



LAS REFORMAS URBANAS DE GIJÓN EN 1936-1937

por Ramón Alvargonzález

Es sabido que las operaciones de remodelación urbana afectan de forma prioritaria a las áreas centrales de las ciudades, debido a la posición privilegiada que ocupan dentro de la malla urbana por el uso que de ellas hizo y hace la burguesía. El crecimiento espacial ininterrumpido de los núcleos urbanos a partir de la primera revolución industrial ha conferido a los cascos antiguos o a los ensanches decimonónicos una centralidad que no sólo es física, sino en mucho mayor grado funcional, pues en tales zonas se localiza una amplia gama de servicios, que responden a parte de las necesidades reproductoras de las formas capitalistas de desarrollo, una de las cuales es la racionalización y exacerbación del consumo.

Por otra parte, la importancia de estas zonas se ve realizada por cuanto cumplen también, como lógico corolario de lo anteriormente señalado, un papel de proyección ideológica apareciendo como la imagen totalizadora de la ciudad.

No es extraño por ello que, desde fecha muy temprana, hayan sido objeto del interés de los grupos rectores urbanos. En la base de la reforma interior de poblaciones ochocentistas o en la de los últimos instrumentos de renovación urbana está la velada intención de adecuar y realzar determinados espacios ciudadanos para servir a los intereses de los grupos sociales dominantes, hecho al que sirve de polo inductor el desarrollo de la ciudad, y que provoca una serie de importantes cambios funcionales, sociales y, por tanto, morfológicos en las mencionadas áreas centrales (1).

En Gijón, este fenómeno es observable a partir del momento en que el espacio objeto de un

«Plan de Mejoras» propuesto por Jovellanos en 1782, y densificado a lo largo del siglo XIX, comienza a configurarse como lugar central de la ciudad, al desplegarse ésta en los dos sentidos de la línea de costa a partir del emplazamiento defensivo histórico. En efecto, la incorporación del arenal oriental de la villa a través de un plan de ensanche, la aparición de barrios obreros históricos por el occidente y la temprana aparición de una corona de extrarradio integrada por parcelaciones particulares en dirección meridional, hizo de la trama viaria del citado «Plan de Mejoras» el centro de la entidad urbana. La localización en ella de actividades terciarias y residencias de clases acomodadas provocó a lo largo del XIX operaciones de reforma interior de alcance limitado.

Sin embargo, la remodelación más importante de la historia de este centro urbano se produjo con una finalidad diferente de la de servir a los intereses de la burguesía y, como es obvio señalar, bajo unas condiciones político-sociales de excepción. El alzamiento militar de julio de 1936 hizo de Gijón la capital política de Asturias y propició, por parte de las gestoras frentepopulistas que ocuparon la alcaldía, la formulación de un ambicioso plan de reformas urbanas, precedido de una serie de derribos urbanos que afectaron sobre todo a la zona central de la ciudad, con el objeto de crear espacios públicos al servicio de todos sus habitantes.

1. La excepcionalidad del marco político, factor posibilitador de un urbanismo de corte revolucionario

A poco de producirse la sublevación militar del 18 de julio de 1936, las fuerzas políticas y socia-

(1) ALVAREZ MORA, Alfonso: *La remodelación del centro de Madrid*, Ayuso, Madrid, 1978, p. 13 y ss.

les del Frente Popular, importantes en Gijón en razón de su función industrial y portuaria predominante, incorporaron el núcleo urbano al ámbito territorial de la legalidad republicana. Por otra parte, una vez superado el primer momento de vacío de poder, el gobierno de la II República se vio obligado a crear un conjunto de instituciones sin precedentes en nuestro ordenamiento **iuspublicista** que, nianteniéndose dentro de la lealtad al gobierno, diesen cabida a las fuerzas políticas de izquierda que pretendían acelerar la revolución.

En este contexto apareció el Consejo Interprovincial de Asturias y León, informado por las notas de excepcionalidad, provisoiialidad, carácter de órgano de sustitución y regionalidad. órgano de gobierno que favoreció las actuaciones de cor-

te revolucionario de las gestoras municipales constituidas (2).

Bajo este marco jurídico-político de excepción pudo desarrollarse un urbanismo de corte revolucionario, al allanarse el principal obstáculo que se opone a toda operación de remodelación urbana, el respeto a los intereses de los propietarios del suelo. La enajenación sin paliativos del interés privado a favor del interés colectivo, amparada en la situación del momento, permitió acometer operaciones de reforma urbana que, en condiciones de normalidad, hubieran constituido un grave atentado contra el derecho de propiedad, base de nuestro sistema de relaciones sociales, o

(2) MUÑIZ MARTIN, Oscar: *El Consejo de Asturias y León, 1936-37. Coitribucióit u su estudio histórico-iuridico. texto mecanografiado. tesis doctoral. Facultad de Derecho. Universidad de Oviedo. p. 61 y ss.*



se hubieran demorado extraordinariamente a causa de los procesos de expropiación, en el supuesto de admitir un contenido social de la propiedad urbana que no se definió sino muy posteriormente, en la Ley del Suelo de 1956.

2. Los antecedentes de los Ayuntamientos locales republicanos

Parte de las operaciones de reforma urbana que se llevaron a cabo entre el 18 de julio de 1936 y el 21 de octubre de 1937, fecha de la caída de la ciudad, eran ya viejas aspiraciones de los Ayuntamientos republicanos, que se habían visto entorpecidas por el juego de los intereses privados en el momento de su formulación.

Así, la ampliación de la carretera de Oviedo entre la plaza del 6 de Agosto y Pumarín fue ya solicitada por la minoría socialista en 1931, sin que tal petición tuviese virtualidad alguna. Una nueva solicitud de un concejal en el mismo sentido, fechada en septiembre de 1934, será también desestimada (3).

La ampliación de la calle Fernández Vallín, otra realización de las gestoras frentepopulistas, fue propuesta por la comisión local de policía urbana en septiembre de 1932 y rechazada de forma definitiva por el Ayuntamiento pleno en enero de

(3) Archivo Municipal de Gijón. Expedientes Ordinarios núms. 581 de 1930 y 139 de 1934.

1935, a consecuencia de la presión de los propietarios de los solares afectados a través de los concejales de partidos conservadores (4).

Así, pues, las nuevas fuerzas políticas que ocuparon la alcaldía después de las elecciones legislativas de febrero de 1936, reflejo del papel predominante de los grupos sociales populares, y que intervinieron sin cortapisas tras el alzamiento militar, no actuaron sino haciéndose eco de unos intentos previos, ampliados y llevados a cabo ahora hasta sus últimas consecuencias.

3. Los derribos urbanos de 1936

La gestora municipal formada en octubre de 1936, en sustitución de un comité de guerra cuyo objetivo había sido el apagar la rebelión de un regimiento acantonado en la ciudad, emprendió en los meses finales de dicho año una serie de derribos urbanos, tendentes a la configuración de espacios abiertos, que sentaron las bases para la formulación de un plan de reformas en junio del año siguiente (5).

(4) *Ibidem*. Expediente Ordinario núm. 957 de 1932.

(5) Esta gestora municipal estaba presidida por el anarcosindicalista Avelino González Mallada, y la mayoría de los integrantes de las comisiones constituidas procedían del campo de la acracia, aunque en la comisión gestora de obras públicas urbanas estaban igualados los efectivos socialistas y anarquistas. Esta comisión cambió en 4 de agosto de 1937 con motivo de la constitu-



Figura 1.—Jardines del Náutico y ampliación de la avenida del Muro, sobre la antigua manzana ocupada por el Hospital de Caridad



Figura 2.—Otro espacio ampliado con motivo de los derribos urbanos de 1936: la antigua plaza de Capua (hoy Romualdo Alvargonzález). Al fondo, el mercado de San Agustín, sobre el solar del convento de las agustinas recoletas.

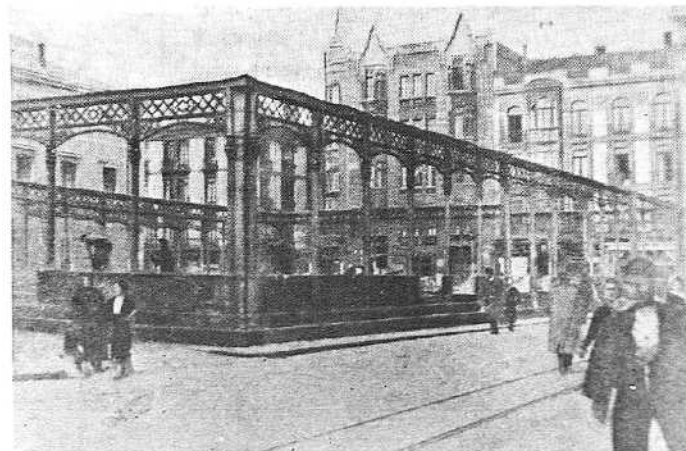


Figura 3.—Demolición del mercado de Jovellanos en 1936.



Figura 4.—La plaza del Generalísimo en la actualidad, sobre el solar ocupado por el mercado de Jovellanos.

Las demoliciones dieron comienzo en el mismo mes de octubre (6), y parece ser que se prolongaron hasta finales de ese año, momento en que la Consejería de Obras Públicas puso el veto a las mismas, porque las ocupaciones de fincas urbanas —el mecanismo seguido para los derribos— se hacían problemáticas, y además las necesidades militares eran cada vez más perentorias.

En efecto, la normativa legal creada por el gobierno de la República con los decretos de 27 de septiembre y 7 de octubre de 1936, en virtud de la cual se permitía la incautación a favor del Estado de bienes pertenecientes a personas responsables de haber intervenido en el movimiento se-

ción del nuevo Consejo Municipal, pero poco pudo hacer porque en octubre del mismo año entraban en Gijón las tropas nacionales. *Ibidem*, Expedientes Ordinarios números 248 de 1936 y 162 de 1937.

Según comunicó personalmente Rafael Hernández (UGT), antiguo encargado de obras públicas en el comité de guerra previo a la constitución del Consejo Interprovincial de Asturias y León, a José Girón, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad de Oviedo, el plan urbanístico fue obra del comité de guerra, y se dejó de trabajar en él cuando José Maldonado fue nombrado consejero de obras públicas en diciembre de 1936, en un momento en que las necesidades militares privaban sobre otras cualesquiera. Pero el hecho cierto es que del «Plan de reformas» aparece documentalmente responsabilizada la gestora presidida por Mallada.

(6) *La Prensa*, 24 de octubre de 1936.

dicioso no fue utilizada (7). Los derribos se hicieron, pues, por parte de brigadas contratadas o niovilizadas por la gestora municipal tras la simple ocupación de las fincas urbanas, previo desalojo de las mismas, y así cayeron bajo la piqueta edificios pertenecientes tanto a las clases acomodadas como a la población obrera: de esto último es un ejemplo claro lo ocurrido con la ampliación de las avenidas de Schultz y Oviedo (8).

La fachada marítima del Muro de San Lorenzo quedó totalmente descongestionada con la supre-

(7) *Gaceta de la República*, 28 y 8 de octubre de 1936. La utilización de estas disposiciones legislativas delegadas hubiera sido, por otra parte, problemática porque la incautación se hacía a favor del Estado, y la enajenación posterior de los bienes incautados no podía verificarse sino en virtud de una ley *ad hoc*, a consecuencia de lo dispuesto en el artículo 117 de la Constitución de la República en relación con el núm. 6 de la Ley de Administración y Contabilidad de 1 de julio de 1911.

(8) En un escrito firmado por 70 vecinos afectados por el proyecto de ensanche de la avenida de Oviedo, dirigido al gobernador general de Asturias y León, con fecha 15 de noviembre de 1936, se refieren aquellos a «los perjuicios morales y materiales que pudieran causarse con esta precipitación a humildísimos proletarios afectos a la causa del pueblo, alguno de los cuales tiene incluso familiares luchando por el total aplastamiento de la sublevación fascista». Se les contestó que no procedía la solicitud porque, en el momento de su tramitación, los derribos ya se habían efectuado.



Figura 5.—La plaza de Italia en 1939. espacio abierto cori motivo del derribo de las casas de la zona conocida cori el nombre de Cuatro Cantones.



Figura 6.—La plaza de Italia en la actualidad.

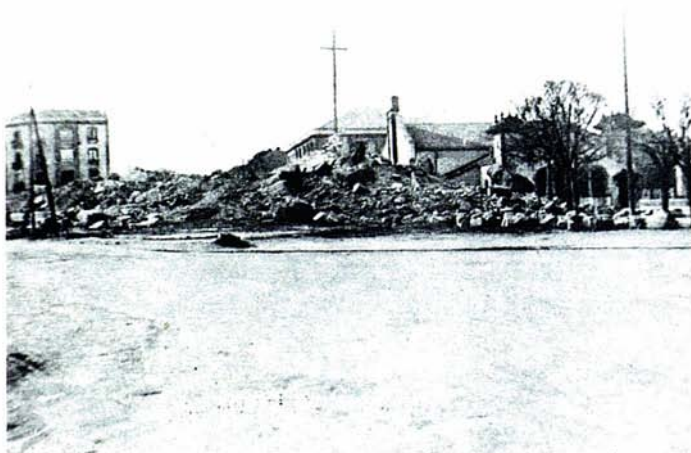


Figura 7.—1939. Restos de la iglesia de San José, en el Humedal. Su destrucción dio origen a la plaza de los Mártires.



Figura 8.—Estudo actual de la plaza de los Mártires.



Figura 9.—1939. Ampliación de la calle Fernández Vallín tras el derribo de edificios en la acera derecha.



Figura 10.—Aspecto actual del entronque de las avenidas de Schultz (izquierda) y de Fernández Ladreda, la carretera de Oviedo (derecha), otras dos vías descongestionadas en 1936.



Reformas en Gijón

sión de los antiguos balnearios Las Carolinas y La Favorita, el derribo de las populares «casas de Veronda», en la calle de Ezcurdía, y la demolición total de la manzana donde estaba ubicado el Hospital de Caridad, en el caserón de Cabrales, entre las calles homónima, Jovellanos y de Pidal (hoy avenida de la Victoria).

La zona de los Cuatro Cantones, en los tramos iniciales de las calles de acceso al antiguo arrabal de la Rueda desde Corrida, también fue remodelada dando lugar a la futura plaza de Italia. La piqueta suprimió asimismo el antiguo mercado de Jovellanos (construido en 1876 y sustituido en la

posguerra por el de San Agustín, en lugar cercano, sobre el solar del convento de las agustinas), con lo que se formaba otro espacio abierto que recibiría el nombre de plaza del Generalísimo o del Parchís, como la bautizó la voz popular por su forma en damero. Otras dos plazas preexistentes, la del 6 de Agosto y la de Capua (hoy Romualdo Alvargonzález) vieron ampliar su superficie por el derribo de varias casas.

La vertiente oriental de la carretera de Oviedo vio desaparecer las casitas que congestionaban la vía en cuestión, y lo mismo ocurrió con las primeras casas de la acera de los pares en la aveni-

CUADRO I

DERRIBOS URBANOS LLEVADOS A CABO POR LA COMISION GESTORA MUNICIPAL (1936-1937)

C A L L E S	N.º DE LAS FINCAS DERRIBADAS	TOTAL
Avenida de Oviedo actual Fernández Ladreda	33-35-37-39-41-43-45-51-53-55 (ciudadela)	10
Avenida de Schultz	2-4-6	3
Cabrales	1-3-5-7-9-11-13-15-17-19-21-23-25-27-29-31	17
Capua	4 (ciudadela)-6-8-10	4
Carretera de Villaviciosa	99-101-113	3
Corrida	70-72-74-90-94-96-98-100	8
Ezcurdía	1-3-5-7	4
Fernández Vallín	1-3-5-7-9-11-13-15	8
Gumersindo de Azcárate actual Munuza	11-13-15	3
Innerarity	43-45	2
Jovellanos	8-10-1-3-5-7-9-11	8
Playa actual Vázquez de Mella	31-33-34-36	4
Libertad actual 18 de Julio	57-59-79-81-83-85-87-89	8
Marqués de Casa Valdés	112-114-116-118	4
Pidal actual Avenida de la Victoria	6-8-36-38	4
Plaza del Instituto actual del Generalísimo	3	1
Plazuela de Capua actual de Romualdo Alvargonzález	3	1
Salustio Regueral	2-4	2
San Agustín	1-3-5-7-9-11-4-6	8
San Bernardo	78-80-82	3
TOTAL		115

FUENTE: Plusvalía por demolición de edificios.

Archivo Municipal de Gijón.—Expedientes Ordinarios.— N.º 229/1937.

da de Schultz. La calle de Fernández Vallín, que ya había sido objeto de un proyecto de ensanche en 1932, fue por fin ampliada con la demolición de los edificios de la acera izquierda según se baja desde Begoña. Otros derribos de menor entidad en diferentes calles de la población, hasta totalizar el número de 115, vinieron a dar a Gijón la fisonomía de una ciudad descongestionada a tono con las exigencias de los tiempos (*vid.* cuadro I).

Aparte de los derribos mencionados, en el tiempo transcurrido entre el alzamiento y la caída de la ciudad se echaron abajo las tres iglesias parroquiales de la población: la iglesia matriz de San Pedro y las neogóticas de principios de siglo de San Lorenzo y San José; reedificadas las dos primeras en la posguerra, sobre el solar de la tercera se abriría la plaza de los Mártires de la Cruzada.

4. El "Plan de reformas urbanas de 1937". Proyectos y significado

Los derribos urbanos a los que se acaba de aludir dieron pie a que, en junio de 1937, se formulase un ambicioso «Plan de reformas urbanas», que fue aprobado por el municipio en el mes de agosto siguiente (9).

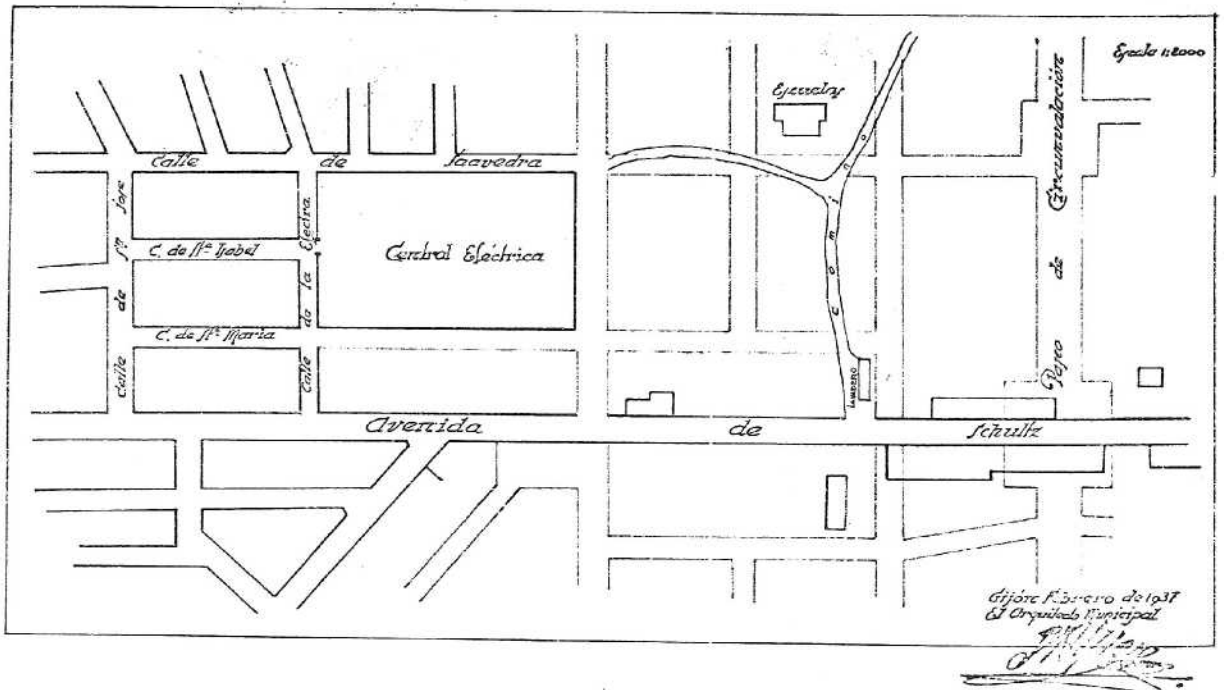
El contenido de este instrumento de planificación urbana puede agruparse en torno a tres puntos básicos. Por una parte, la mejora de las vías de comunicación terrestre que penetraban en la ciudad, en relación con la creación de un paseo de ronda dedicado al tráfico pesado y con la construcción de una estación única de ferrocarriles y autobuses, vinculada a la ciudad a través de las correspondientes vías rápidas.

La ampliación de las carreteras que absorbían la mayor parte del tráfico rodado conducente al

centro urbano, la carretera carbonera y la de Oviedo, se realizó, como ya se ha señalado, mediante una serie de derribos de casas que congestionaban las citadas vías de comunicación en su punto de soldadura, en las zona de la llamada Puerta de la Villa. El trazado de la vía de circunvalación —de una anchura mínima de 20 m. extensible a 30 por el distanciamiento preceptivo de la línea de edificación en 5 m. desde los bordes de la vía— arrancarían del puente de la Guía, donde recogía el tráfico de la carretera de la costa, pasando por la parte meridional del Coto de San Nicolás hasta llegar a la Cruz de Ceares; desde allí, en el punto de soldadura con la carretera de Pola de Siero, y atravesando la carbonera, seguiría en línea recta hasta Pumarín, lugar en el que se preveía la formación de una gran plaza circular de 150 m. de diámetro en el entronque con la carretera de Oviedo, y finalmente se dirigiría en dirección oeste para llegar al Musel, después de atravesar la Gran Vía y la carretera de Avilés. El objeto de este paseo de ronda era el de canalizar todo el tráfico pesado hacia el área industrial y portuaria de la ciudad, situada en su vertiente occidental.

Respecto a la creación de una estación única de ferrocarriles y autobuses, se ofrecían dos alternativas. La primera de ellas, mantener el emplazamiento de la estación del Norte, llevando a ella las terminales de los ferrocarriles de Langreo y Ferrol, y la segunda, aconsejada de forma prioritaria por el técnico municipal, establecer un nuevo emplazamiento común en el área de la Braña, con lo que podrían dedicarse a uso público los terrenos de las estaciones preexistentes, permitiendo ello la prolongación en línea recta de la calle Marqués de San Esteban; la comunicación de esta nueva estación con el centro quedaría cubierta mediante una calle abierta sobre la caja de la línea del ferrocarril de Langreo.

(9) Archivo Municipal de Gijón. Expediente Ordinario núm. 49 de 1937. *Reformas urbanas de Gijón*, informe presentado por el arquitecto municipal José Avelino Díaz.



Plano de urbanización en el Llano del Medio, promovido en 1937 por el comité de fábrica de la Electra del Llano. En trazo tenue, la nueva zona proyectada.

Otra parte básica del Plan está dedicada al planeamiento de operaciones de reforma interior encaminadas a la apertura de espacios públicos y de vías en el interior de la ciudad decimonónica. Así se prevé la creación de dos amplias calles que atraviesan en dirección E.-O. la ciudad antigua; la más septentrional, sobre el cuello de botella del tómbolo, para facilitar la comunicación entre la avenida del Muro y el Muelle, por ampliación y rectificación del trazado de las calles Ventura Alvarez Sala y Melquiades Alvarez. La más meridional, con una anchura de 20 m., estaría constituida por la prolongación en línea recta de la calle de Langreo hasta llegar a la playa, y su objeto era poner en relación la nueva estación de ferrocarril con el centro urbano. En el marco de estas operaciones de reforma interior se preveía también la ampliación de la avenida del Muro a 52 m., la apertura de una plaza en el solar que ocupaba el mercado de Jovellanos y la ampliación de otras ya existentes como la de Capua y la del 6 de agosto, vinculada a Begoña por la calle, también ampliada, de Fernández Vallín.

Finalmente, en el «Plan de reformas», se considera la necesidad de crear zonas verdes, «parques de barriada», en áreas de alta densidad de población obrera. Uno de ellos se pensaba implantar en La Catalana, entre el barrio de La Arena y la parcelación del Coto de San Nicolás; el segundo, el de La Kábila, en el Llano del Medio, y el tercero, en el cerro de Santa Catalina, tras lograr su reversión por parte del ramo de Guerra.

5. El papel de las fuerzas populares en el planeamiento urbano del período

Al margen de la formulación y realización en parte de una serie de mejoras en el reseñado «Plan de reformas», en el período considerado se producen otras actuaciones urbanísticas —con limita-

das proyecciones en el plano—, cuyos protagonistas son los comités entonces creados a nivel de barrio o fábrica, y la propia gestora municipal.

Así, en enero de 1937, el comité del Frente Popular del barrio de Arnao solicita del Ayuntamiento la ampliación del camino vecinal, comprometiéndose a aportar la mano de obra, lo que es aceptado y realizado. En febrero del mismo año, el comité de fábrica de la Electra del Llano, presenta un proyecto de alineación y apertura de nuevas calles en el Llano del Medio, ofreciendo fondos y el camión de 5 Tm. de la empresa para las obras, propuesta que es incorporada a otro proyecto de mayor amplitud realizado por el técnico municipal, y que luego sólo en parte se llevó a la práctica (10).

Por su parte, el municipio solicitó del Estado para su saneamiento la charca del Piles, así como terrenos en la misma zona para levantar en ella una ciudad-jardín. También pidió terrenos en La Calzada, Jove, el Llano y Pumarín, con el fin de edificar colonias para obreros y reclamó la reversión del cerro de Santa Catalina, del que había sido titular desde 1932, año en que se entregó a la ciudad por iniciativa del entonces ministro de la Guerra Manuel Azaña, hasta 1934, fecha en que volvió de nuevo a la autoridad militar a consecuencia de los sucesos revolucionarios (11).

6. La persistencia del modelo frentepopulista en el primer plan de ordenación de la ciudad: el Plan Germán Valentín Gamazo (1947)

(10) *Ibidem*, Expedientes Ordinarios, núms. 19 y 159 de 1937. También hubo un proyecto de municipalizar el suelo urbano, por cesión al Ayuntamiento de los bienes incautados y expropiación de los pertenecientes a personas adictas al Régimen. Cfr. Expediente Ordinario número 179 bis de 1937.

(11) *Ibidem*, Expediente Ordinario núm. 192 de 1936.



Los efectos del «Plan de reformas de 1937» en el «Plan de ordenación Germán Valentín Gamazo» (1947). Vías arteriales persistentes y áreas que conservan la misma calificación (estación común de la Braña, y parques de Ceares y Santa Catalina).

Una vez finalizada la contienda civil, los primeros Ayuntamientos del Estado Nuevo legitimaron los derribos de la etapa precedente y consumaron, en la medida en que se habían sentado las bases para ello, los proyectos de reforma de las gestoras municipales frentepopulistas (12). Respecto a los daños causados directamente por acciones de guerra en la ciudad, fueron reducidos y sólo afectaron de forma sensible a las calles circundantes al colegio de los jesuitas, que había sufrido un asedio militar (*vid.* cuadro II); por ello, esta faceta urbanística de la guerra civil no tuvo en Gijón mayor importancia.

En otro sentido, en 1939 se encargó al arquitecto Germán Valentín Gamazo la redacción de un plan de ordenación para la ciudad, que entró en vigor en 1947. En él se asumían formalmente parte de los proyectos del Plan 1937. Así, en el capítulo de formación de una nueva red de vías

(12) En concepto de indemnizaciones, el Ayuntamiento desembolsó a los propietarios de los edificios derribados unos seis millones de pesetas. *VID. ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: Algunas notas sobre la evolución progresiva de Gijón en un cuarto de siglo (1922-1947), Gijón, 1947, p. 9 y Archivo Municipal de Gijón. Expediente Especial núm. 22 («Derribos época roja»).*

arteriales, se preveía la creación de una ronda de camiones, el antiguo paseo de circunvalación, y en el capítulo de reforma interior, se incorporaban las dos rondas transversales planificadas también en el 37.

Respecto a la zonificación, se recogían asimismo ideas vertidas en el Plan 37. La calificación de la zona de la Braña como «de emplazamiento de la nueva estación común» y la planificación de un parque en Ceares —el antiguo «parque de barriada de La Kábila»— y de otro en el cerro de Santa Catalina, eran ideas recogidas del «Plan de reformas»). La prolongación en línea recta de la calle Marqués de San Esteban, y la formación de una calle de unión entre la nueva estación y el centro urbano también reflejaban proyectos ya enunciados en el 37.

Con ello no hacía sino reconocerse la racionalidad de unos planteamientos que, en el marco sociopolítico en que surgieron, hubieran sido fácilmente viables, lo que no ocurrió en el tiempo de vigencia del Plan Valentín Gamazo, pues éste ha tenido una escasa virtualidad, siendo en realidad las fuerzas económicas las que han canalizado el crecimiento de la ciudad hasta nuestros días.

CUADRO II

EDIFICIOS DESTRUIDOS POR ACCIONES DE GUERRA (1936-1937)

C A L L E S	N.º DE LAS FINCAS DESTRUIDAS	TOTAL
Alesón	s.n.	1
Antonio Cabanillas	10	1
Avenida Hermanos Felgueroso	44-s.n.-s.n.	3
Avenida de Schultz	58	1
Cabrales	113	1
Carmen	37	1
Comercio	36	1
Dindurra	17	1
Gran Vía al Musel actual Avenida de Portugal	15-s.n.-s.n.	3
Marqués de San Esteban	64-66	2
Miguel Primo de Rivera	5	1
Numa Guilhou	18-26	2
Oscar Olavarría	s.n.	1
Palacio Valdés	s.n.	1
Paseo de Begoña	s.n.	1
Paseo de San José	s.n.	1
Plaza de José Antonio	9	1
Pedro Duro	8	1
Reconquista	s.n.-s.n.-7	3
Rodríguez Sampedro	43	1
San Rafael	4	1
18 de Julio	44-46	2
TOTAL		31

FUENTE: Relación de edificios que permanecen en estado de ruina.

Archivo Municipal de Gijón.—Expedientes Ordinarios.—N.º 436/1940.