ciudad, algunos de los cuales quedaron incomunicados hasta fechas recientes, tal y como ocurrió en Gijón.

Dado el carácter interurbano del ferrocarril, y concretamente en el caso asturiano, su actividad mayoritaria fue el transporte de materias primas (sobre todo carbón y mineral), si bien el de pasajeros para media y larga distancia iría aumentando en importancia a partir del siglo XX. Por este motivo, era necesaria la implantación de un transporte urbano para la población; aunque por entonces se contaba con medios de tracción a sangre como los ómnibus y los *ripperts*², éstos resultaban insuficientes. La aplicación del vapor y posteriormente la electricidad supondría una auténtica revolución, de la cual el tranvía resulta el mejor ejemplo.

El España, los orígenes del tranvía se remontan a 1870, una fecha tardía si se compara con el resto de Europa. A la hora de aproximarse a su estudio, son muchas las monografías que se centran lugares concretos y nos desvelan el interés que este medio de transporte ha suscitado, si bien la mayoría suelen acotarse a las primeras décadas del siglo XX, momento de mayor utilización del servicio³. Los primeros tranvías, fundados con capital extranjero y con tracción a sangre, se documentan en Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla (Monclús y Oyón, 1996: 220); en el caso de Gijón, tema central de este artículo, comenzarían a operar a partir de 1890. Por norma general, y al igual que el ferrocarril, su presencia en las ciudades respondía a una previsión de la rentabilidad del negocio, de ahí que no todas dispusieran de él, como el caso de Burgos, cuyo proyecto nunca salió adelante⁴.

Respecto a la instalación de los trazados, éstos solían seguir un patrón radial con el objetivo de conectar el centro urbano con las áreas próximas, frecuentemente barrios obreros o segundas residencias de las clases acomodadas. La estacionalidad de algunas de las líneas provocó que las tarifas

² Ambos pueden considerarse como los antecedentes del tranvía. El ómnibus era similar a una diligencia, un vehículo colectivo tirado por caballerías que recorría un trayecto fijo, conectando puntos de interés en la ciudad; el *rippert*, que apareció más tarde, era similar con la diferencia de que los coches se desplazaban sobre rieles, permitiendo incrementar su capacidad y la velocidad. En ambos casos las tarifas eran caras y nunca fueron utilizados de forma masiva, llegando a su práctica extinción tras la electrificación del tranvía a principios del siglo XX (Alvargonzález, 1985: 131-187).

³ A modo de ejemplo, puede citarse el estudio de Cava (1988) sobre los orígenes del tranvía de Bilbao, el de Martínez y Velasco (2006) sobre La Coruña o, más recientemente, el de Gil (2016) sobre este medio de transporte en Santander.

⁴ Acerca del fracaso de los proyectos presentados, resulta de gran interés el artículo de Coronas (2006).

fueran inicialmente elevadas, pero, aun así, antes de acabar el siglo XIX había más de un centenar de entidades o particulares que habían obtenido concesiones para explotar líneas de tranvía, sumando más de 530 kilómetros de vía (Hernández, 2006). Sin duda, parte de este éxito se debió al cambio del vapor por la electricidad, un proceso vinculado a la disponibilidad de industrias que generasen esta energía y que, en España, fue lento y costoso debido a la Primera Guerra Mundial y la consiguiente crisis (Ocampo y Antuña, 2022: 145). La primera ciudad que electrificó el tranvía fue Bilbao en 1896, seguida de San Sebastián, Madrid y Barcelona. Con el tiempo, el resto de las urbes que contaban con este servicio se irían sumando al cambio de energía, dándose este proceso por concluido, a nivel estatal, en la década de 1930.

La electrificación del tranvía supuso un antes y un después en su uso, puesto que se consideraba rápido y cómodo, y su regularidad lo convirtió en indispensable para los desplazamientos diarios de la población. El incremento de pasajeros fomentó, por un lado, la ampliación de líneas y su recorrido y, por otro, el abaratamiento del precio del billete. En algunas ciudades como Madrid, la congestión urbana que generó ocasionó el soterramiento de los trenes y la aparición del metro, un medio de transporte que hoy permite el traslado de grandes cantidades de personas a altas velocidades⁵. La primera línea operó en Madrid en 1919, seguida de la de Barcelona en 1924.

El auge del uso del tranvía continuó durante buena parte del siglo XX; sin embargo, y paradójicamente, su mayor desventaja era su dependencia al suministro eléctrico, lo que los hacía vulnerables a los paros durante el servicio. Además, aunque no exigían una infraestructura de tanta envergadura como el ferrocarril, ésta era costosa pues junto al tendido de cables por calles principales del casco histórico – frecuentemente estrechas y de poca maniobrabilidad – se sumaba la instalación de las vías que, aún embebidas en el pavimento, dificultaban el tránsito de carruajes (Coronas, 2006).

Por todo ello, y desde mediados del siglo XX, el tranvía comenzó a decaer por igual en las ciudades de España. A las desventajas ya comentadas, se sumó la restricción energética y de repuestos que se remontaba a los años cuarenta, y la caducidad de las concesiones. La pérdida de bene-

⁵ Sobre el impacto de los medios de transporte en la planificación de esta ciudad y, en especial, del papel del metro, cabe destacar el estudio de González (2006).

ficios y el escaso interés por llevar a cabo obras de modernización y mantenimiento, ocasionó la degradación del servicio y que, a la larga, fuera percibido como algo molesto y obsoleto. Por el contrario, el transporte motorizado generaba cada vez mayor interés; la industria de la automoción se encontraba en auge desde 1920 y, de hecho, algunos vehículos ya habían comenzado a recorrer las calles de manera complementaria al ferrocarril, sobre todo en las ciudades que no disponían de tranvía u otro medio similar (Capel, 2007). De uso minoritario, la situación acontecida con el tranvía y la implantación del monopolio de petróleos a partir de 1927⁶, daría un giro radical a la situación y este medio de transporte comenzaría a imponerse. Aunque el gasto para adecuar las vías resultaba más elevado que la renovación del tranvía, las entidades apenas necesitaban invertir en infraestructura, puesto que las carreteras y apeaderos corrían a cargo del Estado. Además, se consideraba mucho más flexible a la hora de transportar tanto pasajeros como mercancías. A ello se sumaba el interés por parte de los consistorios por municipalizar un servicio que, en apariencia, resultaba más económico.

Así las cosas, y debido al *Plan de Estabilización* de 1959 que supuso el final del embargo petrolero a España, se dio el impulso definitivo para que el tranvía fuera sustituido por el autobús. Si bien ambos convivirían, aproximadamente, hasta la década de los setenta, el primero habría perdido todo su prestigio. La consecuencia más evidente fue el rápido desmantelamiento de todas las infraestructuras y la destrucción del material móvil, sin ningún tipo de remordimiento: los coches se desguazaron, las vías se cubrieron con asfalto y los tendidos se desecharon, sin llegar a plantearse la importancia de todo ese patrimonio ferroviario. Un modo de proceder, por otro lado, que guarda estrecha relación con los planes de ordenación urbana acometidos por entonces en España, y que se dio con mayor intensidad en las ciudades industrializadas que comenzaban a sentir los primeros síntomas de crisis económica.

A partir de los años setenta se percibe una lenta pero constante separación entre el transporte colectivo y privado, que se relaciona con los cambios que se estaban produciendo en el modo de desplazarse y en una incipiente tendencia hacia el individualismo. Así, el vehículo particular, minoritario hasta entonces y sólo al alcance de las clases más altas, comenzaría a ser habitual en las ciudades al incrementarse el nivel de vida. Una vez perdido su carácter lujoso y de prestigio, se convertiría en un medio

⁶ El estudio de Díaz (2014) trata con profundidad esta cuestión

imprescindible para los desplazamientos diarios y, por tanto, las urbes se adaptarían a estos cambios: las calles serían ampliadas para permitir el uso de simultáneo de varios carriles, se generarían espacios para aparcamiento, se reduciría el ancho viario para el tránsito de peatones y se construirían vías de acceso y circunvalación. Ante estos cambios, el autobús, vehículo de transporte público colectivo, entraría en crisis al disminuir el número de pasajeros (Hernández, 2006).

Si bien este periodo trajo la práctica desaparición del tranvía en España, no ocurrió lo mismo con el ferrocarril. Aunque su uso había disminuido nunca había llegado a desaparecer y, una vez nacionalizado el servicio en la década de los cuarenta – con la creación de la entidad Red Nacional de Ferrocarril Españoles (RENFE) – se habían ido renovando vías y material móvil en aquellas líneas de mayor tráfico. El mayor cambio, sin embargo, aconteció en 1975 con el fin de la tracción a vapor y, ya en la década de los ochenta, se sumó la implantación de las líneas de cercanías en las grandes ciudades. Su carácter interurbano permitió que pudiera coexistir con el transporte rodado, ya que alcanzaba mayores velocidades y se consideraba más seguro. Finalmente, y ya en 1992, se inauguraría la primera línea de alta velocidad en España, cubriendo el servicio entre Madrid y Sevilla. Desde el año 2005, toda esta red ferroviaria se encuentra en manos de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

Entrando en el siglo XXI, se ha hecho evidente la gran dependencia de la sociedad al transporte rodado, muy especialmente el vehículo privado; el continuo crecimiento de las ciudades, la disgregación espacial y el ritmo de vida acelerado demanda desplazamientos poblacionales rápidos y eficientes. Esta situación ha generado una gran congestión de tráfico que ha incrementado los tiempos en los viajes (sobre todo en las grandes ciudades), repercutiendo de manera negativa en el estado anímico de los ciudadanos y aumentando el nivel de contaminación. En esta línea, la necesidad de mejorar la calidad medioambiental de las urbes y la apuesta por la sostenibilidad ha fomentado la vuelta al transporte público, especialmente el eléctrico⁷.

⁷ No deja de ser paradójico que, junto al autobús eléctrico, muchas ciudades hayan vuelto a apostar por el tranvía debido a su reducida huella contaminante. En esta línea, la más pionera en España fue Valencia, que en una fecha tan temprana como 1994 volvió a poner en marcha este medio de transporte.

Actualmente se asiste a un momento histórico en que se intenta frenar el uso masivo del vehículo privado mediante duras restricciones de acceso a los centros urbanos y las grandes inversiones al transporte colectivo. En España es perceptible una tendencia hacia la intermodalidad que dé respuesta a las demandas de los ciudadanos sobre un servicio rápido, cómodo y de calidad. Aunque todavía quedan muchas cuestiones por resolver, no hay duda de que en los años siguientes se producirá un cambio en la movilidad, pues existe una conciencia general de que el transporte colectivo es más beneficioso y, sin duda, sostenible.

2. GIJÓN, CIUDAD INDUSTRIAL

Tras el repaso a los medios de transporte y su implantación en las ciudades, es perceptible que su desarrollo trajo importantes cambios morfológicos a éstas; el impulso industrial, que no pueden desentenderse de esta cuestión, contribuyó a que Gijón creciera y se desarrollara tal y como hoy la conocemos.

Esta ciudad, que se encuentra en la costa norte de España, utilizó de manera preferente el transporte marítimo debido a la accidentada orografía del Principado de Asturias. Las excelentes condiciones de refugio de su puerto, una cuestión vital en mares tempestuosos como el Cantábrico, permitió la generación de una red productiva de extracción y exportación de carbón, primer motor de desarrollo de la región (Solís, 2023: 104). El producto era extraído desde las cuencas asturianas y trasladado al puerto a través de la Carretera Carbonera, operativa desde 1842; su insuficiencia motivó que, tan solo un año después, se planteara la instalación del ferrocarril. El proyecto se retrasó hasta 1846, cuando se fundó la Compañía del Ferrocarril de Langreo y se planteó la línea Sama-Gijón, cuyo primer tramo fue inaugurado en 1852. A partir de ese momento la producción hullera iría en aumento y demostraría la incapacidad del puerto para atender esta demanda. Por este motivo, a finales del siglo XIX se planteó la posibilidad de ampliarlo o bien construir uno nuevo a las afueras, una decisión tan polémica que acabó enfrentando a la ciudad y retrasando la inauguración del puerto de El Musel hasta 1907.

Pese a esta situación, y gracias al retorno de los capitales indianos, Gijón iría creciendo de manera constante. Durante ese periodo se fundarían un buen número de factorías y sociedades, muchas de las cuales fueron expulsadas a las afueras al considerarse molestas y contaminantes, lo que

daría lugar a la creación de barrios como El Natahoyo y La Calzada, auténticos centros industriales de la urbe. Esta situación favoreció, así mismo, el asentamiento de la clase obrera y la generación de barriadas que congestionaron ese nuevo espacio urbano.

El crecimiento de Gijón continuaría durante buena parte del siglo XX, lo que motivó la demanda de nuevas necesidades por parte de la población, como la reforma de los servicios de abastecimiento y almacenamiento de alimentos, la mejora de las condiciones de salubridad en las calles, o la instalación de medios de transporte eficaces. El nuevo puerto de El Musel, operativo desde 1907, desempeñó un papel fundamental en el desarrollo de la urbe, generando no solo nuevos apéndices industriales como la ría de Aboño y Veriña, sino también consolidando buena parte de la fachada marítima al sector de la construcción naval.

Sin embargo, la caída del tráfico carbonero y la sustitución por el petróleo a mediados de siglo se convertirían en los primeros baches que la ciudad tendría que superar. La crisis industrial que sobrevino después, entre 1978 y 1985, afectó no solo a Gijón sino al resto de urbes españolas fuertemente industrializadas. La mayor parte de las factorías se vieron abocadas al cierre y, las que quedaron en pie, fueron definitivamente expulsadas hacia las afueras, mientras los históricos inmuebles eran destruidos y rápidamente rentabilizados. La pérdida de tejido industrial supuso un antes y un después para la ciudad, ocasionando una intensa transformación en su morfología cuyos efectos son todavía perceptibles. En la actualidad, el sector terciario se ha convertido en el nuevo motor de desarrollo, pero no ha logrado solventar todos los problemas que la ciudad continúa padeciendo, siendo el más relevante la pérdida poblacional, que se extiende a toda la región asturiana (Solís, 2023: 112).

2.1. El ferrocarril, medio de transporte de la industrialización

En Gijón la implantación del ferrocarril fue esencial para permitir su desarrollo, y fue una de las primeras ciudades en España que dispuso de una línea de estas características. Tal y como se ha indicado, fue la Compañía del Ferrocarril de Langreo la primera en asentarse en la ciudad; fundada con capital mayoritariamente asturiano, el encargado de llevar a cabo el proyecto fue José Elduayen, una tarea nada sencilla ya que la ciudad se encontraba protegida por una fortificación carlista y, además, había de tenerse en cuenta la trama urbana histórica y los escasos solares disponibles (Flores, 2006a: 18). Por ello, el trazado se orientó hacia el área occidental de la villa, denominada

El Humedal, donde se bifurcaba hacia la dársena del viejo puerto. Para facilitar la llegada de los vagones cargados se hizo necesaria la construcción de un muro elevado de madera – apodado el *muro de Langreo* – que pasaba por la actual calle Marqués de San Esteban y finalizaba en la dársena, donde un sistema de *drops* se encargaba de verter el producto en la bodega de los barcos (García, 2009)⁸. La infraestructura constituyó el primer paso para convertir al puerto en uno industrial, aunque fueron abundantes las críticas hacia lo aparatoso del sistema, que además dividía en dos a la ciudad y daba mala imagen de cara a la oferta turística. Por todo ello, y una vez operativo el nuevo puerto de El Musel y la construcción de un nuevo ramal desde Sotiello, el derribo del *muro de Langreo* se hizo efectivo en 1910 (figura 1).



Figura 1. Vista de la dársena interior del antiguo puerto a principios del siglo XX. A la izquierda, se aprecia la infraestructura del *muro de Langreo* que llegaba hasta los *drops* (autor: Julio Peinado)

Fuente: Colección de la Autoridad Portuaria de Gijón, referencia C3-05 (01429)

Junto a esta infraestructura, el proyecto planteado en El Humedal consistía en un centro receptor de mercancías, taller de reparación, y sede de la dirección comercial y de explotación de la Compañía. De todos los inmuebles realizados, el de mayor interés fue la estación, terminada en 1852. Bautizada como *La Gerencia*, es considerada el primer edificio destinado a viajeros en Gijón, primera estación de servicio público en Asturias y una de las más antiguas de España (Flores, 2006a: 20). Se trataba de un edificio de tamaño medio, de planta rectangular, con un bajo y dos alturas, que estéticamente seguía el lenguaje neoclásico, muy habitual en este tipo de construcciones durante ese periodo (figura 2)⁹. Pese a las expectativas en

⁸ Este medio de carga había sido otorgado mediante concesión a la Compañía del Ferrocarril de Langreo en 1853, y se encontraba instalado en el apodado como *mueller del Carbón*. Con dicho sistema se facilitaba la llegada del producto y se evitaba su deterioro.

⁹ La construcción se realizó mediante la alternancia de ladrillo y mampostería, con pequeños detalles de sillería en las esquinas y los vanos a modo de embellecimiento; en

este inmueble, lo cierto es que en las últimas décadas del siglo XIX desempeñaba únicamente funciones directivas y residenciales, puesto que todos los servicios relacionados con el transporte habían sido trasladados a unas nuevas dependencias tras la supresión de la fortificación carlista y la modificación de la dirección de las vías ferroviarias. Finalmente, y por causas desconocidas, en 1961 sufrió un incendio que la arrasó por completo, quedando de ella tan solo el recuerdo.

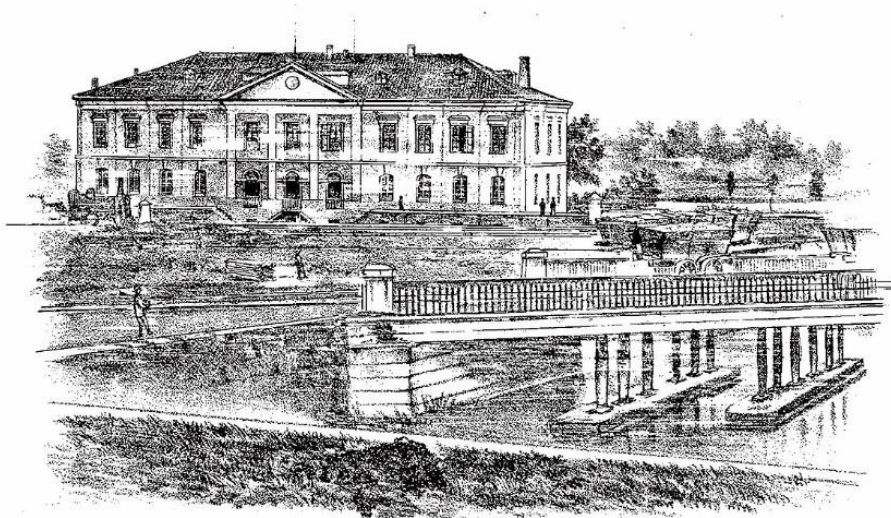


Figura 2. Grabado que muestra el inmueble de La Gerencia a finales del siglo XIX

Fuente: Martínez, 1884: 24

La Compañía del Ferrocarril de Langreo continuó operando en Gijón en la nueva sede situada en la actual calle de Pedro Duro, un complejo que se iría reformando y ampliando con el paso del tiempo, dotándose de servicios muy dispares (Flores, 2004: 102). El tendido de vías supuso un impedimento para la población, que vio restringido su acceso al mar, debiendo comunicar ambas áreas a través de varios pasos elevados. En la

cuanto a la cubierta, se utilizó armadura de madera y placas de pizarra. Al exterior, la fachada principal se articulaba en tres cuerpos, el central más adelantado con respecto a los laterales, y coronado por un frontón triangular sostenido por pilastras que albergaba un reloj en el centro. En este cuerpo central, el acceso al edificio quedaba monumentalizado a través de una doble escalinata de tramo único y tres puertas de gran tamaño rematadas en arco de medio punto (Flores, 2013).

década de los ochenta del siglo pasado este conjunto sería demolido para ubicar en su lugar una nueva estación, con el fin de unificar los servicios de RENFE y de Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Por el mismo motivo, se construyó una estación secundaria específica para los trenes de larga distancia, que fue bautizada como Jovellanos. Tanto ésta como la nueva edificación en El Humedal se inauguraron en los años noventa, si bien la primera iría cayendo en desuso ya que los trenes casi siempre llegaban a la segunda. Esto ocasionó la degradación y abandono del inmueble, que fue demolido en el año 2011. Tres años después, ocurriría lo mismo con la estación de El Humedal. Tras esta resolución se encontraba la construcción de una nueva estación intermodal que aglutinase los servicios de ferrocarril, de autobús y del futuro metro de Gijón; además, y con el fin de suprimir la barrera ferroviaria, se planeaba que toda la infraestructura fuera soterrada. El proyecto, en suspenso durante varios años, ha sido recientemente retomado y se encuentra en una nueva fase de estudio. Mientras tanto, y puesto que no existían más estaciones de ferrocarril operativas en Gijón, se construyó una de tipo provisional en la calle Sanz Crespo, que viene prestando todos los servicios de transporte ferroviario en la actualidad (figura 3).

La segunda entidad en establecerse en la ciudad fue la Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España, fundada en 1862 para construir una línea férrea entre Palencia y Ponferrada, y responsable de asumir las obras para cubrir el trayecto entre Pola de Lena y Gijón. Estas últimas se encontraban, a su vez, incluidas en un proyecto concesionado a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que preveía la unión de Galicia y Asturias con la línea Madrid-Irún (Flores, 2006b: 33-34). La realización de dicho proyecto fue lenta y costosa, por lo que la línea hubo de ser inaugurada por tramos, entrando en servicio el referido entre Pola de Lena y Gijón en 1874¹⁰. Para entonces, ya se había puesto en marcha la construcción de una estación de primera categoría en Gijón, puesto que constituía el fin de la línea, lo que afectaría no solo a su modelo constructivo sino también a la dotación de las instalaciones y a la asignación de personal (Flores, 2006b: 36). La elección de la ubicación, muy cerca del viejo puerto, no fue casual, ya que dos de los representantes de la entidad eran Faustino Fernández y Fausto Miranda, ambos concesionarios de un

¹⁰ Sobre el trayecto de Pola de Lena a Gijón, resulta de gran interés la obra de Canella (1874), que permite conocer cómo era realizar un viaje de estas características a finales del siglo XIX.

malecón en el que pretendían realizar un dique de abrigo, un embarcadero de madera y un muelle de costa¹¹. Tras su cesión a la Sociedad de Fomento de Gijón, y una vez terminada la estación y la vía de acceso a la ciudad, se procedió al enlace de ésta con las vías de la concesión particular.



Figura 3. Arriba, vista del área ocupada por las instalaciones ferroviarias en el año 2007; abajo, misma zona en el año 2022. Los números del 1 al 3 corresponden, respectivamente, a la estación de El Humedal, la estación de Jovellanos y la estación provisional de Sanz Crespo
Fuente: Google Earth y elaboración propia.

¹¹ Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (Gijón), expediente 1/754/1

El conjunto de las construcciones fue diseñado por el ingeniero Melitón Martín, que tuvo que enfrentarse al obstáculo que suponían las instalaciones del Ferrocarril de Langreo, y muy especialmente al *muro de Langreo*, ya que la infraestructura impedía el paso de cualquier otro medio de transporte. Superada esta dificultad, su desaparición en 1910 traería la revalorización de los terrenos del Ferrocarril del Noroeste, y con ello, la construcción de una avenida porticada en las inmediaciones que permitiría realizar el trayecto entre la estación y el centro a cubierto, cuestión muy apreciada por los viajeros los días de lluvia. A dicha avenida, actualmente conocida como la calle Marqués de San Esteban, se sumaría la ocupación de solares cercanos y el establecimiento de diversas industrias. Respecto a la estación, calificada de primera categoría, fue construida entre 1873 y 1874 dentro de un área de 900 m¹², compartiendo espacio con almacenes, talleres, cocheros y casetas de aprovisionamiento, que se situaban a uno y otro lado de las vías, estas últimas eje articulador del conjunto (Flores, 2006b: 41).

Tras la quiebra de la entidad, sus activos fueron asumidos por la Compañía Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, en la que participaba la Compañía del Ferrocarril del Norte, que terminó absorbiendo las líneas del Noroeste y que pasarían a manos de RENFE hacia mediados del siglo XX. Hasta 1990 fue el principal acceso ferroviario de Gijón y, gracias a su dilatada operatividad y a su importancia, se salvó del destino de otros inmuebles industriales. Constituye, en este sentido, la última de las estaciones históricas de la ciudad. Tras las obras de rehabilitación pertinentes, se convirtió en el Museo del Ferrocarril de Asturias, uno de los equipamientos culturales de su tipo más importantes de España (figura 4).

¹² El inmueble, de planta rectangular y dos alturas, poseía un digno aspecto exterior, perceptible en la utilización alterna de mampostería y ladrillo visto, dejando la sillería para zócalos, pilastras y cornisas. Al igual que La Gerencia, se orientaba de forma paralela a las vías, por lo que uno de los lados largos miraba hacia éstas mientras que el otro daba la calle; este último, que constituía la entrada a la edificación, se dividía en tres cuerpos, el central más adelantado respecto a los laterales. El acceso al vestíbulo se destacaba mediante cinco arcos de medio punto en la planta baja y otros cinco en forma de arco escarzano en la primera. Con el paso del tiempo, se irían realizando mejoras y modificaciones en la estación, como la instalación de una marquesina que sirviera de resguardo a los viajeros.



Figura 4. Arriba, vista de la estación del Norte hacia 1911; abajo, estado actual

Fuente: *Gijón, la ciudad industrial burguesa*, 2018: 156 y fotografía propia, respectivamente.

La última de las compañías en instalarse en la ciudad fue la Sociedad Anónima de Minas de Hierro y Ferrocarril de Carreño, entidad inaugurada en 1900 a iniciativa del Crédito Industrial Gijonés con el objetivo de habilitar un ferrocarril de vía estrecha que explotase las minas del concejo de Carreño. La primera línea no enlazaba con la ciudad sino con Aboño, pero tras el cambio de denominación a Ferrocarril de

Carreño, S.A., y su especialización en el transporte de pasajeros, comenzaría a operar el tramo de Candás hasta El Musel, donde los pasajeros realizaban el trasbordo con el tranvía, el cual llegaba hasta Gijón.

Con el paso del tiempo, líneas y tramos de la Compañía serían adquiridos por la Junta de Obras del Puerto y RENFE; por este motivo, inició las gestiones para poder enlazar lo que restaba de sus líneas hasta la ciudad (Fernández, 2006: 58). Aprovechando la infraestructura de malogrado ferrocarril de Ferrol a Gijón, en 1948 se presentó el proyecto que preveía la construcción de una estación en un área cercana a la del Norte. El inmueble, de pequeño tamaño y planta única, fue realizado con gran economía de medios, lo que explica la inexistencia de elementos decorativos y que el nombre de la localidad estuviera simplemente pintado en la fachada (Flores y Fernández, 1999: 270). La estación comenzaría a estar operativa desde 1950 y, tras el incendio de La Gerencia una década después, la Compañía del Ferrocarril de Langreo negoció con la de Carreño la instalación de una nueva estación en los terrenos que la primera había ocupado; a estas negociaciones se sumaría FEVE, con el fin de utilizar la nueva terminal y prolongar las vías hasta Avilés, debido a la apertura de la factoría de EN-SIDESA. De esta forma, se pretendía habilitar una estación para uso conjunto, una idea que finalmente no fue llevada a cabo, pues desde 1968, el Ferrocarril de Carreño pasaría a compartir la estación de El Humedal hasta que FEVE se hizo cargo de la Compañía en los años setenta.

Este breve repaso a las compañías ferroviarias asentadas en Gijón nos permite comprobar el importante papel que éstas han desempeñado en el desarrollo de la ciudad. Sin embargo, y aunque desde 1852 se fueron construyendo diferentes estaciones, hoy sólo queda en pie la histórica estación del Ferrocarril del Norte, reconvertida en el Museo del Ferrocarril de Asturias. Actualmente, la única que continúa operativa es la de Sanz Crespo, ubicada en Moreda, y que pretende convertirse en una moderna estación intermodal para la ciudad de Gijón¹³.

2.2. Ómnibus, *ripperts* y tranvías

Aunque se ha abordado primero el ferrocarril por ser el medio más representativo de la industrialización, fueron los ómnibus y *ripperts* los principales transportes urbanos encargados del desplazamiento de la po-

¹³ El proyecto ha sido recientemente aprobado y se prevé que esté finalizado para el año 2025 (Adif, 2023).

blación. En Gijón, la primera compañía dedicada a proporcionar este servicio fue la Sociedad Gijonesa de Onmibus y Ripperts, inaugurada en las décadas finales del siglo XIX con escaso éxito dado el mal estado de las calles y carreteras por donde discurrían los vehículos (Sendín, 1995: 103). Muy poco tiempo después, Máximo Goy y Azpiri solicitó una concesión para construir una línea de tranvías entre la Estación del Norte y los muelles locales, pero, aunque el proyecto fue aprobado en 1879, finalmente no se llevó a cabo y el peticionario desistió en 1889 (Escuelas Taller de Gijón, 1992: 39). Por las mismas fechas, un grupo de industriales presentó un proyecto de tranvía a tracción animal que enlazase Gijón con La Guía, con el objetivo de trasladar a las clases acomodadas a las zonas de ocio. Dicho proyecto tampoco salió adelante, y habría que esperar hasta 1887 para que Florencio Valdés lo resucitara, siéndole otorgada la concesión y fundando la Compañía de Tranvías de Gijón junto a otros industriales de gran presencia en la ciudad, como Anselmo Cifuentes (Alvargonzález, 1985: 136).

El recorrido inicial, de aproximadamente 3 km, tenía una frecuencia de entre 10 o 15 minutos y era realizado por tres coches y dos jardineras, tirados por un total de 23 mulas; arrancaba en la calle Corrida, en pleno centro urbano, hasta la Plazuela de San Miguel, continuando por la plaza de toros y finalizando en La Guía, a las afueras. Tanto para el cuidado de los animales como del material móvil, la entidad había construido unas cocheras en 1890 en la actual calle Pintor Marola, que serían remodeladas tras la electrificación del servicio. El inmueble estaba realizado con fábrica de mampostería y cubierta a dos aguas, y se encontraba dividido en tres cuerpos destinados, de manera independiente, a cuadras, coches, oficinas y almacén (Escuelas Taller de Gijón, 1992: 91).

El gran éxito de esta línea fomentó la instalación de otras nuevas, conectando diferentes puntos de la ciudad hasta llegar a los barrios obreros de El Natahoyo y El Llano, con la intención de trasladar a la clase trabajadora a las factorías de la ciudad (figura 5). Así, y a diferencia de otras urbes, en Gijón el tranvía se convirtió en el medio por excelencia de esta clase social.

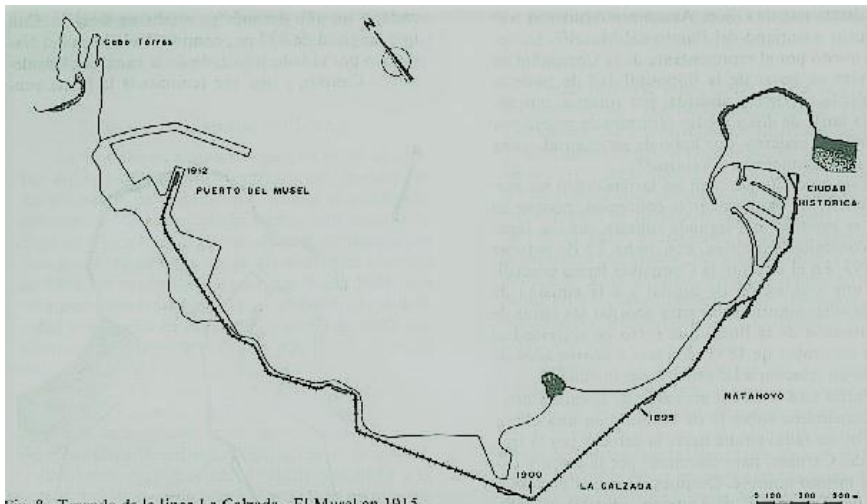


Fig. 8. Trazado de la línea La Calzada - El Musel en 1915.

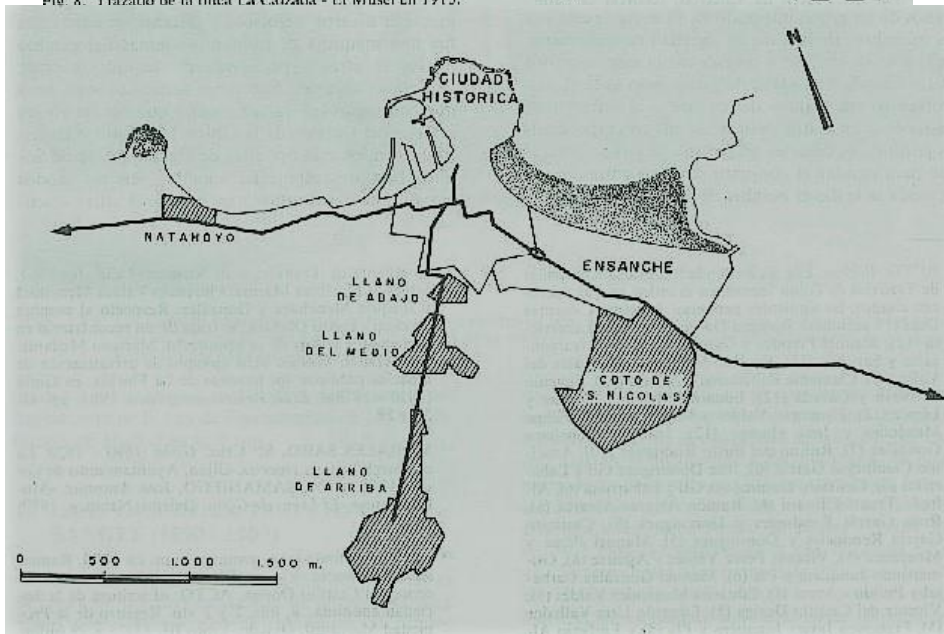


Figura 5. Dos planos que muestran, respectivamente, las líneas de tranvía que conectaban los principales barrios obreros de la ciudad, y el trazado que enlazaba con El Musel (principios del siglo XX).

Fuente: Alvargonzález (1985: 135 y 141)

Con la llegada del nuevo siglo, la Compañía presentó un proyecto para electrificar sus líneas, pero el gran desembolso que ello suponía hizo que la concesión pasara de manera temporal a una entidad de origen belga hasta

1910, cuando se readquirieron todas las acciones (Piñera, 2001: 31). Dos años más tarde, obtendría una concesión para prolongar las líneas hasta El Musel, concretamente cerca del atraque de los buques trasatlánticos, convirtiéndose en uno de los recorridos más rentables hasta mediados del siglo XX. En cuanto a las cocheras, y dado que las que disponían se habían quedado pequeñas, se construyeron unas nuevas cerca de las anteriores (figura 6). Las obras, muy sencillas, consistieron en una edificación de nave única y cubierta a dos aguas, que se distribuía interiormente en oficinas, almacenes, talleres y las vías necesarias para resguardar el material móvil (Alvargonzález, 1985: 148).

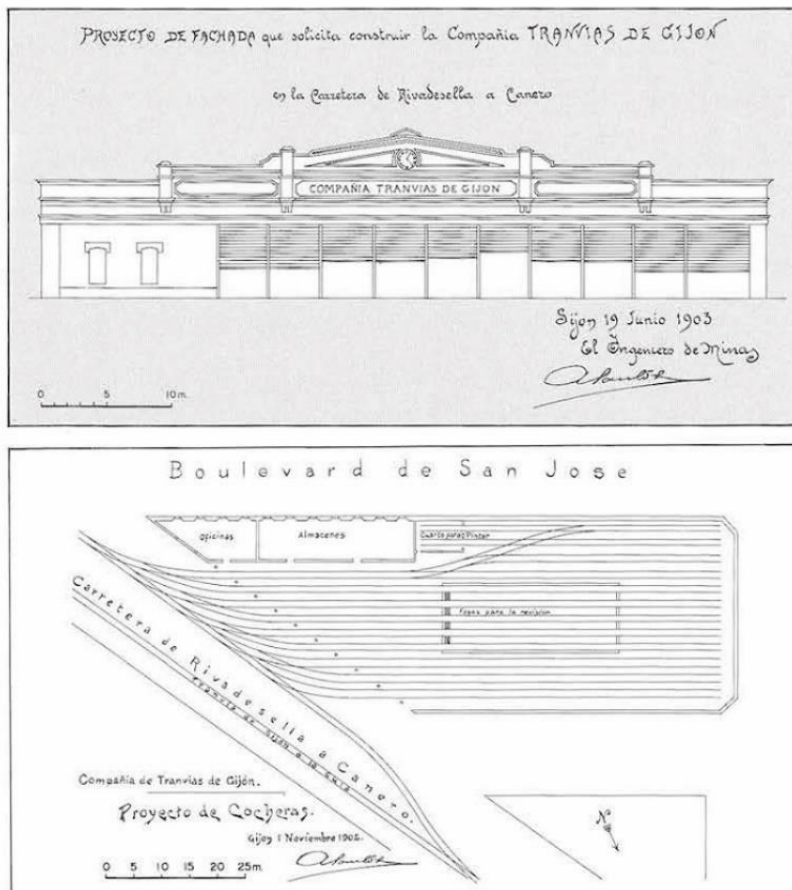


Figura 6. Proyecto para las segundas cocheras del tranvía, con el alzado de la fachada principal y la planta de las instalaciones (1904)

Fuente: Alvargonzález, 1990: 68

Tras la incautación sufrida durante la Guerra Civil, el tranvía continuó ofreciendo sus servicios a pesar de los sucesivos enfrentamientos con el Ayuntamiento, la caducidad de sus concesiones o el deterioro del equipamiento por falta de renovación. El mayor problema residía en la apuesta del Consistorio por un nuevo medio de transporte, el autobús, pese al patente éxito del tranvía. Los intentos de pasar a manos públicas se sucedieron, y el desinterés derivó en el cese del negocio en 1964 y la rápida desaparición de casi todo su equipamiento: primero fue la red aérea, la más fácil de desinstalar, y posteriormente lo haría la red terrestre, tras levantar y reconstituir el pavimento. Ambos desmontes, tal y como señala Alvar González (1985: 183), podrían haber sido entendibles al optar por nuevos medios de transporte urbano; sin embargo, “con una gratuidad rayana en lo irracional”, el parque móvil se almacenó a la intemperie y luego fue desguazado, salvándose solo dos remolques que acabaron degradándose; hoy, sólo se conserva un vagón en el Museo del Ferrocarril de Asturias.

Respecto a los inmuebles, y una vez perdida su función tras el cese del negocio, las cocheras de la calle Pintor Marola fueron utilizadas como garaje hasta 1989, momento en que fueron derribadas (Escuelas Taller de Gijón, 1992: 92), mientras que las construidas a principios del siglo XX se destruyeron en 1970 para dejar paso a unos módulos prefabricados que funcionarían como escuela y que, poco después, también serían demolidos (Alvar González, 1985: 184). El terreno sería ocupado como aparcamiento de camiones hasta 1990, cuando se decidió levantar en su lugar un parque que fue denominado *Parque de Cocheras*, a modo de recuerdo. Actualmente, este equipamiento forma una manzana que liga y articula los barrios de La Arena y de El Bibio.

2.3. La revolución del transporte por carretera: el autobús

Una vez desaparecido el servicio de tranvía, los desplazamientos urbanos fueron sustituidos por el autobús o el vehículo privado, tal y como se ha comentado con anterioridad. En Gijón, la primera iniciativa para establecer este servicio fue en 1926, cuando la sociedad Martínez y Cangas trató de competir con el tranvía estableciendo varias líneas de vehículos motorizados sin carácter regular; posteriormente, en 1932, la empresa Autobuses Urbanos de Gijón, dirigida por Eliseo Revuelta, solicitó una autorización para poner en marcha dos líneas regulares y, un año después, otro particular hacía lo propio para establecer también dos líneas con el fin de comunicar el centro de Gijón con los barrios más alejados de la urbe

(Granda, 2009: 23-26). Ninguna de ellas mantuvo sus servicios durante mucho tiempo, y habría que esperar hasta mediados de siglo para que se implantara un servicio estable. La primera tentativa fue en 1948, pero no llegó a tomar forma debido a la puesta en marcha del Plan de Ordenación Urbana de Valentín Gamazo (Alvargonzález, 1985: 177); cinco años después, el Ayuntamiento adquirió tres autobuses para reforzar la oferta de transporte público. Éstos realizaban dos trayectos regulares, uno de los cuales enlazaba el centro con Tremañes, un área prácticamente incomunicada situada a las afueras. Gracias a esta línea, el autobús tuvo una gran acogida y se vio potenciado como medio de transporte (Granda, 2009: 36).



Figura 7. Autobús circulando por las calles de Gijón en la década de los sesenta (Autor: Gonzalo Campo y del Castillo)

Fuente: Muséu del Pueblu d'Asturies, referencia FF044373_081

Durante la década de los sesenta se incrementó la demanda de este servicio, por lo que se adquirieron nuevos autobuses y se habilitó un solar como cochera, situado entre las calles Marqués de San Esteban y Joaquín Alonso Bonet, muy cerca de las instalaciones del Ferrocarril de Langreo. Sin embargo, y no mucho después, la incapacidad de hacer frente a los

costes de gestión del servicio provocó su salida a subasta por un plazo concesional de 25 años, formalizando un contrato provisional con la empresa Autobuses Traval, única entidad que se presentó a la misma. Por este motivo, y dado su posición privilegiada, su oferta provocó un grave conflicto que finalizó con la retirada del servicio tan solo cinco meses después de su puesta en marcha (Granda, 2009: 54-55). Sin más medios de transporte público, el Ayuntamiento contrató de manera temporal el servicio hasta 1963, cuando fue adjudicado a Transportes Unidos, S. A. (TUNISA).

A partir de ese momento, el autobús fue consolidándose como el medio de transporte por excelencia de la ciudad, por lo que el servicio fue municipalizado y se constituyó la Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón, S. A. (EMTUSA). Esta entidad se encargó de modernizar el servicio, reducir las tarifas y ampliar el número de líneas. Finalmente, en el año 2007 se realizaron unas cocheras en Tremañes, siguiendo el proyecto de los arquitectos Pablo Gamonal y Joaquín García Menéndez; el edificio, de tres plantas, resulta muy llamativo al exterior por el uso de chapas perforadas lacadas en rojo¹⁴. Actualmente, esta empresa sigue gestionando el servicio de autobuses de la ciudad.

CONCLUSIONES

En la historia de las ciudades y el urbanismo hay un capítulo fundamental referido a los medios de transporte, el cual se inicia con la industrialización y la aplicación de nuevas tecnologías. En este sentido, el cambio de la tracción a sangre por el vapor, la electricidad y, más tarde, el motor de explosión se ha vinculado de manera inseparable al crecimiento urbano; este, a su vez, se relaciona con el incremento de la población, que demandó la construcción de nuevos equipamientos y espacios de diverso tipo (residencial, trabajo y ocio). La combinación de estos elementos tuvo como consecuencia más evidente la modificación de la trama urbana, de la cual hoy todas las ciudades son directamente herederas.

Gijón ha servido como caso de estudio para aproximarse a estas cuestiones, permitiendo conocer tanto la evolución de los medios de transporte como su potencial transformador para la ciudad. Así, y desde una perspectiva histórica y conjunta de los mismos, se han podido distinguir tres etapas que corresponden a su implantación en la urbe.

¹⁴ El proyecto se encuentra descrito en detalle en la obra de Granda (2009: 113).

La primera, como no podía ser de otra manera, atañe al ferrocarril, vinculado estrechamente al sector portuario y al transporte de carbón y mineral. Primero la Compañía del Ferrocarril de Langreo y más tarde la del Noroeste se asentaron en la ciudad e instalaron sus equipamientos, estratégicamente ubicados en las inmediaciones del antiguo puerto para dar una rápida salida a los productos. Esta actividad se prolongaría en el tiempo y contribuiría a que Gijón se convirtiera en una gran ciudad industrial. Con posterioridad, y gracias a la Compañía del Ferrocarril de Carreño, el transporte de pasajeros adquiriría mayor importancia, sobre todo en media y larga distancia. Actualmente, el transporte ferroviario de mercancías sigue siendo de vital importancia para la ciudad gracias a su vinculación con el puerto de El Musel, que constituye el mayor sustento económico para la región asturiana. Desde que comenzase a operar en 1907, el ferrocarril ha formado parte de su historia, contribuyendo a que hoy sea uno de los principales puertos del Arco Atlántico, líder en movimiento de graneles sólidos.

La segunda etapa enlaza con la anterior, en tanto en cuanto la dinamización económica de la urbe favoreció el incremento de la población y la generación de barrios donde alojarla. La puesta en marcha de un gran número de factorías y negocios durante este periodo demandó mano de obra, de tal forma que los trabajadores se convirtieron en el sector social mayoritario de la ciudad durante buena parte del siglo XIX y XX. La segregación social, manifiesta en el paisaje urbano, se tradujo en la creación de los actuales barrios de El Llano, El Natahoyo, La Calzada o La Braña, entre otros. Por este motivo, y dada la necesidad de desplazarse hacia su lugar de trabajo, el tranvía se implantó en una fecha relativamente temprana y terminó por convertirse en el medio predilecto de esta clase social. En esta línea, y a diferencia de lo acontecido en otras ciudades, aquí el tranvía perdió su naturaleza distinguida, inicialmente vinculada al traslado de las clases acomodadas a las zonas de ocio y residencia, para servir de manera preferente a la clase obrera.

Convertido en el transporte urbano más importante para Gijón, el incremento del número de líneas generó puntos de difusión del crecimiento urbano, conectando áreas muy alejadas entre sí con relativa facilidad y rapidez. Pese a todo, y en favor de la “modernidad”, el uso de este medio de transporte comenzó a decaer y terminó siendo sustituido por el autobús, un hecho acontecido en las ciudades españolas de manera general desde la década de los cincuenta del siglo pasado. En Gijón, la caducidad de las concesiones supuso el principio del fin para este medio de transporte. El

desinterés tan manifiesto por su modernización y permanencia desembocó en el desmantelamiento de toda su infraestructura y en el desguace del material móvil con tal rapidez, que hoy apenas queda nada de su legado.

La tercera y última etapa se inicia con la implantación del autobús en la ciudad, si bien el establecimiento de un servicio regular no fue sencillo, tal y como se ha expuesto con anterioridad. Inicialmente, las ventajas de este medio de transporte eran más que evidentes: costes reducidos en infraestructura, mayor flexibilidad en los trayectos y menor mantenimiento del material móvil; sin embargo, y con el paso del tiempo, éstas se diluyeron y quedó patente su mayor coste energético, además del incremento de los niveles de contaminación en la ciudad frente al uso del tranvía. Pese a ello, y a diferencia de lo ocurrido en otras ciudades españolas, Gijón no contempla el regreso de este último, aunque la congestión viaria se haya hecho evidente y podría suponer una solución al problema del transporte colectivo. En su lugar, desde hace unos años se apuesta por la sostenibilidad y las bajas emisiones mediante el uso de autobuses híbridos. Así, y junto al vehículo privado, éste sigue siendo el medio de transporte más utilizado.

Enlazando con esta aproximación a la implantación de los medios de transporte en la ciudad, y de manera paralela, se han estudiado las infraestructuras e inmuebles principales que fueron necesarios para su puesta en marcha, ya que su instalación repercutió en la modificación del paisaje urbano de Gijón. Tal y como ha podido comprobarse, hoy la mayor parte de esos vestigios han desaparecido y, en esta línea, hay que llamar la atención sobre la destrucción de ese importante legado industrial, fundamental para conocer la historia de la urbe de forma completa. Si bien la demolición de ese tipo de patrimonio no fue exclusiva de la ciudad de Gijón, la intensidad con la que se produjo resulta llamativa, de tal forma que actualmente sólo se conserva una estación histórica de ferrocarril rehabilitada como museo. En este equipamiento cultural también se custodia un vagón de tranvía, así como los archivos de empresa de la mayor parte de las entidades de ferrocarril y tranvía que desarrollaron su actividad en Gijón. Finalmente, en cuanto al autobús, no se ha planteado su conservación y cabe preguntarse qué ocurrirá con estos elementos patrimoniales en un futuro, cuando deba enfrentarse a los cambios que se producirán en la movilidad urbana.

En línea con este último razonamiento, se está asistiendo una modernización de los medios de transporte que tiene que ver con la reducción de su impacto medioambiental y en la devolución de parte del espacio ocu-

pado por éstos al ciudadano. Así mismo, también es perceptible en las ciudades el incremento de la segregación social, la dispersión de las actividades y el individualismo, cuestiones que demuestran que los desplazamientos y los transportes seguirán siendo esenciales en el futuro, pese al cambio que deberán enfrentar.

Hoy, cuando resulta impensable recorrer la mayor parte de las distancias a pie, merece la pena echar la vista atrás para comprender que no hace tanto tiempo ninguno de estos medios formaba parte de la vida diaria de los habitantes. Valorar, por tanto, la repercusión que todos ellos han tenido y tienen para nosotros constituye el primer paso para comprender en qué dirección se debe avanzar, sin olvidar la necesidad de proteger ese legado como parte indisoluble de la Historia.

FUENTES DE ARCHIVO

Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (Gijón). Expediente 1/754/1.

BIBLIOGRAFÍA

Adif (2023). “Adif avanza en el desarrollo de la estación intermodal de Gijón con la contratación de los proyectos básico y de construcción”, en Adif. Comunicación y prensa, disponible en www.adif.es/w/adif-avanza-en-el-desarrollo-de-la-estacion-intermodal-de-gijon-con-la-contratacion-de-los-proyectos-basico-y-de-construccion, consultado en 24.7.23.

Alcaide González, Rafael (1999). “El ferrocarril en España (1829-1844): las primeras concesiones en el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas”. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 4:190, s. p.

Álvarez-Palau, Eduard J. (2016). “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto en las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21:1169, s. p.

Alvargonzález, Ramón María (1985). “Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)”. *ERIA. Revista Cuatrimestral de Geografía*, 9, pp.131-187.

- Alvargonzález, Ramón María (1990). *Los tranvías de Gijón*. Gijón: Compañía de Tranvías, D. L.
- Canella y Secades, Fermín (1874). *De Lena a Gijón: descripción de la línea férrea, pueblos y comarcas que atraviesa, noticias generales de la provincia y otros datos útiles al viajero*. Oviedo: Imprenta de Eduardo Uría.
- Capel, Horacio (2007). “Ferrocarril, territorios y ciudades”, *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12:717, s. p.
- Cava Mesa, Begoña (1988). “Los orígenes del tranvía de Bilbao a Las Arenas”. *Euskal herriaren historiari buruzko biltzarra*, 5, pp. 69-84.
- Coronas Vida, Luís Javier (2006). “«Un adelanto que ya poseen capitales de menor importancia». Los proyectos de tranvías urbanos en Burgos, 1892-1926”. En *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Disponible en: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V06, consultado en 31.3.23.
- Díaz Fernández, José Luis (2014). “Los hidrocarburos en España: cincuenta años de historia”. *Economía Industrial*, 394, pp. 103-115.
- Escuelas Taller de Gijón (1992). *La historia del tranvía en Gijón*. Gijón: La Industria.
- Fernández López, Javier (2006). “El ferrocarril de Carreño”. En Javier Fernández López, José María Flores Suárez, Paz García Quirós, Maximino Suárez Calleja y Nuria Villa Álvarez (ed.). *Gijón, ferrocarriles portuarios*. Oviedo: Ediciones Nobel, pp. 51-63.
- Flores Suárez, José María y Aladino Fernández García (1999). *Asturias y el ferrocarril*. Gijón: Museo del Ferrocarril de Asturias.
- Flores Suárez, José María (2004). *La Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias. Estaciones e infraestructuras (1846-1972)*. Gijón: Trea.
- Flores Suárez, José María (2006a). “El ferrocarril de Langreo. Gijón puerto hullero”. En Javier Fernández López, José María Flores Suárez, Paz García Quirós, Maximino Suárez Calleja y Nuria Villa Álvarez (ed.). *Gijón, ferrocarriles portuarios*. Oviedo: Ediciones Nobel, pp. 17-31.

- Flores Suárez, José María (2006b). “El ferrocarril del Norte en Gijón”. En Javier Fernández López, José María Flores Suárez, Paz García Quirós, Maximino Suárez Calleja y Nuria Villa Álvarez (ed.). *Gijón, ferrocarriles portuarios*. Oviedo: Ediciones Nobel, pp. 33-49.
- Flores Suárez, José María (2013). “Estaciones y estilos. Influencia y relación entre los lenguajes constructivos y la arquitectura ferroviaria asturiana (1847-1974)”. En *Conferencia Pronunciada en el Museo del Ferrocarril de Asturias*, disponible en: www.academia.edu/42948510/Estaciones_y_estilos_Influencia_y_relacion_entre_los_lenguajes_constructivos_y_la_arquitectura_ferroviaria_asturiana_1847_1974?email_work_card=view-paper, consultado en 3.4.23.
- García Quirós, Paz (2009). “Las infraestructuras marítimo ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés”. En *V Congreso de Historia Ferroviaria*, disponible en www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/0209_Garcia.pdf, consultado en: 31.3.23.
- Gil de Arriba, Carmen (2016). “Tranvías de Santander. Los inicios del transporte urbano”, 1846-1923”. *TST. Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 31, pp. 88-119.
- Gijón, la ciudad industrial burguesa (1880-1920): álbum gráfico del archivo de Alejandro Alvargonzález* (2018). Gijón: Fundación Alvargonzález y Museo Nicanor Piñole.
- González Yanci, María Pilar (2006). “El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 46, pp. 597-640.
- Granda Álvarez, Javier (2009). *Gijón entre líneas. El transporte urbano en Gijón y la Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón.
- Hernández Marco, José Luis (2006). “La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil: la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX”. En *IV Con-*

- greso de *Historia Ferroviaria*, disponible en: www.docu-tren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V07.pdf, consultado en: 31.3.23.
- Martínez, Alberte, Carlos Piñeiro y Carlos Velasco (2006). *La Compañía de Tranvías de La Coruña. Redes de transporte local*. Madrid: Lid.
- Martínez, Nemesio (1884). *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón*. Gijón: s. n.
- Martí-Romero, Jaume, Adrià San-José y Jordi Martí-Henneberg (2021). “The Radiality of the Railway Network in Spain during its Early Stages (1830–67): An Assessment of its Territorial Coherence”. *Social Science History*, 45:2, pp. 363-389. DOI: [10.1017/ssh.2021.3](https://doi.org/10.1017/ssh.2021.3).
- Monclús, Francisco Javier y José Luis Oyón (1996). “Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX – finales s. XX”. *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, 28, pp. 217-222.
- Ocampo Suárez-Valdes, Joaquín y Guillermo Antuña Martínez (2022). “Avilés: industria, espacio urbano y transporte. Del Tranvía de Vapor del Litoral Asturiano (1893-1933) a la Compañía del Tranvía Eléctrico (1916-1959)”. *ERIA. Revista Cuatrimestral de Geografía*, 42:1, pp. 141-160.
- Piñera Entrialgo, Luis Miguel (2001). *El arenal de San Lorenzo. Historia del ensanche de La Arena*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón.
- Sendín García, Manuel Ángel (1995). *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos.
- Solís Sánchez, Natalia (2023). “Entre humo de chimeneas: el arranque del proceso industrializador de la ciudad de Gijón”. *LIÑO. Revista anual de Historia del Arte*, 29, pp. 103-114.