

# PATRIMONIO INDUSTRIAL EN EL WATERFRONT DE GIJÓN

**Natalia Tielve García**

*Le patrimoine, plus qu'un objet de curiosité ou de culte, y est conçu comme l'instrument de la conservation des identités locales, elles-mêmes perçues come l'un des leviers de nouvelles perspectives de développement<sup>1</sup>.*

El trabajo que aquí se presenta tiene por objeto dar a conocer los resultados de la investigación realizada con relación al Patrimonio Industrial de la fachada marítima de Gijón, en el marco del Proyecto *El Waterfront de Gijón 1985-2005. Nuevos Patrimonios en el Espacio Público* (ref. MEC-07-HUM2007-61140/ARTE). Inserto en el Plan Nacional de Investigación, dicho proyecto, desarrollado bajo la dirección de la Dra. Morales Saro, Catedrática de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo, ha estado orientado hacia el estudio de las transformaciones que en las últimas décadas se han obrado en la fachada litoral de esta ciudad, a través de su incidencia en el plano de lo urbanístico, lo arquitectónico, el arte público y el diseño urbano. Se han analizado, en consecuencia, unos procesos de transformación que, más allá de su cara amable, presentan un lado oscuro. Y es que el núcleo urbano de Gijón se ha visto palmariamente afectado por la crisis industrial y los procesos de

---

<sup>1</sup> BERGERON, L., "Editorial", en *Patrimoine de l'industrie. Ressources, pratiques, cultures*, T.I.C.C.I.H., Le Creusot, 1999.

reestructuración que se han desencadenado desde los años setenta y que han dado como resultado el cierre de la mayor parte de las fábricas existentes, así como un proceso de periferización de las actividades industriales. Todo ello ha derivado en una masiva y acelerada destrucción del legado de la industria, cuya fragilidad se pone de relieve en este estudio.

Lo cierto es que se ha destruido mucho, con una evidente indiferencia y sólo en escasas ocasiones se ha sabido actuar a tiempo y arbitrar medidas para rehabilitar y reutilizar estos establecimientos. De ahí el marcado componente reivindicativo que adquiere este trabajo: en la medida en que se trata de un patrimonio en rápida transformación y deterioro y, por lo tanto, en grave peligro de desaparición, ha de favorecerse su puesta en valor y su conocimiento, pero también deben ser articuladas las bases de su conservación desde unas políticas urbanas, territoriales y culturales que permitan dimensionar los bienes industriales como componentes esenciales que refuerzan la memoria colectiva<sup>2</sup>. El legado de la industrialización ha de ser entendido y valorado como un patrimonio intergeneracional que forma parte de nuestra identidad, como vestigio de una etapa reciente de nuestra historia y como expresión cultural que condensa innumerables componentes simbólicos, artísticos y funcionales<sup>3</sup>. En consecuencia constituye un patrimonio que ha de ser preservado frente a los movimientos especulativos y las visiones urbanísticas que consideran las antiguas instalaciones industriales como espacios residuales y poco atractivos, desde el punto de vista estético o económico<sup>4</sup>. El valor de este patrimonio, como ha señalado Eusebi Casanelles, “reside

---

<sup>2</sup> “El paso del tiempo - señala Josep Ballart – produce en los hombres la noción de pasado, noción que se contrapone a la de presente. Del pasado llegan objetos y, claro está, informaciones e ideas. Los objetos en concreto sirven muy especialmente para poner de manifiesto claramente ante las personas las nociones de continuidad y cambio entre pasado y presente, porque son evidentes por sí mismos y porque duran”. En BALLART, J., *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*, Ariel, Barcelona, 1997, p. 17.

<sup>3</sup> Acerca del sentido del Patrimonio Industrial y de la Arqueología Industrial así como sus perspectivas de futuro es útil la consulta de: ÁLVAREZ ARECES, M. A., *Arqueología Industrial. El pasado por venir*, CICEES, Gijón, 2007.

<sup>4</sup> Véase ÁLVAREZ QUINTANA, C., “El patrimonio arquitectónico-industrial asturiano: estado actual y reivindicación de su valor histórico, arquitectónico y generador de identidades”, recogido en *Actas del XII Congreso Nacional del Comité Español de Historia del Arte, Arte e Identidades Culturales*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998.

principalmente en ser testimonio de una época, como un bien etnológico o antropológico, y en ser un elemento de estudio, como bien arqueológico, que servirá para comprender la sociedad industrial que ya no es la actual”<sup>5</sup>. No en vano, la preservación de los vestigios de la industria refuerza la integración de los avances y logros actuales en un común devenir histórico, invitando a contemplarlos como referencias perdurables<sup>6</sup>.

En este sentido, la Arqueología Industrial se ha venido configurando a lo largo de las últimas décadas a partir del estudio del conjunto de los testimonios que ponen de manifiesto el impacto de la industria sobre el territorio, la historia de la técnica y de la producción, siendo uno de sus principales objetivos el restablecimiento y la restauración de sus elementos industriales<sup>7</sup>. Como resultado, la Arqueología Industrial puede ser entendida como la disciplina científica que estudia y pone en valor los vestigios materiales y testimonios

---

<sup>5</sup> En CASANELLES, E., “Recuperación y uso del patrimonio industrial”, recogido en *Arqueología Industrial. Testimonios de la memoria*, Abaco, Revista de cultura y ciencias sociales, 2ª época, nº 19, CICEES, Gijón, 1998, p. 13. A propósito del concepto de Patrimonio Industrial puede recurrirse a: AGUILAR CIVERA, I., *Arquitectura Industrial: concepto, método y fuentes*, Museo d’ Etnología de la Diputación de Valencia, 1998. También es recomendable la consulta de: LÓPEZ, M., “El concepto de patrimonio industrial”, recogido en *Arqueología Industrial, Abaco*, Revista de cultura y ciencias sociales, 2ª época, nº 1, Trea, Gijón, 1992.

<sup>6</sup> Como señala C. J. Pardo Abad, los obstáculos que la conservación de los bienes industriales plantea son numerosos, tales como la imparable obsesión contemporánea por construir *ex novo*, la ausencia de compromiso por parte de las administraciones públicas, la incultura arquitectónica de nuestros días o el culto exacerbado a una modernidad sin ataduras. En PARDO ABAD, C. J., *Turismo y patrimonio industrial. Un análisis desde la perspectiva territorial, Síntesis*, Madrid, 2008, p. 16.

<sup>7</sup> Siguiendo a Inmaculada Aguilar Civera, el restablecimiento y la restauración de los testimonios de la industrialización que la Arqueología Industrial ha incentivado se ha llevado a cabo “bien a través de su consolidación, recuperando su primitivo aspecto e imposibilitando su desaparición, bien a través de su renovación o reutilización para otros usos, convirtiéndolo en ambos casos, en la memoria del pasado industrial, conservando su memoria histórica y urbana”. En AGUILAR CIVERA, I., “Arqueología Industrial, testimonio de la era de la industrialización”, recogido en *El Plan de Patrimonio Industrial, Bienes Culturales*, Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español, nº 7, 2007, p. 71.

históricos de los procesos productivos y de su tecnología reciente<sup>8</sup>. En este escenario, asistimos a una positiva toma de conciencia – en la que aún queda, no obstante, un largo camino por recorrer – acerca de la dimensión patrimonial de los testimonios representativos del amplio y variado proceso técnico de la industrialización, a cuyo estudio se asocia la valoración de los edificios construidos, la historia de la técnica, la memoria del trabajo, las actividades sociales relacionadas con la industria, así como el territorio en el que se insertan<sup>9</sup>. En esta toma de conciencia han desempeñado un importante papel instituciones y organismos internacionales como TICCIH<sup>10</sup> – Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial -, ICOMOS – Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Históricos – o ICOM – Consejo Internacional de Museos.

Muestra del creciente interés que este patrimonio despierta en nuestro país es el *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* que el Ministerio de Cultura ha puesto en marcha, en 2002, articulado desde la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y a través del Instituto del Patrimonio Histórico Español. Dicho Plan da cabida al conjunto de elementos de explotación industrial generado por las actividades económicas de cada sociedad, comprendiendo manifestaciones arquitectónicas y tecnológicas de las actividades productivas, de la distribución de la producción o su consumo, e incluyendo equipamientos industriales, herramientas, utensilios de producción, edificios, medios de transporte y toda su infraestructura, paisajes, así como la documentación de archivo relacionada con éstos. En todo caso, en lo que concierne a los bienes inmuebles, se establece una diferenciación entre tres tipos de Bien Industrial:

---

<sup>8</sup> En la Carta de Nizhny Tagyl sobre el Patrimonio Industrial, aprobada por la Asamblea Nacional del TICCIH, Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, el 17 de julio de 2003, la Arqueología Industrial es definida como “un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos”. En *Carta de Nizhny Tagyl sobre el Patrimonio Industrial*, TICCIH, Moscú, 2003.

<sup>9</sup> Acerca de este proceso de sensibilización puede consultarse: BERGERON, L. y DOREL-FERRÉ, G., *Le Patrimoine Industriel. Un nouveau territoire*, Editions Liris, París, 1996.

<sup>10</sup> TICCIH, organismo creado en 1972, con sede en el Reino Unido, actualmente tiene presencia en más de sesenta países, entre ellos España, actuando como órgano asesor del ICOMOS en materia de Patrimonio Industrial.

conjuntos industriales, paisajes industriales y elementos aislados que sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican<sup>11</sup>. En cuanto a su instrumentalización, han sido previstas cuatro fases en el desarrollo del Plan, comprendiendo la confección de un catálogo selectivo, la declaración como Bien de Interés Cultural – junto con la determinación de la situación jurídica de los bienes -, la redacción de los correspondientes Planes Directores y, finalmente, la intervención en los elementos seleccionados. Hemos de señalar que en la elaboración del catálogo selectivo, fueron seleccionados cuarenta y nueve bienes industriales, entre los cuales se encontraban tres propuestos por el Principado de Asturias, esto es, *El Pozo Santa Bárbara (Valle de Turón)*, *el Salto de Grandas de Salime* y *la Fábrica de gas y electricidad de Oviedo*.

### **FUENTES PARA EL ESTUDIO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN GIJÓN: LOS ARCHIVOS DE EMPRESA.**

El patrimonio documental industrial ha de ser valorado sin lugar a dudas no sólo como instrumento puesto al servicio de la investigación, sino también como un testimonio material del Patrimonio Industrial y, en consecuencia, como un bien cultural. Recordemos que el artículo 76 de la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo de Patrimonio Cultural* incluye, dentro del régimen aplicable al Patrimonio Histórico-Industrial, los fondos documentales de las empresas, prescribiendo que el interés histórico industrial de estos fondos documentales será valorado, a efectos de la inclusión individualizada de los archivos, cuando sus méritos así lo justifiquen, en alguna de las categorías que a tal efecto se establecen en la Ley<sup>12</sup>. Igualmente, los documentos de cualquier época y tipología, producidos, recibidos o conservados en el ejercicio de su función por las entidades y empresas públicas radicadas en Asturias o cualquier organismo o institución de carácter público radicado en Asturias y ya desaparecido, aun cuando se encuentre en manos de particulares, y especialmente los documentos conservados en Asturias con una antigüedad superior a cien años por cualquier persona física o jurídica, entidad o empresa

---

<sup>11</sup> Ver “Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Documento base”, recogido en *El Plan de Patrimonio Industrial, Bienes Culturales...Op. Cit.*, p. 227 y ss.

<sup>12</sup> En *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*, Gobierno del Principado de Asturias, Consejería de Educación y Cultura, 2001, p. 56-58.

mercantil, forman parte del Patrimonio Cultural de Asturias, con la consideración de bienes integrantes del Patrimonio Documental de Asturias (Art. 80 y 83).

Es conveniente recordar en este sentido la labor pionera desarrollada por un grupo de trabajo constituido en el seno de la Asociación de Arqueología Industrial INCUNA, bajo la dirección del Eduardo Núñez Fernández, Director del Archivo Municipal de Gijón. En 1999 varios miembros de dicha asociación, procedentes de diferentes ámbitos de la investigación y de la actividad profesional, decidimos tratar la problemática del patrimonio documental generado y conservado en Asturias por entidades mercantiles, industriales y fabriles, dando como resultado la elaboración de una publicación que, por constituir una novedad en el panorama historiográfico y archivístico, se ha convertido en una obra de obligada consulta: *Estudio básico sobre el patrimonio documental industrial asturiano. Los archivos históricos, industriales y mercantiles*<sup>13</sup>. Una publicación que, como objetivo último, perseguía sensibilizar y dar a conocer a los investigadores, a los especialistas en patrimonio documental, a las administraciones públicas, al empresariado y a la sociedad, en general, el valor de este patrimonio y la importancia que su conservación tiene para la historia más reciente de esta región, así como servir de estímulo para nuevos estudios sobre los archivos históricos de empresa y de punto de partida para acometer proyectos de recuperación, conservación y explotación de los mismos.

Ya en la mencionada publicación se hacía referencia a la labor emprendida por el Ayuntamiento de Gijón en el campo del patrimonio documental industrial del municipio y, de forma singular, a dos significativas iniciativas. Por un lado, la elaboración del *Censo de archivos del municipio de Gijón* por parte de su Archivo Municipal, a partir de un registro censal de los archivos mercantiles y empresariales de carácter histórico, iniciado en el año 1997; de otra parte, el *Programa de recuperación del patrimonio industrial*, desarrollado desde el Museo del Ferrocarril de Asturias, dependiente de la Fundación Municipal de

---

<sup>13</sup> Ver NÚÑEZ FERNÁNDEZ, E. (Coord.), *Estudio básico sobre el patrimonio documental industrial asturiano. Los archivos históricos, industriales y mercantiles*, INCUNA, Trea, Gijón, 2000.

Cultura, Educación y Universidad Popular de Gijón<sup>14</sup>. El Archivo Municipal de Gijón cuenta con un plan interno de recuperación de archivos locales que incluye archivos mercantiles y empresariales de indudable interés para la historia del municipio. Tal es el caso del archivo de *Astilleros del Cantábrico y Riera*, de la empresa *Monasterio*, del fondo Manuel Orencio Valdés o del archivo de la *Litografía Viña*. El primero de éstos, el de *Astilleros del Cantábrico y Riera*, fue recuperado en 1990, con anterioridad a la destrucción del edificio central de oficinas del astillero y la explanación de los terrenos de la empresa. Los fondos contenían en realidad varios archivos dependientes de diferentes empresas, tales como *Astilleros de Gijón; Riera, Menéndez y Compañía, Sociedad en Comandita; Astilleros Riera, S. A.; Astilleros del Cantábrico; Industrias y Reparaciones de Asturias, S. A;* entre otros. El fondo *Monasterio*, por su parte, da idea de una de las compañías mercantiles más antiguas instaladas en la ciudad de Gijón, a finales del siglo XIX, muy presente en el comercio y suministro de bienes, en particular, en el ámbito naval. El archivo Manuel Orencio Valdés reúne un interés incuestionable, por cuanto da idea de un sugerente proyecto, lamentablemente malogrado, de tranvía eléctrico de Gijón a Granda, fechado en la década de los veinte del pasado siglo. La recuperación, en 1999, del archivo de *Litografía Viña*, junto con fondos litográficos y la maquinaria, constituye asimismo otra interesante iniciativa a tener en cuenta en este ámbito<sup>15</sup>.

Por otra parte, el Archivo Histórico de Asturias custodia el fondo documental de la antigua *Fábrica de Tabacos* de Gijón, transferido a esta institución tras el cese de su actividad industrial en el año 2002. El marco cronológico que abarca es amplio, entre 1835 y 2002, y pese a sus pérdidas y notorios expurgos, lo cierto es que constituye un fondo documental de gran valor para el conocimiento de primera mano de uno de los más antiguos establecimientos industriales de nuestra región, fundado en 1823. Hay que tener presente, no obstante, que parte de su documentación fue trasladada, con anterioridad a su transferencia al Archivo Histórico de Asturias, a la sede central de Tabacalera

---

<sup>14</sup> En el caso de este *Programa de recuperación del Patrimonio industrial* desarrollado desde el Museo del Ferrocarril ha de destacarse la labor de recuperación y censo de los fondos históricos de la *Mina La Camocha*. Ibídem, p. 178 y ss.

<sup>15</sup> Ver DÍAZ GONZÁLEZ, M<sup>a</sup>. M., “La Litografía Viña”, en 1998-1999. *Una experiencia litográfica. Litografía Viña*, Ayuntamiento de Gijón, 1999, p. 11 y ss.

S.A., en Madrid, así como a los depósitos de la Fundación Tabacalera, radicada en Sevilla.

Merece especial consideración el archivo de *Fábrica Mieres, S. A.*, ubicado igualmente en Gijón, de indudable interés en el ámbito siderúrgico, minero y ferroviario. Se trata de un archivo generado en este caso a partir de un complejo proceso industrial que arranca en la década de los cuarenta del siglo XIX con la constitución de la *Asturiana Mining Company* y que, pasando por el renovado impulso que le otorga, desde la década de los sesenta, Numa Guilhou, avanza hacia la constitución de la *Sociedad Fábrica de Mieres*, en 1879<sup>16</sup>. Podemos poner de relieve asimismo los fondos de la *Fundación Alvargonzález* que, entre otros aspectos, conserva documentación relativa a la *Compañía de Tranvías de Gijón*. De importante valor para la historia industrial de Gijón son indudablemente el archivo de la *Fundación Mariano Suárez Pola* - con domicilio social en Luanco -, el de la *Autoridad Portuaria* de Gijón, el de *UNINSA-ENSIDESA* - actualmente *ArcelorMittal* -, los de *Juliana Constructora Gijonesa, Naval Gijón, Imprenta La Industria, S. L., Industrial Zarracina, S. A., o Tudela Veguin, S. A.*

Cabe por último reseñar, al lado de las fuentes documentales, los catálogos industriales, las guías comerciales, los anuncios, la propaganda o las fuentes orales, que constituyen herramientas de trabajo fundamentales en la investigación sobre el Patrimonio Industrial.

## **MARCO NORMATIVO Y DE PROTECCIÓN**

Desarrollando una serie de principios constitucionales - fundamentalmente el deber por parte de los poderes públicos de garantizar la conservación y enriquecimiento del patrimonio en nuestro país - la *Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español* supuso un importante avance en cuanto a la cobertura legal del Patrimonio Cultural<sup>17</sup>. Por lo que concierne a los bienes

---

<sup>16</sup> La documentación del archivo histórico de Fábrica de Mieres se encuentra distribuido, además, entre el Archivo Municipal del Ayuntamiento de Mieres y el Archivo Histórico de HUNOSA. En NÚÑEZ FERNÁNDEZ, E., "Los archivos históricos de empresa y el patrimonio documental industrial y mercantil en Asturias", en NÚÑEZ FERNÁNDEZ, E. (coord.), *Estudio básico...* Op. Cit., p. 155.

<sup>17</sup> El texto derogaba toda una amplia normativa elaborada en España durante el siglo XX - desde la Ley de 7 de julio de 1911 *sobre Excavaciones Arqueológicas* a la Ley de

heredados del proceso industrializador, pese a que la norma estatal no recoge de manera específica este patrimonio, ciertamente en la propia definición del Patrimonio Histórico Español se ponen de relieve, entre otros aspectos, componentes de carácter científico o técnico. Más allá, el Título VI, relativo al Patrimonio Etnográfico, indica la inclusión de aquellos objetos que constituyen la manifestación o el producto de actividades laborales, estéticas y lúdicas propias de cualquier grupo humano, así como aquellos conocimientos o actividades que procedan de modelos o técnicas tradicionales utilizados por una determinada comunidad. De este modo, la norma estatal plantea un engarce para los bienes heredados de la actividad industrial al que pueden acogerse las distintas administraciones a fin de favorecer la protección de este patrimonio<sup>18</sup>.

Junto con la Ley 16/1985, como es sabido, el régimen de protección del Patrimonio Cultural en España permite que pueda generarse una normativa autonómica. En este marco, las distintas Comunidades Autónomas han ido decretando normas en la materia en función de sus progresivas competencias, configurándose la ley estatal como el escalón mínimo de referencia a la hora de legislar. Entre estas normas autonómicas la que más directamente nos afecta es la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*, planteada al objeto de completar el ordenamiento jurídico vigente “sin cuestionar la validez general de la Ley estatal, cuestión ésta que no resulta pacífica, en absoluto, en el actual panorama normativo autonómico”<sup>19</sup>.

---

13 de Mayo de 1933 *sobre Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico*, por citar dos disposiciones fundamentales.

<sup>18</sup> Este mecanismo por desgracia ha sido infrautilizado, por lo que no es de extrañar que una de las razones que se han apuntado a propósito de la precariedad del Patrimonio Industrial en nuestro país sea precisamente su desprotección legal. Véase HUMANES, A., “La necesidad de un Plan para el Patrimonio Industrial”, recogido en *El Plan de Patrimonio Industrial, Bienes Culturales...* Op. Cit., p. 45.

<sup>19</sup> Véase ALONSO IBÁÑEZ, M.R., “Reflexiones acerca de la legislación protectora del patrimonio cultural. A propósito de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo”, recogido en *Patrimonio Cultural y Derecho*, 5, 2001, p. 171. Para ampliar estas cuestiones desde un punto de vista jurídico, de la misma autora puede recurrirse a: “El Patrimonio Histórico Industrial: Instrumentos jurídicos de protección y revalorización”, recogido en *Revista Andaluza de Administración Pública*, 28, 1996, p. 61-87; “Patrimonio Industrial. Notas a su insatisfactoria protección jurídica”, recogido en *Patrimonio Cultural y Derecho*, 3, 1999, p. 257- 260.; “Aspectos normativos del

Pese a que, lamentablemente, carece en estos momentos del necesario desarrollo reglamentario, la Ley del Principado de Asturias constituye la respuesta más elaborada en cuanto al Patrimonio Industrial, en lo que a normativas autonómicas se refiere. La asturiana recoge y desarrolla de forma específica lo expuesto en el título VI la Ley estatal de 1985, reconociendo la especificidad y naturaleza del patrimonio derivado de la industrialización. Así, dedica al Patrimonio Histórico-Industrial una Sección propia, la Tercera, integrada por tres artículos, entre los cuales, el 76, señala: “Integran el Patrimonio Histórico-industrial de Asturias los bienes muebles e inmuebles que constituyen testimonios significativos de la evolución de las actividades técnicas y productivas, con una finalidad de explotación industrial, y de sus influencias sobre el territorio y la sociedad asturiana. En especial, de las derivadas de la extracción y explotación de los recursos naturales, de la metalurgia y siderurgia, de la transformación de productos agrícolas, la producción de energía, el laboreo de tabaco, y la industria química, de armamento, naviera, conservera o de la construcción”<sup>20</sup>.

Esta referencia expresa al Patrimonio Histórico-Industrial y a su régimen de protección constituyó toda una novedad con relación a la normativa estatal, así como también con relación al resto de las comunidades autónomas que no habían pasado, en la mayoría de los casos, de limitarse a su vaga consideración como bienes integrantes del Patrimonio Cultural. En efecto, con anterioridad a la asturiana, sólo la Ley de Patrimonio Histórico de las Islas

---

Patrimonio Industrial”, recogido en ALVAREZ ARECES, M. A. (Coord.), *Patrimonio Industrial: Lugares de la Memoria*, 2, Incuna, Gijón, 2002, p. 109- 136.

<sup>20</sup> En *Ley del Principado de Asturias 1/2001...* Op. Cit., p. 56. El artículo 76 asimismo contempla la posibilidad de valorar, a efectos de su inclusión individualizada en alguna de las categorías de protección que la ley prevé, el interés histórico-industrial de elementos tales como construcciones y estructuras arquitectónicas o de ingeniería adaptadas a procesos técnicos y de fabricación obsoletos (como gasómetros, chimeneas, castilletes, bocaminas o talleres mecánicos); elementos de maquinaria, utillaje y herramientas obsoletos; infraestructuras de comunicaciones en desuso y las construcciones, maquinaria y material móvil a ellas asociados; conjuntos de viviendas y equipamientos sociales vinculados a las actividades productivas anteriores al año 1940; o también los fondos documentales, es decir, los archivos de empresa, a los que además hace referencia en cuanto a su protección la norma autonómica en su Sección Cuarta, que trata del Régimen aplicable al Patrimonio Documental y Bibliográfico.

Baleares, de 1998, recogía de manera específica el Patrimonio Industrial, aportando una definición expresa del mismo y dedicándole un título propio. Por tanto, la asturiana continúa y desarrolla la línea de la norma balear, dedicando al Patrimonio Histórico- Industrial una Sección propia, así como la apreciable Disposición Transitoria Tercera, que posibilita la teórica protección preventiva de los bienes industriales<sup>21</sup>.

En cuanto al Patrimonio mueble ligado al Patrimonio Industrial, la Ley 1/2001 recoge en su artículo 77 la prohibición expresa de destrucción de maquinaria industrial fabricada con anterioridad a 1940 y, en virtud del artículo 41 (pendiente de desarrollo reglamentario) ésta no podrá trasladarse fuera de Asturias sin contar con la autorización de la Consejería de Cultura y Turismo. Hay que tener presente que, hasta el momento, y salvo los bienes especificados en las resoluciones de inclusión en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias de Solvay- Lieres y de Arnao, no se han incluido más

---

<sup>21</sup> Tras la entrada en vigor de la Ley asturiana sólo la Comunidad Autónoma de Andalucía ha recogido el Patrimonio Industrial de manera clara y específica en su ordenamiento jurídico en materia de Patrimonio Cultural a través de la Ley de 2007 que, en este sentido, mejora la derogada Ley de 1991, vigente hasta enero de 2008. En el resto de las leyes autonómicas, el Patrimonio Industrial no aparece individualizado sino que está vinculado, bien al Patrimonio Etnográfico o Etnológico, como en Galicia, Castilla y León, Madrid, Murcia o Extremadura, bien al Patrimonio Arqueológico, como en Cantabria. En ocasiones, se abren artículos específicos relativos al Patrimonio Industrial o Arqueología Industrial, como ocurre con Castilla La Mancha (Art. 22 relativo al Patrimonio Arqueológico- Industrial y Etnológico) o en Extremadura (Art. 58 referido a Elementos de la Arquitectura industrial o rural), o se salva la cuestión mediante la mención del Patrimonio Científico- Técnico y/o a los bienes industriales muebles, como en Cataluña, con la inclusión de elementos concretos, como las chimeneas anteriores a 1940, en el caso de la nueva redacción de 2007 de la Ley valenciana de 1998, o, finalmente, con llamamientos a la debida conservación de bienes y espacios ilustrativos del proceso industrializador, como en el caso de la ley cántabra (Art. 98.4). A este respecto puede consultarse: SUAREZ ANTUÑA, F. y TIELVE GARCÍA, N., “Marco normativo y de protección de los bienes inmuebles y muebles de la Fábrica de Trubia”, en TIELVE GARCÍA, N. (Coord.), *La Real Fábrica de Armas de Trubia. Patrimonio de la industrialización en España*, Ministerio de Defensa, CICEES, 2010.

elementos muebles vinculados al proceso industrializador dentro de las categorías de protección que señala la norma<sup>22</sup>.

Con todo, la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural, plantea tres categorías de protección de los bienes que conforman el Patrimonio Cultural de Asturias, entre los que se encuentran los de carácter industrial. Esto es, la de los bienes declarados de Interés Cultural (BIC), la de los bienes incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias (IPCA), y la de los bienes incluidos en los Catálogos Urbanísticos de Protección. Las dos primeras dependen directamente de la Consejería de Cultura, si bien puede iniciarse el procedimiento por iniciativa propia o a petición de parte. En lo que concierne a la tercera de las categorías de protección, los Catálogos Urbanísticos, éstos son realizados a instancias de los distintos ayuntamientos, siendo uno de los grandes focos de actualidad en el panorama del Patrimonio Cultural asturiano<sup>23</sup>. Los BIC constituyen la categoría máxima de protección, tal como recogen la norma estatal y la autonómica<sup>24</sup>. En

---

<sup>22</sup> Los bienes protegidos en Solvay- Lieres (BOPA 03/04/2004) fueron el ventilador Aerex, cuadros y celdas de distribución Brown Bobery, el grupo convertidor Ward Leonard, una sierra de vaivén, martillos pilones y una cizalla. Una relación claramente insuficiente que deja fuera auténticas joyas del Patrimonio Industrial asturiano, como la máquina de extracción del Pozo nº1, pero que, en realidad, no ha evitado que la mayoría de estos elementos protegidos por la resolución hayan sido prácticamente destruidos. En el caso de Arnao, los bienes protegidos (BOPA 09/08/2007) son exclusivamente las locomotoras Elleonore y Rojillín.

<sup>23</sup> Sobre los Catálogos Urbanísticos, véase ALONSO IBÁÑEZ, R. (coord.), *Los Catálogos Urbanísticos. Aspectos jurídicos, metodológicos y de gestión*, Instituto de Administración Adolfo Posada, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004.; ALONSO IBÁÑEZ, R., *Los Catálogos Urbanísticos y otros catálogos protectores del Patrimonio Cultural Inmueble*, Thomson- Aranzadi, Navarra, 2005. Sobre el Patrimonio Industrial dentro de los Catálogos Urbanísticos, véase SUÁREZ ANTUÑA, F., "El Patrimonio Histórico Industrial minero. Características y problemática", *BIDEA*, 166, Oviedo, 2007; y RUIZ DE LA PEÑA RUIZ, D. y SUÁREZ ANTUÑA, F., "El patrimonio Industrial asturiano en los Catálogos Urbanísticos", en *V Congreso Internacional para la conservación del patrimonio Industrial y de la obra Pública en España*, TICCIH-España, Ferrol, 2010.

<sup>24</sup> En cuanto a la clasificación de los bienes inmuebles, la Ley asturiana amplía el listado del texto estatal, incorporando, además de las de Monumento, Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Sitio Histórico, o Zona Arqueológica, la de Vía Histórica. No obstante, en la práctica, la mayoría de las declaraciones utilizan la clasificación de

lo que se refiere al Patrimonio Industrial en Asturias, si bien se encuentran incoados o en tramitación varios enclaves, hasta el momento sólo dos conjuntos tienen la categoría de BIC. Se trata de la Fábrica de Loza de San Claudio, en Oviedo (BOPA 09/07/2009) y del Pozo Santa Bárbara de La Rabaldana, en el concejo de Mieres (BOPA 08/02/2010). El Pozo San Luis, en la Nueva (Langreo), será declarado en breve, toda vez que por Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Consejería de Cultura y Turismo, se acordaba la apertura del trámite de información pública del expediente incoado para su declaración como BIC, con la categoría de Conjunto Histórico (BOPA 09/04/2010). En situación similar se encuentra el castillete de la mina de carbón de Arnao, en el concejo de Castrillón, cuyo expediente ha sido incoado por Resolución del 18 de septiembre de 2009, de la Consejería de Cultura y Turismo, en este caso con la categoría de Monumento (BOPA 28/01/2010)<sup>25</sup>.

En cuanto al Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias, se crea esta figura para integrar los bienes muebles e inmuebles que tengan interés histórico, artístico, etnográfico... en grado notable, pero en menor intensidad que los llamados a integrar el registro de BIC. Por lo que concierne al Patrimonio Histórico Industrial, han sido incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural cuatro bienes hasta la fecha: en el concejo de Siero, algunos elementos de las antiguas, magníficas y malogradas instalaciones de Solvay Lieres (BOPA 03/04/2004); en Castrillón, el Conjunto de Arnao (BOPA 09/08/2007); en Llanera, la Estación de ferrocarril de Villabona (BOPA 01/09/2008); y, en el concejo de Gozón, las minas de hierro de Llumeres (BOPA 11/04/2008).

Con relación a los Catálogos Urbanísticos de Protección la Ley asturiana señala que están destinados a recoger aquellos bienes en los que la intensidad del patrimonio no sea suficiente para ser declarados BIC o incluidos en el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias, pero cuya relevancia a nivel local los hace merecedores de conservación y defensa. No obstante, la norma va más allá ligando expresamente la confección de los Catálogos Urbanísticos al planeamiento, cuestión en la que ahonda igualmente la normativa regional en

---

Monumento o de Conjunto Histórico, quedando por estrenar aún las de Jardín Histórico, Sitio Histórico, o la novedosa Vía Histórica.

<sup>25</sup> Además de estos, se encuentran incoados o en trámite de incoación el Salto de Salime (Grandas de Salime) y la Central termoeléctrica de Soto de Ribera (Ribera de Arriba).

materia de urbanismo y ordenación del territorio<sup>26</sup>, de manera que el Catálogo Urbanístico es tanto una categoría de protección del Patrimonio Cultural, como un instrumento de ordenación urbanística. Estos instrumentos estaban llamados a ser, por tanto, el gran registro del Patrimonio Cultural asturiano en el que muchos estudiosos del Patrimonio Industrial depositamos nuestras esperanzas. Sin embargo, la realidad ha tomado un rumbo bien distinto, de modo que la mayoría de los Catálogos redactados hasta el momento no cumplen las expectativas mínimas respecto al registro y la protección de los bienes, en particular en lo que atañe al Patrimonio Etnográfico y al Patrimonio Histórico-Industrial<sup>27</sup>. Y es que el proceso de redacción de los Catálogos Urbanísticos se ha lanzado desde la Administración regional sin que la principal figura de referencia, el IPCA, se haya engrosado convenientemente con abundantes inclusiones, y, paralelamente, sin arbitrar medidas supletorias, como podría haber sido la revisión y posterior inclusión preventiva para los Catálogos de los bienes contenidos en los registros oficiales de referencia, tales como el Inventario del Patrimonio Histórico Industrial (IPHI), el Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Asturias (IPAA), o el Registro de la Fundación para la Documentación y Conservación del Movimiento Moderno

---

<sup>26</sup> La primera norma regional de carácter urbanístico y territorial que recoge el papel vinculante del Catálogo Urbanístico para el planeamiento es la Ley 3/2002, de 19 de abril, de régimen del suelo y ordenación urbanística. Las determinaciones al respecto serían en el Decreto Legislativo 1/2004 de 22 de abril por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en el Principado de Asturias en materia de ordenación del territorio y urbanismo), modificado por Ley 6/2004 de 28 de diciembre y Ley 2/2004, de 29 de octubre, que deroga la Ley 3/2002. Véase a este respecto, SUÁREZ ANTUÑA, F. "El Patrimonio Industrial asturiano en la ordenación urbanística. El Catálogo Urbanístico del Plan territorial Especial de recuperación de los terrenos de HUNOSA en las cuencas mineras", en *V Congreso Internacional para la conservación del patrimonio Industrial y de la obra Pública en España*, TICCIH-España, El Ferrol, 2010.

<sup>27</sup> El reducido número de elementos relacionados con el Patrimonio Etnográfico o con el Patrimonio Industrial es, quizás, lo más llamativo, si bien no se sule con incorporaciones masivas, de la que también existen casos. De lo que se trataría es de valorar los diferentes elementos y recoger en el Catálogo una serie de bienes ajustada a la realidad territorial y patrimonial del concejo.

(DOCOMOMO), así como otros inventarios de menor alcance, pero de indudable valor documental<sup>28</sup>.

Por lo que concierne al Catálogo Urbanístico de Gijón, tras un largo proceso, fue aprobado definitivamente el 30 de julio de 2010 por el Pleno del Ayuntamiento de Gijón (BOPA 26/08/2010), incluyendo en lo que concierne al Patrimonio Histórico-Industrial treinta y cuatro bienes con un nivel de protección Integral, que a continuación referimos:

- Chimenea de la Factoría PRENOR, en la Abadía de Cenero
- Estación de Pinzales (primera fundación), en la Abadía de Cenero
- Estación de Pinzales (segunda fundación), en la Abadía de Cenero
- Depuradora de aguas en Sotiello, en la Abadía de Cenero
- Estación de ferrocarril de Sotiello, en la Abadía de Cenero
- Casa de enclavamiento, en la Abadía de Cenero
- Depósito de locomotoras de Sotiello, en la Abadía de Cenero
- Pontón de Sotiello, en la Abadía de Cenero
- Chimenea de Cimavilla, en Cabueñes
- Chimenea de Cerámica Gijonesa, en Ceares
- Faro de Cabo Torres, en Jove
- Túnel del Norte, en Jove

---

<sup>28</sup> Además de estos registros o inventarios, existían diferentes publicaciones a modo de catálogo que, desde los años noventa del siglo XX, llaman la atención sobre determinados enclaves de nuestra industrialización. En el plano internacional, destaca la enciclopedia de la Arqueología Industrial, que recoge los principales resultados y enclaves del proyecto de un atlas internacional de Arqueología Industrial. La decisión de incluir a España dentro de este proyecto surgió en el seno de las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial celebradas en Bilbao en 1982, que pueden considerarse como uno de los principales arranques de la Arqueología industrial en nuestro país. En el caso de Asturias, el resultado fue la incorporación de seis voces referentes a lugares de antigua industrialización: "Asturias", "Bustiello", "La Felguera", "Gijón", "Pravia", y "Trubia", cuya redacción descansó en los investigadores Carlos Fernández Caicoya, María José Baragaño y Andrés García. Véase TRINDER, BARRIE (Edit.). *The Blackwell encyclopedia of Industrial Archaeology*. Oxford, Blackwell, 1992, p. 38, 122, 251, 297, 594, y 778. En el plano regional, por ejemplo, está la llamada de atención sobre Trubia de SOTO BOULLOSA, J. C., "Zona Central. Concejos de Gozón, Carreño, Illas, Corvera, Llanera, Siero, Noreña, Ribera de Arriba, y zona rural de Oviedo y Gijón", *Liño. Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Oviedo*, 3, 1982, p. 539.

- Subestación eléctrica de Lavandera
- Casa manantial de Llantones
- Poste y ménsula del antiguo Tranvía en el Llano
- Edificio del antiguo complejo industrial Gijón Fabril, en La Calzada
- Hotel de empresas en La Calzada
- Cargadero de El Musel
- Térmica de la Junta en El Musel
- Edificio de la sirena en El Musel
- Chimenea cuadrada en Poniente
- Chimenea circular en Poniente
- Astillero de Naval Gijón en El Natahoyo
- Puente de Langreo en Muniello, Poao
- Puente del ferrocarril La Figar, Ruedes
- Puente del ferrocarril La Figar, Ruedes
- Retrete de Ferrocarril del Norte en Serín
- Estación de ferrocarril de Serín
- Viaducto de Belescún, en Serín
- Conjunto Mina La Camocha
- Casa guarda en Rocés
- Depósitos de agua en Rocés
- Pontón de Tremañes
- Puente de La Falconera en Veriña

Pese a que el Catálogo Urbanístico dispensa un nivel de protección Integral a estos bienes, ello no parece ofrecer obstáculo alguno para llevar a cabo intervenciones de relieve e incluso demoliciones. Algo que resulta cuando menos sorprendente por cuanto la normativa del Catálogo Urbanístico indica expresamente, en su artículo 17, que “el nivel de protección Integral se asigna a aquellos edificios y elementos con un grado superior de interés, protegiendo la totalidad de la obra y su entorno, cuando esté delimitado. La asignación de este nivel de protección tiene por objeto la conservación de la totalidad de sus características arquitectónicas interiores y exteriores, así como su forma de ocupación del espacio, su relación con la trama urbana y el resto de elementos construidos. Deberán conservarse por tanto la totalidad de la edificación, su exterior e interior, a excepción de aquellas partes que hayan sido modificadas y no conserven su fisonomía original”. Pero la teoría parece estar lejos de la práctica; buena prueba de ello es el caso del astillero de Naval Gijón, víctima recientemente de un impune desmantelamiento. De este modo, en la

correspondiente ficha del catálogo (OEST-NATA-IND-O3), así como en el artículo 123 de la normativa, paradójicamente, se indica que el nivel de protección Integral asignado no se aplica a todo el conjunto, sino que ha de ser matizado. Tras esta curiosa *matización* lo que se dispone es la redacción de un Plan Especial que abarque los terrenos ocupados por el astillero, siguiendo los parámetros urbanísticos fijados en el PGO del concejo de Gijón, a través del cual se determine el nivel de protección y la forma de actuación para los distintos edificios y elementos en él incluidos. Al Dique, como elemento definitorio de la instalación industrial, se le asigna un nivel de protección Parcial o Ambiental, de manera que exclusivamente a dos elementos se les asigna un nivel de protección Integral, esto es, una bomba y una pila de lavado.

Si al comienzo de este trabajo lamentábamos la fragilidad del Patrimonio Industrial y la impune destrucción del legado de la industrialización, el caso del desmantelamiento del astillero de Naval Gijón y su desgraciado e infortunado tratamiento en este Catálogo Urbanístico no hace más que poner de relieve la falta de sensibilidad, indiferencia e ignorancia de nuestros gestores, así como los intereses especulativos que parecen estar detrás de sus acciones. La protección que, de idéntico modo se ha dispensado a la Mina de La Camocha, determina la redacción de un Plan Especial, abarcando en este caso exclusivamente los terrenos de uso industrial - excluyendo por tanto el Poblado de La Camocha, Ciudad Virginia y Poblado del Vaticano, a los que se ha asignado un nivel de protección Ambiental-Documental -, siendo los elementos a proteger el Castillete y la Casa de Máquinas del Pozo n.º 3, con su maquinaria, las Oficinas, la Casa de Aseos, la Subestación Eléctrica y la Chimenea<sup>29</sup>.

Junto con los elementos señalados, en el CU de Gijón se han incluido asimismo, dentro de la distinción Patrimonio Militar, otros cinco bienes. Se trata de las Fortificaciones y nidos del Cerro de Santa Catalina, del Refugio antiaéreo de la Guerra Civil en Cimadevilla, de las Fortificaciones y nidos de la Campa de Torres, del Castillo de Arnao y de las Fortificaciones del Cabo San

---

<sup>29</sup> Obviamente, la protección afecta a pocos elementos del conjunto histórico-industrial minero de La Camocha, y esto sin entrar en la indefinición legal en la que han quedado algunas piezas de maquinaria que ya no se encuentran en la mina, tales como la máquina de extracción a vapor confinada en el Museo de la Minería de El Entrego.

Lorenzo. Con un nivel de protección Integral se ha catalogado además la Antigua Fábrica de Tabacos, incluida dentro del PERI de Cimadevilla.

Por otra parte, con un nivel de protección Parcial han sido catalogados la Ciudadela de Capua, el Garaje Sporting, el Antiguo Parque de bomberos en la calle Hermanos Felgueroso, el Garaje Asturias, la Fundación Revillagigedo, el Cine Robledo y el Teatro Arango. A éstos se añade un conjunto de elementos del Patrimonio Industrial a los que se ha dispensado un nivel de protección Ambiental, entre los que se sitúa el Poblado de Santa Bárbara, el grupo de las 1500 viviendas en Pumarín, el Edificio de Control del Puerto en Cimadevilla, la Estación de autobuses Alsa y el Antiguo Cine de Aroles. Finalmente, dentro del nivel de protección Ambiental-Documental ha sido catalogada una última serie de bienes industriales, entre los que cabe reseñar el Astillero de Juliana Constructora Gijonesa, la Fábrica de Loza en El Natahoyo, las Casas de la Constructora, el Edificio Central de la Junta de Obras de El Musel, el Depósito de aguas de Somió, el Poblado de La Camocha y la Subestación Eléctrica de Pumarín.

Parece oportuno recordar que en el anterior inventario de referencia en materia de Patrimonio Industrial del Principado de Asturias, esto es, el Inventario del Patrimonio Histórico Industrial (IPHI)<sup>30</sup>, realizado entre los años 1986 y 1987, el número de bienes recogidos era sustancialmente superior, como puede comprobarse al consultar el cuadro que recogemos en el anexo que acompaña a este trabajo. Hecho que pone en evidencia, una vez más, la ostensible destrucción de los testimonios de la industrialización que la ciudad de Gijón ha sufrido en los últimos tiempos.

## **PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA FACHADA MARÍTIMA DE GIJÓN**

El devenir histórico de la ciudad de Gijón, desde la segunda mitad del siglo XIX, aparece en amplio grado definido por una actividad industrial que halló en su desarrollo portuario y en el tráfico marítimo, en buena medida, su razón de ser.

---

<sup>30</sup> Dicho inventario fue realizado por el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo en 1986-1987, bajo encargo de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias. El resultado final del mismo es, acaso por la premura y el bajo presupuesto, bastante precario en su presentación y muy parcial y sesgado, tanto en la definición de los ámbitos espaciales, como en la elección de los conjuntos y distintos bienes incluidos.

El puerto gijonés, cuyos orígenes hemos de situar a finales del siglo XIV, experimentó un significativo impulso desde finales del siglo XVIII y, de modo particular, al amparo del impulso jovellanista<sup>31</sup>. Tras una estéril disputa entre *apagadoristas* y *muselistas* – partidarios, respectivamente, de ampliar el viejo puerto local y de la creación de un nuevo puerto comercial - hasta los últimos años del siglo XIX no verán la luz las primeras obras de construcción de un nuevo puerto, el de El Musel, adecuado para el creciente tráfico de embarcaciones de gran calado - singularmente para el tráfico carbonero – y acorde con las exigencias de la burguesía naviera e industrial de la ciudad<sup>32</sup>. El puerto de El Musel, cuya entrada en operaciones se producía en 1907, ha sido objeto desde entonces de constantes reformas y ampliaciones, singularmente entre las décadas de 1940 y 1970, creándose progresivamente nuevas infraestructuras portuarias que en buena medida se explican teniendo en cuenta la implantación de la siderurgia integral en el valle de Veriña, con la factoría UNINSA<sup>33</sup>. En estos últimos años se ha acometido una notoria ampliación del mismo, muy avanzada en la actualidad, encaminada a duplicar la superficie portuaria a partir de la ejecución de un nuevo dique de abrigo, la ampliación del Muelle de la Osa, la construcción de un nuevo muelle ubicado en la parte norte, la ampliación de la explanada de Aboño, creando un nuevo vial entre ésta y el puerto, además de la ubicación de modernas instalaciones. Obras de ampliación que igualmente requieren la mejora y renovación de las conexiones con la meseta y con los centros productivos regionales, así como la generación de un complejo empresarial de servicios logísticos y de transporte, esto es, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA).

---

<sup>31</sup> Ver BONET, J. A., *Biografía de la villa y puerto de Gijón*, La Industria, Gijón, 1970, p. 166. A este respecto pueden consultarse asimismo PERIBÁÑEZ CAVEDA, D., *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, Puerto de Gijón, Gijón, 1999.; ADARO RUIZ-FALCO, L., *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, Cámara Oficial de Comercio de Gijón, Gijón, 1987; RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A. y TROYA CALATAYUD, J., *Historia del puerto de Gijón*, Ministerio de Fomento, Gijón, 2002.

<sup>32</sup> A propósito de la burguesía industrial gijonesa, véase ERICE SEBARES, F., *La burguesía industrial asturiana. 1885-1920*, Silverio Cañada, Oviedo, 1980.

<sup>33</sup> Para el entendimiento de la evolución histórica y espacial del puerto gijonés y para comprender sus interrelaciones con el desarrollo industrial de la ciudad puede consultarse ALVARGONZÁLEZ, R. M., *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta del Puerto, Gijón, 1985; del mismo autor, “El complejo industrial portuario en Gijón”, recogido en *Geografía de Asturias. Geografía Humana, IV*, Ayalga, Salinas, 1984.

En la medida en que el puerto de El Musel constituye una obra viva, en continua evolución y expansión, las sucesivas transformaciones, construcciones y reformas que ha venido experimentando han derivado en una pérdida notoria de sus vestigios históricos. No obstante, se han conservado por fortuna algunos elementos de indudable intensidad patrimonial, como es el caso del Edificio de La Sirena, levantado a inicios del siglo XX, de notable calidad y dignidad en su factura, y de interés asimismo en atención a las soluciones decorativas que incorpora. De idéntica cronología, el Edificio Central de la Junta de Obras es un inmueble de generosas dimensiones, planta rectangular y elevado a dos alturas, con fábrica de ladrillo y falsa piedra en sus partes nobles. Especial significación reviste igualmente un antiguo cargadero de carbón, cuyos restos se conservan, que fue construido a comienzos del pasado siglo con el objeto de facilitar el embarque del mineral que el Ferrocarril de Langreo transportaba desde las explotaciones mineras. En relación con la actividad portuaria hemos también de subrayar el valor patrimonial del Faro de Torres, localizado en un saliente del tramo final del Cabo Torres, cuya construcción data del año 1923.

En el edificio de la antigua central eléctrica, construida a inicios del pasado siglo XX, se ha ubicado el centro de recepción de visitantes del puerto de El Musel, siguiendo el proyecto de rehabilitación y acondicionamiento de este espacio redactado por los arquitectos Fernando Nanclares y Nieves Ruiz, en 2003. Igualmente, la Autoridad Portuaria de Gijón adquirió en el año 2001 la Quinta La Vega, promoviendo un proyecto de rehabilitación y adecuación para usos múltiples – reuniones, seminarios, encuentros - que corrió a cargo en este caso de los arquitectos Juan G. Moriyón y Javier H. Cabezudo.

En lo concerniente al viejo puerto éste ha sido objeto de una actuación, en la década de 1990, dirigida hacia su reconversión en puerto deportivo, desvaneciéndose de este modo su tradicional sabor pesquero e industrial.

El desarrollo portuario de la villa de Gijón favoreció, por otra parte, la aparición de una industria de construcción naval moderna desde finales del siglo XIX. Este proceso dio comienzo con la construcción del primer dique seco, el conocido como Dique Gijón, cuyas obras dieron comienzo en 1887 y cuya construcción fue transferida a la sociedad *Cifuentes, Stoldt y Cía.*, en 1888,

dedicada a la reparación de buques<sup>34</sup>. Desde entonces, y a lo largo de las primeras décadas de la siguiente centuria, fundiciones, industrias metalúrgicas y de construcción de maquinaria fueron las que principalmente acapararon la actividad de construcción de buques, al amparo de su potencial tecnológico, destacando sociedades como *Riera y Cía.* – en su origen sociedad *Riera y Menéndez*<sup>35</sup> –, *Cantábrico*, *Constructora Gijonesa*<sup>36</sup>, o la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* de capital vizcaino, que en 1902 absorbió *Cifuentes, Stoldt y Cía.*

A partir de finales de la década de 1950, se produjo un notorio despegue de los astilleros gijoneses, con significativas ampliaciones de sus infraestructuras y modernización de sus instalaciones. De tal forma, se generaba un amplio entramado industrial extendido en la franja litoral dispuesta entre el antiguo puerto y el de El Musel, en los terrenos de El Natahoyo y de La Calzada, dominado por la construcción naval a través de las empresas *Astilleros del Cantábrico*, *Astilleros G. Riera* – ambas entidades se fusionaron en 1963 para constituir la sociedad *Astilleros del Cantábrico y Riera* –, *Astilleros de Ojeda*, *Juliana Constructora Gijonesa*, *Astillero de la Sociedad Metalúrgica Duro*

---

<sup>34</sup> En Gijón, hasta el último cuarto del siglo XIX, se desarrolló una actividad tradicional de construcción de embarcaciones que no difiere de la carpintería de ribera propia de otras localidades costeras asturianas, como Luanco o Avilés. En el marco de esta actividad artesanal la villa contaba con un astillero desde fines del siglo XV ubicado en la plaza de la Barquera – actual plaza del Marqués –, con un pequeño astillero de carpintería de ribera localizado en El Natahoyo, así como con otros astilleros temporales.

<sup>35</sup> La sociedad *Riera y Menéndez* fue constituida en 1902 para dedicarse a la construcción y reparación de máquinas, herrería y fundición. Tras su transformación en sociedad anónima, en 1912, *Riera* se orientará a la construcción y reparación de buques.

<sup>36</sup> *Constructora Gijonesa*, fundada en 1900, tuvo en sus orígenes una orientación diferente a la construcción naval, dedicándose a la producción de materiales para la construcción. Fruto de la sociedad constituida por Daniel Cerra, Domingo Juliana y Julián Creus, a partir de 1911 se inició en la actividad de fabricación de barcos, instalando un varadero en la desembocadura del río Cutis, en Santa Olaya para, más adelante ocupar los terrenos en los que aún se mantienen en pie las instalaciones de *Juliana Constructora Gijonesa* - denominación con la que fue conocido el astillero a partir de 1925 - recientemente clausuradas.

*Felguera*<sup>37</sup> – que había adquirido en 1940 los astilleros de la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas - y Marítima del Musel, S. A.*<sup>38</sup>. Empresas que atravesaron una etapa de bonanza hasta finales de la década de 1970<sup>39</sup>, iniciándose entonces un proceso de desmantelamiento que no sólo ha llevado al cierre de las factorías, sino también a la lamentable pérdida de la práctica totalidad sus vestigios materiales. La competencia internacional, las necesidades de convergencia con la Unión Europea, la inexistencia de planes de renovación tecnológica y de modernización, han sido algunos de los motivos que han llevado a la desaparición del sector naval gijonés, generando no pocos conflictos sociales, pero también desgraciadas pérdidas patrimoniales<sup>40</sup>. Así, en 1985 se producía el cierre y posterior desmantelamiento de los *Astilleros Cantábrico y Riera*<sup>41</sup>; en aquel mismo año, *Duro Felguera* absorbía el astillero de *Marítima del Musel, S. A.*, para ser posteriormente cerrado<sup>42</sup>. A inicios de la década de 1980 se abandonan las instalaciones en los muelles de Fomento de los *Astilleros de Ojeda*, tras su fusión con el astillero de Aniceto Fernández de

---

<sup>37</sup> *Duro Felguera*, tras abandonar el astillero en 1985, tan sólo mantiene en la actualidad unas instalaciones levantadas sobre un terreno ganado al mar a finales de la década de 1950, conocidas como *El Tallerón*, vinculadas a la calderería pesada y a la producción de bienes de equipo para la industria siderúrgica, química y petroquímica.

<sup>38</sup> El astillero *Marítima del Musel, S. A.* fue fundado en 1943 por José Fernández Montes, recibiendo originariamente la denominación *Astillero Fernández Montes*. En 1955 se constituye la sociedad *Marítima del Musel, S.A.*, con la intervención de Francisco Orejas, posibilitando la mejora de sus instalaciones, dedicadas a la fabricación de remolcadores, buques pesqueros y frigoríficos. Desde su ubicación originaria, en Jove, pasa a trasladarse al este del dique de la Osa, para cesar su actividad en 1985.

<sup>39</sup> La instalación de la planta de siderurgia integral de UNINSA tuvo, sin duda, una significativa repercusión en el relanzamiento de la actividad del puerto de El Musel, a partir de una dilatada demanda de barcos que facilitasen el tráfico de materias primas y de productos siderúrgicos.

<sup>40</sup> A este respecto, puede consultarse VEGA, R., “Gijón en el declive industrial de Asturias”, recogido en KÖHLER, H. (coord.), *Asturias: el declive de una región industrial*, Trea, Gijón, 1996.

<sup>41</sup> Ninguna huella ha quedado de los históricos *Astilleros del Cantábrico* y de la factoría de *Riera*, en cuyos terrenos se emplazan actualmente la playa de Poniente y el Acuario de Gijón.

<sup>42</sup> Véase OJEDA, G. et al., *Duro Felguera. Historia de una gran empresa industrial*, Nobel, Oviedo, 2000.

Avilés, pasando la sociedad íntegramente a dicha ciudad<sup>43</sup>. El pasado año 2009 se producía el cierre de *Naval Gijón* y, en 2010, el de las instalaciones en el alto de Santa Olaya de *Juliana Constructora Gijonesa*<sup>44</sup>. Uno de los casos más lamentables y recientes ha sido el desmantelamiento en estos últimos meses de las instalaciones del astillero de *Naval Gijón*, del que apenas se ha conservado una parte de la valiosa documentación del archivo de la empresa<sup>45</sup>. Con todo, hemos asistido a una agónica destrucción de los testimonios de una industria naval que se ha visto progresivamente reemplazada por un parque inmobiliario en el que se emula reiterada y paradójicamente la apariencia de barcos.

En relación con los astilleros y, en un sentido más amplio, con la actividad industrial, han de ser históricamente entendidos los barrios gijoneses de El Natahoyo y La Calzada, así como El Cerillero, Portuarios, Pescadores y El Muselín<sup>46</sup>. La proximidad tanto al puerto como al ferrocarril favoreció el establecimiento, desde finales del siglo XIX, en estos espacios de numerosas fábricas dedicadas a actividades tales como la loza, las maderas, la siderurgia,

---

<sup>43</sup> Los *Astilleros de Ojeda* habían comenzado su actividad a finales de 1940, orientándose en los primeros años hacia la fabricación de pequeños cargueros y pesqueros, para más adelante dedicarse a la reparación y mantenimiento de pesqueros y cargueros de cabotaje de la flota local. Paradójicamente, los terrenos ocupados por el desmantelado Astillero de Ojeda, son ocupados actualmente por una empresa dedicada al mercado y mantenimiento de embarcaciones de recreo.

<sup>44</sup> Entre las instalaciones del este astillero, además de las propiamente dirigidas a la producción, se encontraba un economato proyectado en 1962 por el arquitecto Miguel Díaz Negrete, así como un dispensario construido bajo la dirección del mismo arquitecto. Mientras, los edificios de oficinas, destinados a albergar los diferentes despachos y laboratorios, fueron diseñados por Francisco Cabrera Carral. Acerca de la historia de la empresa puede consultarse: *Juliana La Constructora. 100 años*, Empresa Nacional Bazán, Gijón, 2000.

<sup>45</sup> *Naval Gijón* se fundó en 1981 a partir de la fusión de la *Sociedad Duro Felguera con Marítima del Musel, S. A.*. Una vez desmanteladas sus instalaciones, el PGO de Gijón ha previsto la ordenación mediante un Plan Especial de Reforma Interior de los terrenos ocupados por Naval Gijón para otorgarles un uso residencial y terciario. En lo que concierne al archivo de la empresa, éste es custodiado actualmente por el Museo del Ferrocarril de Gijón.

<sup>46</sup> A propósito del desarrollo urbano gijonés puede consultarse: LLORDÉN MIÑAMBRES, M., *Desarrollo económico y urbano de Gijón, siglos XIX y XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1994.

los curtidos, la hoja de lata, la cerveza o los aglomerados. Entre los establecimientos de más avanzada implantación, hemos de referirnos a la fábrica de loza *La Asturiana*, fundada en 1876. Fue impulsada por el industrial indiano Mariano Suárez Pola en sociedad comandita con José del Rosal y Melitón González<sup>47</sup>. Su producción se orientaba a la elaboración de objetos domésticos y de adorno en loza fina, contando con talleres especializados en manipulación, trituración, prensa, secado, estampación, barnizado, dibujo y pintura. Tanto los primeros técnicos empleados en la fábrica como las materias primas eran de procedencia británica, factor que explica el carácter de las piezas producidas. Siguiendo estas pautas eran elaboradas vajillas, fruteros, tazas, jarras y una gran diversidad de objetos de adorno, en su mayor parte decorados por mujeres que constituían la mayor parte de la mano de obra contratada. Tras la constitución en sociedad, en 1912, de *Hijos de Antonio S. Pola*, la fábrica permaneció en manos de los Suárez-Pola hasta mediados del siglo XX, pasando entonces a convertirse en sociedad anónima y desvinculándose de la familia. Tras el cierre de las instalaciones de la antigua fábrica, a finales de los ochenta se llevó a cabo su total demolición.

Uno de los establecimientos más tempranamente localizados en este sector urbano, entre los muelles y el ferrocarril, fue la *Fábrica de aglomerados de Pola y Guilhou*. Fundada en 1876, su producción se basaba en un laborioso proceso de tratamiento de los carbones menudos<sup>48</sup>. Asimismo en este emplazamiento se asentó la primera siderurgia costera asturiana, *Moreda y Gijón*. Constituida en París en 1879, la Sociedad de las Minas y Fábricas de Moreda y Gijón fue adquirida por José Tartiere y los hermanos Herrero en 1899. En su prolongada historia, a lo largo de un siglo, la fábrica experimentó sucesivas ampliaciones y reformas encaminadas a modernizar sus instalaciones y adecuar la producción a las demandas del mercado. El 30 de mayo de 1961, la Sociedad Moreda-Gijón junto con la Fábrica de Fundición de Mieres y la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera firmaba un primer acuerdo de colaboración que daría paso, el 1 de agosto de 1966, a la decisión de fusionarse aportando sus activos, a los que luego se sumaría el Instituto Nacional de Industria, INI. Se creaba de este modo la Unión de Siderúrgicas Asturianas, S.A., UNINSA. Tras el cese de la actividad

---

<sup>47</sup> Véase MARCOS VALLAURE, E., *Arte e Industria en Gijón (1844-1912), la fábrica de vidrio de Cifuentes, Pola y Cía, Museo de Bellas Artes de Asturias*, Oviedo, 1991.

<sup>48</sup> Véase RENDUELES LLANOS, E., *Historia de la villa de Gijón*, ed. facs., Silverio Cañada, Gijón, 1985, p. 165-166.

de la Fábrica siderúrgica de Moreda, en 1980, se procedió al total desmantelamiento de sus instalaciones, asentándose en sus terrenos la urbanización de Moreda. A modo de homenaje a la antigua fábrica fue erigida la escultura *Torre de la memoria*, a cargo del escultor Francisco Fresno, ubicada en el año 2000 en el parque del mismo nombre. De las dos empresas que a partir de ésta fueron creadas, *Talleres Moreda* y *Trefilería Moreda*, la primera finalizó su producción en 1985, mientras que la segunda, con la denominación *Moreda Riviere Trefilerías*, incluida dentro del grupo siderúrgico CELSA, se mantiene activa en la actualidad.

La presencia de industrias de construcción naval así como de otro tipo de producciones estimuló la entrada en funcionamiento de distintos establecimientos vinculados a la industria maderera, tales como la fábrica de sierras mecánicas de *Demetrio Fernández Castrillón y Méndez del Viso*, fundada en 1875. Demetrio Fernández Castrillón se asoció en 1883 al ingeniero Carlos Bertrand bajo la razón social *F. Castrillón y Cía*, dando lugar a un próspero negocio maderero dedicado a la elaboración de una amplia gama de productos, tales como molduras, jambas, barrilería o cajas marcadas a fuego y en colores. Emplazada en las inmediaciones de la Estación del Norte, de sus instalaciones como testimonio solamente se mantiene en pie una chimenea, situada en el paseo de la playa de Poniente. A ésta siguieron otras factorías madereras, como la de *Juan G. Posada*, fundada en 1899 - en manos durante algún tiempo del industrial noruego Magnus Blikstad - o los almacenes de madera *González y Compañía*, ubicados en los muelles del Fomento desde finales del siglo XIX. En sus inmediaciones se instaló el negocio maderero de *Aquilino Lantero*, en 1916, dotado de amplias instalaciones destinadas esencialmente a la producción de maderas industriales así como a la comercialización de carbón, hierros y aceros, y la explotación de barcos. Contaba entre sus dotaciones con un almacén de generosas dimensiones, de estructura de madera y cuidado diseño, que fue desgraciadamente desmantelado en la década de 1980<sup>49</sup>. Parece oportuno recordar que en la mencionada calle de Marqués de San Esteban se localizaban, además, un buen número de talleres de utensilios navales.

---

<sup>49</sup> Entre las instalaciones de la factoría de Lantero, dedicada a todo tipo de trabajos de carpintería y ebanistería, hemos de mencionar un interesante edificio proyectado por el arquitecto Manuel del Busto destinado a oficinas y a viviendas.

Por otra parte, en este sector urbano encontró acomodo igualmente la industria alimentaria, contando entre sus exponentes con la cervecera *La Estrella de Gijón*. Fundada en 1893 por la sociedad constituida por Manuel Suardíaz Valdés, Ernesto Bachmaier y Florencio Rodríguez, la fábrica, emplazada en el enclave de Santa Olaya, estaba destinada no sólo a la elaboración de cervezas, sino también a la producción de hielo y de bebidas como Gaseosa Rosy, Martín Rosi o Sifones La Pipa<sup>50</sup>. Una vez clausurada en los años 1960 y tras su desmantelamiento, en los terrenos que ocupaba fueron levantados unos bloques de vivienda, conocidos con la denominación de La Estrella. Emplazada asimismo en el barrio de El Natahoyo, a inicios del siglo XX entraba en funcionamiento la fábrica de aceites vegetales *El Sol Gijonés*<sup>51</sup>. Más adelante denominada *Fábrica de Aceites Casanova*, su producción estuvo orientada hasta el cese de su actividad, en los años 1940, a la fabricación de aceites aptos no sólo para el consumo alimentario, sino también para usos industriales. El Natahoyo fue igualmente el enclave elegido para erigir, en 1888, el macelo municipal, siguiendo el proyecto firmado por el arquitecto municipal Rodolfo Ybañes<sup>52</sup>. Cabe igualmente mencionar, entre otros establecimientos de este ramo, las conserveras *La Gloria* – más adelante *Agromar* – y *La Costera*.

A estas fábricas hemos de añadir la *Compañía Asturiana de Artes Gráficas*, implantada en el barrio de El Natahoyo en 1901, por iniciativa de Alberto Paquet y Julio García<sup>53</sup>. Centrando su actividad en la litografía, el fotograbado, la fototipia y la tipografía, contaba con un soberbio edificio construido siguiendo

---

<sup>50</sup> Uno de sus socios fundadores, Ernesto Bachmaier, era un maestro cervecero originario de Hannover de amplia experiencia en este campo. Previamente se había responsabilizado de la dirección de la fábrica de cerveza *La Cruz Blanca*, en Santander. Véase ALVARGONZÁLEZ, R. M<sup>a</sup>, *Alemanes en Asturias*, Nobel, Oviedo, 2003, p. 115-116.

<sup>51</sup> Véase FUERTES ARIAS, R., *Asturias industrial. Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Imprenta F de la Cruz, Gijón, 1902, p. 332.

<sup>52</sup> Véase MARTÍN, A. et al., “Macelo municipal de El Natahoyo (Gijón), 1888”, recogido en ÁLVAREZ ARECES, M. A. (ed.), *Patrimonio Industrial Agroalimentario*, CICEES, Gijón, 2009, p. 577-590.

<sup>53</sup> Sobre la Compañía Asturiana de Artes Gráficas y en general la litografía en Asturias puede consultarse: CRABIFOSSE CUESTA, F., *El color de la industria. La litografía en Asturias (1834-1937)*, Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 1994.

el proyecto del arquitecto Mariano Marín Magallón, parcialmente destruido a consecuencia de un incendio en la década de 1940. El sector industrial de las artes gráficas contó con la presencia de otros establecimientos que fueron instalados en los barrios de El Natahoyo y La Calzada desde inicios del siglo XX, tales como la *Metalgráfica Moré, S.A.*, que en la segunda década del siglo era trasladada desde su primer emplazamiento en la Plaza de San Miguel. Más adelante, en 1963, *Litografía Viña* hacía lo propio, abandonando su ubicación originaria en la calle Marqués de Casa Valdés para emplazarse en un nuevo local, construido siguiendo el proyecto de los hermanos Somolinos, en la calle Lucero<sup>54</sup>.

En relación con las actividades de la industria no podemos obviar la significación que la Fundación Revillagigedo, ubicada en este barrio, en las inmediaciones de los desmantelados astilleros de *Naval Gijón*, ha tenido en la formación de trabajadores del sector naval desde su entrada en funcionamiento como centro de enseñanza en 1929. Igualmente, vemos la oportunidad de recordar que al barrio de El Natahoyo llegaba una línea de Tranvía, inaugurada en 1895, cuyo trayecto se iniciaba en la céntrica calle Corrida – una de las tres líneas de tranvía que funcionaron en Gijón, junto a la de Somió y la de El Llano – cuya actividad finalizó en 1960<sup>55</sup>.

Por su parte, la otrora intensa actividad industrial del barrio de La Calzada se explica fundamentalmente atendiendo a su cercanía al puerto de El Musel y a la ventajosa situación que ofrecía la comunicación ferroviaria. De tal modo, éste fue el emplazamiento elegido para numerosas fábricas desde finales del siglo XIX. Una de las de más temprana fundación, en 1900, fue *Gijón Industrial* cuya producción tenía una doble orientación, esto es, la elaboración de vidrio y de harina<sup>56</sup>. Mientras que la harinera se mantuvo escasos años en funcionamiento, poniendo fin a su actividad en 1915, la fábrica de vidrio contaría con un desarrollo mucho más amplio. Así, con la nueva denominación *Gijón Fabril*, dirigida a la producción de vidrio plano y botellas, y fusionándose a finales de la

---

<sup>54</sup> Litografía Viña fue constituida en 1920 por los hermanos Robustiano y Juan Viña Mori, quienes contaban con una dilatada experiencia en el campo de las artes gráficas. Véase DIAZ GONZÁLEZ, M<sup>a</sup> M., 1998-1999. *Una experiencia litográfica...* Op. Cit., p. 24 y ss.

<sup>55</sup> Acerca de los tranvías urbanos gijoneses puede consultarse: ALVARGONZÁLEZ, R. M<sup>a</sup>, *Los tranvías de Gijón*, Gijón, 1990.

<sup>56</sup> Véase FUERTES ARIAS, R., *Asturias industrial...* Op. Cit., p. 366.

década de 1960 con la *Compañía General de Vidrieras Españolas*, se mantuvo activa hasta el año 1982. Tras su desmantelamiento, sus terrenos son ocupados actualmente por un centro comercial y de ocio, manteniéndose únicamente su rehabilitado edificio de oficinas<sup>57</sup>.

En relación asimismo con la industria del vidrio, a inicios del siglo XX se instalaba la sociedad *J. Ramírez y Cía.*, cuya producción se orientó a la fabricación de vidrio hueco. Sus instalaciones pasaron en 1947 a manos de *Cristasa*, sociedad orientada a la producción vidrio y cristal en las variedades de plano, hueco, doblado y prensado. Iniciada la década de 1950 fueron adquiridas por el industrial Nicanor Noval para, una vez concluida su actividad, a finales de los años sesenta, pasar a ser propiedad municipal. Años más tarde se procedió al desmantelamiento de una parte importante de sus instalaciones, quedando como testimonios un horno y su nave central, que ha sido rehabilitada como hotel de empresas.

Con relación a la industria textil, en 1899 se instalaba la que esta considerada como la primera fábrica de Asturias de este sector, *La Gijonesa de Hilados y Tejidos*, más conocida como *La Algodonera*. Emplazada en Jove, fue establecida por iniciativa de la sociedad constituida por José María Rato, Félix Costales, Carlos Pérez Acebal, Amador González y Carlos Bertrand. Contaba con talleres de preparación de hilatura, tejidos, elaboración de sacos y talleres

---

<sup>57</sup> En lo que concierne a la industria del vidrio no podemos sino hacer mención a *La Industria*, pese a que sus instalaciones, localizadas en las inmediaciones del paseo de Begoña, queden fuera del ámbito tratado en ese trabajo. Considerada como la primera fábrica dedicada a la producción de vidrios huecos, planos y de color con éxito en Asturias, fue fundada en 1844 por iniciativa de Luís Truán Lugeon, antiguo director de la fábrica de vidrio y loza de La Coruña, y de los indianos industriales Anselmo Cifuentes, Mariano Suárez Pola y Juan Menéndez, corriendo su dirección artística a cargo de sucesivos miembros de la familia Truán. *La Industria* contaba con hornos para vidrios blancos y de color, con almacenes para albergar materias primas, un salón de exposición que permitía mostrar las piezas elaboradas, así como con oficinas, talleres químicos, de botellería, de vidrio plano y hueco para copas y vasos, de grabados a la rueda y talleres de dorado y decorado. Aunque en sus primeros momentos la fábrica se dedicó a la elaboración de vidrio plano ordinario y en color, así como vidrio hueco blanco y tejas de vidrio, paulatinamente fue dirigiendo su producción hacia piezas artísticas y decorativas, introduciendo innovaciones técnicas en la elaboración y decorado de los objetos. A este respecto puede consultarse la obra: MARCOS VALLAURE, E., *Arte e Industria en Gijón (1844-1912)*...Op. Cit.

de reparación, así como con un departamento de máquinas en el que funcionaban, entre otras, diez máquinas de hilar y ochenta telares<sup>58</sup>. Con su clausura, a finales de la década de 1960, sus instalaciones fueron objeto de un desmantelamiento que borró todo testimonio de su floreciente actividad. Poco tiempo después de la entrada en funcionamiento de *La Gijonesa de Hilados y Tejidos* se instituía la fábrica de sombreros *La Sombrera*, concretamente en 1901, bajo la dirección de Julio Paquet y García Rendueles. Localizada en La Calzada, elaboraba todo tipo de sombreros y cascos dirigidos tanto al consumo interno como a la exportación a Levante e Hispanoamérica. En la década de 1970, tras el cese de su actividad, sus instalaciones fueron ocupadas por la fábrica de baldosas *Bachiller* y los talleres mecánicos *La Calzada*, dejando paso años más tarde a un centro de salud<sup>59</sup>.

Emplazada igualmente en el barrio de La Calzada, desde 1901, la *Trefilería Gijonesa* estuvo dedicada al trefilado de todo tipo de alambres, así como a la elaboración de productos derivados<sup>60</sup>. En el seno de esta actividad industrial no podemos dejar de mencionar establecimientos como los talleres de *Riera, Menéndez y Cía* - dedicados a trabajos de forja artesanal – y *Constructora Gijonesa* que, fundada en 1900, estaba orientada en sus primeros momentos a la realización de trabajos en piedra artificial destinada principalmente a fachadas, escaleras y barandillas, para más adelante dedicarse a la fabricación naval, como con anterioridad hemos señalado.

El asentamiento de estas fábricas derivó asimismo en la necesidad de construir alojamientos destinados a obreros y empleados. Son numerosos y variados los ejemplos de vivienda obrera, que van desde el decimonónico modelo de la ciudadela – tal como la de *El Cortijo*, la de *Revillagigedo* o las denominadas *Casas de Gabino*, en algún caso conservadas hasta fechas recientes -, hasta conjuntos residenciales dotados de una mayor dignidad, como *Liberación 21 de Octubre*, de mediados de los años cuarenta; las *Casas de la Constructora*, proyectadas por el arquitecto Gabriel Allende Maíz, concluidas en una primera fase en 1960 y tres años más tarde, la segunda; el *Grupo de las Mercedes*, destinadas a trabajadores de los astilleros de Riera y del Cantábrico,

---

<sup>58</sup> Véase FUERTES ARIAS, R., *Asturias industrial...* Op. Cit., p. 461.

<sup>59</sup> Véase GONZÁLEZ ROMERO, J. F. y MUÑOZ DUARTE, P., *Arquitectura industrial en Gijón. La huella de una ausencia*, Trea, Gijón, 2008, p. 121-122.

<sup>60</sup> Véase FUERTES ARIAS, R., *Asturias industrial...* Op. Cit., p. 237.

construidas siguiendo el proyecto elaborado por Juan Manuel del Busto y Miguel Díaz Negrete en 1957; el grupo *Villa Santa Olaya*, de finales de la década de 1960; el grupo de viviendas promovidas por *Gijón Fabril* en 1962, siguiendo el proyecto de Enrique Rodríguez Bustelo en La Calzada; o el conjunto de *La Algodonera*, de finales de los años sesenta. Por su parte, las *Viviendas Protegidas para Obreros Portuarios del Puerto de El Musel*, promovidas por el Ayuntamiento de Gijón bajo la tutela del Instituto Social de la Marina, inauguradas oficialmente en 1953, conforman un poblado, también conocido como *Virgen del Carmen*, conformado por veintitrés bloques de tres plantas. En sus inmediaciones, bajo la promoción del INV – Instituto Nacional de la Vivienda - se levantaba en la década de 1950 el poblado de *Pescadores*, conocido como el grupo *Nuestra Señora de la Soledad*, constituido por nueve bloques de viviendas. Mientras, en los años sesenta se construían las casas de la Junta de Obras del Puerto, promovidas por el Ministerio de Obras Públicas con destino a sus trabajadores, dando lugar a un conjunto de diez bloques de cinco plantas. A estas promociones puede añadirse el barrio de *El Muselín*, localizado en la ladera de la Campa de Torres, frente al puerto de El Musel, cuya desaparición ha planteado el PGO de Gijón.

Precisamente en relación con la actividad portuaria, entre otros factores de localización, no podemos dejar de reseñar la intensa actividad industrial desarrollada en el valle de Veriña y en los márgenes de la ría de Aboño. Especialmente en las últimas décadas, pero sin obviar precedentes anteriores entre los que sobresale la *Azucarera de Veriña*, una de las cinco fábricas de azúcar de remolacha instaladas en Asturias a finales del siglo XIX, junto a las de Pravia, Villalegre en Avilés, Lieres y Villaviciosa y, de hecho, la de más prolongada actividad, puesto que se mantuvo en funcionamiento – con interrupciones - hasta la década de 1950, siendo desmantelada en fechas recientes<sup>61</sup>. No obstante, el punto álgido en la ocupación industrial de esta zona se desencadena a partir de la década de 1950, con la instalación de la fábrica *Cementos de Tudela Veguín*. La *Sociedad Masaveu y Compañía*, a iniciativa de Elías Masaveu Rivell, fundaba en 1898 la primera fábrica para la producción de cemento artificial en España localizada en Tudela de Veguín, en el concejo de Oviedo. La empresa conoció un período de consolidación durante la década de

---

<sup>61</sup> Acerca de ésta y otras azucareras en Asturias véase: QUIRÓS LINARES, F., “Notas sobre las fábricas azucareras en Asturias”, *Ería*, nº 3, Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, p. 87-96.

1920 favorecido tanto por el impulso brindado a las obras públicas como por los avances experimentados en los sectores siderúrgico, metalúrgico e hidroeléctrico que incrementaron la demanda de cemento. Tras una etapa de cierta recesión, en la postguerra volvería a experimentar un nuevo auge derivado de las labores de reconstrucción así como con relación al despegue industrial que Asturias comenzaba a experimentar. En esta tesitura surgía la fábrica de Aboño aprovechando, precisamente, las ventajas del tráfico portuario gijonés, formando parte del entramado de empresas industriales que Tudela Veguín, S. A. ha ido constituyendo en campos ligados a la industria cementera, el sector de prefabricados de hormigón y el aprovechamiento de escorias siderúrgicas.

La implantación de la planta de siderurgia integral de UNINSA, oficialmente inaugurada el 6 de septiembre de 1971, adquirió una excepcional relevancia en la configuración del complejo industrial de Veriña<sup>62</sup>. La factoría fue construida siguiendo el modelo proporcionado por la firma alemana Krupp, respondiendo su diseño a los nuevos retos de la fabricación industrial. La construcción del primer horno alto fue concluida en enero de 1971, dando comienzo el secado de las estufas el día 26 de dicho mes. El 6 de mayo, a las 19.20 h. era encendido por vez primera, siendo obtenida su primera colada cinco jornadas después; el día 17 de mayo se puso en marcha la acería y, en noviembre, entrarían en servicio la planta de sinterización nº1 y el tren de palanquilla. Mediante el proceso LD producía acero, así como sus productos transformados. La fabricación de estos últimos se encontraba basada en un proceso de laminación consistente en la transformación del acero líquido directamente a través de la colada continua, dando lugar a productos acabados de dos tipos: largos (alambón, perfiles estructurales y comerciales) y planos (bandas, chapas de distinto grosor, flejes). A éstos se añadían los productos finales destinados a mercados externos al propio sector, como hojalata, tubos, aceros especiales y distintos tipos de bandas recubiertas y galvanizadas. Dentro de la planificación de la planta siderúrgica integral se prestaría una especial atención a la ubicación de las instalaciones de almacenamiento y preparación de los minerales. Éstas se situaron en la zona norte de la factoría, distando tres kilómetros del puerto de Gijón, con el fin de aprovechar las

---

<sup>62</sup> Véase TIELVE GARCÍA, N., “El Patrimonio Industrial asturiano: UNINSA”, recogido en ADAMS, C. Coord.), *Notas sobre el Patrimonio Industrial Asturiano*, CPR Avilés, Avilés, 2001, p. 139 y ss.

ventajas que introducía el transporte de mineraleros de elevada capacidad de carga. En septiembre de 1973, en el marco de la política de concentración de empresas que el Ministerio de Industria venía impulsando, fue absorbida por la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A., ENSIDESA, que había sido constituida el seno del Instituto Nacional de Industria por decreto de la Presidencia del Gobierno del 15 de junio de 1950. Con todo, la factoría tras atravesar diversas vicisitudes – integrándose en 1994 en la *Corporación Siderúrgica Integral*, CSI, en 1997 en *Aceralia*, más adelante en *Arcelor* y finalmente en *ArcelorMittal* - sigue en activo en la actualidad.

Situada en las inmediaciones de la factoría siderúrgica, a dos kilómetros del puerto de El Musel, la *Central Térmica de Aboño*, integrada actualmente en el grupo hc energía, fue construida entre los años 1969 y 1980. Se trata de una central de tipo mixto, alimentada por carbones – fundamentalmente de importación llegados a través del puerto – y por gas procedente de los hornos altos y de las baterías de coque de la planta siderúrgica. Uno de los aspectos más singulares que presenta esta central es el relacionado con la intervención llevada a cabo por Joaquín Vaquero Palacios, a quien debemos la ordenación exterior del conjunto, proyectado por ingenieros de Hidroeléctrica del Cantábrico S.A., así como la construcción del Edificio de Servicios Auxiliares<sup>63</sup>. Vaquero partió de la ordenación de los distintos elementos funcionales, utilizando el color, introduciendo nuevos ritmos que compensasen los volúmenes existentes, con referencias formales a De Stijl<sup>64</sup>.

Ya concluyendo, no podemos dejar pasar la oportunidad de referirnos a algunas experiencias de rehabilitación y reutilización del Patrimonio Industrial que se han desarrollado en Gijón y que han dado como resultado la creación de equipamientos públicos. Hemos de tener presente, en este sentido, que en nuestro país se ha venido desarrollando con una fuerza creciente una corriente rehabilitadora de los espacios de la industria en la que, junto a consideraciones de carácter patrimonial, se han tenido en cuenta las indudables ventajas que este tipo de instalaciones ofrecen, tales como las derivadas de su localización

---

<sup>63</sup> Véase PÉREZ LASTRA, J.A., *Vaquero Palacios, Arquitecto*, COAA, Oviedo, 1992, p. 96-99.

<sup>64</sup> Acerca de la labor integradora desarrollada por Joaquín Vaquero Palacios para las centrales eléctricas asturianas a partir de su intervención en la Central de Grandas de Salime puede consultarse: TIELVE GARCÍA, N., *Arte e Industria. El Salto de Grandas de Salime*, CICEES, Gijón, 2007.

en espacios urbanos significativos o la versatilidad que este tipo de edificios, de superficie diáfana y buena iluminación, presentan, ofreciendo un amplio abanico de aplicaciones<sup>65</sup>.

En esta línea, dentro de las actuaciones que se han llevado a cabo hemos de referirnos en primera instancia a la acometida en la *Estación del Norte* para su reconversión en *Museo del Ferrocarril de Asturias*. La estación fue promovida por la Compañía del Noroeste, encargada de la construcción y explotación de la línea férrea entre Gijón y Pola de Lena, primer paso de la salida a la meseta. La línea fue abierta el 23 de junio de 1874, siguiendo el proyecto firmado por Melitón Martín, ingeniero jefe de la compañía, firmado en 1871<sup>66</sup>. En virtud de este proyecto, al situarse en Gijón la cabeza de línea le correspondería la única estación de primera clase, factor que explica la calidad y nobleza en materiales, acabados y detalles arquitectónicos del edificio. La estación, que durante más de 110 años funcionó como el principal acceso ferroviario a Gijón y que estuvo en manos de la Compañía del Noroeste, la del Norte y RENFE – desde 1941-, cesó su actividad en 1990. Un convenio firmado entre el Ayuntamiento de Gijón y RENFE permitió la rehabilitación del edificio histórico de la estación y su acondicionamiento museístico<sup>67</sup>. De tal modo, el museo, parcialmente al aire libre, incluye más de 14.000 metros cuadrados, destinándose el antiguo edificio a oficinas, salas de actividades, exposiciones temporales y centro de documentación, siendo particularmente encomiable la labor de recuperación, conservación, investigación y difusión que desde el centro se impulsa, de la mano de su director, Javier Fernández López, en materia de Patrimonio Industrial, en general, y ferroviario en particular.

Dependiente del Museo del Pueblo de Asturias, uno de los espacios museísticos de reciente creación en la ciudad de Gijón, en este caso con

---

<sup>65</sup> Véase SOBRINO SIMAL, J., “La arquitectura industrial: de sala de máquinas a caja de sorpresas”, recogido en *Arqueología industrial. Testimonios de la memoria*. Abaco, nº 19, 2ª época, Gijón, p. 19-28.

<sup>66</sup> Véase FERNÁNDEZ LÓPEZ, J., “Estación del Norte. Patrimonio ferroviario”, recogido en VV.AA., *Patrimonio Industrial de Asturias*, Incuna, Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias, 2009, p. 44-51. Del mismo autor es muy recomendable la consulta de: *Asturias y el ferrocarril*, Museo del Ferrocarril de Asturias, Gijón, 1999.

<sup>67</sup> El proyecto de rehabilitación fue acometido por los arquitectos Enrique y Manuel Hernández Sande, en una primera y segunda fase, así como por Luís Estébanez e Indalecio Prendes, en una tercera, desarrollándose entre 1992 y 1998.

relación a la vivienda obrera, es la ciudadela de Celestino Solar, conocida como *Ciudadela de Capua*. Recuperada como un espacio abierto, permite observar las trazas de alguna de las viviendas así como el volumen de una parte de las mismas, como testimonio de la importancia que este tipo de infravivienda alcanzó en la ciudad, desde finales del siglo XIX y en buena parte del siglo XX, llegando a documentarse más de doscientas ciudadelas. En concreto, la de Celestino Solar comprendía 24 viviendas que fueron habitadas entre los años 1877 y 1975<sup>68</sup>.

Como resultado de la actuación desarrollada entre 1990 y 1992, la antigua nave de *Cristasa*, en La Calzada, se ha convertido en un hotel de empresas. Páginas atrás nos hemos referido a esta sociedad constituida en Madrid orientada a la fabricación de vidrio y cristal. La nave, originalmente en manos de la *Sociedad Ramírez y Cía*, constituida a inicios del siglo XX, pasó por diversas manos y adquirió diferentes funciones a lo largo de su historia hasta que, finalmente, fue adquirida por el Ayuntamiento de Gijón. De tal modo, del complejo industrial de *Cristasa* sólo se ha conservado el edificio principal del recinto, junto a un horno localizado en la parte trasera. Su rehabilitación como centro de empresas, por iniciativa municipal, respondió al proyecto redactado por el equipo de arquitectos formado por Indalecio Prendes, Fernando Meneses y Javier Uría de la Fuente<sup>69</sup>.

Otro ejemplo de reutilización del Patrimonio Industrial, igualmente en el barrio de La Calzada, nos lo ofrece el antiguo edificio de oficinas de *Gijón Fabril*. Esta empresa, a la que previamente hemos hecho mención, estaba dedicada a la producción de vidrio plano y botellas, produciéndose el abandono de su actividad en 1982. De sus instalaciones sólo se ha conservado este interesante edificio rehabilitado – sus terrenos son ocupados actualmente por un centro comercial y de ocio – de planta rectangular y cubierta a cuatro aguas, elevado a dos alturas y buhardilla con vanos en mansarda. Erigida a inicios del pasado siglo, la edificación se organiza en dos cuerpos unidos por medio de un arco de

---

<sup>68</sup> Puede consultarse a este respecto: VILA ÁLVAREZ, N., *Un patio gijonés. La ciudadela de Celestino González Solar (1877-1977)*, Ayuntamiento de Gijón, Gijón, 2007.

<sup>69</sup> *Proyecto de rehabilitación y adecuación como hotel industrial de Cristasa*, Archivo Municipal de Gijón, Exp. 11.330/333.

celosía metálica que protege la entrada principal. Tras su rehabilitación, de nuevo a iniciativa municipal, aloja un centro sindical de formación.

Entre estas actuaciones cabe igualmente recordar la llevada a cabo en el edificio de la antigua central eléctrica del puerto de El Musel, construido a inicios del siglo XX, siguiendo el proyecto redactado por los arquitectos Fernando Nanclares y Nieves Ruiz en 2003, de cara a su adecuación como centro de recepción de visitantes. Por otra parte, hemos de mencionar la desarrollada y no exenta de polémica en la antigua *Pescadería Municipal* de Gijón, erigida entre 1928 y 1930 siguiendo el proyecto del arquitecto municipal Miguel García de la Cruz. Situada en las inmediaciones de la Casa Consistorial, frente a la playa de San Lorenzo, la actuación llevada a cabo sobre este edificio ha llevado a su vaciado y a la generación de un nuevo espacio destinado a dependencias municipales.

Para finalizar, en el histórico barrio de Cimavilla, ha dado sus primeros pasos el proyecto de rehabilitación y adecuación de la *Antigua Fábrica de Tabacos de Gijón*, en espacio museístico: el futuro Museo de Gijón<sup>70</sup>. Fundada en 1823 a iniciativa del Ministro José Canga Argüelles, la fábrica comenzó en sentido estricto a desarrollar su actividad en 1837, emplazándose originalmente en el Palacio de los Marqueses de Casa Valdés. Tras diversos avatares fue instalada en 1843 en el desamortizado convento de las Agustinas Recoletas, en el Campo de las Monjas, siendo reutilizadas sus distintas dependencias para usos fabriles, entre ellas, su capilla que sirvió como almacén de tabaco<sup>71</sup>. Tras casi más de 170 años de historia, que incluyeron su integración en *Tabacalera*, S.A. y más adelante en el grupo multinacional *Altadis*, y caracterizada en el plano de lo social por emplear preferentemente a mano de obra femenina – las populares cigarreras – su cierre definitivo se produjo en el año 2003. En la actualidad se conserva tan sólo el volumen central de la fábrica, toda vez que en el año 2007 fueron demolidas la mayor parte de sus instalaciones.

---

<sup>70</sup> El proyecto del futuro museo correrá a cargo del equipo formado por los arquitectos navarros Óscar Pérez, Carlos Pereda e Ignacio Olite, junto al asturiano Román Villasana, que resultó elegido en el concurso convocado a tal efecto por el Ayuntamiento de Gijón, en este mismo año 2010.

<sup>71</sup> Al objeto de ahondar en la historia de la fábrica puede recurrirse a: ARIAS GONZÁLEZ, L. y MATO DÍAZ, A., *Liadoras, cigarreras y pitilleras: la Fábrica de Tabacos de Gijón (1837-2002)*, Altadis, Madrid, 2002.

## ANEXO

### ELEMENTOS INCLUIDOS EN EL INVENTARIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO INDUSTRIAL (IPHI) DE 1986

#### CONCEJO DE GIJÓN

<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>LOCALIZACIÓN</b>
Cristasa	Gijón: Argentina (Avda. de la, La Calzada)
Astilleros del Cantábrico: Naves	Gijón: Artes Gráficas (Travesía de):
Fábrica de Conservas Ojeda	Gijón: Artillería
Edificio Industrial ocupado por el Colegio Virgen Reina	Gijón: Avilés, Candás, Lieres
Bohemia Española: Casa del guarda y Nave de recepción y preparación de materias primas.	Gijón: Bohemia s/n, Avda. de Portugal
Transformador (Hidroeléctrica del Cantábrico)	Gijón: Bohemia, s/n
Antigua Fábrica de la calle Cabrales (edificio de vivienda y fábrica)	Gijón: Cabrales
Fábrica de Tabacos	Gijón: Campo de las Monjas (Cimadevilla)
Antigua Fábrica de Moreda: Edificio de Oficinas	Gijón: Carretera de la Braña

Nave de Lantero	Gijón: Carretera de la Braña
Plaza de Toros	Gijón: Carretera de la Costa
Industrial Zarracina, S.A. (fabricación y embotellando de sidra champanada)	Gijón: Carretera de la Costa C/Acebal y Rato, del Príncipe, San Luis y del Real Agrado
Nave Carretera Vizcaina	Gijón: Carretera Vizcaina, C/ Perlorá
Fábrica de Loza "La Asturiana" (ficha de conjunto)	Gijón: (del) Cortijo, (Natahoyo)
Fábrica de Loza "La Asturiana" "El Palacio", vivienda patronal (para e director)	Gijón: (del) Cortijo, (Natahoyo)
Fábrica de Loza "La Asturiana" Viviendas Obreras (Tipo 1)	Gijón: (del) Cortijo, (Natahoyo)
Fábrica de Loza "La Asturiana" Viviendas Obreras (Tipo 2)	Gijón: (del) Cortijo, (Natahoyo)
Astilleros Riera (Astilleros Cantábrico y Riera, S.A.)	Gijón: Eduardo Castro (Avda. de)
Ruinas de una naves de la Avda. Eduardo Castro	Gijón: Eduardo Castro (Avda. de)
Transformador de Hidroeléctrica del Cantábrico	Gijón: Eduardo Castro (Avda. de esquina a C/ del Lucero
Fábrica de Gas (ficha de conjunto)	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo
Fábrica de Gas: Nave con fachada a C/ Canga Argüelles en Manzana nº 9	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo
Fábrica de Gas: Naves con fachada a c/ Canga Argüelles en Manzana nº 14	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo
Fábrica de Gas: Edificio de Oficinas confachada a C/ Ezcurdia	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo

Fábrica de Gas: Naves con fachada a C/ Menéndez Pelayo	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo
Fábrica de Gas: Oficinas de despacho al público con fachada a C/ Menéndez Pelayo y C/ Ezcurdia.	Gijón: Emilio Tuya, Ezcurdia, Canga Argüelles y Menéndez Pelayo
Almacenes de la plaza de la Estación del Norte	Gijón: Estación del Norte (Plaza)
Antiguos Almacenes de la calle Fundición (Hijos de Alvargonzález S.A.)	Gijón: Fundición
Nave Industrial de la Avenida de Galicia (Carrocerías Begoña)	Gijón: Galicia (Avda. de)
Parque de Bomberos	Gijón: Hermanos Felgueroso (Avda)
Cocheras de Tranvías	Gijón: Hermanos Sanchez del Rio
Gijón Fábril (ficha de conjunto)	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Gijón Fábril: Almacenes	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Gijón Fábril: Chalet para Directivo	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Gijón Fábril: Edificio de Oficinas	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Gijón Fábril: Naves (Tres)	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Gijón Fábril: Depósito de Agua del apeadero de la Algodonera (RENFE)	Gijón: Las Industrias y Los Andes (La Calzada)
Estación de Autobuses de Alsa	Gijón: Magnus Blikstadt, Llanes y Ribadesella
Imprenta La Industria	Gijón: Magnus Blikstadt y Candás

Restos de la Industria y Laviada	Gijón: Magnus Blikstadt e Infiesto
Garaje Revuelta	Gijón: Manuel Llanea (Avda.)
Garaje Sporting	Gijón: Manuel Llanea (Avda)
Astilleros Duro-Felguera: Oficinas	Gijón: Mariano Pola
Macelo Municipal	Gijón: Mariano Pola
Restos del Antiguo Parque de Artillería	Gijón: Marqués de San Esteban
Transformador de Hidroeléctrica del Cantábrico	Gijón: Las Mercedes
Pescadería Municipal	Gijón: (Paseo del) Muro, Plaza Mayor, Ventura Alvarez Salas y San Bernardo
Fábrica de Sombreros de La Calzada	Gijón: Oriental y Urugual (La Calzada)
Viviendas Obreras dela Calle Oriental (La Calzada)	Gijón: Oriental (La Calzada)
Antiguo Tostadero de Café de la Calle Pedro Duro	Gijón: Pedro Duro
Gasolinera “El Paraguas”	Gijón: Portugal (Avda. de)
Imprenta La Industria	Gijón: Portugal ( Avda, de), C/Infiesto y Avilés
Puerto Viejo de Gijón (ficha de conjunto)	Gijón: Rodríguez Sampedro, Jardines de la Reina, Plaza del Marqueés y C/ Claudio Alvargonzález
Casa de Señales	Gijón: Artillería y Dique de Santa Catalina: Puerto Viejo
Dársena Vieja, Muelle de Ribera	Gijón: Dársena Viejo: Puerto Viejo
Dique de Santa Catalina o Lequerica	Gijón: Antepuerto: Puerto Viejo

Dirección de Sanidad Exterior	Gijón: Claudio Alvargonzález: Puerto Viejo
Edificio de la Cofradía de Pescadores	Gijón: Aranque del Dique de Santa Catalina y C/Claudio Alvargonzález
Edificio Sede de la Junta del Puerto de Gijón.	Gijón: Claudio Alvargonzález : Puerto Viejo
Edificio de la Rula	Gijón: Claudio Alvargonzález : Puerto Viejo
Muelle Victoria o Muellín	Gijón: Claudio Alvargonzález : Puerto Viejo
Muelle de Fomento	Gijón: Rodríguez Sampedro: Puerto Viejo
Argollón (12 argollones de hierro fundido)	Gijón: Puerto Viejo
Farola Tipo (S.A. Juliana, C. Gijonesa, Gijón)	Gijón: Puerto Viejo
Reloj de Pie (Dique de Santa Catalina)	Gijón: Puerto Viejo
Electra del Llano (ficha de conjunto)	Gijón: Saavedra, Fray Ceferino, Oriamendi
Antigua Casa de Marquinas	Gijón: Saavedra, Electra del Llano
Transformador	Gijón: Saavedra Elctra del Llano
Restos Antigua Fábrica del Yeso del Llano	Gijón: Saavedra
Cárcel del Coto	Gijón. Salvador Moreno
Cuartel de Simancas	Gijón: Salvador Moreno
Antiguos Almacenes Calle San Francisco	Gijón: San Francisco
Garaje Asturias	Gijón: Santa Doradita

Mercado del Sur	Gijón: Seis de Agosto (Plaza del)
Naves en Avda. Schultz, C/ Saavedra y Avda. Manuel Llaneza	Gijón: Schultz (Avda. de), C/ Saavedra y M. Llaneza (Avda)
Compañía Gijonesa de Maderas (Ficha de Conjunto)	Gijón: Sierra (Calle de la )
Restos del Almacén de Maderas	Gijón: Sierra y Artes Gráficas
Aserradero	Gijón: Sierra (Travesía de la)
Parque de Carbones del Puerto del Musel	Jove: Musel-Arno
Coche Ferroviario Break (I.O.P. Break)	Jove: Musel-Arno
Grua Hidráulica "Lavin" (I.O.P)	Jove: Musel-Arno
Vagón Ferroviario Cerrado (I.O.P)	Jove: Musel-Arno
Faro Cabo Torres	Jove: Torres
Fábrica de Piedras de Afilar "El Globo"	Roces: Contrueces
Primer Depósito de Aguas de Rocés	Roces: Carretera del Obispo
Mina de La Camocha (ficha de conjunto)	Vega: La Camocha
Casa de Máquinas del Pozo nº 1	Vega: La Camocha: Mina de La Camocha
Castillete del Pozo nº 1	Vega: La Camocha: Mina de La Camocha
Tendejón	Vega: La Camocha: Mina de La Camocha
Locomotora de Vapor (S.A.F., 1)	Vega: La Camocha: Mina de La Camocha
Vagón Bordes Medios (M.S.P)	Vega: La Camocha: Mina de La Camocha

Azucarera de Veriña	Veriña: Antigua carretera Gijón-Aviles
Locomotora de Vañor “Alemana”	Veriña: Factoria Ensidera-Veriña
Locomotora de Vapor “Corriellos”	Veriña: Factoria Ensidera-Veriña
Locomotora de Vapor “Felguera”	Veriña: Factoria Ensidera-Veriña
FFCC de Langreo. Estación de Pinzales	<i>Cenero/Rebollada. Pinzales</i>
FFCC de Langreo Estación de Pinzales. Báscula	<i>Cenero/Rebollada. Pinzales</i>
FFCC de Langreo Estación de Sotiello.	<i>Cenero/Sotiello</i>
FFCC de Langreo Estación de Sotiello. Aguada	<i>Cenero/Sotiello</i>
FFCC de Carreño. Estación de Gijón	Gijón: Plaza de los Mártires
FFCC de Carreño: Estación de Gijón. Almacén	Gijón: Plaza de los Mártires
FFCC de Carreño: Estación de Gijón. Almacén	Gijón: Plaza de los Mártires
FFCC de Carreño: Estación de Gijón: Grúa de muelle para carga y descarga de mercancías	Gijón: Plaza de los Mártires

FFCC Norte: Estación de Gijón (ficha de conjunto)	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón.	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Almacén	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Almacén para distribución de paquetes	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Depósito de agua	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Marquesina	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón: AUTOMOTOR ferroviario (F.L. 201)	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Automotor ferroviario (F.L. 204)	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Grúa ferroviaria sobre carriles	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Indicador de agujas.	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Indicador de agujas Norte	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Locomotora de vapor (F.L. 30)	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Gijón. Locomotora de vapor (F.L. 31)	<i>Gijón/Gijón</i>
FFCC Norte: Estación de Serín. Almacén	<i>Serín/Serín</i>
FFCC Norte: Estación de Serín. Retretes	<i>Serín/Serín</i>



**Fig.1. Buques bacaladeros en construcción en el Dique de Gijón.**  
**Fuente: Álbum fotográfico de la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, mayo de 1943, Archivo Grupo Duro Felguera (Langreo)**



**Fig.2. Astilleros de Gijón. En la imagen pueden apreciarse los escasos testimonios que perviven de la otrora floreciente actividad industrial ligada a la construcción naval en la ciudad de Gijón. Los astilleros han sido objeto de un progresivo desmantelamiento mientras que los terrenos que ocupaban se ven actualmente dominados por espacios residenciales y de ocio, tales como la Playa de Poniente, el Acuario de Gijón o el centro de Talasoterapia.**  
**Fotografía: Natalia Tielve, mayo de 2010.**



**Fig. 3. Instalaciones del puerto de El Musel. El puerto cuya entrada en operaciones se producía en 1907, ha sido objeto de sucesivas reformas y ampliaciones. La más reciente, acometida en estos años, está encaminada a duplicar la superficie portuaria. Fotografía: Natalia Tielve, julio de 2007.**



**Fig. 4. Antigua Pescadería Municipal de Gijón. El edificio, erigido entre 1928 y 1930, situado en las inmediaciones del Ayuntamiento, frente a la playa de San Lorenzo, ha sido objeto de una polémica rehabilitación que ha llevado a su vaciado y a la generación de un espacio destinado a dependencias municipales. Fotografía: Natalia Tielve, julio de 2010.**