

El traslado de la marquesina de La Rocica (Avilés, Asturias). Del estorbo a su revalorización patrimonial

The relocation of the tram stop of La Rocica (Avilés, Asturias). From a hindrance to its heritage revaluation

Rubén Domínguez Rodríguez

Graduado en Historia del Arte y Experto en gestión y uso turístico del patrimonio industrial por la Universidad de Oviedo



Fecha de recepción: 20 de octubre de 2019

Fecha de aceptación: 21 de diciembre de 2019

Resumen

La marquesina del tranvía eléctrico situada originalmente en La Rocica (Avilés, Asturias) es una construcción adscrita al Movimiento Moderno datada en la segunda mitad de la década de los cincuenta del siglo XX, siendo el elemento construido ubicado más al sur, dentro de la política constructiva desarrollada por ENSIDESA conforme a sus planteamientos paternalistas.

En el año 2017, esta singular construcción se vio envuelta en una polémica a raíz de su demolición, refrendada mediante una consulta popular, prevista dentro del proyecto de reurbanización de la avenida de Santa Apolonia, donde se encontraba. En este contexto, numerosas entidades científicas y ciudadanas, acompañadas de 1218 firmas, solicitaron al Ayuntamiento de Avilés la conservación del bien y, si fuese necesario para su salvaguarda, su traslado a un lugar cercano en el poblado obrero de Llaranes. Tras un largo período de tiempo, éste se hizo efectivo el 31 de octubre de 2018 dando lugar a un interesante proceso de revalorización patrimonial que será analizado en el presente artículo.

Palabras clave: Movimiento Moderno. Arquitectura. Patrimonio industrial. Paternalismo. Poblado de empresa.

Abstract

The stop of the electric tram originally located in La Rocica (Avilés, Asturias) is a construction attached to the Modern Movement dated in the second half of the fifties of the twentieth century. It is the southernmost witness of the construction policy developed by ENSIDESA according to its paternalistic approaches.

In 2017, this singular construction was involved in a controversy as a result of its demolition, endorsed by a popular consultation, planned within the redevelopment project of the Santa Apolonia avenue. In this context, numerous scientific and civic entities that were accompanied by 1218 signatures, requested the Ayuntamiento de Avilés to conserve the construction and, if necessary to safeguard it, to move it to a nearby place in the workers' village of Llaranes. After a long period of time, this became effective on the 31st of October 2018, giving rise to an interesting process of heritage revaluation that is going to be analyzed in this article.

Keywords: Modern Movement. Architecture. Industrial heritage. Paternalism. Company town.



Rubén Domínguez Rodríguez

Rubén Domínguez Rodríguez (Avilés, 1996) es graduado en Historia del Arte por la Universidad de Oviedo (2018), Experto en gestión y uso turístico del patrimonio industrial y minero por la misma institución (2019), donde actualmente cursa el Máster en Estudios Avanzados en Historia del Arte: investigación y gestión. Ha completado su formación con numerosos cursos de extensión universitaria vinculados a la Historia, a la Historia del Arte y a la Arqueología.

Desde 2018 es presidente del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón (CEAG). Ha comisariado varias exposiciones, publicado varios artículos e impartido diversas conferencias. Desempeña en la actualidad trabajos como intérprete del patrimonio en el poblado de Llaranes y como historiador del arte en el proyecto audiovisual www.patrimoniuindustrial.com.

Contacto: rubendomrod@gmail.com

1.- Contexto histórico, urbanístico y valores formales del bien

La constitución de la Empresa Nacional Siderúrgica S.A. (ENSIDESA) en los albores de la década de los años cincuenta del siglo XX supuso, inevitablemente, un crecimiento demográfico sin precedentes en la ciudad de Avilés, que pronto se tradujo en una profunda transformación urbanística y arquitectónica que tuvo especial repercusión en el valle del río Arlós y, en concreto, en la parroquia de Llaranes.

Fue en este espacio donde la Empresa, a instancias del Instituto Nacional de Industria (INI), desarrolló su mayor proyecto paternalista con la construcción de un poblado obrero de gran envergadura, cuyo proyecto fue firmado por los arquitectos Juan Manuel Cárdenas Rodríguez y Francisco Goicoechea Agustí, inspirado en el modelo de ciudad jardín, autosuficiente y jerarquizado. Se dispusieron en el eje central las construcciones vinculadas a la tradición estilística autárquica de los primeros años del franquismo, inspirada en modelos escurialenses y vernáculos, aplicados, en nuestro caso, en la Plaza Mayor y a la Iglesia Parroquial de Santa Bárbara, tomando como modelo las iniciativas desarrolladas por la Dirección General de Regiones Devastadas. Sin embargo en este caso se combinaron con otras obras que retomaban los parámetros del Movimiento Moderno aplicados a edificios de uso comunitario como las escuelas de niñas, de niños y el economato, donde prima la utilidad, la simplicidad de las formas y el racionalismo.

Dentro de este último bloque podemos adscribir un grupo de pequeñas construcciones de incipiente prefabricación que, sin prescindir de un evidente factor estético, prestaban servicios (principalmente relacionados con el transporte) a los habitantes del poblado. Dejando a un lado las escuelas provisionales, conocidas popularmente como «los tubos» por su singular morfología de medio cilindro, son de destacar las marquesinas que para diferentes usos se distribuyeron en Llaranes y en la propia fábrica. De hecho, los más frecuentes eran los «bicicleteros» que permitían proteger de la lluvia, y de manera ordenada, estos vehículos para cuya adquisición ENSIDESA concedía préstamos reintegrables sin intereses (Instituto Nacional de Industria, 1955: 26). En este caso sí podemos establecer una conexión estilística con los mismos elementos que el ingeniero Ildefonso Sánchez del Río diseñó para las inmediaciones Pozo San José de Turón (Mieres, Asturias) (Domínguez, 2018: 38). En la actualidad solo se conserva, aunque modificado de una manera despiadada, uno de ellos.

En la zona alta del poblado de Llaranes, conocida como La Rocica, se levantaron bajo diseño de los mismos arquitectos, las viviendas destinadas a los peritos y delineantes, de manera separada al resto del conjunto donde predominaban las casas de los obreros. En este contexto se construyeron sendas marquesinas para prestar servicio a estos habitantes, tanto para la línea del ferrocarril Oviedo – San Juan de Nieva como para el tramo de tranvía eléctrico que discurría entre Villalegre y el centro de Avilés (Domínguez, 2017: 104).

En el primero de los casos se dispuso, para el apeadero en curva, una construcción con cuatro estructuras portantes de hormigón armado, en forma de V, que sostienen varias vigas y, a su vez, una cubierta a un agua. Por ahora no se ha encontrado documentación que indique el autor de la obra, pero sí tenemos referencia a su inauguración el 1 de octubre de 1967, llevada a efecto por petición vecinal a través de la Asociación de

Cabezas de Familia de Llaranes en presencia de autoridades de la propia Empresa y religiosas, que procedieron a su bendición (Empresa Nacional Siderúrgica, octubre de 1967: 24). Además, podemos establecer vínculos estilísticos con este tipo de arquitecturas en la antigua Unión Soviética, donde se concibieron marquesinas de autobús de manera diferenciada para cada población atendiendo a sus particularidades concretas. Unas de hormigón, otras de madera y algunas que incluyen elementos ornamentales escultóricos o musivarios, pero en todo caso «the bus stops was a public space and could be used to bring art to the people and to brighten up the surroundings» (Herwig, 2018)¹. Podemos ver algunos ejemplos como las estaciones de Sardarapat (Armenia), Biasieda (Bielorrusia), Shadrinks (Rusia), Novosibirsk (Rusia) y Duga-3 (Chernobyl, Ucrania).

Anterior a esta es la marquesina que la propia ENSIDESA construyó para prestar servicio a la zona en la línea del tranvía eléctrico de Avilés², y que es objeto de estudio en el presente artículo. Su datación, más controvertida por no haberse encontrado hasta el momento documentación explícita alguna, podría fijarse en torno a 1955 si atendemos a su aparición en el documental *Empresa Nacional Siderúrgica S.A. 1952-1956*, que el Instituto Nacional de Industria editó en 1956, así como en las fotografías aéreas tomadas durante el Vuelo Americano Serie B, entre los años 1956 y 1957 (CNIG).



Ilustración 1: Fotograma de la marquesina en la película ENSIDESA 1952-1956. Fuente: Empresa Nacional Siderúrgica S.A., copia digital del Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón.

Su ubicación original (el principal escollo para su conservación *in situ*) se encontraba en el punto de intersección entre las calles Avilés, Santa Cecilia y la avenida de Santa Apolonia, por la que discurría el trazado del tranvía y a la que la marquesina prestaba servicio. Se emplazó en una isleta triangular y, tras ella, se instaló un robusto buzón de

¹ Traducción al español: «La marquesina de autobús era un espacio público y podía utilizarse para acercar el arte a la gente y para hacer más alegre el entorno.»

² Tras la supresión de la línea del citado tranvía a principios de los años sesenta, la marquesina continuó su función para la línea de autobús urbano hasta la fecha de su traslado.

correos pétreo. Desconocemos su autoría y también referencias directas tan evidentes como las del caso anterior para relacionarla con construcciones soviéticas³. Sin embargo, por su morfología y planteamiento estético, no sería descabellado pensar en esta influencia que se hace patente en otros edificios de la factoría, como la Central Telefónica del arquitecto Francisco Goicoechea. En nuestro caso se trata de una construcción de planta rectangular fabricada en hormigón armado, de grandes proporciones y unas veintidós toneladas de peso (Ayuntamiento de Avilés, 2017: 18), compuesta por cuatro costillas que sostienen al mismo tiempo el potente voladizo que protege de las inclemencias meteorológicas a los ocupantes y las lamas del mismo material de la parte posterior, que permiten la apertura espacial hacia el exterior sin posibilidad, por su disposición inclinada, de que entre el agua. En la parte trasera se dispuso una jardinera de ladrillo y mampostería, perdida durante el traslado, y en el interior un banco corrido de mampostería con tablas de madera de color blanco, reintegrado en su nueva ubicación (Domínguez: 2019).

El proceso de construcción se realizó gracias a los elementos de hormigón armado prefabricados en la propia ENSIDESA cohesionados *in situ*. Las costillas (de entre 19 y 22 centímetros de espesor), contaban con pequeñas zapatas de cimentación, que se situaban sobre los pozos realizados a tal efecto para su posterior hormigonado. Seguidamente, y mediante el uso de encofrados, se realizaron las planchas de cubrición, de unos veinticinco centímetros de espesor (Ibid: 17).



Ilustración 2: La marquesina en su ubicación original. Elaboración propia.

La marquesina, en origen, contaba con dos colores diferentes distinguiendo así los elementos sustentantes del resto. Un rasgo que debió perder con los primeros repintes y que, sin duda, a partir de la rehabilitación acometida tras las quejas vecinales en el año 2008 (RD: 2008) fue sustituido definitivamente por el color gris, que intenta imitar el aspecto industrial del propio hormigón, y que fue nuevamente repuesto tras su instalación en la nueva ubicación como explicaremos en el capítulo siguiente. Sin

³ A pesar de no encontrar nexos de unión tan evidentes como en el caso del apeadero de La Rocica, podemos destacar marquesinas de autobús soviéticas, de hormigón armado, que siguen los mismos planteamientos que la que nos ocupa, como las de Tursunzoda (Tajikistán), Echmiadzin (Armenia) y Brno (República Checa).

ningún género de duda, podemos afirmar que la marquesina cuenta con una voluntad estética en su diseño, que trasciende la mera practicidad, y que se entiende mejor aun comprendiendo que fue diseñada *ex profeso* para el cruce donde se encontraba en su emplazamiento original.

2.- La consulta popular y la campaña contra el derribo de la marquesina

En el año 2016 el Ayuntamiento de Avilés planteó un ambicioso proyecto de rehabilitación y reurbanización de la avenida de Santa Apolonia, siendo presentadas a los vecinos en el Centro Sociocultural de Llaranes dos posibilidades que afectarían directamente al cruce donde se encontraba dispuesta la marquesina del tranvía eléctrico. En esta intervención, dirigida por la Alcaldesa del municipio, María Virtudes Monteserín Rodríguez, y por un técnico municipal, se dieron a conocer las dos alternativas para el mismo:

- Mantener el cruce original, conservando y rehabilitando la marquesina en su emplazamiento, permaneciendo prácticamente inalterable la isleta en la que se encontraba y afectando las obras únicamente a la recuperación de las carreteras y aceras circundantes.
- Sustituir el cruce original por una rotonda regulada por semáforos, en la que la conservación de la marquesina sería inviable. En este caso se brindaría a los vecinos en votación la posibilidad de realizar una réplica en un lugar cercano, que siguiese manteniendo la función original.

En este contexto la primera entidad en pronunciarse, mediante un comunicado, fue el Club Popular de Cultura «Llaranes», que venía trabajando (especialmente desde el año 2015) en la investigación, conservación y divulgación del patrimonio industrial vinculado a la extinta ENSIDESA. De hecho, este tipo de luchas no le eran ajenas, pues justo un año antes de la citada reunión, esta entidad había iniciado una campaña contra el derribo de la Central Telefónica de la Empresa (EFE: 2015), consiguiéndolo con un apoyo mayoritario tanto político como ciudadano. En este comunicado, el Club Popular de Cultura pedía el voto de los vecinos para la primera opción, como única vía factible para la conservación de la marquesina (Cembranos: a2017).

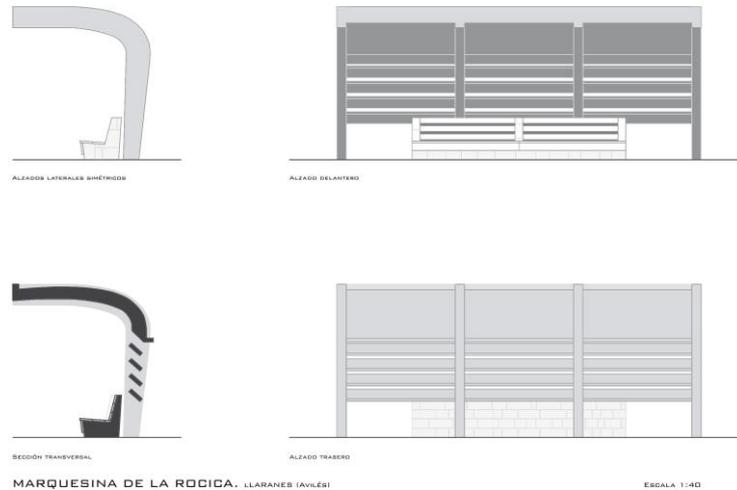


Ilustración 3: Planimetrías de la marquesina. Planos de Daniel Fernández, con permiso para su publicación en erph.

Así comenzó la votación popular promovida por el propio Ayuntamiento de Avilés, desarrollada entre los días 26 de febrero y 3 de marzo de 2016 de manera presencial (en dos puntos situados en Villalegre y Llaranes) y telemática a través de la página web municipal. El censo constaba de 6312 mayores de dieciséis años. Durante la misma, a cada votante, se le plantearon tres preguntas diferentes:

- Elección entre rehabilitar el cruce actual, manteniendo la marquesina (por valor de 200.000 euros) y la reordenación del tráfico mediante la construcción de una rotonda con la consiguiente demolición de la marquesina (por valor de 350.000 euros).
- A las personas que votaron a favor de la segunda opción, se les informó de la destrucción de este bien patrimonial y se les pidió el voto favorable o disconforme a la realización de una réplica exacta de la marquesina, por valor de 60.000 euros.
- La tercera de las cuestiones planteadas atendía únicamente a la elección del pavimento para las aceras de toda la avenida, bien de baldosas de terrazo (831.000 euros) o de aglomerado tintado (260.200 euros).

Cerrada la votación, con una participación de 638 votantes (el 10,1%), se concluyó de manera vinculante que los vecinos preferían la rotonda (opción que obtuvo el 56,43% de los votos) y la construcción de una réplica de la marquesina (con un 63,33% de los votos). Además, como dato significativo, es preciso reseñar que para el pavimento venció la opción más costosa con un 53,45% de los votos totales (Luis: 2016).

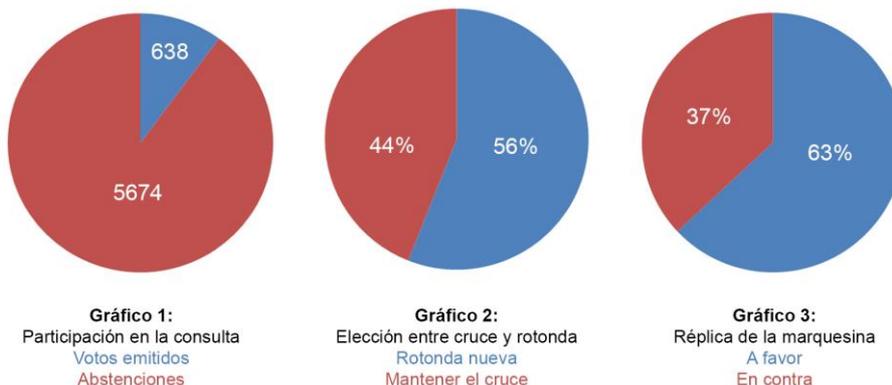


Gráfico 1: Resultados de las preguntas de la consulta popular. Fuente: Elaboración propia.

Ante las primeras noticias del inicio de las obras se unieron al Club Popular de Cultura las plataformas digitales de patrimonio Monsacro y Arquitectura de Asturias, que firmaron en conjunto un comunicado lamentando la demolición en base a una «escasa participación» reconocida por el propio gobierno municipal (Ibid: 2016) y poniendo de relieve el mal planteamiento de la consulta al poner en manos de la ciudadanía el futuro de un bien patrimonial con valores históricos y artísticos ya reconocidos sin una información específica y rigurosa previa (Domínguez: 2016).

Tras la publicación del comunicado en los medios, el gobierno municipal afirmó que «no hay vuelta atrás» para revertir el derribo de la construcción que se asumía ya como inevitable (Cembranos: b2017). De esta forma las tres instituciones citadas anteriormente iniciaron una campaña de recogida de firmas en la plataforma digital *change.org* que, en un tiempo no superior a cuarenta y ocho horas, logró reunir un total de mil doscientas dieciocho firmas contra la destrucción de la marquesina. Estas fueron registradas en el Ayuntamiento y sirvieron para mantener las primeras reuniones con el equipo de gobierno en aras de consensuar una opción que fuese técnicamente viable.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias manifestó, a través de un informe del 28 de abril de 2017 firmado por la arquitecta Clara Rey-Stolle, la singularidad de la marquesina como un ejemplo «poco frecuente» de arquitectura funcional vinculada al Movimiento Moderno, integrada dentro del conjunto de Llaranes (CPCA 507/17: 4).

Pronto el eco mediático que adquirió la campaña permitió que otras instituciones de defensa patrimonial se uniesen a la misma mediante la suscripción de sus peticiones o gracias a la redacción de informes que avalasen su postura. Es el caso de La Foz del Pielgu y del Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias (COAA), que en un informe dirigido al Ayuntamiento comunicaba la inclusión de la marquesina (entre otras obras del poblado de Llaranes) en el inventario de la Fundación Docomomo ibérico, que analizaremos en el siguiente apartado. Además, el arquitecto y doctor en Historia del Arte José Ramón Puerto afirmó en el documento la singularidad de la obra, que «proviene del hecho de ser realizadas a partir de piezas prefabricadas o de origen industrial, lo que hace a estas pequeñas construcciones únicas en su diseño, alejadas de

soluciones estandarizadas», a la vez que defendía su traslado al entorno inmediato donde continuase cumpliendo su función original (Puerto, 2017: 15-16).

El Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo emitió también un certificado firmado el 14 de septiembre de 2017 por su directora, la doctora Ana María Fernández García, en representación de todos los profesores, donde se ponía de relieve la importancia de la pieza como «arquitectura funcional del Movimiento Moderno, un hito singular del empleo de materiales industriales y diseños limpios», a la vez que instaba al igual que el COAA a su reposición donde mantuviese su función original (Fernández: 2017).

El último de los informes fue el de INCUNA, firmado por los doctores Natalia Tielve García y Faustino Suárez Antuña, en el que se ponía de relieve la pertenencia de la marquesina al conjunto arquitectónico de Llaranes y ENSIDESA, incluido desde el 26 de marzo de 2011 en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial realizado por el Instituto de Patrimonio Cultural de España (IPCE) y que, de la misma forma, fue un elemento inscrito en la selección «100 elementos del Patrimonio Industrial en España» realizada por TICCIH y el propio IPCE en 2011, además de su inclusión individualizada en el inventario de la Fundación Docomomo Ibérico (Tielve: 2017).



Ilustración 4: El traslado de la marquesina, en el barrio de Llaranes, con uno de los gasómetros de ENSIDESA al fondo. Imagen de Daniel Fernández, con permiso para su publicación en erph.

Esta situación trascendió también al ámbito político, con una Proposición No de Ley presentada en la Junta General del Principado de Asturias por la historiadora del arte y diputada de Podemos Asturias Lucía Montejo Arnáiz, en la que solicitaba:

«Garantizar de forma fehaciente la conservación de la marquesina de La Rocica, reconociendo su singularidad como ejemplo de la arquitectura funcional del Movimiento Moderno en la comarca de Avilés, y apostando por el mantenimiento de su función original y actual, en la línea que han manifestado tanto los vecinos de Llaranes como el Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias y la Universidad de Oviedo» (Montejo: 2017).

También se llegó a presentar una moción en el Pleno del Ayuntamiento de Avilés a instancias del Partido Popular, Ganemos Avilés en común e Izquierda Unida, que solicitaba la inclusión de la marquesina en el Catálogo Urbanístico de Protección, y que fue retirada antes de su votación ante el compromiso firme del gobierno municipal de estudiar la viabilidad del traslado y abandonar, así, la idea de construcción de una réplica. Por este motivo el consistorio adjudicó a la empresa de ingeniería INGETUARTE S.L. la elaboración de un estudio técnico firmado el 18 de agosto de 2017, que realizó un pormenorizado análisis de la marquesina y, sobre todo, de una cimentación que suponía una de las mayores incógnitas para que el traslado fuese efectivo. Dicha empresa emitió un informe favorable, presupuestando la operación en 135.484 euros. Posteriormente el documento fue analizado en una reunión en presencia de representantes de los diferentes grupos políticos municipales, acordándose por mayoría, con el único voto discrepante de Ciudadanos, iniciar el procedimiento para trasladar y, en consecuencia, salvar la marquesina del derribo, que analizaremos a continuación. La otra opción barajada en el estudio, de mantener una de las costillas en el centro de la rotonda como resto de «arqueología industrial», fue descartada desde el primer momento. Las declaraciones de la Alcaldesa, tras la reunión, fueron las siguientes:

«Nos hemos puesto de acuerdo en que vamos a hacer el traslado de la marquesina y vamos a intentar que se lleve a término con los menos problemas posibles en el sentido de negociar plazos y demás. Es una buena decisión. Hay que tener en cuenta muchas cosas, no solo por el valor histórico de la marquesina, sino también su valor sentimental y, sobre todo, la viabilidad técnica, es decir, hay posibilidades de que sea viable el traslado» (Ayuntamiento de Avilés: 2017).

108

3.- El traslado y la revalorización patrimonial

Entendiendo que el traslado, a pesar de no ser la mejor vía para la contextualización del bien, era la única opción viable para conservarla en su integridad, se plantearon diferentes opciones teniendo en cuenta que todos los organismos que se pronunciaron durante la campaña contra su destrucción solicitaban que mantuviese su uso original. Así, el Club Popular de Cultura «Llaranes» optó, a través de un comunicado remitido al Ayuntamiento, por su reubicación en la calle Monte Viso de Llaranes por la «disponibilidad espacial de la zona y por evitar una descontextualización excesiva al mantenerse en contacto visual con los edificios de su entorno original» (Galán: 2018). A pesar de que el primer estudio de viabilidad ratificó la aptitud de esa zona, el Ayuntamiento terminó por descartarlo finalmente, como también lo hizo con la opción propuesta por el Colegio de Arquitectos de Asturias para situarla en la nueva parada en la propia avenida de Santa Apolonia.



Ilustración 5: La marquesina y su cimentación, en su nueva ubicación, con la estructura metálica construida para su izado. Elaboración propia.

Finalmente, y como era pretensión desde un primer momento, el Ayuntamiento de Avilés instaló la marquesina original en un espacio ajardinado de la calle río Cares, de Llaranes, en una parada del autobús urbano. En estos momentos la ciudadanía se encontraba dividida, como se pudo comprobar a través de las redes sociales, asumiendo como definitivo el presupuesto inicial de 135.484 euros que, a la luz de la presentación del proyecto de traslado, resultó de ser de 74.487,67 euros (Aparicio: 492). No obstante, resulta interesante clasificar los valores destacados que se le atribuyeron a la marquesina por parte de los firmantes a través de los comentarios de la plataforma. En la siguiente tabla aparecen agrupados según considerasen que tiene valor histórico, representativo para el paisaje urbano de la zona, simbólico o de memoria, patrimonial u artístico y aquellos que simplemente manifestaron su rechazo al derribo:

109

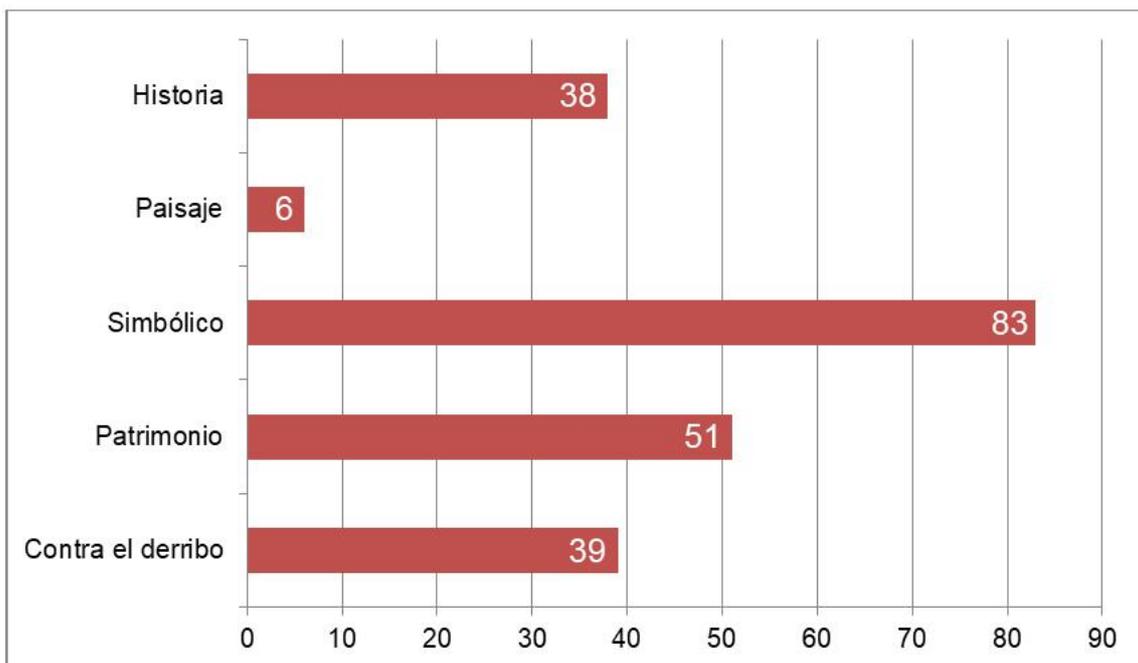
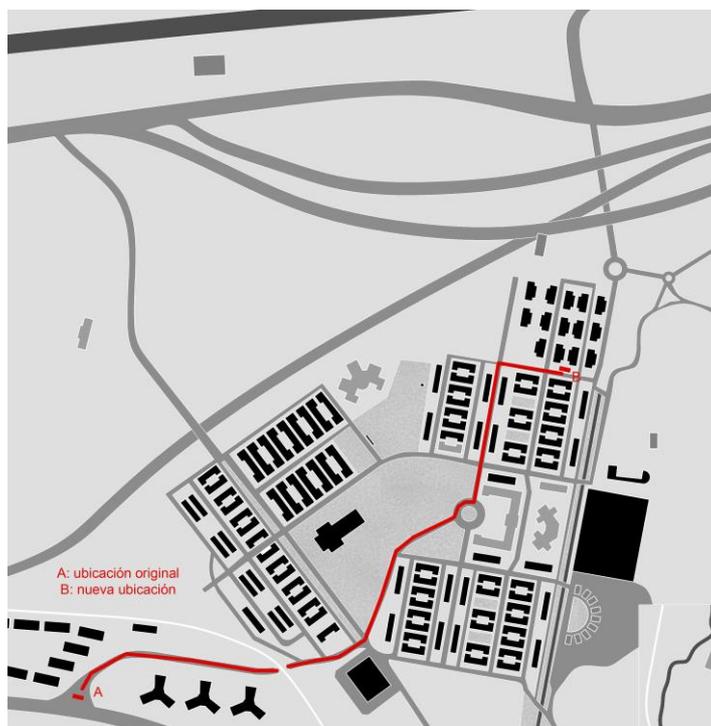


Gráfico 2: Valores otorgados a la marquesina por los firmantes. Elaboración propia.

La diversidad de opiniones, expresadas con mayor o menor criterio y conocimiento (Busto: 2017), no afectó al traslado de la pieza el día 31 de octubre de 2018, que se desarrolló sin incidentes gracias al trabajo del ingeniero Jorge Aparicio y de la empresa New Construction. Tras la demolición parcial de la cimentación, la marquesina fue izada por dos grúas y conducida a su nueva ubicación en un transporte especial siguiendo el recorrido planteado en la siguiente imagen:



110

Ilustración 6: Plano de Llaranes con la ubicación original, la nueva y el trayecto realizado. Plano de Daniel Fernández, con permiso para su publicación en erph.

Todas las iniciativas llevadas a cabo en defensa de la popular visera tuvieron su repercusión mediática en setenta y dos noticias de prensa escrita, radio y televisión. Con su traslado, la marquesina pasa a tener protección dentro del Catálogo Urbanístico de Avilés como parte integrante del conjunto menor del poblado obrero de Llaranes. Pese a que no cuenta con protección a nivel autonómico, la Fundación Docomomo ibérico incluyó la pieza en su inventario de arquitectura moderna, en categoría A, por trascender lo local en su interés arquitectónico.

La marquesina de La Rocica es hoy ejemplo de las buenas prácticas en la creación de una conciencia ciudadana en favor de la conservación del patrimonio industrial, en una ciudad muy rica en este aspecto y que no puede permitirse más pérdidas. Tras varios actos dedicados a la didáctica patrimonial, actualmente la visera cuenta con iluminación nocturna y forma parte del recorrido de las visitas interpretativas que al poblado obrero de Llaranes realiza el Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón (CEAG).



Ilustración 7: La marquesina en su nueva ubicación en Llaranes. Elaboración propia.

4.- BIBLIOGRAFÍA

Aparicio, J. (2018). Proyecto para el traslado de la marquesina de “El Pozón” a la calle Río Cares en Llaranes. Avilés: Ayuntamiento de Avilés, expediente AYT/4335/2018.

Ayuntamiento de Avilés. (2017). “La Corporación acuerda el traslado de la marquesina de Santa Apolonia”. Ayuntamiento de Avilés. En línea < www.aviles.es> [Consulta: 15/10/2019].

Ayuntamiento de Avilés. (2017). *Servicios para la realización de estudio de viabilidad y redacción de proyecto para el traslado de la marquesina de “El Pozón” a la calle Monte Viso en Llaranes*. Avilés: Ayuntamiento de Avilés, expediente AYT/4473/2017.

Busto, F. (2017). “Al 90% de los vecinos les importa un bledo la marquesina”. *La Voz de Avilés*, 12 de octubre.

Cembranos, T. a(2017). “Tres colectivos culturales lamentan el derribo de la marquesina de La Rocica”. *La Nueva España*. 16 de mayo.

Cembranos, T. b(2017). “«No hay vuelta atrás», zanja Monteserín sobre la marquesina del Pozón a derribar”. *La Nueva España*, 18 de mayo.

Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG). En línea <fototeca.cnig.es> [Consulta: 11/10/2019].

Club Popular de Cultura Llaranes (2016), Comunicado ante las obras de demolición de la marquesina de La Rocica. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 18.

Club Popular de Cultura Llaranes (2017), Marquesina de La Rocica: nueva propuesta de reubicación en la calle Monte Viso. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 18.

Consejo de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias (CPCA). (2017). Obras en torno a marquesina de El Pozón, Llaranes, concejo de Avilés. Dirección General de Patrimonio, expediente CPCA 507/17.

Domínguez Rodríguez, R. (2017). “La marquesina de La Rocica. Un bien patrimonial a conservar y proteger”. *Larius*. Avilés: Club Popular de Cultura “Llaranes”. N°3. pp.104-108.

Domínguez Rodríguez, R. (2018), Entre la autarquía y la modernidad. Arquitectura, urbanismo y paternalismo en el poblado obrero de ENSIDESA en Llaranes (Avilés, Asturias). Trabajo de Fin de Grado. Oviedo: Universidad de Oviedo.

Domínguez Rodríguez, R. (2019). La marquesina de La Rocica. Un punto de inflexión en la salvaguarda del patrimonio industrial de Avilés (Asturias). *Urbs et Ager*. En línea: www.urbsetager.com [Consulta: 01/05/2019].

EFE. (2015). “El edificio de Telefónica en la antigua Ensidesa continuará en pie”. *La Voz de Avilés*. 14 de agosto.

Empresa Nacional Siderúrgica S.A. (ENSIDESA). (1967). “Inauguración de apeadero en La Rocica”. ENSIDESA. Revista de y para el personal de la factoría, octubre, p. 24. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 5.

Fernández García, A.M. (2017). Certificado de apoyo del Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo al traslado de la marquesina de La Rocica, 14 de septiembre. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 18.

Galán, J.F. (2018). “La marquesina de El Pozón se ubicará finalmente en la calle Río Cares”, *La Voz de Avilés*, 15 de junio.

Herwig, C. (2018). *Soviet bus stops*, Londres.

Instituto Nacional de Industria. (1955). Resumen sobre finalidades y actuación hasta el 31 de diciembre de 1955. Madrid. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 15.

Luis, Y. (2016). “Los vecinos eligen una rotonda para Santa Apolonia y construir la marquesina en otro lugar”. *La Voz de Avilés*. 5 de marzo.

Montejo Arnáiz, L. (2017). Proposición No de Ley, Junta General del Principado de Asturias, registro de entrada 24030, 19 de septiembre.

Puerto Álvarez, J.R. (2017). Notificación de inclusión de la marquesina de La Rocica en el inventario de la Fundación Docomomo ibérico. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias (COAA). Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 18.

R.D. (2008). “Vecinos de El Pozón exigen al Ayuntamiento que repare la marquesina de Santa Apolonia”. La Voz de Avilés. 16 de agosto.

TIELVE GARCÍA, N. y SUÁREZ ANTUÑA, F. (2017). Solicitud de inclusión de la marquesina de La Rocica (Avilés) en el Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias, 11 de septiembre. Archivo del Centro de Estudios del Alfoz de Gauzón. Caja 18.