

MARTA HERRÁN ALONSO

Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo

La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)

RESUMEN

Se analizan las principales transformaciones espaciales ocurridas durante los últimos cincuenta años en un enclave fundamental dentro de la franja periurbana de Oviedo, la zona comprendida entre Lugones y Posada de Llanera. Tomando la fotografía aérea como base para la reconstrucción del paisaje, pretendemos poner de manifiesto cómo se produjo la evolución de este espacio, desde un paisaje de partida, predominantemente agrícola, al actual, de carácter multifuncional.

RÉSUMÉ

L'évolution du paysage dans un espace périurbain: Lugones-Posada de Llanera (Asturies).- On analyse les transformations spatiales plus importantes qui ont eu lieu durant les cinquante dernières années dans la zone comprise entre Lugones et Posada de Llanera, qui constitue un enclave fondamental de la frange périurbaine de la ville d'Oviedo. En utilisant la photographie aérienne comme l'outil essentiel, on prétend mettre en lumière l'évolution de cet espace, depuis le paysage à prédominance agricole du commencement, à l'actuel, qui manifeste un caractère multifonctionnel.

ABSTRACT

The evolution of the landscape in a periurban space: Lugones-Posada de Llanera (Asturias).- In this article we analyse the main spatial changes which took place during the last fifty years in a fundamental enclave in the periurban fringe of Oviedo, the area that goes from Lugones to Posada de Llanera. Tacking the aerial photograph as reference we try to show how the evolution of this space was produced from the original landscape, basically agricultural, to the multifunctional present one.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Paisaje, fotografía aérea, periurbanización, Lugones-Posada de Llanera.

Paysage, photographie aérienne, périurbanisation, Lugones-Posada de Llanera.

Landscape, aerial photography, periurbanization, Lugones-Posada de Llanera.

I INTRODUCCIÓN

LA ZONA comprendida entre Lugones y Posada de Llanera constituye, a nuestro juicio, un caso paradigmático dentro de los espacios periurbanos asturianos, puesto que en un sector de dimensiones limitadas (no supera los cinco kilómetros lineales) se fueron localizando a lo largo del tiempo una serie de funciones (industria, áreas residenciales, grandes superficies comer-

ciales, infraestructuras y equipamientos) que obedecen a las necesidades provenientes, no sólo desde el ámbito de influencia más próximo a este espacio, la ciudad de Oviedo, sino también del conjunto de ciudades de la región, dada la centralidad de la zona comprendida entre Lugones y Posada de Llanera.

La dimensión temporal de este estudio ha estado, en cierta medida, condicionada por la disponibilidad de vuelos fotogramétricos del espacio Lugones-Posada de

Llanera (desde 1945-46, fecha del vuelo de la «Serie A», hasta 1996, fecha del último vuelo del Principado de Asturias), lo que nos ha permitido disponer de distintas instantáneas o momentos en la evolución de esta zona¹. En concreto, se han señalado cuatro fases bien definidas dentro de la evolución de este espacio, que encuentran reflejo en los cuatro epígrafes en los que hemos dividido este artículo. El primero de ellos hace referencia al paisaje existente en la primera mitad del siglo XX, donde junto al aprovechamiento agroganadero predominante, habían hecho ya acto de presencia nuevos usos (las industrias decimonónicas y el aeródromo de La Morgal); el segundo epígrafe trata sobre la consolidación del proceso de industrialización en la zona al aparecer tres nuevas fábricas en las proximidades del núcleo de Lugones, que supusieron el primer cambio importante ocurrido en el espacio de estudio durante el siglo XX; en el tercero se aborda la desaparición de las fábricas de explosivos y la aparición de los polígonos industriales de Silvota y ASIPO; y el cuarto y último corresponde a las transformaciones que se dieron en las últimas décadas del siglo XX y que, a diferencia de las etapas anteriores, no se deben ya únicamente a la implantación de complejos industriales, sino a otros nuevos usos que determinan la multifuncionalidad del entorno Lugones-Llanera y lo definen plenamente como un espacio periurbano.

II

EL PREDOMINIO DEL PAISAJE RURAL-AGRARIO Y LAS INDUSTRIAS DECIMONÓNICAS

El paisaje rural-agrario era el dominante en el espacio comprendido entre Lugones y Posada de Llanera a mediados del siglo pasado, aunque ya en el último cuarto del siglo XIX la zona había experimentado un llamativo cambio con la instalación de las primeras industrias. Esta industrialización decimonónica tuvo unas repercusiones paisajísticas limitadas (a excepción de la industria siderúrgica), debido a la particular morfología que tuvieron los primeros recintos fabriles. Sin embargo, las transformaciones que introdujo la actividad industrial en el paisaje rural preexistente fueron más allá de lo visual, dando lugar a nuevas pautas de comportamiento que, con el pasar de los años, tendrían un im-

portante reflejo espacial: el aumento de la población y su polarización en las proximidades de los centros fabriles, la aparición del obrero mixto y la especialización agraria generada por la demanda urbana, que darían lugar a un predominio de la ganadería sobre la agricultura, y, paralelamente, a un predominio de los prados sobre las tierras de labor.

I. EL ESPACIO RURAL-AGRARIO

Dadas las escasas transformaciones espaciales que se produjeron en el espacio comprendido entre Lugones y Posada de Llanera durante la primera mitad del pasado siglo, se puede decir que el paisaje existente en la década de los cincuenta era resultado de los cambios experimentados a finales del siglo XIX, cuando simultáneamente a la aparición de los primeros enclaves industriales se llevó a cabo la especialización lechera, lo que conllevó la reducción progresiva de las tierras de labor, que cedieron parte de sus superficies a la pradera².

Estas transformaciones del espacio agrario, que en buena medida venían determinadas por el proceso industrializador y por la concentración de población que este traía consigo, no se llevaron a cabo al mismo tiempo en todo el territorio regional, sino que afectaron primero al área central, mientras que el resto experimentaba un mayor retraso. Esto fue así porque la industrialización en Asturias se circunscribió al centro de la región y fue también en el centro donde surgieron los principales núcleos urbanos. Por tanto, los cambios económicos que se produjeron tuvieron espacial repercusión en el paisaje agrario de la zona central, que experimentó un proceso de especialización para abastecer los mercados urbanos. Se asiste entonces a una disminución de la producción de cereales y aumentan la de hortalizas y legumbres, al tiempo que se produce un aumento de la ganadería orientada a la producción de carne y, sobre todo, de leche. Probablemente el espacio Lugones-Posada de Llanera fue uno de los primeros en experimentar este cambio en el paisaje agrario debido a la gran demanda de productos procedente de la ciudad de Oviedo (a finales del siglo XIX el consumo mensual de leche por parte de los ovetenses sobrepasaba los 160.000 litros, y pocos años después esta cifra se consideraba escasa). Esta gran demanda repercutía especialmente sobre los

¹ Todas las fotografías aéreas utilizadas para la elaboración de este artículo forman parte del fondo fotográfico del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo.

² Para un análisis detallado del paisaje rural-agrario, así como su correspondiente representación cartográfica véase HERRÁN ALONSO, M. (2001: 21-30).

espacios rurales más próximos debido a que la leche es un producto perecedero, con lo que la cercanía a los centros de consumo era fundamental en una época en la que los medios de transporte y los sistemas de conservación eran muy escasos. Esta situación revela la prontitud con la que se debió formar el paisaje agrario actual, dominado por los prados. (ERICE, 1985, pág. 35).

Además del proceso industrializador y del consiguiente crecimiento de las ciudades, otro factor fundamental para que se produjesen las transformaciones rurales iniciadas a finales del XIX fue el desarrollo de los transportes. El transporte iba a facilitar el comercio de granos, lo que permitió restringir la superficie dedicada a los cereales panificables en favor de las praderas y de los cultivos forrajeros, exigidos por la especialización ganadera. Por tanto, sólo cuando se estableció la línea ferroviaria con la meseta, que permitía el suministro regular de granos pudo llevarse a cabo una especialización ganadera (ERICE, 1985, pág. 28). Así, además de la proximidad a los centros urbanos, otro factor decisivo para la transformación del espacio agrario fue la accesibilidad. El hecho de que la línea de ferrocarril entre Pola de Lena y Gijón atravesara las parroquias de Lugones y de Lugo de Llanera desde 1874, hizo que fuese más fácil el suministro de granos, facilitando así la temprana especialización ganadera.

A la vista de los resultados obtenidos se deduce que el paisaje existente en la zona Lugones-Posada de Llanera con anterioridad a los cambios que se produjeron a finales del siglo XIX estaba condicionado por factores físicos, principalmente por la naturaleza de los suelos, que determinaba diferentes aprovechamientos del espacio.

La marcada diferencia de usos que presentaba el paisaje desapareció a finales del XIX cuando, por razones de tipo económico, las tierras de cultivo quedaron muy restringidas y los prados constituyeron el aprovechamiento más generalizado en toda la zona de estudio. Esta nueva situación se mantuvo vigente hasta mediados del siglo XX, momento a partir del cual se produjo una disminución del espacio agrario debido al fuerte incremento de la demanda de suelo para usos no agrarios que experimentaron las periferias urbanas. Como resultado, se produjo una rápida ocupación de aquellos espacios menos productivos desde el punto de vista agrario, que fueron los más vulnerables a la colonización por parte de la ciudad, experimentando una importante revalorización; por el contrario, la ocupación de los espacios agrícolas tradicionales fue más tardía, y sólo cuando el

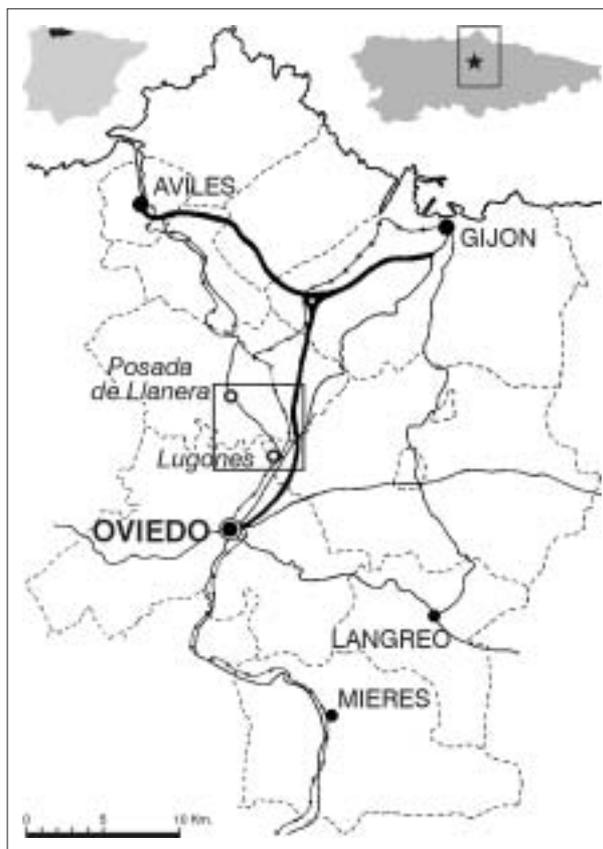


FIG. 1. Mapa de localización.

terrazgo agrícola comenzó a perder su función, debido al abandono de las actividades agroganaderas por la crisis del sector lácteo, hicieron aparición nuevos usos urbanos (principalmente viviendas unifamiliares).

2. EL CAMPO DE AVIACIÓN DE LA MORGAL

La primera transformación de gran envergadura que se produjo en el área de estudio tuvo lugar en el primer cuarto del siglo pasado, debido a la decisión del Ministerio de Guerra de ubicar un campo de aviación en los terrenos de la Morgal, dadas las inmejorables condiciones topográficas que presentaba la zona. Así, en 1927, el Ayuntamiento de Llanera cedía estas tierras al Estado para el aterrizaje de aviones.

A partir de 1940 los terrenos de La Morgal, con una extensión de 20 has fueron cedidas a la Diputación Provincial de Oviedo para construir un campo de aviación civil, en su doble aspecto de transporte de viajeros y de mercancías; con posterioridad fueron adquiridos por la



FIG. 2. Aspecto del aeródromo de la Morgal en 1941. Un año antes, en 1940, el Ayuntamiento de Llanera había cedido a la Diputación Provincial de Oviedo los terrenos del Campo de la Morgal para construir un campo de aviación civil. En la fotografía puede verse, en primer plano, la carretera Lugones-Avilés (A) y el barrio obrero de la Fábrica de Pólvora de Cayés (B). Al fondo, las obras de drenaje y acondicionamiento de los terrenos destinados a la construcción del aeródromo, que presentaban una importante tendencia al encharcamiento (C).

Diputación los predios colindantes mediante expropiación forzosa, llegando a ocupar 94 has «por causa de urgencia por estar destinados a campo de aviación». Doce años más tarde, el 31 de julio de 1952, la Diputación Provincial de Oviedo cedía a título gratuito los terrenos del campo de aviación de La Morgal al Ministerio del Aire para su utilización con fines cívico-militares, y con la condición expresa «de que se utilizase también por aviación civil, en sus aspectos de transporte de viajeros y de mercancías».

No fueron únicamente razones derivadas de las reducidas dimensiones del aeropuerto, que dificultaban las maniobras de los aviones comerciales, las que hicieron renacer viejas polémicas sobre su emplazamiento; otras, como las frecuentes nieblas, que por aquellos años no podían ser resueltas con la tecnología de las aeronaves ni desde las torres de control, fueron también factores esgrimidos por quienes estaban a favor de la construcción de un nuevo aeropuerto acorde con las cada vez más exigentes condiciones requeridas por el tráfico aéreo, al tiempo que se planteaban posibles emplazamientos alternativos para el mismo. Oviedo defendía la continuidad de La Morgal, mientras que Gijón proponía la construcción de un nuevo aeropuerto en La Providencia, y Avilés defendía el emplazamiento de

Ranón. Entre tanto, el aeródromo de La Morgal fue habilitado para su utilización por líneas comerciales regulares, tanto hacia Galicia y Santander-Bilbao, como a Madrid (si bien esta última no durante todo el año y, en ocasiones, a través de Santander).

Finalmente, por decreto de 1 de junio de 1963, el Ministerio del Aire ordenaba el cierre del tráfico aéreo civil en el aeropuerto de Oviedo-Asturias. Esta circunstancia hizo que el Estado decidiese construir un nuevo aeropuerto en Ranón, término municipal de Castrillón, «al que se accederá fácilmente merced a la nueva autopista que unirá los tres principales núcleos urbanos de la región», que fue abierto al tráfico civil el 17 de junio de 1968³.

Respecto al aeródromo de La Morgal, el 4 de noviembre de 1966, por Orden Ministerial se especificaba que,

«Superadas algunas de las circunstancias de orden técnico que motivaron el cierre del aeródromo, a partir de esta fecha quedan abiertos a las operaciones de aviación privada y deportiva los aeródromos de Vitoria, Rozas (Lugo) y Lugo de Llanera (Asturias)».

³ Boletín Informativo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Avilés, 161-164, 1965.

Por tanto, el aeródromo de La Morgal seguiría conservando sus funciones militares (entre 1963 y 1979 el aeródromo fue utilizado como campo de lanzamiento de paracaidistas del Ejército de Aire y Tierra, así como por los helicópteros de la Guardia Civil), a las que se añadía la aviación de carácter privado y deportivo llevada a cabo por el Aéreo Club de Asturias⁴.

El cierre del aeródromo de La Morgal en 1963 dio lugar a un largo contencioso administrativo entre la Diputación Provincial de Oviedo y el Estado, porque los terrenos de dicho aeródromo habían sido cedidos al Ministerio del Aire con la condición expresa de que fuesen destinados a un aeropuerto cívico-militar. Cuando el aeropuerto civil fue cerrado, la Diputación de Oviedo reclamó la revocación formal de la donación hecha, por incumplimiento del acuerdo firmado entre ambas partes, así como la reversión de los terrenos de La Morgal.

Esta reclamación de los terrenos del aeródromo al Ministerio del Aire por parte de la Diputación se fundamentaba no sólo en la citada cuestión de incumplimiento del acuerdo firmado, sino también en otra razón no menos importante: parte de los terrenos de La Morgal estaban incluidos en la fase denominada «ampliación del polígono de Silvota» y a la Diputación le interesaba una recalificación de esos terrenos que eliminase las servidumbres aeronáuticas y los destinase a uso industrial.

Finalmente, el 5 de marzo de 1979 el Ministerio del Aire accedía a la reversión de los terrenos, que pasaban a ser propiedad de la Diputación.

3. EL ESPACIO INDUSTRIAL DECIMONÓNICO

A finales del siglo XIX el espacio comprendido entre Lugones y Posada de Llanera fue el lugar escogido para su implantación por una serie de industrias que necesitaban estar próximas a los centros de consumo, pero que a la vez exigían una amplia disponibilidad de suelo, añadiéndose a estas condiciones las ventajas que se derivaban de la existencia de una red de infraestructuras de transporte adecuada, premisa fundamental para el inicio del proceso de industrialización; cabe recordar que además de la carretera Adanero-Gijón (N-630, hoy

As-18) y la de Lugones-Avilés (C-634, actualmente As-17), existía también una línea ferroviaria, al haberse puesto en marcha en 1874 el servicio entre Pola de Lena y Gijón por parte de la Compañía de Ferrocarril del Noroeste (línea que pasaba por las localidades de Lugones y Lugo de Llanera donde se abrieron estaciones de ferrocarril en ese mismo año), abriéndose pocos años después la línea Villabona-Avilés, que permitiría las comunicaciones con esta ciudad.

Por último, existieron otros dos condicionantes decisivos para la implantación de las primeras industrias: de un lado, la presencia de importantes yacimientos de arcilla en Ables y Cayés (Llanera) determinó la ubicación de la primera instalación fabril: (Cerámicas Guisasaola); de otro, la existencia de normas estrictas en lo tocante a la ubicación de las fábricas de pólvora y explosivos, que debían mantener una distancia mínima respecto a los núcleos de población por motivos de seguridad, contribuyeron a que la Fábrica de Explosivos Santa Bárbara y la de Pólvora de Cayés optasen también por instalarse en la periferia de Oviedo.

Todas estas circunstancias perfilaban ya la situación estratégica que el entorno de Lugones tendría posteriormente y dieron lugar a las primeras inversiones por parte de capitales extranjeros, configurando uno de los primeros enclaves industriales de la región y determinado la especialización de la zona en la industria química, los refractarios y la siderurgia, circunstancia que no cambiaría hasta los años sesenta del pasado siglo, cuando se produjo una diversificación de los sectores productivos con la instalación de los polígonos industriales.

A. La industria química: la Fábrica de Explosivos Santa Bárbara y la Fábrica de Pólvora de Cayés

La Fábrica de Explosivos Santa Bárbara fue fundada por José Tartiere en 1875, escogiendo para su ubicación Lugones, que se presentaba como una localización idónea atendiendo a las necesidades de la empresa. En primer lugar, debía tratarse de un lugar que, por razones de seguridad, estuviese a una distancia mínima de dos kilómetros de los lugares habitados y de los caminos más utilizados, dado el riesgo de explosión que existía en las industrias de pólvora; en segundo lugar, era fundamental que la fábrica estuviese conectada por ferrocarril con los puertos por donde entraban las materias primas procedentes de Galdácano (Bilbao), así como la maquinaria comprada en el extranjero. Teniendo en cuenta estas consideraciones se determinó que el lugar más adecua-

⁴ Acuerdo del Ayuntamiento pleno sobre reserva del derecho de parcela del campo de aviación (2 de febrero de 1973). Ayuntamiento de Llanera, exp. 242/71.

FIG. 3. Detalle del fotograma núm. 6.454, perteneciente al vuelo de la «Serie A» de 1945 (MTN-29). En la fotografía son fácilmente identificables los elementos más distintivos que presentaba Llanera en aquellos momentos: la pista de aterrizaje del aeródromo de La Morgal (A), la Fábrica de Pólvora de Cayés (B) y la de Cerámicas Guisasaola (C), ambas dispuestas sobre la carretera que unía Lugones con Avilés. Las repercusiones paisajísticas derivadas de la implantación de estas industrias fueron limitadas debido a la distribución interna que presentaban. Así, en el caso de las fábricas de explosivos, debido a la peligrosidad que suponían, estaban sujetas a una serie de Ordenanzas que señalaban que los edificios debían ser de reducido tamaño y distribuirse por todo el recinto fabril. Además, los talleres debían estar constituidos por una sola nave, permanecer separados unos de otros y estar rodeados de arbolado y terraplenes de tierra, con el fin de no propagar el fuego en caso de explosión. Estas exigencias por motivos de seguridad daban como resultado instalaciones muy diseminadas que necesitaban de solares de grandes dimensiones para su ubicación.



do para instalar la Fábrica eran los terrenos localizados entre los ríos Nora y Noreña, conocidos popularmente como «La Cebeda» o «Caveda». La citada finca contaba, además, con otras ventajas como eran la existencia de un caudal de agua y la presencia de abundante arbolado que serviría de pantalla de protección y aislamiento, aumentando las medidas de seguridad.

Durante sus primeros años de existencia, Santa Bárbara se dedicó a la producción de pólvora de mina, con dos destinos principales: la minería y las obras civiles (sobre todo las construcciones ferroviarias y las obras de los túneles del puerto de Pajares), además de la pólvora de caza, diversificándose la producción a partir de 1885 con la introducción de la pólvora de guerra. La vinculación de la empresa con la industria de guerra dio lugar a un período de gran prosperidad ligado a las guerras coloniales, que se tradujo en la ampliación de las instalaciones (CRABIFFOSSE CUESTA, 1986); sin embargo, esa vinculación de la industria de la pólvora con los intereses del Estado propiciaría la creación en 1896 de la Unión Española de Explosivos que ejerció el monopolio legal de la fabricación y venta de explosivos en la España peninsular e insular durante los siguientes vein-

te años. Se terminaba así con la autonomía de la Fábrica Santa Bárbara, que pasaba a formar parte de la Unión Española de Explosivos. No disponemos de más información sobre la Fábrica para la primera mitad del siglo XX, aunque sabemos que en 1934 seguía dedicándose a la fabricación de pólvoras sin humo, pólvora de caza y guerra, éter sulfúrico, casquillos y detonadores de minas y canteras, cuya fabricación precisaba cobre electrolítico que les suministraba la Fábrica de Metales que la compañía tenía a pocos metros de Santa Bárbara (BEAUMONT, 1934).

Respecto a la Sociedad de Explosivos de Cayés, su fundación, en 1895, se debió a Indalecio Prieto y Justo Guisasaola. En este caso la Fábrica se asentó en el concejo de Llanera, en un solar de 43,4 has en el que se integraban las dependencias fabriles propiamente dichas, más los terrenos donde se localizó el «Barrio Tartiere», destinado a los trabajadores de la empresa, y otras 12,6 has de suelo de uso indeterminado que constituían una reserva ante una posible ampliación.

La Fábrica se especializó en la fabricación de pólvora negra, mecha y cordón detonante, especialización que se mantenía en 1934 según noticias de BEAUMONT.

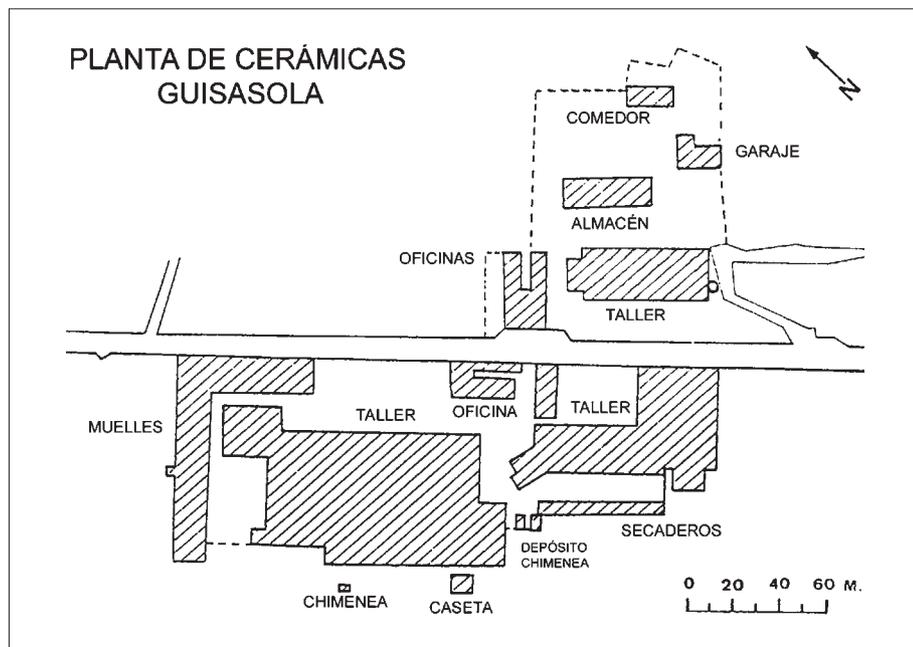


FIG. 4. Planta de la fábrica Cerámicas Guisasola (tomada de BENITO DEL POZO, 1986). La identificación de los distintos edificios ha sido realizada a partir del *Plan Especial de la factoría Cultural Multimedia* (c. 1991, Ayuntamiento de Llanera).

B. Cerámica y refractarios: «Cerámicas Guisasola»

Cerámicas Guisasola fue fundada por Fabricio Díaz y Cifuentes y Wenceslao Guisasola Larrosa, estando destinada inicialmente a la fabricación de ladrillos y tejas para abastecer la demanda derivada de la construcción del ferrocarril León-Asturias en el tramo Olloniego-Gijón. La industria se situó en Cayés, concejo de Llanera, en la confluencia de los ríos Noreña y Nora.

A los dos años de su apertura, en 1870, la fábrica se modernizó incorporando un horno, por lo que pasaría a ser conocida popularmente como «la Estufa». En este período, la factoría experimentó una gran expansión ya que era la única empresa capaz de suministrar ladrillos refractarios comprimidos y prensados a la creciente demanda proveniente de las obras ferroviarias y de la construcción de viviendas en los centros urbanos. Tras la muerte del fundador, en 1902, la tejería pasó a manos de la sociedad Viuda e Hijos de Guisasola, y un año más tarde de nuevo cambiaba de nombre pasando a llamarse Hijos de Guisasola, S.A. (ÁLVAREZ GONZÁLEZ, 1996).

A lo largo de este primer período la empresa pasó por varias etapas productivas; la primera de ellas llegó hasta 1904, centrándose las actividades en la elaboración de ladrillos con arcillas y barro obtenidos en Cayés y Ables; a partir de ese año, la producción se diversificó con la elaboración de tejas y tuberías de gres; ya en la década de los veinte la empresa experimentaría una in-

tensificación de la producción, siendo también en este período, en concreto en 1923, cuando la Fábrica tomaría su nombre definitivo, Cerámicas Guisasola, que mantendría hasta su desaparición.

Durante la Guerra Civil la Fábrica suspendió la fabricación de gres y refractarios, mientras que continuaba la de teja para la construcción, retomando a partir de 1938 la fabricación de material refractario, destinado principalmente a la industria siderúrgica regional, para lo que se instalarían dos nuevos hornos en la Fábrica. Los refractarios pasaban así a ser la base de la producción sustituyendo a la teja y el ladrillo, situación que se acentuaría en la década de los años sesenta debido a la gran demanda proveniente de la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. (ENSIDESA).

La crisis de los años setenta, unida a la fuerte competencia de factorías de refractarios más modernas y con mejor tecnología, llevó a que en 1976 la Sociedad Anónima Cerámicas Guisasola vendiera las instalaciones a la multinacional alemana *Deuchsche Magnesit*, filial de *General Refractories*, que tampoco sería capaz de superar la crisis, por lo que la empresa cerró definitivamente en 1979.

Desde su cierre, la Fábrica fue utilizada como almacén de distintos productos aprovechando la gran superficie cubierta de sus naves, hasta que en 1982 salieron a subasta los inmuebles de «La Estufa», que fueron vendidos por sesenta y cinco millones de pesetas. Después

FIG. 5. Detalle del fotograma núm. 2.075 del vuelo de la «Serie H» (MTN-29), fechado en 1956. La fábrica de Cerámicas Guisasola se disponía a ambos márgenes de la antigua carretera que unía Lugones con Avilés. Los edificios de la margen izquierda, construidos a partir de 1943, son los más antiguos conservados (A). La planta de la fábrica arriba reproducida (Fig. 4), estaba ya plenamente definida en 1945, como se refleja en el vuelo de la «Serie A» de esa fecha (Fig. 3), y permanecería sin grandes alteraciones hasta la década de los sesenta.



llegarían multitud de proyectos destinados a ocupar las antiguas naves de la Fábrica: un centro de diseño, la Factoría Cultural Multimedia o La Casa de la Industria y la Tecnología, entre otros; ninguno de ellos se llevó a cabo y las instalaciones de Cerámicas Guisasola permanecerían en un estado de semiabandono hasta el año 2000, fecha en que la nave antiguamente destinada a taller, situada en la margen derecha de la carretera (Fig. 4), fue adquirida por una empresa española destinada a la fabricación y venta de muebles⁵.

C. La Fábrica de Metales de Lugones

La Fábrica de Metales de Lugones había sido creada por la Sociedad Industrial Asturiana (SIA) en 1896, con el fin de dedicarse a la fundición y transformación del cobre y sus aleaciones para suministrar bandas de este mineral a la Fábrica de Explosivos Santa Bárbara.

Para la ubicación de la fábrica, SIA adquirió unos terrenos próximos a la fábrica de pólvora que la compañía tenía en la finca «La Cebeda», en la margen derecha de la carretera Lugones-Avilés, sin embargo, el ferrocarril fue el factor determinante para la localización de la fábrica. Así, la configuración de la planta se realizó sobre un eje longitudinal coincidiendo con el recorrido de la vía del tren.

A lo largo del primer cuarto del siglo veinte se realizó una diversificación de la fabricación hacia productos comerciales y aplicaciones militares, que en 1925 llegaron a suponer el 90% de la producción total debido a la demanda que provocó la Guerra de Marruecos. En el período republicano se redujeron los productos militares a un 30% y aumentaron los comerciales hasta el 70%.

A la Guerra Civil siguió un largo período de aislamiento, con un mercado interior mínimo y una importante escasez de energía y materias primas, que terminaría con el Plan de Estabilización de 1959; desde ese año hasta 1966 la Fábrica de Metales experimentó un importante crecimiento y se introdujo en mercados extranjeros. Desconocemos que efectos tuvo para la factoría la formación de la Unión de Siderúrgicas Asturianas, S.A.

⁵ *Plan Especial de la Factoría Cultural Multimedia*, c. 1991, Ayuntamiento de Llanera, exp. 446/91.



FIG. 6. Detalle del fotograma núm. 106 del vuelo la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA) (c. 1960). A partir de la década de los sesenta los cambios más significativos se produjeron en la margen derecha de la carretera (A), donde se llevaron a cabo sucesivas ampliaciones de las instalaciones que hay que poner en relación con la creciente demanda de refractarios por parte de la industria siderúrgica asturiana.

(UNINSA) y la crisis de mediados de los setenta, ya que carecemos de información hasta 1987, año en el que la empresa pasaba a manos de la firma italiana *La Metallie Italiane* (LMI) y se produce una severa regulación de empleo⁶. Tan sólo cinco años después la Fábrica volvía a ser vendida, esta vez a un grupo finlandés del sector del cobre, a la vez que parte de la actividad era desagregada a Laminados Oviedo-Córdoba, S.A. (LOCSA), situación que perdura en la actualidad.

III

LA CONSOLIDACIÓN DE LUGONES COMO NÚCLEO INDUSTRIAL

En la década de los cincuenta del pasado siglo se produjo la consolidación del espacio industrial decimonónico anteriormente descrito, con la ubicación en Lugones de tres nuevas empresas continuadoras de algún modo de los sectores tradicionales asentados en la zona: la fabricación de refractarios, la siderometalurgia y la industria química.

El surgimiento y desarrollo histórico de este conjunto, como en el resto de enclaves industriales, estuvo fuertemente determinado por los vaivenes que sufrió la política industrial durante el franquismo en nuestra re-

gión. El objetivo final de este capítulo es poner de manifiesto qué repercusiones tuvo dicha política en el devenir de unas empresas de carácter privado cuyo mayor logro ha sido la continuidad.

En el período que transcurre desde el año 1939 a 1941 se configuró la política económica que mantuvo el país hasta la década de los sesenta, y que se caracterizó, por un apoyo a ultranza a los sectores básicos del país, y por otro por la autarquía.

A finales de la década de los cincuenta se aceleró el crecimiento económico y la política seguida hasta ese momento se manifestó como la principal traba para el desarrollo. Ante esta situación, en 1959 se introdujeron cambios radicales en la política económica del país para adaptarse a la nueva situación, que se plasmaron en el Plan de Nueva Ordenación Económica (más conocido como Plan de Estabilización); a través de este instrumento se avanzaba hacia la liberalización económica, y la intervención directa del Estado era sustituida por mecanismos más sutiles de regulación de carácter sectorial. A partir de esta fecha, los cambios dentro de la política económica dieron lugar a un período de crecimiento sin precedentes en la economía a española que se prolongaría hasta la crisis internacional de 1973.

Durante este período «desarrollista» Asturias desempeñó un papel preponderante al convertirse en el principal productor de bienes básicos y ser el pilar fundamental de la industrialización española. El resultado fue una industria muy especializada, dependiente de los intereses públicos y causante de importantes desequilibrios territoriales al concentrarse en la zona central; realidad és-

⁶ ADARO-RUIZ FALCÓ, en su obra *175 años de siderometalurgia en Asturias* (1978: 137 y sigs.) señala la integración en UNINSA de la planta siderúrgica que SIA tenía en Gijón, pero no hace mención alguna a la Fábrica de Metales de Lugones.

FIG. 7. Detalle del fotograma núm. 6.922 (P-10) perteneciente al «Vuelo de la Diputación», realizado entre 1969 y 1970. En estos momentos se aprecia una nueva ampliación de las instalaciones de la fábrica en la margen derecha de la carretera Lugones-Avilés. El cierre de la fábrica en 1979 supuso el desmantelamiento de parte de los talleres de la margen izquierda, reduciéndose considerablemente la planta y dando lugar al conjunto que perdura en la actualidad. En los últimos años se han rehabilitado y reutilizado parte de los inmuebles, en concreto el edificio de oficinas (C) y el taller de la margen derecha (D). El resto de las instalaciones se mantiene en un lamentable estado de conservación, pese al reconocido valor de este conjunto, uno de los exponentes señeros de la arquitectura industrial de la región.



ta ya vislumbrada por distintos organismos regionales de la época, que abogaron por una diversificación de la estructura productiva y por el apoyo a la industria transformadora que debía localizarse en el centro de la región, debido a la existencia de materias primas, de una red de transporte adecuada y de mano de obra cualificada. La diversificación industrial reclamada desde ámbitos regionales sería finalmente respondida por el gobierno en 1969 a través de la figura del Polo de Desarrollo de Oviedo, cuyos efectos propiciaron la aparición de uno de los elementos más significativos del paisaje de la zona que estudiamos, el polígono industrial de Silvota, en Llanera.

1. LA CONSOLIDACIÓN DE LUGONES COMO NÚCLEO INDUSTRIAL

El particular contexto económico nacional que se dio en la década de los cincuenta afectaría especialmente a Asturias, dando lugar a importantes cambios en la estructura industrial de la región. Así, Lugones, que se había mantenido durante un largo tiempo sin apenas cambios, experimentó un importante crecimiento debido a la instalación de un nuevo conjunto industrial. Como hemos visto con anterioridad, Lugones había sufrido las primeras transformaciones importantes a finales del si-

glo XIX con la aparición de las primeras fábricas Santa Bárbara y Metales; los factores que en aquel tiempo condicionaron la inversión de capital serían los que cincuenta años después volverían a determinar el asentamiento de nuevas industrias. A la centralidad de la zona, las buenas comunicaciones y la existencia de materias primas para la fabricación de productos cerámicos, se sumaba en esta segunda etapa el desplazamiento del centro de gravedad del sector industrial en Asturias desde las cuencas hulleras centrales hacia la costa, lo que favoreció en gran medida a los concejos de Siero y Llanera, que pasaban a ocupar un lugar estratégico dentro del entramado económico regional. Los cambios que se llevaron a cabo en el espacio Lugones-Llanera en los años cincuenta anunciaban el proceso de periurbanización que se desarrollaría en la siguiente década.

A. Los productos refractarios: La empresa Didier-MERSA

La empresa Didier-MERSA fue resultado de la fusión de dos factorías independientes, Materiales Especiales Refractarios, S.A. (MERSA) y Didier Refractarios, S.A. Aunque en los años cincuenta, período que abarcamos en este capítulo, tuvieron un desarrollo común al constituir una única empresa, no siempre fue así, por lo que



FIG. 8. Detalle del fotograma núm. 28.892 del «vuelo americano» (1956), (MTN-29). En el entorno de Lugones, a mediados de los cincuenta, coexistían la Fábrica de Explosivos Santa Bárbara (A), la Fábrica de Metales (B) y la Didier-MERSA (C y D), destinada a la fabricación de refractarios. En la foto se aprecia el impacto paisajístico que supuso la ubicación de las Fábrica de Metales y Didier.

pueden diferenciarse tres etapas en su evolución. La primera corresponde a la aparición de MERSA, en torno a los años veinte, en el barrio de la estación de Lugones; la segunda hace referencia, ya en los años cincuenta, a la implantación de la factoría Didier en las proximidades de MERSA y a la posterior fusión entre ambas empresas; la tercera y última responde a la evolución que siguieron desde su escisión en el año 1968.

La empresa MERSA se constituyó como una sociedad privada en 1928, estando dedicada a la fabricación de materiales especiales refractarios, en concreto ladrillos de magnesita y cromita; se continuaba así con una actividad tradicional en la zona, cuyo precedente era la fábrica de cerámica «La Estufa», y un sinfín de pequeños talleres de carácter artesanal.

La existencia de materias primas, la proximidad a los centros de mercado y la existencia de mano de obra cualificada, fueron las razones que llevaron a los inver-

sos a decidirse por el enclave de Lugones, escogiendo para la ubicación de la fábrica una localización inmejorable, en las inmediaciones de la carretera Lugones-Avilés, junto a la estación de ferrocarril de Lugones, en unas naves que previamente habían estado ocupadas desde finales del XIX por un taller de pintura.

No se tienen más noticias de la factoría MERSA hasta la década de los cincuenta, cuando reaparece fusionada con Didier Refractarios, S.A., empresa perteneciente al holding multinacional *Didier Werke*, con el nombre de Didier-MERSA, S.A. Así, a la factoría preexistente se unía una nueva instalación que se localizaba en la parcela comprendida entre la Fábrica de Metales y las carreteras N-630 y C-634 (Fig. 8).

Tras un período inicial de dos años destinados a la puesta en marcha, la industria comenzó su andadura abasteciendo de refractarios a las primeras firmas nacionales dentro de las actividades de la siderurgia, vidrio,

cemento, cal, química, construcción de hornos, etc. Esta creciente demanda llevaría a la empresa a acometer sucesivas ampliaciones de capital y reformas en sus instalaciones.

El surgimiento de la empresa Didier-MERSA y su posterior desarrollo no pueden entenderse sin tener en cuenta las actuaciones del sector público en Asturias, que determinaron su evolución. La instalación de la fábrica de refractarios se produce simultáneamente a la decisión de crear una industria siderúrgica integral en Avilés, ENSIDESA, que comenzaría su actividad en 1957, convirtiéndose, por la necesidad de materiales refractarios para el funcionamiento de sus hornos, en el principal cliente de la empresa.

El emplazamiento de Lugones se mostraba como el más adecuado para la empresa debido no sólo a las razones ya aducidas, sino también por la buena accesibilidad que presentaba este núcleo ante la polarización territorial que tenían las inversiones del Instituto Nacional de Industria (INI) en el centro de la región. Por otro lado, Didier-MERSA se vio beneficiada por los cambios que experimentó la política industrial tras la entrada en el gobierno del grupo de los tecnócratas, que permitieron la importación de bienes de equipo extranjeros y la participación de capital alemán.

Este período de expansión provocó cambios en el paisaje, determinados no sólo por la aparición de la factoría Didier dentro del espacio destinado por el Ayuntamiento de Siero a la industria pesada, sino también por el crecimiento del casco urbano de Lugones. Así, en 1956, la empresa, acogiendo a la Ley de Viviendas de Renta Limitada, solicitó licencia para la construcción de bloques de viviendas para sus trabajadores en los terrenos de su propiedad que lindaban con la carretera Oviedo-Gijón. Con ello, el núcleo urbano de Lugones, cuyo crecimiento se había producido en torno a la intersección de las carreteras a Gijón y Avilés, comenzó a prolongarse siguiendo como eje de expansión la N-630.

MERSA, pese al proceso de fusión, siguió conservando su autonomía, pero la planta fue perdiendo importancia hasta que en 1966 suspendió temporalmente la fabricación, al tiempo que se desligaba de Didier en 1968 pasando a denominarse nuevamente MERSA. Por tanto, a partir de ese año, y sin que sepamos a través de los documentos cuál fue la razón, se produce la escisión de la dos firmas, y su estudio debe realizarse de forma independiente.

Didier, llevó a cabo sucesivas ampliaciones de capital, con importante presencia de inversiones alemanas.

En 1974 se produjo una ampliación de la factoría debido a la creciente demanda de refractarios por parte de las industrias siderúrgicas, cementeras y del vidrio, y a la insuficiencia de la producción nacional de refractarios, señalándose en la Memoria de Didier del citado año que,

«La ampliación es necesaria para reducir la salida de divisas que suponen las importaciones de ladrillos, con el evidente daño para la economía nacional, más aún cuando el actual coste de importación de combustibles ha elevado de forma tan espectacular la salida de divisas al exterior»⁷.

Para acometer dicha reforma, Didier, acogiendo a las directrices del III Plan de Desarrollo Económico, y a su localización dentro del Polo de Desarrollo de Oviedo, solicitó una serie de beneficios fiscales, basándose en la cuantía de la inversión a realizar (301 millones de pesetas) y en el número de puestos de trabajo de la fábrica (457 empleos)⁸.

Ya en los años ochenta, la empresa atravesó una dura crisis debido al proceso de reconversión industrial y al cierre de muchas de las fábricas que se abastecían de sus productos. Ante esta situación, Didier se vio obligada a buscar nuevos mercados exteriores, así como a una nueva reestructuración y adaptación de sus instalaciones y de la plantilla, que pasó de 395 empleados en 1990 a los aproximadamente 120 actuales. Finalmente, en 1995 el holding *Didier-Werke, A.G.* fue adquirido por el Grupo RHI, por lo que la empresa de Lugones, tras medio siglo de existencia bajo el nombre de Didier, paso a denominarse *RHI, Refractories Ibérica, S.L.*

Por su parte, la factoría MERSA, que permanecía cerrada desde 1966, proyecta en el año 1972 la reestructuración y modernización de sus instalaciones en el barrio de la estación, en Lugones, para una nueva apertura. La finalidad de la empresa en este segundo período sería la producción de refractarios, basados en chamota, magnetita y dolomía, materias primas existentes en la zona, cuyo destino era la industria siderúrgica que precisaba estos materiales para los convertidores y la fabricación de productos aluminosos. Por tanto, MERSA que había surgido a principios del siglo XX, seguía manteniendo su actividad en el sector de los refractarios, pero adaptando la producción a las nuevas demandas del mercado.

⁷ Memoria de Didier. Archivo de la Dirección General de Industria y Energía del Principado de Asturias.

⁸ Cabe recordar que las empresas que estaban dentro de zonas consideradas como Polo de Desarrollo Industrial debían cumplir una serie de requisitos para poder obtener los beneficios señalados: que la inversión fuese al menos de cinco millones de pesetas y que se creasen más de treinta puestos de trabajo.

La presencia de esta nueva actividad, molesta y nociva debido a un horno calcinador de sílice de alto poder contaminante, era inadecuada para la nueva realidad espacial que presentaba Lugones a principios de los años setenta, ya que el crecimiento demográfico había hecho que el espacio residencial llegase hasta las proximidades de la Fábrica. Por otro lado, el período de inactividad que atravesó la empresa desde su escisión de Didier no fue aprovechado por el Ayuntamiento de Siero para llevar a cabo una recalificación de los terrenos de MERSA, por lo que a principios de los setenta existía un espacio destinado a industria pesada enquistado dentro de la zona urbana, situación que provocó la movilización general del vecindario de Lugones y la petición del cierre de la fábrica, que finalmente se realizó en el año 1985.

Tras el desmantelamiento de la industria, el Ayuntamiento de Siero y la Comisión de Urbanismo de Asturias decidieron cambiar la calificación de los terrenos ocupados por MERSA, transformándolos en urbanos, y aprobando el proyecto de construcción de 405 viviendas.

B. La industria siderúrgica: Fundición Nodular, S.A.

Fundición Nodular, S.A. se constituyó en el año 1956 como una empresa destinada a la fundición y mecanización de piezas a partir de aleaciones especiales y, más concretamente, a la fabricación de cilindros de laminación destinados a la industria siderúrgica. La decisión de los inversores vascos de asentar la factoría en Asturias se basó en la tradición siderúrgica de la región y en el potencial mercado que representaba la apertura de ENSIDESA.

De nuevo, debido a la disponibilidad de suelo y a las buenas comunicaciones, Lugones fue el emplazamiento escogido por Nodular. Las obras de la factoría comenzaron así en 1959 en la zona del Castro, en unas parcelas contiguas a Didier y con acceso directo a la vía del tren.

Los terrenos en los que Nodular tenía previsto instalar la fábrica no tenían la calificación de zona industrial dentro del Plan de Ordenación del Ayuntamiento de Siero, por lo que la adquisición de los mismos se realizó mediante un proceso especulativo. En primer lugar Nodular compró los predios de menor valor, al mismo tiempo que otros localizados en zonas estratégicas, con la intención de convertirse en el propietario más destacado desde el punto de vista de la superficie disponible,

así como impedir la ubicación de cualquier otra empresa en la zona. Tras esta primera actuación, la empresa interrumpió las gestiones de compra esperando que el nuevo Plan de Ordenación del Ayuntamiento de Siero declarase la zona como suelo industrial, lo que le permitió comprar los restantes predios por debajo de sus valores reales⁹. El proceso seguido por Nodular para adquirir los terrenos donde se instaló la fábrica pone de manifiesto cómo a finales de la década de los cincuenta existía en la región un déficit de suelo industrial debido a la ausencia de superficies llanas y a la estructura minifundista de la propiedad de la tierra, que obligaba a la adquisición sucesiva de pequeñas parcelas por las que los propietarios pedían sumas cada vez más altas (BENITO DEL POZO, 1991).

En esta primera etapa de desarrollo de la empresa, las consecuencias del primer Plan de Estabilización español influyeron en el mercado nacional, produciendo una recesión en el consumo que afectó a la industria en general, frenando su expansión. La empresa Nodular, sin embargo, logró salir de la crisis y en 1961 proyectó una ampliación industrial por un valor de cuarenta millones de pesetas, destinada a la compra de maquinaria de transporte y otros auxiliares. Con estas ampliaciones se consiguió un notable incremento de la producción en el año 1962, que se vería de nuevo mermado en 1963, año en el que la producción siderometalúrgica nacional señaló cifras muy bajas frente a las importaciones, especialmente en lo referente a los cilindros metálicos.

La favorable coyuntura para la industria siderúrgica iniciada a finales de 1968, así como la creciente demanda de acero, superior a la capacidad de producción nacional, hizo que aumentasen en gran medida las importaciones y obligó a las plantas de laminación españolas a trabajar al límite de su capacidad productiva. Esta demanda de productos se acentuaba con el desarrollo del II Plan de Desarrollo Nacional, que preveía un aumento del 20% en la producción de laminados. Ante esta situación, la Fábrica Nodular se vio obligada a incorporar nuevas calidades de cilindros, que eran demandados por los trenes de laminación que se estaban montando en UNINSA, ENSIDESA y Altos Hornos de Vizcaya. Para abordar estas innovaciones Nodular firmó una serie de contratos de asistencia técnica con la compañía *Blaw-Knox Co.* de Pittsburgh (U.S.A.) y con la firma inglesa *The International Nickel Co.* La incorporación de estas

⁹ Memoria de Nodular. Archivo de la Dirección General de Industria y Energía del Principado de Asturias.

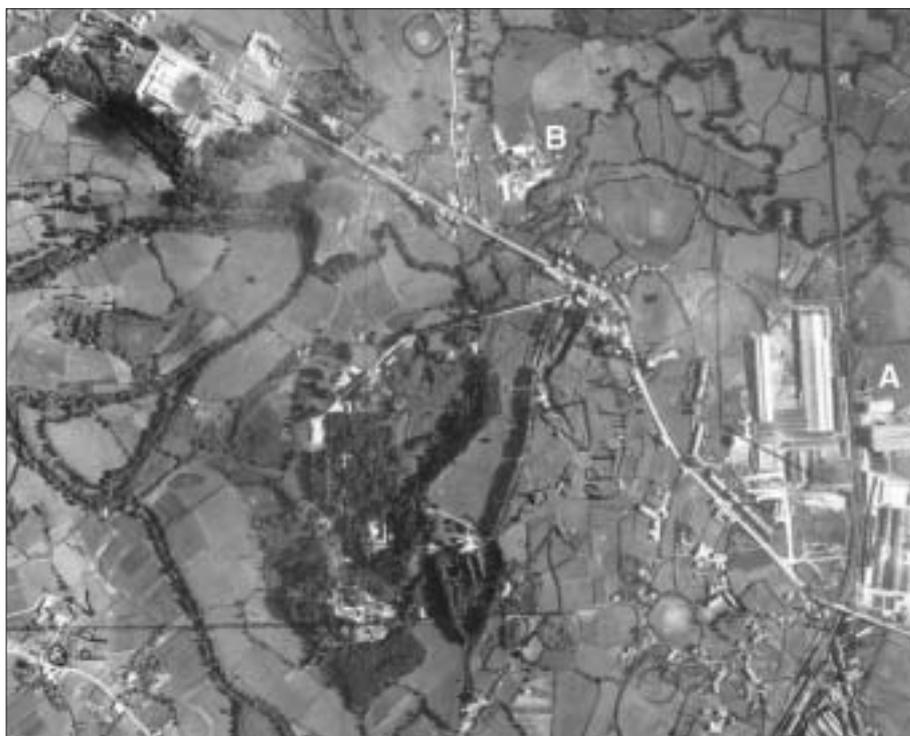


FIG. 9. Detalle del fotograma núm 479 (P-2) perteneciente al vuelo de CETFA de 1963. A finales de los años cincuenta otras dos factorías aparecieron en las proximidades de Lugones: Nodular, S.A. (A) y REPALSA (B). En primer caso, el acceso directo a la línea de ferrocarril constituyó el principal factor de localización, mientras para la segunda lo sería la existencia de carreteras que permitirían la comunicación con los centros siderúrgicos y los núcleos urbanos.

innovaciones tecnológicas convertía a Nodular en la empresa más importante del país en lo que a la producción de cilindros de acero se refiere.

C. La industria química: Refinería de Productos del Alquitrán, S.A. (REPALSA)

REPALSA fue la última empresa en localizarse en el corredor Lugones-Posada de Llanera, (concretamente en el lugar conocido como «La Venta del Gallo») a finales de la década de los cincuenta. La sociedad fue creada en 1958 con el objeto de desarrollar una serie de fabricaciones que incluían la recuperación, destilación y refinado de los productos químicos derivados del alquitrán; con la instalación de esta factoría se consolidaba también la presencia de la industria química en la zona, cuyos orígenes, como se vio anteriormente, se remontan a finales del siglo XIX con la presencia de la Fábrica de Explosivos Santa Bárbara y la Fábrica de pólvora de Cayés.

Respecto a las razones que llevaron a la industria a localizarse en el concejo de Llanera, la Memoria de la empresa del año 1959, lo expresa de manera clara:

«(...) la localización de una industria transformadora ha de tener la mejor localización en la zona central de Asturias, permitiendo un transporte cómodo y económico para el acopio de mate-

riales, y facilidad en cuanto a suministro de combustibles y energía eléctrica, agua y mano de obra cualificada»¹⁰.

La presencia de una fábrica de estas características estuvo determinada por la importancia que adquirió en Asturias la industria de coquización del carbón, como consecuencia del incremento de las plantas siderúrgicas. Esta circunstancia favorecía la implantación de industrias transformadoras, como REPALSA, que, partiendo de la destilación convencional del alquitrán, permitían recuperar mediante un refinado especial productos como el fenol, el naftaleno residual, y otros.

Además de la presencia de ENSIDESA en Avilés, otros factores de carácter político fueron determinantes para la aparición de la empresa en la zona. Por un lado la incipiente liberalización económica que siguió al Plan de Estabilización, que permitiría importar los medios técnicos necesarios para llevar a cabo los procesos de destilación anteriormente descritos; por otro, el interés de las autoridades regionales en diversificar la economía asturiana, dando especial relevancia a la industria transformadora.

¹⁰ Memoria de REPALSA. Archivo de la Dirección General de Industria y Energía del Principado de Asturias.



FIG. 10. La fotografía (tomada de *Historia de Asturias*, 1977) muestra en primer plano las casas para trabajadores y la escuela para niños construidas por la Sociedad Industrial Santa Bárbara a principios del siglo pasado (A). En el centro, el complejo industrial de Lugones, formado por las factorías Metales (B), Didier (C) y Nodular (D), caracterizado por la concentración de sus instalaciones en naves de desarrollo longitudinal servidas por vías intermedias de ferrocarril. Al fondo, uno de los principales nudos de comunicación de la región, constituido por la confluencia de las carreteras Adanero-Gijón (As-18) y Avilés-Puerto de Tarna (As-17), y la autopista A-66.

En 1964, tras cinco años de funcionamiento de la fábrica, se abordaba una nueva etapa de desarrollo consistente en la transformación de los aceites residuales derivados del alquitrán en productos semielaborados; con esta diversificación de la producción, la empresa se adaptaba a las nuevas condiciones de mercado impuestas tras la liberalización del comercio. Algunas de las razones aducidas por REPALSA para llevar a cabo esta reconversión se recogen en la fuente más arriba citada:

«La presión de la oferta internacional sobre nuestros mercados, tanto de los países de la Europa Occidental, como de los del Este (muchas veces valiéndose de precios políticos más económicos), unido a las medidas liberalizadoras de nuestras autoridades comerciales, nos ha obligado a un ejercicio de reconversión tan amplio como intenso».

Esta diversificación de la producción se amoldaba también a la nueva política del régimen, que tras el abandono del intervencionismo adoptó medios más sutiles para proteger el mercado interior a la vez que favorecía las exportaciones. Así, continuando con la fuente ya citada, REPALSA mantenía que la ampliación de la fábrica era necesaria para la elaboración de productos que en aquellos momentos debían importarse en su totalidad:

«Este proceso de refino, además de no representar una depreciación técnica ni económica, significa la revalorización de unas posibilidades en recursos nacionales que en la actualidad deben ser importados totalmente y en cantidades crecientes».

La siguiente reconversión se efectuaría en 1967, cuando se solicitó licencia para la instalación de una planta de caustificación de lejía a partir de los aceites del alquitrán y del carbón.

Por motivos que desconocemos no hay más noticias de la Fábrica hasta su cierre en 1993. Cinco años después, las instalaciones fueron compradas y puestas de nuevo en funcionamiento por Química Alba, S.A., empresa dedicada igualmente al tratamiento de residuos industriales.

IV

LA CREACIÓN DE SUELO INDUSTRIAL PROGRAMADO EN LA DÉCADA DE LOS SESENTA: LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE SILVOTA Y ASIPO

Durante la década de los años sesenta y primeros años de los setenta existió en el área de estudio una actuación directa del Estado mediante una serie de medi-

das de planificación territorial que darían lugar a una profunda transformación de los usos del suelo y de la economía. La intervención estatal desempeñó así un papel decisivo en la configuración de la zona Lugones-Llanera como un espacio periurbano, ya que la política territorial desencadenó la descentralización de las funciones urbanas y el consumo de espacio rural.

La ocupación industrial de las periferias urbanas a partir de los años sesenta es un fenómeno generalizado y ha sido ampliamente estudiado. En general, la mayoría de los autores están de acuerdo en que son dos las razones fundamentales para explicar la instalación de las industrias en las periferias; la primera fue la importancia que tuvieron los avances técnicos del siglo XX, que liberaron en gran medida la dependencia de la industria respecto a los núcleos urbanos; la segunda fueron las consecuencias derivadas del crecimiento de las ciudades (aumento del precio de los solares, perjudicando a todas aquellos usos que eran grandes consumidoras de suelo, problemas de congestión y rechazo de actividades contaminantes) que dio lugar a un fenómeno de «expulsión» hacia las periferias de las actividades productivas.

Sin embargo, los asentamientos industriales necesitaban suelos urbanizados y dotados de una serie de infraestructuras y servicios mínimos, que las periferias urbanas no siempre estaban en disposición de ofrecer; para paliar estas carencias, tanto la iniciativa pública como la privada optaron por la creación de polígonos industriales, consiguiendo a través de esta fórmula reducir los costes de urbanización y dotación de infraestructuras al ser abordados conjuntamente.

El objetivo de este epígrafe es, pues, analizar los principales cambios que experimentó el área de estudio durante este período debido a la intervención estatal; cambios que se pueden resumir en dos hechos fundamentales que alteraron profundamente la fisonomía de la zona: la desaparición de la Fábrica de Pólvora de Cayés y de la de Explosivos Santa Bárbara y la aparición de nuevos enclaves industriales que adoptarían una morfología totalmente diferente a la preexistente en la zona: los polígonos industriales de Silvota y ASIPO.

Y es que las repercusiones paisajísticas que tuvo la implantación de estos dos polígonos industriales fueron muy importantes. En primer lugar, y como efecto más inmediato, cabe destacar la gran superficie de suelo agrícola que ocuparon. En segundo lugar, estos polígonos industriales requerían infraestructuras de transportes adecuadas, en concreto nuevas carreteras. Si para el asentamiento de los conjuntos industriales abordados en

los epígrafes anteriores el ferrocarril había constituido uno de los principales factores de localización, a partir de los años sesenta, con la difusión del tráfico rodado, las carreteras pasaron a ser el principal motivo de atracción, puesto que garantizaban el acceso a los centros abastecedores de materias primas y consumidores de los productos. Por tanto, al consumo de espacio agrícola que supusieron los polígonos industriales habría que añadir el de los terrenos afectados por el trazado de la autopista A-66, cuyo único acceso intermedio en 45,3 kilómetros de extensión se localizó estratégicamente a las afueras de Lugones con el objetivo de dar acceso a la vía de alta velocidad al tráfico que generaban los polígonos industriales de Llanera; se creaba así el principal nudo de comunicaciones de la región, conectando la autopista con la carretera Adanero-Gijón (AS-18) y la carretera entre Avilés y el Puerto de Tarna (AS-17).

1. LA PROMOCIÓN ESTATAL DE SUELO INDUSTRIAL EN LLANERA: EL POLÍGONO INDUSTRIAL DE SILVOTA

La posibilidad de crear polígonos industriales estaba incluida dentro del contexto del planeamiento urbanístico y ordenación del territorio existente a mediados de los cincuenta. Dentro de esa política destacó la aprobación de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, que ponía especial énfasis en la regulación de los usos del suelo en función de su calificación. Posteriormente, en 1959, el Ministerio de la Vivienda (después Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), a través de la Gerencia de Urbanización, (después Instituto Nacional de Urbanización [INUR]), fue el encargado de delimitar, adquirir y urbanizar suelo para viviendas e industrias por el sistema de «polígonos». En Asturias, las actuaciones de la Gerencia de Urbanización se limitaron a la promoción oficial de dos polígonos industriales, el polígono Industrial de Mieres y el polígono de Silvota, ambos creados por dos razones fundamentales: la primera, paliar la escasez de suelo industrial y frenar la especulación; la segunda, implantar una industria transformadora que diversificase la estructura productiva de la región (BENITO DEL POZO; 1987).

La necesidad de disponer de suelo industrial era reconocida tanto por el gobierno central como por las autoridades regionales. En cuanto a dónde se debía crear dicho suelo, la decisión estuvo determinada por una serie de factores ya aludidos con anterioridad: disponibilidad de superficie llana y existencia de buenas comunicaciones. Además, dado que los nuevos solares estaban

destinados a industrias transformadoras vinculadas a las producciones básicas de la región, lo más aconsejable era su localización en la zona central de Asturias.

Teniendo en cuenta todos estos condicionantes, el entorno de Lugones-Posada de Llanera volvía a presentarse como el más adecuado. Así, el 10 de octubre de 1958 se establecía por decreto el Plan de Urgencia Social de Asturias que sería aprobado por la Comisión de Urbanismo el 16 de diciembre de 1961; en este Plan, Lugones era declarado de «marcada importancia y trascendencia en el orden económico e industrial»¹¹.

Entre julio de 1962 y noviembre de 1963 se tomaron una serie de disposiciones ministeriales, dentro del II Programa de Polígonos Industriales (1960-1964), por las que se establecía un nuevo polo en el área de Silvota, perteneciente a los concejos de Llanera y Siero, a la par que se delimitaban los terrenos a ocupar (unas 3.550 has) y se establecían los criterios que debía seguir la expropiación de los mismos. La declaración de la zona de Silvota como «polo de desarrollo industrial», conllevó una nueva zonificación del suelo recogida en el Plan Comarcal Lugones-Llanera, donde se sustituían los anteriores usos agrarios por los de uso industrial.

Respecto a la consolidación del polígono de Silvota cabe distinguir dos fases de actuación: «Silvota I», delimitada en 1963, que afectó a 139 has, destinadas a la urbanización de un polígono capaz de acoger industrias transformadoras de la rama metal-mecánica; y «Silvota Ampliación», delimitada en 1972, con una extensión inicial de 443 has, que fueron posteriormente reducidas a 99 ante el escaso éxito que había tenido «Silvota I» (BENITO DEL POZO; 1987).

Entre los afectados por esta fase de «Ampliación» del polígono de Silvota se encontraba el Ministerio del Aire, por la parcela correspondiente al campo de aviación, lo que exigía modificar del Plan Comarcal de Ordenación Lugones-Llanera en lo tocante a los usos del suelo y a la superficie destinada a servidumbres aéreas.

El ya citado escaso éxito que tuvo la venta de parcelas durante la primera fase de ejecución del polígono, unido a la falta de entendimiento entre el Ministerio del Aire y la Diputación Provincial de Oviedo acerca de quién era el titular de los terrenos del aeródromo de La Morgal, hicieron que esta segunda parte del proyecto no se llevara a cabo, exceptuando parciales movimientos de tierra en las 99 has previstas para la urbanización, que

limitaban con los terrenos ya urbanizados durante la primera fase de actuación, y cuyo acondicionamiento se llevaría a cabo mucho después, una vez que el Principado adquiriera estos terrenos al INUR, encargándose SEPES de la urbanización de los mismos a partir de 1986. El resto de los terrenos expropiados durante la fase «Silvota-Ampliación», que no fueron objeto de urbanización (un total de 344 has, de las que 130 estaban ocupadas por el aeródromo de La Morgal y el resto por usos agrícolas y residenciales en precario), tuvieron diferentes destinos: los terrenos del aeródromo pasaron a ser propiedad del Principado, mientras que para el resto se planteó la posibilidad de que las tierras volviesen a los antiguos propietarios expropiados, aunque de no producirse la restitución de los usos anteriores la zona pasaría a convertirse en un espacio deportivo y de recreo (BENITO DEL POZO; 1991).

Esta segunda cláusula fue la que dio origen, años después, al Centro Regional de Deportes de la Morgal, tras ser adquiridos estos terrenos por la administración del Principado de Asturias.

2. LA CREACIÓN DE SUELO INDUSTRIAL DE INICIATIVA PRIVADA: EL POLÍGONO DE ASIPO

La Asociación Sindical de Industriales de la Provincia de Oviedo (ASIPO) se constituyó para fomentar el diálogo entre la Administración y el empresariado, y para lograr las ayudas necesarias para la creación de polígonos de descongestión de la capital (Oviedo) y de aquellas localidades de la provincia que lo precisasen.

Las primeras gestiones realizadas por ASIPO para conseguir sus objetivos se encaminaron hacia el Ministerio de la Vivienda, donde lograron que les fuesen reservadas 50 has en el polígono industrial de Silvota en 1968. Un año después estaba previsto que los ciento sesenta y ocho integrantes de la Asociación interesados en Silvota tomaran posesión de los terrenos adjudicados dentro del polígono, pero la posterior declaración del Polo de Desarrollo Industrial para Asturias indujo a la Administración a reservar la totalidad del polígono de Silvota para empresas industriales, entre las que no se encontraban las pertenecientes a ASIPO, en su mayor parte dedicadas al almacenamiento y otros servicios¹².

¹¹ Ayuntamiento de Llanera exp. 404/60.

¹² Memoria y anejos del Plan Parcial de Ordenación del Polígono Industrial de ASIPO I-Cayés. Archivo General de la Administración del Principado de Asturias (AGAPA), exp. 10.008.

Esta situación obligó a ASIPO a iniciar nuevas gestiones para la adquisición de terrenos, que culminaron en 1972 con la adquisición del solar que había sido propiedad de la Sociedad de Explosivos Río Tinto, situado en el término de Llanera. Éste había estado ocupado por la Fábrica de Pólvora de Cayés (cuyas instalaciones habían sido trasladadas a Galdácano) y estaba calificado como industrial en el Plan de Ordenación entonces vigente; la zonificación de estos terrenos se adaptaba a las características de una industria que, por su peligrosidad y estructura, difería por completo de los tipos normales de ordenación industrial, por lo que, previamente a su ocupación, la Asociación Sindical de Oviedo se vio obligada a redactar un Plan Parcial de Ordenación con el objeto de modificar la parcela que pretendía ocupar, dado lo irregular de los límites de la finca que había ocupado la Fábrica de Pólvora de Cayés, y la necesidad de ampliar la superficie destinada a uso industrial por la creciente demanda proveniente de los empresarios de Oviedo.

El Plan Parcial para el polígono de ASIPO fue finalmente aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo el 29 de enero de 1973, y suponía destinar al nuevo polígono denominado como «Polígono Industrial y de Servicios ASIPO I» una parcela que abarcaba una superficie total de 54,37 has.

La superficie edificable era de 24,33 has (44,8% de la superficie total) destinadas a zonas industriales y 1,88 ha (3,4%) a centros comunitarios dedicados a usos administrativos, comerciales, sociales, asistenciales, etc. En cuanto a la superficie no edificable se subdividía en zonas verdes, donde 8,50 has (15,6%) eran de uso común, y 11,84 has (21,8%) a zonas verdes de uso privado; por último, se destinaban 7,82 has (14,4%) a viales.

V

LA FORMACIÓN DEL ESPACIO PERIURBANO LUGONES-POSADA DE LLANERA EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XX

Para comprender las causas que configuraron la zona de Lugones-Posada de Llanera como un espacio netamente periurbano se hace necesario describir de manera sumaria los principales factores que provocaron el nacimiento de este tipo de espacios en España a partir de mediados de los años setenta. El primero de estos factores fue la mejora de los medios de transporte que, junto con la modernización de la red viaria y la construcción de autopistas, iban a facilitar la movilidad per-

sonal, convirtiendo el espacio rural que rodeaba a las ciudades en más accesible. Otro factor fundamental fue el crecimiento que experimentaron los núcleos urbanos, con el consiguiente aumento del precio del suelo, que unido a problemas de congestión y contaminación acabaría provocando la expulsión de todas aquellas actividades que eran grandes consumidoras de espacio hacia las áreas rurales próximas; así como la aparición de zonas residenciales destinadas a clases medias en la periferia urbana.

En relación con la accesibilidad que presentaban las periferias aparecieron otra serie de nuevos usos representativos de los espacios periurbanos (grandes superficies comerciales, almacenes de comercio especializado, viveros, espacios de recreo, etc) que generaron una extrema movilidad entre las zonas de actividad y las de residencia, lo que acabaría dando lugar a importantes problemas de congestión del tráfico en determinados momentos del día. La solución consistió en el trazado de nuevas vías de descongestión que conectasen las nuevas áreas residenciales con el centro de la ciudad, a costa de los escasos espacios «vacíos» que aun conservaban las periferias.

Descritas los principales procesos que han afectado a las periferias urbanas, el objetivo de este epígrafe es analizar cómo y cuándo aparecieron los distintos usos que configuraron la zona de Lugones-Llanera como un espacio periurbano.

1. LOS ESPACIOS RESIDENCIALES Y LAS GRANDES SUPERFICIES COMERCIALES: EL ÁREA RESIDENCIAL DE «LA FRESNEDA»

Algunos de los elementos más característicos y que mejor definen las periferias urbanas son las áreas residenciales destinadas a clases medias y las superficies comerciales. Ambas funciones aparecieron en la zona de estudio a finales de la década de los setenta, cuando se llevó a cabo la construcción de una nueva área residencial dotada de una serie de equipamientos, entre los que se encontraba un centro comercial.

A. La accesibilidad, criterio de localización para una nueva área residencial

La urbanización de la Fresneda fue llevada a cabo por la promotora Asturcentro, S.A., que se había constituido a mediados de los años setenta con el fin de establecer un lugar donde centralizar los servicios me-



FIG. 11. Detalle del fotograma núm. 6.923 (P-10) del «vuelo de la Diputación» de 1969-1970. La fotografía muestra los grandes cambios que introdujo en el paisaje de la zona la intervención estatal con la construcción del polígono industrial de Silvota (A) y el trazado de la autopista A-66, que inicialmente sólo disponía de un único acceso intermedio entre Oviedo y Gijón, en Lugones, para conectar el polígono de Silvota con los principales núcleos urbanos (B). A principios de la década de los setenta el entorno de Lugones se convertía así en el espacio mejor comunicado de la región, ya que a la confluencia de las carreteras que unían las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés, se sumaba la construcción de la autopista, lo que constituyó un importante factor de atracción para todas aquellas actividades y usos del suelo cuyos criterios de localización estaban determinados por la accesibilidad y la proximidad a los

centros urbanos. Por lo tanto, también en el caso de Asturias, como en el caso de Lardero (La Rioja) (CLIMENT, 1986) o Nancy (MIGUEL, 1994) entre otros, existió una estrecha vinculación entre la construcción de tramos de autopistas y la difusión del proceso de periurbanización.

tropolitanos de la zona central de Asturias, a la vez que se creaba un nuevo espacio residencial destinado a clases medias, dependiente funcionalmente de la ciudad de Oviedo. Para llevar a cabo esta actuación, Asturcentro eligió unos terrenos en la parroquia de Lugones, más concretamente en las proximidades del núcleo de La Fresneda (que daría posteriormente nombre a la urbanización); se trataba de un espacio aparentemente marginal, pero de gran accesibilidad, ya que en sus inmediaciones se cruzaban las carreteras Adanero-Gijón (AS-18) y Puerto de Tarna-Avilés (AS-17), además del nudo de la autopista A-66 y de la línea de ferrocarril Tudela de Veguín-Lugo de Llanera. La posibilidad de un acceso rápido a los principales centros urbanos de la región revalorizaba así unos terrenos que si desde el punto de vista agrícola eran de poca calidad debido a ser suelos hidromorfos, también lo eran desde el punto de vista paisajístico y medioambiental debido a que aquí convergen múltiples vías de comunicación.

B. El Plan Parcial del Polígono de La Fresneda

En 1975, la promotora Asturcentro presentó el Plan Parcial para el polígono de La Fresneda, que comprendía una superficie de 170,96 has. sobre las que se proponía un volumen edificatorio de 2.297.565 m³, de los cuales 1.452.000 aproximadamente eran destinados a usos terciarios y 663.400 a uso residencial (esta última cifra significaba la posibilidad de edificar entre 1.600 y 2.400 viviendas).

El Plan Parcial de la Fresneda fue aprobado por el Ayuntamiento de Siero el 30 de julio de 1975, pero no por la Comisión Provincial de Urbanismo del Principado por dos razones: de un lado, desde un punto de vista conceptual, la Comisión Provincial de Urbanismo encontró difícil definirse sobre una iniciativa que podría afectar al conjunto de Asturias sin la existencia previa de un Plan Coordinador de la Comarca Central (Plan que preconizaba la Comisión de Urbanismo desde 1965,

a raíz de los problemas urbanísticos que había planteado la construcción del polígono de Silvota, sin que nada se hubiese hecho al respecto desde entonces); de otro, desde un punto de vista legal, la conformidad de un Plan Parcial requería la aprobación previa o simultánea de Norma de rango superior (Plan General o Norma Subsidiaria) que lo justificase. A todo esto había que sumar que la zona en la que pretendía urbanizar Asturcentro estaba afectada al mismo tiempo por el Plan Comarcal Lugones-Llanera, que calificaba los terrenos como «suelo rústico», y por las Normas Subsidiarias de Planeamiento y Ordenación provisional del Polo de Desarrollo, que los calificaban como «área de protección específica». Esta situación, especialmente la existencia del Plan Comarcal Lugones-Llanera parecía, según el criterio de la Comisión, imposibilitar la realización de planes parciales en la zona. Todas estas razones hicieron que el 19 de diciembre de 1975 la Comisión Provincial de Urbanismo acordase dejar en suspenso la tramitación del Plan Parcial hasta el momento en que el municipio de Siero dispusiera de un Plan General o unas Normas Subsidiarias que permitiera cubrirlo legalmente. Tras la aprobación de las Normas Subsidiarias de Siero, el 29 de marzo de 1976, la Comisión Provincial de Urbanismo aprobó también el Plan Parcial de la Fresneda el 29 de julio de ese mismo año.

En 1983, Asturcentro presentaba al Ayuntamiento de Siero un nuevo Plan Parcial para el polígono de la Fresneda que modificaba el primitivo y pretendía adaptarse a la nueva Ley del Suelo. Este nuevo Plan Parcial presentaba los siguientes cambios respecto al de 1976: la modificación de la red viaria, reduciéndola a una dimensión más modesta, ya que en el plan anterior comprendía el 23% de la superficie total quedando en el nuevo reducida a poco más del 14%; y el paso gran parte del volumen destinado inicialmente a usos terciarios a residencial, aumentando el total de este desde los 663.400 m³ que comprendía inicialmente hasta los 1.919.480 m³. Esta volumetría edificatoria se distribuiría en residencias unifamiliares exentas, adosadas y en altura (cuatro plantas máximo). Asturcentro ponía así de manifiesto su intención de construir 4.000 viviendas con una dimensión media de 150 m² cada una.

C. El Plan de Urbanización de la Fresneda

El plan de urbanización de la Fresneda constaba de dos fases: la primera comprendía el sector sur del polígono, mientras la segunda, separada de la primera por

las vaguadas existentes en el terreno, que sería destinadas a parque público, quedó sin programar y pendiente de las negociaciones con el Ayuntamiento de Siero.

La urbanización de la primera fase se programó en ocho años, dividida en dos etapas, de cuatro cada una, pudiendo ampliarse la programación de la fase en otro cuatrienio en caso de no estar terminada. La primera etapa comprendió la construcción de la red viaria principal, así como la red de suministro de agua y luz y la delimitación de las distintas manzanas, destinadas en su mayor parte a la construcción de adosados; tanto la morfología de las manzanas, como los viales interiores de la urbanización son reflejo, en buena medida, del parcelario y la red de caminos preexistentes. La segunda etapa, todavía en proceso de construcción, se destinaba a cerrar el anillo viario comenzado en la fase anterior y a completar la construcción de las redes de servicios; la novedad que presenta esta fase respecto a la anterior era la introducción de viviendas unifamiliares, así como viviendas en altura, además de los adosados.

D. La primera gran superficie comercial de Asturias

El Plan Parcial de la Fresneda contemplaba la dotación comercial del nuevo área residencial, por lo que Asturcentro, además de los terrenos arriba mencionados había comprado una finca de 6.500 m² contigua a la zona residencial y con acceso directo desde la carretera Adanero-Gijón, donde se preveía la construcción de un hipermercado que debía ocupar como máximo 2.500 m² y tener un volumen construido de 120.000 m².

En 1977, Asturcentro S.A. vendía la finca donde se iba a ubicar el centro comercial a la empresa Grandes Superficies, S. A, siendo a partir de ese momento la empresa encargada de urbanizar y construir el centro comercial.

La atracción ejercida por el nudo de comunicaciones de Lugones sobre las grandes superficies se vería confirmado años después con el asentamiento en la zona de otro hipermercado destinado a la venta de útiles de bricolaje, jardinería y decoración.

2. LOS ESPACIOS RECREATIVOS Y DE OCIO: LA MORGAL Y LA CEBEDA

Las zonas verdes y los espacios de recreo son, junto con las áreas residenciales y las superficies comerciales, otra de las funciones que caracterizan a los espacios periurbanos, ya que como en los casos anteriores, se

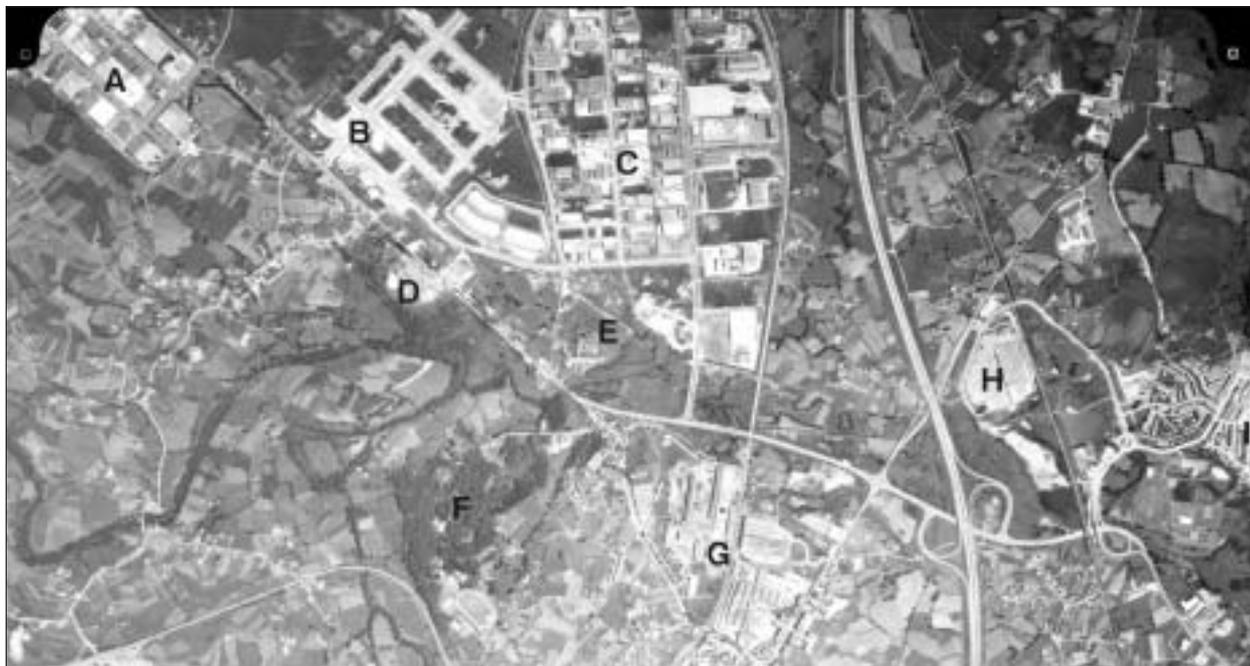


FIG. 12. Detalle del fotograma núm. 3.452, perteneciente al Vuelo del Principado de Asturias de 1990 (MTN-29, P-8). A modo de síntesis, la fotografía muestra todos los usos que configuran el paisaje actual de la zona Lugones-Posada de Llanera. De izquierda a derecha pueden reconocerse las siguientes funciones: polígono industrial de ASIPO (A), el actual Parque Tecnológico (en la foto aun en proceso de urbanización) (B) y el polígono industrial de Silvota (C). En sus proximidades la Fábrica de Cerámicas Guisasaola (D) y REPALSA (E). A continuación, ya en el concejo de Siero, la masa boscosa de la finca La Cebeda (F) y el complejo industrial de Lugones (G). Por último, en las proximidades de la autopista, el centro comercial Carrefour (H) y parte del área residencial de La Fresneda (I).

trata de la apropiación urbana de zonas agrarias periféricas para el uso y consumo de los ciudadanos. En la década de los ochenta, atendiendo a la demanda que solicitaba la existencia de espacios de recreo en la zona central de Asturias, se crean el Centro Regional de Deportes de La Morgal y el Área Recreativa de La Cebeda. El establecimiento de estos dos espacios se realizó, en buena medida, a costa del suelo anteriormente destinado a usos industriales, ya que La Morgal, como se explicó en el epígrafe dedicado al polígono de Silvota, fue creado por la Administración del Principado de Asturias sobre los terrenos que habían estado destinados a la ampliación del polígono; y la Cebeda sobre el solar que había ocupado la antigua Fábrica de Explosivos Santa Bárbara.

En 1972 fueron desmanteladas la Fábrica de Pólvora de Cayés y Explosivos Santa Bárbara de Lugones para su posterior traslado a Galdácano. Si la finca que ocupaba la primera fue adquirida por la Asociación Sindical de Industriales de la Provincia de Oviedo (ASIPO) para la creación de un polígono industrial, en el caso de la finca Santa Bárbara, conocida popularmente

como «la Cebeda» o «Caveda», fue comprada por el Ayuntamiento de Siero en 1982 a su anterior titular, Unión Española de Explosivos Río Tinto. La compra del solar, que tenía una extensión de 365.000 m², estuvo determinada, tanto por la riqueza forestal que albergaba, como por la existencia de un importante patrimonio arquitectónico, herencia de la primera industrialización de Lugones.

Ante la riqueza patrimonial de la finca, el Ayuntamiento de Siero decidió seguir las recomendaciones de destinarse a usos educativos y recreativos, tal y como proponía la Universidad de Oviedo. La mayor parte de la superficie de la finca quedaba así preservada, constituyendo la más extensa y mejor masa forestal conservada en todo el espacio que analizamos.

VI CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo hemos visto las transformaciones que experimentó el paisaje de la zona Lugones-Posada de Llanera desde finales del siglo XIX hasta

la actualidad, pasando de ser una zona predominantemente agrícola, a ser un espacio multifuncional. Los factores principales que impulsaron estos cambios se pueden concretar en los siguientes: en primer lugar la proximidad a la ciudad de Oviedo, lo que supuso un fuerte influjo de las pautas urbanas; en segundo lugar la favorable topografía que presenta este espacio, que lo convierten en uno de los emplazamientos más propicios del centro de la región; y por último su accesibilidad, al contar desde fecha temprana con línea de ferrocarril y carreteras de acceso a los principales núcleos urbanos de la región.

La existencia de estos tres factores hizo que a finales del siglo XIX se produjesen los primeros cambios espaciales, al sustituir los prados a las tierras de labor debido a la creciente demanda de productos lácteos desde la ciudad. Criterios de índole económica unificaban así, bajo la formación de pradera, un paisaje que hasta entonces, debido a las condiciones naturales, había presentado una clara dicotomía entre zonas cultivadas y otras destinadas a monte y prado. Paralelamente a la especialización ganadera aparecían en la zona de estudio los primeros enclaves industriales, debido a las ventajas de localización de este emplazamiento y a la existencia de las materias primas necesarias para la elaboración de refractarios; se gestaban entonces las que serían las principales actividades económicas de este espacio: la especialización ganadera, la fabricación de productos químicos (pólvora y explosivos), refractarios y siderometalúrgicos.

Las páginas precedentes son un resumen de la Memoria del Trabajo de Investigación *Evolución del paisaje en la zona Lugones-Llanera*, leída en junio de 2001 como Becaria adscrita al Departamento de Geografía de la Universidad de

Serían estas funciones industriales las que marcaron la posterior evolución de este espacio, con la consolidación de las actividades productivas tradicionales que venían existiendo en la zona desde finales del XIX; así, a mediados del siglo pasado se establecían en Lugones la fábrica de refractarios Didier-MERSA, la factoría de transformados metálicos Nodular y la refinería de productos químicos REPALSA.

En la década de los sesenta las acciones Estatales daban lugar a los cambios más relevantes que se produjeron en la zona comprendida entre Lugones y Posada de Llanera. Fue entonces cuando, ante la necesidad de diversificar la actividad productiva de la región, se decidió crear el polígono Industrial de Silvota; dicha decisión, fue acompañada de una serie de medidas destinadas a fomentar la presencia de industrias transformadoras en el centro de la región, que propiciarían la ubicación en las proximidades de Silvota de un segundo polígono industrial, ASIPO.

Los cambios que experimentó el espacio de estudio en el último cuarto del siglo XX se deben poner en relación con el proceso de periurbanización, principalmente con el desarrollo de los transportes y con la mejora de las infraestructuras, que convirtieron en accesible el espacio rural que rodeaba a las ciudades. Este proceso explica la aparición de nuevas funciones residenciales, comerciales y recreativas en la zona Lugones-Llanera, dando así lugar a una mezcla de usos del suelo que caracteriza el paisaje y lo definen como un espacio periurbano.

Oviedo, dentro del Programa para la Formación en Investigación y Docencia de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias.

BIBLIOGRAFÍA

- A.G.E. (1985): *Los espacios periurbanos. Actas del IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia.
- ÁLVAREZ GONZÁLEZ, M. F. (1996): *El núcleo industrial Lugones-Cayés (1868-1942): una visión histórico-arquitectónica*, Oviedo, Departamento de Historia y Artes de la Universidad de Oviedo, (original mecanografiado), 158 págs.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M. (1990): «La producción de espacio urbano periférico en Gijón (1985-1989)», *Ería*, 23, págs. 223-224.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M. (1999): *Somió. La ciudad jardín de Gijón*, Gijón, Fundación Alvargonzález, 317 págs.
- BAZZANA, A.; HUMBERT, A. (1983): *Prospections aériennes: les paysages et leur histoire: Cinq campagnes de la Casa Velázquez en Espagne*, París, Diffusion de Boccard, 200 págs.
- BEAUMONT, L. de (1934): «Sociedad Anónima Santa Bárbara», *Revista Minera y Metalúrgica*.
- BENITO DEL POZO, P. (1986): *Desarrollo capitalista y espacio rural en Ables y Cayés*, Llanera, Ilmo. Ayuntamiento de Llanera, 133 págs.
- BENITO DEL POZO, P. (1987): «La sociedad “Santa Bárbara” de Lugones y el negocio de la pólvora», *Porfolio de Santa Isabel*, Lugones.
- BENITO DEL POZO, P. (1988): «El núcleo industrial de Lugones-Cayés», *Porfolio de Santa Isabel*, Lugones, págs. 65-69.
- BENITO DEL POZO, P. (1989): «Los polígonos industriales del INUR en Asturias: promoción y estado actual», *Ástura*, 7, págs. 59-67.
- BENITO DEL POZO, P. (1990): «Hitos del proceso de industrialización del área de Lugones», *Porfolio de Santa Isabel*, Lugones, págs. 33-37.
- BENITO DEL POZO, P. (1991): *El espacio industrial en Asturias*, Principado de Asturias, Oikos-Tau, 550 págs.
- CLIMENT LÓPEZ, E. (1986): «El proceso de formación de un espacio rur-urbano: Lardero (La Rioja)», *Cuadernos de Geografía*, 12, págs. 59-74.
- CLOUT, H. (1976): *Geografía rural*, Oikos-Tau, 307 págs.
- CRABIFFOSSE CUESTA, F. (1986): «La fábrica “Santa Bárbara” en el siglo XIX», *Porfolio El Carbayu*, Lugones.
- ERICE SEBARES, F. (1985): «Comercio de grano y transformaciones agrarias en Asturias en la segunda mitad del siglo XIX», *Ástura*, 4, págs. 25-42.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1983): «Estructuras agrarias y usos del suelo en la parroquia de Deva (Gijón)», *Ería*, 4, págs. 51-79.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1984): «El Polo de Desarrollo de Oviedo», *Ería*, 7, págs. 135-147.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1986): *La franja periurbana de Gijón*, Iltre. Ayuntamiento de Gijón, 405 págs.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1998): «Las primeras aplicaciones civiles de la fotografía aérea en España: el Catastro y las Confederaciones hidrográficas», *Ería*, 46, págs. 117-130.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (2000): *Introducción a la fotointerpretación*, Ariel, 253 págs.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F.; QUIRÓS LINARES, F. (1997): «El vuelo fotográfico de la Serie A», *Ería*, 43, págs. 190-198.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F.; QUIRÓS LINARES, F. (2001): *Atlas aéreo de Asturias*, Oviedo, Editorial Prensa Asturiana, S.A.
- GALACHO JIMÉNEZ, F. B. (1996): «La dinámica de un espacio rural metropolitano: el caso del área metropolitana de Málaga», *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 18, págs. 73-95.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1987): «La agricultura periurbana. Su estudio. Sus cambios. Sus políticas», *Agricultura y Sociedad*, 42, págs. 109-146.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1987): «La evolución de los estudios sobre áreas periurbanas», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 7, págs. 439-448.
- GONZÁLEZ PÉREZ y otros (1993): «Los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche (España)», *Investigaciones Geográficas*, 11, págs. 171-189.
- HERRÁN ALONSO, M. (2001): *Evolución del paisaje en la zona Lugones-Llanera*, Oviedo, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, 130 págs. (inédito).

LARA VALLE, J. (1996): «Procesos de cambio en la actividad edificatoria en la franja periurbana de Granada», *Cuadernos Geográficos*, 26, págs. 7-30.

LEÓN JIMÉNEZ, C. V. (1995): «Procesos de especialización funcional en áreas de industrialización compleja: el entorno de Lugones», en *Actas de Geografía Industrial*, págs. 73-86.

MARENGO, M. (1990): «Le trasformazioni territoriali nei comuni periurbani a est di Angers», *Bolletino della Società Geografica Italiana*, VII, págs. 49-67.

MÉNDEZ VALLE, G. (1987): «Reestructuración productiva e industrialización periférica: claves para un debate», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 5, págs. 28-34.

MIGUEL, R. de (1994): «Estado de la periurbanización en Francia: el caso de Nancy», *Geographicalia*, 31, págs. 53-69.

MOLINERO, F. (1990): *Los Espacios rurales*, Barcelona, Ariel, 430 págs.

MORALES MATOS, G. (1986): «La política de los polígonos industriales en Asturias. El caso de Silvota», *Ábaco*, 1, págs. 53-61.

OREJAS SACO DEL VALLE, A. (1995): *Del marco geográfico a la arqueología del paisaje: la aportación de la fotografía aérea*, C.S.I.C., 152 págs.

SERRANO MARTÍNEZ, J. M. (1997): «Las grandes superficies comerciales en España (hipermercados). Estudio de una realidad cambiante», *Investigaciones Geográficas*, 18, págs. 55-80.

SODIC (1964): *Las posibilidades de expansión de las industrias de transformación en la provincia de Oviedo*, Diputación de Oviedo, 141 págs.

VÁZQUEZ, J.; PÉREZ RIVERO, J. (1994): «La economía asturiana en el franquismo. Autarquía y desarrollismo» en *Historia de la economía asturiana*, 34, Oviedo, Editorial de Prensa Asturiana, S.A., págs. 529-544.