

# PLANO

DEPÓSITO DE LA GUERRA  
ARCHIVO DE PLANOS

de

ESTANTE \_\_\_\_\_ TABLA \_\_\_\_\_  
CARTERA \_\_\_\_\_ SECCIÓN \_\_\_\_\_  
NÚM. \_\_\_\_\_

# OVIEDO.

*E. Zeller Co. 1<sup>a</sup>  
no 61*



C.115-17-3





Rectificación del plano de

Oviedo.

Memoria descriptiva.

Attestation of name

Given

Signature

## Memoria descriptiva

La ciudad de Oviedo capital de la provincia de su nombre, se halla situada sobre una pequeña colina formada por una de las últimas derivaciones de uno de los estritos de la cordillera Cantabro Asturica prolongacion de la Pirinica, que forman la cuenca del rio Nalon: está rodeada excepto al nordeste por los montes de Caranco, Morcin y Monsacro, y afecta una forma irregular, ocupando una estension de seis kilómetros cuadrados, proxima mente, comprendidos en ella los barrios de Santullano, Pumarín, El Fresno, y San Lazarro que son los mas inmediatos, y ascendiendo su poblacion á unos 24.000 habitantes incluyendo la de aquellos.

Carece por completo de fortificaciones, y dominada por todas partes á la distancia eficaz del tiro de la Artilleria y aun en muchos puntos á la del de fusil, presenta malos

Monastero, a poco mas de diez kilóme-  
tros de la poblacion: la del Cristo de las  
cadenas, que muere en las Caldas, de gene-  
rando a corta distancia de Oviedo un cami-  
no carretero transitable para las carretas  
del pais, pero difícil para cualquiera otro  
vehículo, por lo cual no transitan estos por  
ella, y lo mismo sucede con las de Pando,  
y antigua de Grado.

La línea férrea de Leon a Gijón, si bien  
es muy útil para todo genero de transportes,  
atraviesa la cordillera por un terreno tan di-  
fícil en el puerto de Pajares, que, sobre in-  
terceptarse con gran facilidad y en varios  
puntos, apenas se presenta el mas pequeño  
temporal, es muy fácil de cortar e inutili-  
zar por los muchos túneles y viaductos que  
tiene, y que una vez destruidos en parte  
son de penosa y tardía recomposicion, suce-  
diendo lo mismo en el trayecto a Gijón desde  
Oviedo aunque en menor escala.

La carretera de Castilla, para la cordi-  
llera por el puerto de Pajares; durante

el invierno se hace intransitable con frecuencia por efecto de las grandes nevadas que cayendo en dicho puerto, lo cierran por completo: aunque su calzada es de buenas condiciones, lo accidentado del terreno que atraviesa le imprime muchos y bruscos cambios de dirección, haciendo difícil y hasta imposible en bastantes puntos, su flaqueo y dándole pendientes que llegan a la máxima de  $22^{\circ}$  señalada para las vías de este género y que con ser de difícil acceso para camuajes son además de peligroso descenso a causa de sus cambios de dirección, lo que se verifica especialmente en el paso de la cordillera, y estas circunstancias hacen su tránsito penoso para las tropas y poco rápido para los transportes.

La carretera de Galicia por Tribia y Grado de la que avanza la que conduce a las Caldas terminando allí es una vía de semejantes condiciones a la de Castilla, puesto que marchando a lo largo de la cordillera si bien por sus estibaciones, tiene que atravesar terrenos difíciles que se prestan mal al flaqueo, no pudiendo tampoco prestarse bien por sus pendientes a la rapidez de las marchas y transportes: lo mismo sucede con la de Santander, que se dirige



sido imposible sostener por las condiciones de su situacion topografica y carear de toda defensa.

A pesar de todo, no deja de tener en si, recursos, propios para llamar la atencion de un enemigo: la proximidad de la fabrica de Orabia y la existencia de poblacion de la de armas portatiles de fuego, y en los alrededores, a menos de cuatro kilometros, las de polvora y dinamita, son circunstancias dignas de tenerse en cuenta, puesto que no serian pequeños los recursos que podrian obtenerse de este punto en armas y municiones.

Valladolid 15 de Julio 1885.

El Capitan de E. Ib.

Manuel Gomez Vidal

DEPÓSITO DE LA GUERRA  
ARCHIVO DE PLANOS

ESTANTE.....TABLA.....

CARTERA.....SECCIÓN.....

NÚM.....







