

Crónica de una muerte (no) anunciada: la desaparición del histórico edificio de la Junta de Obras del Puerto de Gijón/Xixón (Principado de Asturias)

Chronicle of an (un)foretold death: the disappearance of the historic building of the Junta de Obras del Puerto of Gijón/Xixón (Principado de Asturias)



Natalia Solís Sánchez 

Doctora en Historia del Arte por la
Universidad de Oviedo

natsolis44@gmail.com

Afiliación: Universidad de Oviedo
País: España

Resumen

La desaparición del Patrimonio Industrial en nuestro país sigue siendo una constante, pese a que en teoría se ha asumido su importancia. En el caso de la ciudad de Xixón, situada en la costa del Principado de Asturias, estas desapariciones suelen ir de la mano con la especulación y se remontan a la década de los setenta y ochenta de pasado siglo, coincidiendo con el proceso de reconversión industrial y la crisis económica generalizada que se vivió entonces. No obstante, ni siquiera los elementos patrimoniales protegidos se libran de la demolición, tal y como le ocurrirá al histórico inmueble de la Junta de Obras del Puerto si la situación no cambia. En el presente artículo se aproximará su historia en relación con la importancia que ha tenido en el desarrollo portuario y el barrio en el que se asienta, Cimadevilla/Cimavilla. Así mismo, se pondrá de manifiesto la problemática específica de estos bienes y cómo las leyes actuales sobre Patrimonio Cultural resultan ineficaces para protegerlos. En definitiva, una pérdida no solo para el Patrimonio Cultural de nuestro país, sino para la memoria de todos los habitantes de Xixón.

Abstract

The disappearance of Industrial Heritage in our country continues to be a constant, despite in theory its importance has been assumed. In the case of the city of Xixón, located on the coast of the Principality of Asturias, these disappearances usually go hand in hand with speculation and date back to the 1970s and 1980s, coinciding with the process of industrial restructuring and the general economic crisis that was experienced at that time. However, not even the protected heritage elements are spared from demolition, as will happen to the historic building of the Junta de Obras del Puerto if the situation does not change. In this paper, we will approach its history in relation to the importance it has had in the development of the port and the neighbourhood in which it is located, Cimadevilla/Cimavilla. Likewise, the specific problems of these goods and how the current laws about Cultural Heritage are ineffective to protect them will be exposed. In short, a loss not only for the Cultural Heritage of our country, but for the memory of all the inhabitants of Xixón.

Palabras Clave

Patrimonio Industrial, Urbanismo, Arquitectura, Legislación, Puertos, Xixón.

Keywords

Industrial Heritage, Urban planning, Architecture, Law, Ports, Xixón.

1. Introducción: sobre el Patrimonio Industrial y su protección. El caso de Xixón

Una de las preocupaciones de nuestro tiempo es la protección y conservación de todos aquellos elementos, materiales e inmateriales, que forman parte del acervo de la Humanidad, que se han producido en el pasado, pero también se siguen generando en el presente. Dichos elementos, encarnados en lo que se conoce como Patrimonio Cultural, son responsables de transmitir nuestra memoria en forma de lecturas y discursos, favoreciendo el interés por su conservación y su tratamiento como recurso. Sin embargo, estos vestigios resultan más frágiles de lo que parecen, por lo que resulta fundamental su valoración como testimonios de individuos que ya no existen, pues solo ellos han sido testigos de un tiempo que hoy se aprende e interpreta mediante la memoria escrita (Farfán, 2009: 210-211). Sin ellos, no habría posibilidad de recuperar un pasado que nadie recuerda.

Dentro de ese gran conjunto que forma el Patrimonio Cultural se encuentran los bienes industriales, gestados en el periodo histórico que se conoce como Revolución Industrial, que marcó un antes y un después en los modos de vida conocidos. Iniciado a finales del siglo XVIII, trajo consigo la aparición de un nuevo sistema tecnológico, la mecanización (cuyo mayor exponente fue la máquina de vapor), repercutiendo en la modificación de los paisajes y la configuración de las ciudades modernas (Cruz, 2007a: 33-34), además de favorecer el surgimiento de nuevos medios de transporte. Así mismo, el cambio a una economía capitalista fomentó una nueva forma de relación laboral y la aparición de la clase social obrera, que en consecuencia trajo el incremento de la población y el nivel de vida, a la par que se iban implantando nuevas costumbres y culturas de las que somos directamente herederos. Todo ello quedó reflejado en una nueva organización espacial en los núcleos urbanos con la creación de barrios de nueva planta y la utilización de nuevos materiales -hierro, vidrio, acero- que se fueron extendiendo progresivamente, dando lugar a nuevas infraestructuras.

Las primeras muestras de estos cambios se produjeron en la parte noroccidental de Europa, fundamentalmente Gran Bretaña, Alemania, Francia y Bélgica, y a partir de ahí se fueron expandiendo por el resto del continente. El legado material e inmaterial que ha dejado tras de sí ha sido ingente a la par que complejo, aunque las muestras actualmente conservadas son minoritarias debido al abandono, sustitución o desaparición por otros sistemas de producción automatizados. Siguiendo a Linarejos Cruz Pérez, esta reversión resulta paradójica, pues de la admiración por el progreso se pasó a la condescendencia por un pasado inservible (Cruz, 2007b: 123). Así, los bienes industriales han recibido una dispar valoración en nuestro país debido, fundamentalmente, a la falta de sensibilización y comprensión de estos. Tras la crisis industrial de finales del siglo pasado, gran parte de los centros de producción se convirtieron rápidamente en lugares indeseados, “en focos de depresión social y económica, en símbolos de desinversión, que había que eliminar o transformar” (Medeiros, 2020:

31). El cambio de pensamiento y su consideración como patrimonio precisaría de una distancia conceptual más que una distancia temporal (Casanelles, 2006: 142).

Actualmente, y si bien el estudio e investigación sobre el Patrimonio Industrial no debe calificarse como reciente, en lo referente a su protección y divulgación se ha producido un evidente retraso. Una cuestión que, en España, queda patente en el ámbito normativo. Su problemática, característica y diferente del resto del Patrimonio Cultural, impide en muchos casos que pueda ampararse en la legislación existente, o bien resulte insuficiente para permitir su protección. En este sentido, y por lo general, esta normativa parte de unas técnicas de conservación basadas en el mantenimiento de los usos tradicionales o en la prohibición de actividades concretas (Alonso, 2002: 112-113); para el Patrimonio Industrial, caracterizado por la pérdida de su actividad original y por su flexibilidad arquitectónica, estos instrumentos resultan poco efectivos. Así mismo, la variedad de elementos categorizados como tal (industrias, máquinas, transporte, vivienda obrera, técnicas de producción...) amplían el abanico no solo en cuanto a criterios de valoración sino también de protección. A ello se suma el desinterés de las administraciones, últimas responsables de su conservación, y la escasa sensibilidad social fruto de las connotaciones negativas que acarrea este patrimonio. Por este motivo, actualmente sigue siendo urgente y necesaria una normativa específica de ámbito estatal que evite el deterioro y la destrucción de estos elementos. Ante su inexistencia en nuestro país, los vestigios de la industrialización deben ampararse en la legislación más general o en la que atañe al Patrimonio Cultural, como la Constitución de 1978. Lo más relevante de este documento es el artículo 148, concretamente el apartado 16, que especifica que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de patrimonio, lo que será de gran importancia para el caso gijonés, como se verá. Junto a ella, la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, supone la normativa más relevante en España, aunque no contiene referencias explícitas al Patrimonio Industrial.

A partir de esta normativa surgirían otras leyes y reglamentos en las Comunidades Autónomas sobre Patrimonio Cultural que, en algún caso, incluyen de forma expresa los elementos industriales, aunque por norma general éstos quedan adscritos al patrimonio etnográfico, tecnológico y científico (Álvarez, 2007: 9). En el caso del Principado de Asturias, en su estatuto de autonomía se indicaba que era de su exclusiva competencia el “patrimonio cultural, histórico, arqueológico, incluida la arqueología industrial, monumental, arquitectónico, científico y artístico de interés”¹. Así mismo, y con posterioridad, se promulgaría la Ley del Principado de Asturias 1/2001 del 6 de marzo de Patrimonio Cultural. No es intención aquí de analizar en detalle esta normativa, pero sí cabe mencionar que su definición de los elementos que integran el Patrimonio Cultural de Asturias es muy precisa, y además, el Patrimonio Industrial aparece de manera específica en el capítulo IV, en la sección tercera, indicando que lo integran:

1. Artículo 10.18 de la Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Asturias (BOE núm. 9, de 11 de enero de 1982).

“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 su influencia 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”².

Los elementos que proteger dentro de esta clasificación se encuentran detallados en el artículo 76.2, aunque la gran mayoría de ellos quedan acotados a una cronología anterior a 1940 y a la desaparición de su actividad; esta es una de las mayores imprecisiones de la Ley que, por lo demás, continúa siendo una de las más completas a nivel estatal. En cuanto a los bienes muebles, el artículo 77 prohíbe su destrucción siempre que sean anteriores a 1940, y el patrimonio inmaterial queda recogido en el artículo 78 cuando manifiesta la intención de recopilación y el estudio de “los aspectos sociales de la industrialización y muy especialmente los relacionados con los cambios en la vida cotidiana y con la historia del movimiento obrero, incluyendo los correspondientes testimonios orales”³.

Para finalizar este breve repaso, y en cuanto a las categorías jurídicas de protección, la normativa establece en el título I que los bienes podrán ser declarados *Bien de Interés Cultural* (BIC), estar incluidos en el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias* (IPCA) o en los *Catálogos Urbanísticos* de protección (CU). Actualmente, y tras dos décadas de promulgación de la Ley, los BIC de Patrimonio Industrial declarados en Asturias son únicamente cinco, todos ellos relacionados con el sector minero.

Centrándonos en la ciudad de Xixón, cabe mencionar que el interés por la conservación de su patrimonio se liga a la idea de cultura y turismo que comenzó a manifestarse a partir de la década de los sesenta del siglo pasado; en este sentido, se percibía como un nuevo motor económico y de desarrollo, que potenciaría a su vez el conocimiento de la historia de la ciudad. A la incipiente oferta hotelera y gastronómica, empezaban a sumarse una serie de equipamientos culturales que nacieron también con el objetivo de recuperar la memoria de Xixón a través de sus testimonios materiales e inmateriales. Pero fue durante la década de los ochenta, motivada por la crisis y posterior reconversión industrial – cuyas consecuencias lastraron todos los sectores económicos y sociales, forzando un cambio radical que comenzó a ser perceptible varios años después – cuando la atención hacia el Patrimonio Cultural de la ciudad fue en aumento. Así, a lo largo de ese periodo se asistió a la creación de nuevos equipamientos museísticos; el acontecimiento más relevante, sin embargo, fue la creación en 1982 de la Fundación Municipal de Cultura, que a partir de entonces sería la encargada de gestionar los recursos culturales de la ciudad. Dentro de este contexto, los bienes industriales tuvieron escaso protagonismo ya que la Administración no contemplaba su conservación sino todo lo contrario; haría falta el desarrollo de una nueva sensibilidad y comprensión hacia este

2. Ley 1/2001, de 6 de marzo, del Patrimonio Cultural (BOE núm. 75, de 6 de junio de 2001). Capítulo IV, sección tercera.

3. Ley 1/2001, de 6 de marzo, del Patrimonio Cultural (BOE núm. 75, de 6 de junio de 2001).

tipo de elementos para que se emprendieran las primeras acciones enfocadas hacia su preservación. El primer elemento industrial musealizado, debido a su excepcionalidad, fue la antigua Estación del Norte, convertida en Museo del Ferrocarril de Asturias, que comenzaría a operar como tal desde 1998. Unos años después, y en la misma línea, abriría sus puertas el Museo de la Ciudadela de Celestino Solar, que desde 2003 se presenta como único testimonio conservado de este tipo de infraviviendas en la ciudad, a pesar de que fueron muy abundantes durante las décadas finales del siglo XIX y primeros años del XX. Actualmente, ambos museos son los únicos de Xixón especializados en mostrar su importante legado industrial, el cual forma parte indisoluble de la memoria e identidad de sus ciudadanos.

En cuanto al ámbito normativo, y teniendo como punto de partida la Ley del Principado de Asturias 1/2001 del 6 de marzo de Patrimonio Cultural, cabe mencionar la importancia del planeamiento urbanístico de la ciudad, donde destaca el *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU). Su ámbito de trabajo se encuentra circunscrito al término municipal de Xixón, incluida su zona marítima. El primer Plan fue puesto en marcha en 1986, y fue conocido como “Plan Rañada” puesto que uno de los redactores fue el arquitecto Ramón Fernández-Rañada. De gran trascendencia para la actual fisonomía de la ciudad, marcó un punto de inflexión al considerar la protección del patrimonio cultural (Granda, 2011: 320), si bien manifestaba la necesidad de cambio de una ciudad heredada “anárquica, desordenada y desarrollista”, donde las industrias contaminantes convivían con las viviendas, y en algunos casos aislaban barrios entre sí (Morales, 2007: 126). Ello motivó que, aunque precisamente esa estructura heredada albergaba un gran valor patrimonial, gran parte de los elementos industriales terminaron siendo demolidos, y en su lugar se construyeron viviendas, escuelas, centros de salud, parques y otros equipamientos urbanos (Alvargonzález, 1989: 79).

El primer listado de bienes a proteger se estructuró, por un lado, diferenciando el área urbana y rural, y por otro, teniendo en cuenta la clasificación de suelo vigente por entonces (urbano, no urbanizable o urbanizable). En el caso del área urbana, fueron protegidos los elementos acotados cronológicamente entre las décadas finales del siglo XIX y la Guerra Civil, otorgándoles la clasificación de Protección Integral, Protección Arquitectónica y Protección Monumental; En cuanto al área rural, no se les asignó ninguna clasificación concreta de protección, sino que fueron clasificados según su tipología (hórreos, capillas, o torres, entre otros) (Granda, 2011: 321). Para poder llevar a cabo con mayor precisión y facilidad todo este planteamiento, el *Plan General de Ordenación Urbana* (en adelante, PGOU) dividió por sectores la ciudad, desarrollando en cada uno de ellos los llamados *Planes Especiales de Reforma Interior* (PERI), y que en número de 19 incidieron especialmente en la protección del patrimonio urbano (Fariña, 2000: 199), con las limitaciones ya descritas. Una década después de su puesta en marcha, el Plan fue revisado para adaptarse a los retos urbanos del siglo XXI y a Ley 6/1998 sobre Régimen de Suelo y Valoraciones (Morales, 2007: 127); de nuevo fue Ramón

Fernández-Rañada el encargado de su redacción, planteando diferentes estrategias que debía seguir el municipio en lo relativo a la reconversión industrial y al incipiente sector servicios, motor económico del futuro. Con posterioridad, sería de nuevo adecuado a la Ley 3/2002 del Principado de Asturias de Régimen de Suelo y Ordenación Urbanística (Alonso, 2008: 8), y al Real Decreto Legislativo 7/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, estando vigente desde el año 2019.

A tenor de lo expuesto, y ciñéndonos a los límites de este artículo, el instrumento de protección más importante de la ciudad de Xixón es su *Catálogo Urbanístico* (en adelante, CU), vinculante para el planeamiento y prevaleciente sobre él. Incluido dentro de las figuras de protección contempladas en la Ley de 2001, su realización depende del Ayuntamiento y se encarga de inventariar los bienes muebles e inmuebles de interés cultural, en sentido amplio, así como espacios o áreas que contengan elementos y sistemas naturales reconocidos. Tras un amplio periodo de elaboración, fue aprobado en el año 2010 con un número muy reducido de testimonios industriales, sobre todo si se compara con el resto de las tipologías patrimoniales. Así, tras su publicación quedó patente su insuficiencia respecto a la protección del Patrimonio Industrial; en este sentido, las fichas del catálogo contienen en su mayoría información escueta, incompleta y, en algunos casos, errónea⁴. No es de extrañar, por ello, que al igual que el PGOU se hayan ido acometiendo diferentes modificaciones para adaptarse tanto a las nuevas normativas como permitir la inclusión – o descatalogación – de elementos (Granda, 2011: 323). La última de ellas fue aprobada en el año 2019 y muestra, por un lado, la incorporación de nuevos bienes de Patrimonio Industrial y, por otro, la concreción de su tipología; con relación a ello, se ha variado su denominación de “Patrimonio Histórico Industrial” a “Patrimonio Industrial”, consiguiendo una mejor adaptación a la naturaleza de los bienes del catálogo. Así mismo, se ha incorporado una nueva categoría, la de “Conjuntos Urbanos”, permitiendo la inclusión de equipamientos industriales o bien su recalificación. Este cambio ha traído consigo la modificación de su nivel de protección a “ambiental”, reservado para aquellos elementos “que, aun sin presentar en sí mismos un valor intrínseco, contribuyen a definir un ambiente de interés por su belleza, tipismo o carácter tradicional”⁵. Por este motivo, la Administración puede proceder a la demolición y/o vaciado interior y la modificación de las fachadas. Esta cuestión es la que ha afectado al elemento inmueble que se trata en este artículo.

En cuanto al resto de niveles de protección, se mantiene el integral para “los bienes que deban ser conservados íntegros, por ser portadores de interés en grado singular, preservando sus características originarias” y el parcial para aquellos “que deban ser conservados en parte, preservando lo que sea

4. Es llamativa la ficha correspondiente a la chimenea cuadrada de Poniente, ubicada en el número 34 de la calle Mariano Pola, y que según las escuetas observaciones “formaba parte de las infraestructuras industriales ubicadas en esa zona de la ciudad”, aunque se le atribuye como fecha de construcción el año 2006.

5. Esta descripción, junto al resto de modificaciones, se encuentran expuestas en la Memoria Catálogo Urbanístico de Gijón del año 2019, que se encuentra disponible en la web oficial de la ciudad.

definitorio de su estructura arquitectónica o espacial y que además tengan valor intrínseco”⁶. No obstante, y a pesar de contar con protección integral, algunos bienes han sufrido destrucciones o modificaciones parciales, como ha ocurrido con la antigua Fábrica de Tabacos; en este inmueble se han alterado parte de las estructuras y de la fachada en el año 2016, contando con el permiso del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias, y justificando tal acción en las obras de rehabilitación llevadas a cabo hasta la actualidad, con el fin de dotarlo de nuevos usos. Pero, sin duda, el caso más desafortunado lo ha protagonizado el astillero Naval Gijón, cuyo conjunto fue inicialmente catalogado con protección integral y ambiental, y que tras la supuesta redacción de un *Plan Especial* dada su complejidad de actuación, parte del equipamiento ha terminado destruido. A pocos escapó el intento de venta de los terrenos en el año 2020 y, ya en el 2024, la propuesta de urbanización del espacio para convertirlo en un centro de economía azul (Maese, 2024), sin que se hayan aportado datos concretos sobre el futuro de los elementos industriales que aún perviven en la zona.

En conclusión, y a pesar de los datos positivos, hasta la fecha ningún bien industrial ha obtenido la declaración de BIC en Xixón, por lo que el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias* y el CU siguen siendo los únicos instrumentos que pueden dotar de algún tipo de protección al Patrimonio Industrial de la ciudad. No obstante, no parece que éstos puedan impedir la alteración radical o incluso la demolición de algunos elementos. En cuanto a la legislación y la normativa comentada, es evidente que sigue adoleciendo de recursos suficientes para evitar la pérdida de este patrimonio, de ahí que siga ocurriendo en la actualidad, ante el aparente desinterés de las Administraciones.

2. Xixón y el Antiguo Puerto durante la industrialización

La ciudad de Xixón, situada en la costa del Principado de Asturias, fue clave en el proceso industrial de esta comunidad autónoma, aunque apenas queden rastros de un periodo histórico que tanto ha contribuido al modo de ser y vivir actual. En dicho proceso el antiguo puerto fue un elemento dinamizador indispensable desde mediados del siglo XIX, y si bien seguir su historia es compleja – y excedería los límites de este artículo – deben darse algunos apuntes que permitan entender el contexto de construcción del inmueble de la antigua Junta de Obras del Puerto.

Remontándonos al siglo XIX, el Principado de Asturias experimentó un gran impulso económico gracias a la extracción de la hulla y la siderurgia; para dar salida a los productos, hubieron de mejorarse las comunicaciones terrestres y marítimas, siendo esta última la que prevaleció al exterior. En ese entonces, la infraestructura portuaria presentaba grandes deficiencias, en parte derivadas del uso

6. Aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación de Gijón (BOPA núm. 31, de 14 de febrero de 2019).

de materiales inadecuados, pero también por la indecisión de cómo acometer nuevas obras de ampliación⁷; pese a todo, su situación y sus buenas condiciones de refugio lo convirtieron en el elemento estrella para la exportación de carbón. La apertura del Ferrocarril de Langreo en 1852 trajo consigo la necesidad de ampliar el puerto enfocado al embarque de este material, que llegaba fundamentalmente de la cuenca del Nalón. En este sentido, la Compañía iría obteniendo diversas concesiones para establecer medios de carga en el oportunamente apodado “muelle del Carbón”, situado al sur, cerrando la dársena del puerto⁸. En la misma línea, y con el objetivo de reducir las perturbaciones en la dársena, en 1858 se inició la construcción de un dique de protección bajo la dirección de Pedro Antonio de Mesa; bautizado como dique de Santa Catalina – y popularmente conocido como “Lequerica”, por el apellido del contratista de obras –, se finalizaría en 1864. Durante esos años, se asistió a una intensa época de construcción con el fin de ir incrementando los equipamientos, para lo cual fue necesario ganar terrenos al mar o bien su expropiación, tal y como ocurrió en la instalación de la Capitanía de Puerto⁹. Este también sería el caso del primer inmueble de oficinas de la Junta del Puerto, creada en 1873, aunque finalmente se realizó una construcción provisional en la calle Artillería¹⁰. Junto a estos proyectos se unirían las peticiones de particulares para instalar sus negocios, debiendo destacar el papel de tres industriales en tanto en cuanto contribuyeron a la ampliación de la infraestructura portuaria. Por un lado, Anselmo Cifuentes obtendría una concesión en 1870 para realizar un embarcadero adosado al exterior del muelle norte de la dársena, bautizado como muelle Victoria – y popularmente conocido como “Muellín” – además de una serie de tinglados de madera, con el objetivo de destinarlo a la carga y descarga de mercancías. Por otro lado, en 1872 se concedió a Faustino Fernández la construcción de un malecón en la que fuera la playa de Pando y, tres años después, a Fausto Miranda (director de la *Compañía de Ferrocarriles del Noroeste*) para realizar un dique de abrigo, un embarcadero interior de madera y un muelle de costa, ganando para ello los terrenos al mar¹¹. Este último conjunto sería el germen de la *Sociedad de Fomento*, una entidad que pasaría a gestionar una amplia sección del puerto y cuya actividad se mantendría durante buena parte del siglo XX, enlazada con las líneas de ferrocarril de Langreo y del Noroeste. Con todo lo expuesto, y a las puertas del nuevo siglo, estos proyectos configurarían la infraestructura básica del llamado Puerto Local, que habría duplicado su tamaño con los muelles del Estado (y cuya conservación corría a cargo de la Junta de Obras del Puerto) y aquellos otorgados en concesión a entidades y particulares [Figura 1].

7. A este respecto, se puede consultar la obra de RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. (2002), *Historia del puerto de Gijón*. Madrid: Ministerio de Fomento, que cuenta todos los pormenores del puerto de Gijón en el siglo XVIII.

8. Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón (en adelante AAPG), Modificar los medios de carga del muelle del Carbón (Oeste de la Dársena Vieja) y ensanche del muro, exp. 2/762/1.

9. AAPG, Zona de servicio del muelle de Gijón, exp. 1/1/1, y Zona de servicio del muelle de Gijón, exp. 2/1/1.

10. AAPG, Construcción de almacén en el Puerto Local. Expediente administrativo, exp. 6/1/1.

11. AAPG, Cesión a la Junta de las Obras del Puerto de Gijón-Musel de la concesión de la Sociedad de Fomento de Gijón y valoración y adquisición por el Estado de los muelles de Fomento, exp. 1/754/1.

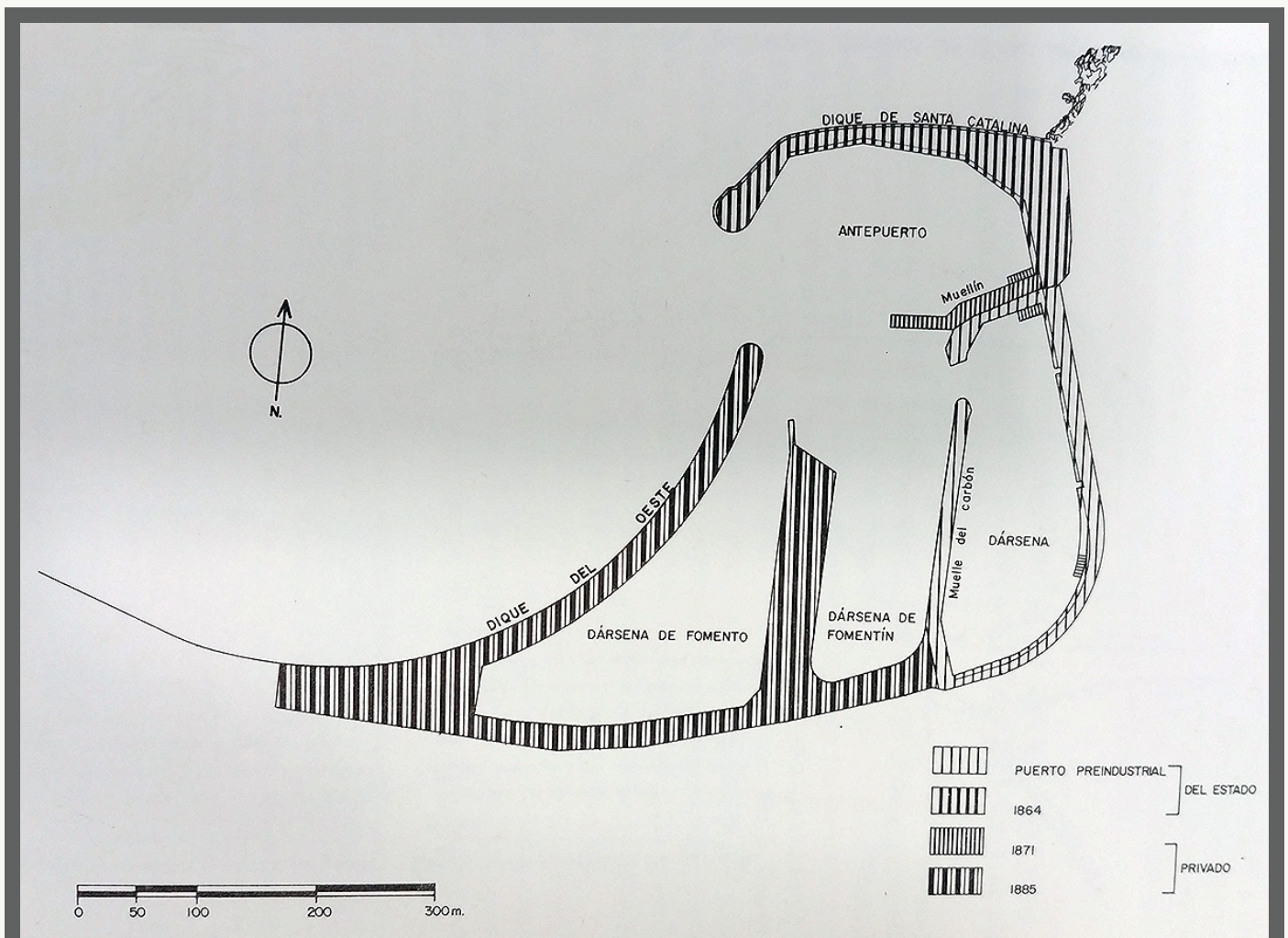


FIGURA 1.

Denominación, cronología y titularidad de la infraestructura portuaria.

Fuente: ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.M. (1985), *Industria y espacio portuario en Gijón*. Tomo II, Gijón: Junta del Puerto de Gijón.

Llegado el siglo XX, el puerto continuó funcionando a pleno rendimiento, si bien los proyectos promovidos se irían reduciendo conforme avanzaban las décadas, debido fundamentalmente a la construcción de un nuevo puerto a las afueras de la ciudad, El Musel, que comenzaría a operar en 1907. El punto de inflexión se produjo tras la Guerra Civil, cuando se hizo evidente la pérdida de importancia del Puerto Local; por entonces, la vieja dársena funcionaba como lugar de carga y descarga de mercancías generales, mientras que el antepuerto se enfocaba al tráfico pesquero y del carbón (este último tanto para el consumo de buques como para el embarque del material, que llegaba fundamentalmente desde la mina de La Camocha, a las afueras de la ciudad). Las dificultades eran patentes pues ninguna de las zonas contaba con almacenes o tinglados públicos donde albergar las existencias¹². Además, y dado que los ferrocarriles no tenían acceso a estos muelles, todos los traslados se realizaban con carros o camiones, dificultando el tráfico en general. No es de extrañar, por tanto, que las inversiones en el antiguo puerto decrecieran, y que muchas entidades allí

12. Para conocer de primera mano la evolución anual del antiguo puerto, en todas sus facetas, resultan de vital importancia las memorias que se conservan digitalizadas en el AAPG. En este caso, se ha consultado la del año 1911, que se encuentra incluida en la bibliografía.

asentadas decidieran marcharse a El Musel; ello conllevó una reducción del tráfico de mercancías, especialmente de las importaciones, ya que la exportación del carbón continuaba siendo el producto estrella, y prácticamente era la única actividad del puerto, junto a la pesca.

El trasvase de actividad nunca se detuvo, cuestión que se vio acrecentada con el cese de la exportación de carbón y, por ello, desde 1965 la actividad más relevante fue la pesca de altura y bajura, aunque incluso ésta terminaría por trasladarse a El Musel a finales de la década de los setenta (Nanclares et al., 1987: 20). Esta situación coincidió, a su vez, con la caducidad de muchas de las concesiones otorgadas a entidades y particulares, por lo que parte de los equipamientos fueron abandonados, ocasionando su degradación y/o destrucción. La situación estanca del Puerto Local se mantendría hasta la década de 1970, cuando la puesta en marcha del *Plan Especial de Reforma Interior* (PERI) provocaría su conversión en un puerto deportivo una década después.

3. La sede de la Junta de Obras del Puerto

Tal y como se había comentado, en la década de 1870 se realizó una construcción provisional que funcionaba como sede de la Junta de Obras del Puerto (en adelante, JOP), pero resultaba insuficiente. Por este motivo, en 1899 se redactó el *Proyecto General de Reforma* en el que se pretendía derribar parapetos, dragar la zona oeste del puerto, y construir determinadas edificaciones que organizaran la actividad portuaria. Una de ellas era una nueva sede para la Junta, aunque su realización se retrasaría hasta el 15 de noviembre de 1907, cuando Manuel Sanz Garrido presentó un proyecto para construir un edificio destinado tanto a almacén como oficinas de la JOP y de la Comandancia de Marina **[Figura 2]**¹³.

Tras la realización de una modificación al proyecto inicial, se realizó una construcción de planta rectangular y grandes dimensiones, compuesta de cuatro plantas; el piso bajo estaría destinado a almacenes, mientras que la primera y la segunda serían utilizadas como oficinas de la Dirección de la Junta de Obras y la Comandancia de Marina, así como habitaciones para los prácticos del puerto. En cuanto al último piso, se reservaría para las viviendas de los empleados. El acceso a las diferentes plantas se realizaría mediante una escalera adosada en la fachada posterior y otra secundaria de caracol para poder llegar a las azoteas, donde se encontraban diversos aparatos destinados a observaciones meteorológicas. Con el objeto de dotar al inmueble de altura suficiente al desván y que pudiera ser habitado, se proyectó una cubierta en mansarda, con armadura de madera **[Figura 3]**. Las obras, que fueron adjudicadas en 1909 a Eusebio González Villa, sufrieron varios retrasos debidos, por un lado, a una serie de huelgas que afectaron a la adquisición de personal y material

13. AAPG, Edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 3/22/1.

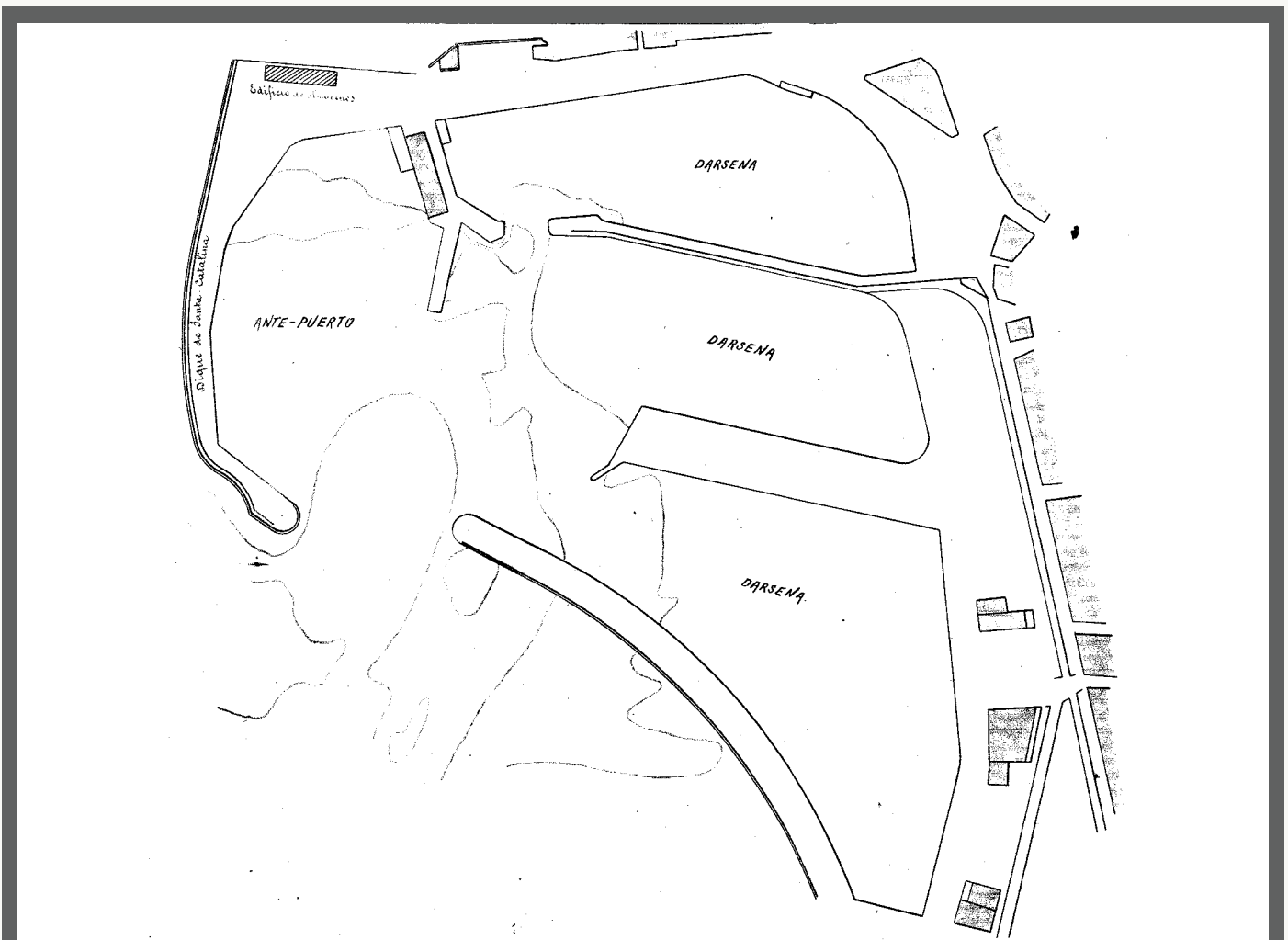


FIGURA 2.

Plano de situación del inmueble en el Viejo Puerto, 1907.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón, Edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 3/22/1

y, por otro, al fallecimiento del contratista en diciembre de 1910¹⁴. La viuda, única heredera, no quiso continuar las obras y, por tanto, en 1911 se rescindió la contrata y se realizó la liquidación. Por entonces, solo quedaba pendiente parte del asfaltado, las escaleras, la división del piso bajo, la pintura interior, los enlucidos y los umbrales de las puertas, por lo que se autorizó a la JOP a que finalizara el edificio, quedando concluido en 1913.

El edificio no sufrió cambios hasta la década de 1940; por entonces, y como se comentaba, la pérdida de importancia del antiguo puerto hizo que se pusieran en marcha menos proyectos y que las obras se centrasen en conservación y mantenimiento. En esta línea, se acondicionó el área situada tras el inmueble, que estaba en mal estado, con el fin de dotarla de nuevos usos. Así, el patio fue pavimentado con losetas de hormigón y se construyeron aceras de enlace en asfalto fundido, derribando los muros que articulaban el callejón trasero¹⁵. Poco tiempo después, se redactó un proyecto de ampliación para la sede de la JOP, que consistió en la construcción de un segundo piso dado que los locales existentes resultaban insuficientes. Para ello, se contemplaba la supresión de las

14. AAPG, Terminación de edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 1/31/1.

15. AAPG, Construcción de aceras en el edificio de oficinas y acondicionamiento de su parte posterior, exp. 7/661/1.

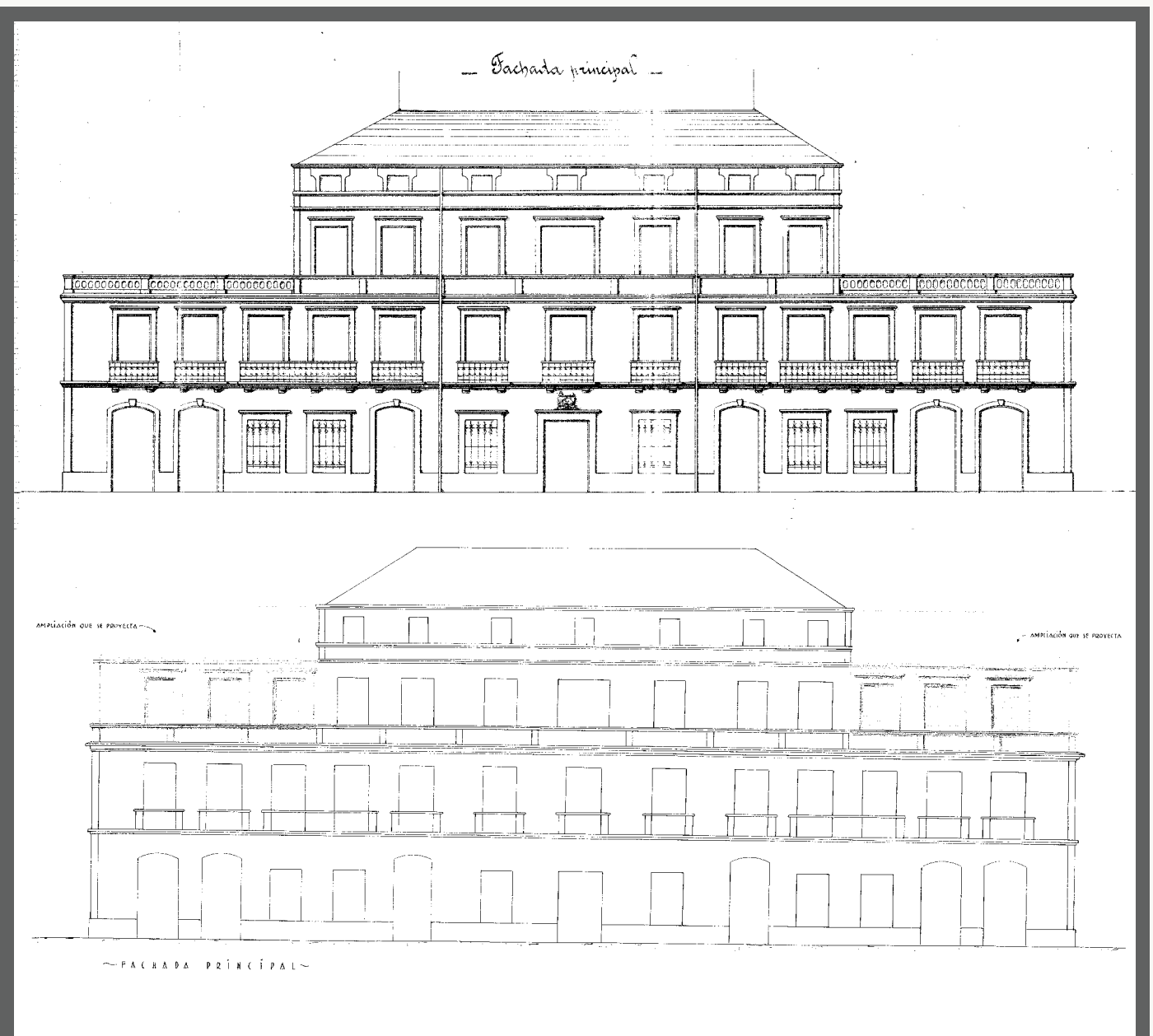


FIGURA 3 & 4

Arriba, fachada principal en 1913 y, abajo, en 1941 tras la ampliación.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón, Terminación de edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 1/31/1 y Proyecto de ampliación del edificio de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, exp. 6/87/1, respectivamente.

azoteas (que solían inundarse con frecuencia), equiparando sus dimensiones a las de la primera planta [Figura 4]. Con el fin de conservar la unidad estética, el añadido mantuvo el mismo diseño y materiales, quedando las obras concluidas en 1941¹⁶.

El declive de la actividad portuaria trajo consigo la desaparición de inmuebles o la transformación de estos, tal y como ocurrió con la sede de la JOP; en 1962, fue incluida en un proyecto que preveía su readaptación interior¹⁷. Las modificaciones consistieron, principalmente, en la sustitución de los tabiques por mamparas de vidrio y el entarimado antiguo, la reparación del tejado, la colocación de zócalos y la pintura de las barandillas. Una década más tarde, sin embargo, se planteó su demolición

16. AAPG, Proyecto de ampliación del edificio de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, exp. 6/87/1.

17. AAPG, Proyecto de reparación y adaptación del edificio de la Junta de Obras del Puerto en Gijón, exp. 4/164/1.



FIGURA 5.

Fachada principal de la sede de la JOP tras la ampliación de 1977.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón, Pliego de Bases para la restauración de las fachadas del edificio principal de la Autoridad Portuaria de Gijón, exp. 2/607/1.

con el objetivo de construir un nuevo inmueble, pero la Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico lo impidió; así mismo, restringió la adición de plantas y ordenó que cualquier obra emprendida armonizase con la existente. Así las cosas, se redactó un proyecto que proponía la realización de un anexo de cuatro plantas, adosado al inmueble, utilizando el mismo material y aprovechando todo el espacio disponible; en este sentido, se ocuparía el patio libre ubicado tras la sede y se prolongaría la fachada para dar sensación de continuidad, apoyándose en uno de los retranqueos laterales de la última planta [Figura 5]¹⁸. Los trabajos finalizaron en 1980 y, poco después, se verían complementados por un nuevo proyecto que acondicionó algunas áreas del primitivo edificio y que, por entonces, estaban en mal estado¹⁹. Desde 1985, la sede la JOP se mantuvo sin cambios hasta la puesta en marcha del *Plan Especial de Reforma Interior* del Puerto Deportivo, cuando las fachadas fueron rehabilitadas en 1994²⁰.

Este *Plan Especial* (en adelante, PERI), cabe enmarcarlo en la situación que se vivió en la ciudad de Xixón durante las décadas finales del siglo XX, cuando se vio sometida a duros procesos de reconversión que desembocaron en un cambio del modelo económico y social. En este contexto, el abandono y la destrucción de los elementos industriales fue una constante y, por extensión, la infraestructura portuaria sufrió las consecuencias. La regeneración urbana se apoyó en una serie de estrategias que impulsaron el sector terciario, que fue visto como el nuevo motor de desarrollo; surgió entonces una nueva valoración del litoral como factor de calidad de vida, generando nuevas

18. AAPG, *Ampliación del edificio de la Junta*, exp. 1/420/1.

19. AAPG, *Acondicionamiento del edificio de oficinas, Gijón*, exp. 1/475/1.

20. AAPG, *Pliego de Bases para la restauración de las fachadas del edificio principal de la Autoridad Portuaria de Gijón*, exp. 2/607/1.

relaciones entre puerto y ciudad ligadas al turismo, el ocio y el deporte. Todo ello coincidió, a su vez, con un momento en que las actividades lúdicas náuticas se habían puesto de moda. En conclusión, todas estas cuestiones fueron el germen para reconvertir el viejo puerto en puerto deportivo.

Sin embargo, abordar este proyecto presentaba gran complejidad debido al conjunto portuario existente, por lo que la JOP participó en la redacción del PERI del Puerto Local, que fue aprobado en 1986, quedando a su cargo la ejecución de las obras. El Plan fue diseñado por los arquitectos Fernando Nanclares Fernández, Nieves Ruiz Fernández, Jesús Menéndez Fernández y Juan González Moriyón, teniendo en cuenta todos los estudios previos realizados por los técnicos de la JOP, y tomando como base la Ley sobre Puertos Deportivos; en concreto, se atendió a la categoría de puertos de base o invernada, la cual establecía la relación entre superficies de agua y tierra y obligaba a ampliar el espacio terrestre en caso de ser insuficiente (González et al., 1988: 75). Para el caso de Xixón, se pretendía aprovechar aquellas áreas con mayor calado y/o menor oleaje para las actividades náutico-deportivas, potenciando el resto del espacio como paseo público y otros servicios (Alvargonzález, 1989: 79). Debido a la amplitud del área del Puerto Local, las obras se llevaron a cabo en dos fases, incluidas en dos *Planes Especiales* diferentes, que fueron denominados PERI-6 y PERI-7. Aunque con anterioridad ya se habían realizado algunas operaciones para dotar de mayor superficie a los muelles, las obras dieron comienzo de manera oficial en 1986, con un total de siete actuaciones y un plazo de 5 años, debiendo estar finalizadas en febrero de 1991²¹. A lo largo del transcurso de las mismas se incluirían una serie de variaciones al proyecto que desembocarían en la redacción de una modificación del Plan.

Centrando la atención en la sede de la JOP, esta se incluyó en las acciones de la primera fase, el PERI-6, junto a otros elementos que se habían convertido en testimonios de la actividad allí desarrollada. No parece que se llevaran a cabo obras de gran relevancia, y de hecho tras la conversión del puerto deportivo ésta siguió en funcionamiento hasta el año 2004, cuando todos los servicios se trasladaron al nuevo inmueble realizado en El Musel. Por entonces, y ya desde 1992, la Junta de Obras del Puerto había sido sustituida por la Autoridad Portuaria de Gijón (APG), un nuevo organismo que unificaba las políticas portuarias y marítimas.

El tiempo pasó y el inmueble se encontraba sin uso y en estado de abandono, hasta que en el año 2012 la deuda contraída por la Autoridad Portuaria de Gijón – debida a la controvertida ampliación del puerto de El Musel – obligó a la puesta en venta del inmueble, junto al edificio de “La Vigía”, ubicado en el escarpe del dique de Santa Catalina (León, 2012). Durante casi una década se sucedieron tres subastas y otras tantas dificultades, hasta que la entidad Apartamentos Miramar, S.L.,

21. AAPG, Estudio del Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local (PERI 7) por Fernando Nanclares Fernández, exp. 2/6635/1.



FIGURA 6.
Vista del edificio en enero de 2024.
Fuente: Fotografía de autora.

se hizo con la histórica sede con el objetivo de instalar un hotel de cinco estrellas (Muñiz, 2020). No obstante, y desde la aprobación del PERI de Cimavilla en 1992, la edificación se encontraba incluida en él e impedía que su uso se destinase al hotelero; únicamente podía rehabilitarse como espacio administrativo, sanitario, religioso, cultural, deportivo o militar. Así las cosas, la Autoridad Portuaria de Gijón presentó una alegación para modificar dichos usos, cuestión que se logró finalmente con el apoyo del Ayuntamiento (Moro, 2018). Pese a la autorización para instalar el hotel en la antigua sede de la JOP, el proyecto planteado debía tener en cuenta otras dos cuestiones: por un lado, el inmueble figura en el *Catálogo Urbanístico de Gijón* y cuenta con protección ambiental (exceptuando el último añadido realizado en la década de 1970); por otro, se encuentra incluido dentro del conjunto del barrio de Cimavilla, declarado BIC en 1975 en la categoría de Conjunto Histórico. Por todo ello, inicialmente se planteaba conservar todos los elementos existentes adecuándolos a su nuevo uso [Figura 6].

Llegado noviembre de 2022, se dio a conocer la noticia de que los técnicos de la Dirección General de Patrimonio Cultural se encontraban revisando el proyecto presentado por el promotor para transformar el inmueble; los responsables debían elaborar un informe técnico para que la Comisión Permanente del Consejo de Patrimonio tomase una decisión definitiva al respecto (Menéndez y Mayordomo, 2022). En teoría, se reconocía no solo la importancia del inmueble sino su propia ubicación como emblemática, por lo que el proyecto debía adecuarse en consonancia. En este momento ya se valoraba la integración del inmueble conocido como “La Vigía”, que como se ha



FIGURA 7.

Infografía del proyecto previsto para el hotel. En “Gijón tendrá su primer hotel de cinco estrellas: así será el nuevo complejo de lujo”, 23 de septiembre de 2023.

Fuente: La Voz de Asturias [Consulta: 25.01.2024].

comentado, también había salido a la venta junto con la antigua sede²². De igual forma, se encuentra incluido en el CU de Xixón con el mismo nivel de protección, formando parte del Conjunto Histórico de Cimavilla, si bien su estado de conservación es peor que el inmueble de la JOP.

Con estos antecedentes, quizá lo más sorprendente del asunto es que en el mismo año 2022 se planteaba la demolición del edificio con el fin de realizar un nuevo inmueble de mayor tamaño y un aparcamiento subterráneo (Díaz, 2023). A tal fin, se incluía una pequeña edificación ubicada a su lado que había sido construida en 1930, que no cuenta con ningún tipo de protección, y que actualmente realiza las funciones de un centro de vacunación. Si bien se justificaba el nuevo proyecto como una oportunidad económica para la ciudad, encuadrándose dentro del conjunto del barrio, lo cierto es que la construcción tiene poco o nada que ver con la estética de Cimavilla; de hecho, nos recuerda a una edificación parisina, con escasa relación para un barrio tradicionalmente de pescadores [Figura 7]. Si bien esta cuestión resulta controvertida, no lo es menos que, para su demolición, previamente ha de eliminarse la protección del inmueble, una decisión que ha tomado el Consejo de Patrimonio basándose en el escaso valor arquitectónico de la construcción; paradójicamente, dicho valor fue el que inicialmente sirvió para otorgarle su protección y, además, no debemos olvidar que el inmueble cuenta con más de un siglo de existencia. Si el proyecto sigue adelante, no cabe duda de que sentará

22. Esta pequeña construcción, realizada en 1918 para los prácticos del puerto, sufrió diferentes remodelaciones a lo largo del tiempo, si bien su estética recuerda al inmueble de la JOP. La última de las reformas, emprendida en los primeros años del siglo XXI, acondicionó los espacios con el fin de instalar nuevos usos, pero en el año 2012 estaba abandonado.

un peligroso precedente, más aún en un barrio con una importante carga histórica y simbólica para Xixón.

Por el momento, las negociaciones siguen en marcha y, antes de emprender cualquier acción, es necesario modificar el Plan General de Ordenación Urbana vigente, además del PERI de Cimavilla, por lo que no parece que el histórico inmueble vaya a desaparecer de manera inminente (Díaz, 2023). No obstante, la decisión de realizar el que será el primer hotel de cinco estrellas en Xixón parece firme; de momento el inmueble continúa incluido en el *Catálogo Urbanístico* de la ciudad, y son muchas las voces que están pidiendo dar marcha atrás al proyecto. Queda por ver si, finalmente, habrá que lamentar o no la pérdida de un inmueble histórico para Xixón, con más de un siglo de existencia.

4. Conclusiones

A tenor de lo expuesto, la fragilidad de los elementos industriales es más que evidente si analizamos en detalle la normativa de protección existente: la Ley estatal de Patrimonio Histórico Español, vigente desde 1985, no incluye en su definición de manera específica al Patrimonio Industrial y sus criterios de valoración resultan ambiguos; respecto al Principado de Asturias, la Ley de Patrimonio Cultural del año 2001 cita específicamente en su definición al Patrimonio Industrial y, por ello, continúa siendo un referente en la actualidad aunque sus criterios de protección sean imprecisos y la delimitación cronológica de los elementos demasiado estricta. Profundizando en esta cuestión, el limitado número de Bienes de Interés Cultural declarados en el Principado de Asturias y los escasos vestigios de Patrimonio Industrial incluidos en el *Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias*, dan buena cuenta del desinterés de las administraciones por estos testimonios, puesto que son ellas las últimas responsables de su conservación. Adentrándose en el instrumento de protección más importante para Xixón, el *Catálogo Urbanístico*, queda patente el reducido número de bienes industriales incorporados. Así mismo, se ha podido comprobar que la flexibilidad arquitectónica y la pérdida de su actividad original contribuyen a hacer más complejo el establecimiento de criterios homogéneos para la valoración y preservación del Patrimonio Industrial. Ello enlaza, a su vez, con la inexistencia de estudios individualizados, a lo que se suma la especulación y el beneficio económico que derivan en una larga lista de abusos que pueden desencadenar su destrucción. Tras este modo de proceder, lo que parece subyacer es el pensamiento de que el desarrollo de la ciudad y la conservación de los vestigios industriales son incompatibles. Por tanto, cabe concluir que la legislación y la protección jurídica en Patrimonio Industrial sigue siendo insuficiente y necesita incorporar más recursos. La solución, sin embargo, es muy compleja, pues mientras no se produzca

un cambio de pensamiento en los organismos responsables que genere un verdadero interés por preservar estos elementos, será difícil percibir avances; ha de insistirse, por ello, en la necesidad de formar e incorporar especialistas a estas labores.

Si nos referimos al Patrimonio Industrial portuario, es innegable su relevancia para las urbes costeras, puesto que estos espacios han actuado como vías de intercambio económico, social y cultural, generando paisajes específicos que merecen ser preservados. La fachada marítima, también llamada “waterfront”, tiene la particularidad de ser el área más representativa de estas ciudades, donde no solo se ha ubicado el puerto y resto de actividades afines, sino también los edificios más emblemáticos que conforman su imagen. En el caso del antiguo puerto de Xixón, ha sido y es un elemento indispensable para comprender la historia de la ciudad, que se encuentra íntimamente vinculada a él en todos los aspectos. Ha sido escenario de la mayoría de los acontecimientos históricos, políticos y sociales, así como el primer gran centro industrial que favoreció la expansión y modificación de la villa desde el siglo XIX. La inexistencia de vías de comunicación terrestres que fueran eficientes hasta el último tercio de 1800 privilegió el transporte marítimo y permitió la aparición de un comercio pujante que terminó por definir a Xixón desde entonces. Una zona que hace varias décadas fue modificada dentro de un *Plan General de Ordenación Urbana* que pretendía hacer del puerto un centro deportivo y de esparcimiento, suprimiendo con ello numerosas instalaciones con el objetivo de “modernizar” el área, en línea con las nuevas aspiraciones turísticas y culturales de la ciudad.

Sin duda, la transición de un puerto esencialmente industrial a otro deportivo no ha sido sencilla, pues al abandono de los elementos existentes y la destrucción de otros tantos, se sumó el desinterés por proteger estos vestigios patrimoniales, testimonios insustituibles de una parte fundamental de la historia de Xixón, sin la que ésta no podría entenderse. Tras el cese de la pesca, la última actividad que resistió hasta los años ochenta, el *Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local* rehabilitó toda el área portuaria, con mayor o menor acierto, conformando la imagen actual de este espacio. Si bien las actuaciones han logrado reintegrar el espacio en la ciudad y mejorar la relación de los habitantes con el mar, se constata que el Plan no logró el equilibrio necesario entre la revitalización urbana y la preservación del patrimonio; esta afirmación se apoya en el reducido número de elementos actualmente en pie: el complejo de La Rula, la antigua sede la Junta de Obras, el inmueble de La Vigía, los noráis, y los dos relojes del siglo XX.

En esta línea, es obvio que la ciudad ha sabido potenciar su nueva personalidad, orientada al ocio y al turismo, lo que ha traído una mejora en el entramado urbano y la calidad de vida. Así mismo, se han renovado zonas degradadas, se han incrementado los espacios públicos, se han incorporado servicios para el ciudadano y, en definitiva, Xixón se ha convertido en un centro de intercambio cultural y social, accesible y con calidad medioambiental. Pese a todo, y en aras del progreso, no se puede continuar dilapidando el Patrimonio Cultural de la ciudad. La modificación del PERI y el PGOU,

junto a la supresión de la protección del *Catálogo Urbanístico*, abre la vía a que numerosos inmuebles de la ciudad puedan desaparecer bajo la justificación de su escaso valor arquitectónico. Lo cierto es que resulta incomprensible cómo un inmueble que forma parte del paisaje urbano de Xixón pueda llegar a desaparecer, aparentemente sin ningún tipo de remordimiento y sensibilidad. Más grave aún resulta que las Administraciones, últimas responsables de velar por nuestro Patrimonio, den el visto bueno a la puesta en marcha de este tipo de proyectos. Una decisión muy controvertida en el caso aquí comentado, cuyo valor arquitectónico le valió ser protegido y, además, encontrándose en un barrio declarado Bien de Interés Cultural. Sin duda, de seguir adelante el proyecto cambiará no solo la percepción del entorno portuario y de Cimavilla, sino de todos sus habitantes. Constituirá, así mismo, un ejemplo más de que, aún hoy, el Patrimonio Industrial sigue sin ser comprendido como una parte fundamental de nuestra Historia.

Bibliografía y referencias

ALONSO IBÁÑEZ, M.R. (2002). "Aspectos normativos del Patrimonio Industrial. La Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo de Patrimonio Cultural". En: Miguel Ángel Álvarez Areces coord., *Patrimonio Industrial: Lugares de la Memoria. Proyectos de reutilización en Industrias Culturales, Turismo y Museos*. Gijón: CICEES, pp. 109-127.

ALONSO TEIXIDOR, L.F. (2008). "La ordenación urbana de Gijón en el PGOU 2006", *Urban*, n. 13, pp. 8-33.

ÁLVAREZ ARECES, M.A. (2007). "El Patrimonio Industrial en España. Situación actual y perspectivas de actuación". En María Pilar Biel Ibáñez coord., *Jornadas Patrimonio Industrial y la Obra Pública*. Aragón: Gobierno de Aragón, pp. 9-25.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.M. (1989). "Metamorfosis Portuarias: el nuevo puerto deportivo de Gijón. Notas para una tipología de los espacios de ocio litorales", *Eria, Revista de Geografía*, n. 18, pp. 77-84. Doi: <https://doi.org/10.17811/er.0.1989.77-84>.

(1985), *Industria y espacio portuario en Gijón. Tomo II*, Gijón: Junta del Puerto de Gijón.

Aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación de Gijón (BOPA núm. 31, de 14 de febrero de 2019). En línea: < https://sede.asturias.es/ast/bopa-disposiciones?p_p_id=pa_sede_bopa_web_portlet_SedeBopaDispositionWeb&p_p_lifecycle=0&_pa_sede_bopa_web_portlet_SedeBopaDispositionWeb_mvcRenderCommandName=%2Fdisposition%2Fdetail&p_r_p_dispositionText=2019-01251&p_r_p_dispositionReference=2019-01251&p_r_p_dispositionDate=14%2F02%2F2019> [consulta: 26.02.2024].

CASANELLES I RAHOLA, E. (2006). "Le TICCIH, une association internationale pour la sauvegarde et l'étude du patrimoine industriel". En Jean-Claude Daumas dir., *La mémoire de l'industrie: de l'usine au patrimoine*. Besançon: Presses universitaires de Franche-Comté, pp. 141-148.

Constitución española (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978). En línea: < <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>> [consulta: 26.02.2024].

CRUZ PÉREZ, M.L. (2007). "Plan Nacional de Patrimonio Industrial: apuntes históricos y conceptuales", *Bienes Culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, n. 7, pp. 31-41.

CRUZ PÉREZ, M.L. y ESPAÑOLECHÁNIZ, I.M. (2007). "Los paisajes de la industrialización", *Bienes Culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, n. 7, pp. 103-117.

DÍAZ, D. (2023), "El Ayuntamiento modificará el PGOU y el PERI para que el hotel de cinco estrellas de Cimavilla abra este mandato". *Europa press*, 23 de septiembre de 2023. En línea: < <https://www.europapress.es/asturias/noticia-ayuntamiento-modificara-pgou-peri-hotel-cinco-estrellas-cimavilla-abra-mandato-20230923141050.html>> [Consulta: 25.01.2024].

DIRECCIÓN DE OBRAS DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL (1912). *Memoria 1911*. Gijón: Compañía Asturiana de Artes Gráficas.

FARFÁN HERNÁNDEZ, R. (2009). "Tiempo, Memoria e Identidad", *Acta Sociológica*, n. 49, pp. 197-216. Doi: <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2009.49.18711>.

- FARIÑA TOJO, J. (2000). *La protección del patrimonio urbano. Instrumentos normativos*. Madrid: Akal.
- GONZÁLEZ MORIYÓN, J., MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, J., y NANCLARES FERNÁNDEZ, F. (1988). "Plan Especial de Reforma Interior del puerto local de Gijón. Asturias", *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, n. 5, pp. 72-76.
- GRANDA ÁLVAREZ, J. (2011). *Arquitectura de Gijón y otros elementos de su patrimonio urbanístico*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón.
- LA VOZ DE ASTURIAS (2023), "Gijón tendrá su primer hotel de cinco estrellas: así será el nuevo complejo de lujo", *La Voz de Asturias*, 23 de septiembre de 2023. En línea: <<https://www.lavozdeasturias.es/noticia/gijon/2023/09/23/gijon-tendra-primer-hotel-cinco-estrellas-sera-nuevo-complejo-lujo/00031695483546394971649.htm>> [Consulta: 25.01.2024].
- LEÓN, M. (2012), "La Autoridad Portuaria también venderá el edificio de La Vigía, junto a su sede". *La Nueva España*, 29 de octubre de 2012. En línea: <<https://www.lne.es/gijon/2012/10/29/autoridad-portuaria-vendera-edificio-vigia-20778814.html>> [consulta: 04.02.2024].
- Ley 1/2001, de 6 de marzo, del Patrimonio Cultural* (BOE núm. 75, de 6 de junio de 2001). En línea: <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2001-10676>> [consulta: 26.02.2024].
- Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Asturias* (BOE núm. 9, de 11 de enero de 1982). En línea: <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1982-634>> [consulta: 26.02.2024].
- MAESE, G. (2024), "Pistoletazo a la transformación de Naval Gijón". *El Comercio*, 19 de enero de 2024. En línea: <<https://www.elcomercio.es/gijon/gijon-proyecto-naval-azul-20240119103417-nt.html>> [consulta: 04.02.2024].
- MEDEIROS, L. (2020). "La fábrica Reutilizada: La contribución de la arqueología de la arquitectura al conocimiento y puesta en valor del patrimonio industrial", *Erph_ Revista electrónica de Patrimonio Histórico*, n. 27, pp. 28-51. Doi: <https://doi.org/10.30827/e-rph.v0i27.17900>.
- Memoria del Catálogo Urbanístico de Gijón* (2019). En línea: <<https://documentos.gijon.es/doc/Urbanismo/Catalogo/Normativa/Memoria.pdf>> [consulta: 03.02.2024].
- MENÉNDEZ, M. y MAYORDOMO, L. (2022), "El hotel de cinco estrellas para el Muelle, en manos del Consejo de Patrimonio". *El Comercio*, 17 de octubre de 2022. En línea: <<https://www.elcomercio.es/gijon/hotel-cinco-estrellas-20221017000622-ntvo.html>> [consulta: 04.02.2024].
- MORALES SARO, M.C. (2007). "Marca Gijón. La imagen de la ciudad", *Liño, revista anual de Historia del Arte*, n. 13, pp. 123-135. En línea: <<https://reunido.uniovi.es/index.php/RAHA/article/view/460>> [consulta: 13.10.2023].
- MORO, M. (2018), "El Ayuntamiento de Gijón desbloqueará el uso como hotel de la antigua sede del Puerto en el Muelle". *El Comercio*, 07 de abril de 2018. En línea: <<https://www.elcomercio.es/gijon/plan-general-ordenacion-gijon-20180407004018-ntvo.html>> [consulta: 04.02.2024].
- MUÑIZ, R. (2020), "La Autoridad Portuaria, a un paso de vender su antigua sede a Abba Hoteles". *La Nueva*

España, 22 de septiembre de 2020. En línea: <<https://www.elcomercio.es/gijon/autoridad-portuaria-paso-vender-antigua-sede-abba-hoteles-20200922000606-ntvo.html> > [consulta: 04.02.2024].

NANCLARES FERNÁNDEZ, F., et. al. (1987). *Plan Especial del Puerto Local de Gijón*. Barcelona: Junta del Puerto de Gijón.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. (2002). *Historia del puerto de Gijón*. Madrid: Ministerio de Fomento.

Referencias de Archivo

AAPG, Zona de servicio del muelle de Gijón, exp. 1/1/1.

AAPG, Terminación de edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 1/31/1.

AAPG, Ampliación del edificio de la Junta", exp. 1/420/1.

AAPG, Acondicionamiento del edificio de oficinas, Gijón, exp. 1/475/1.

AAPG, Cesión a la Junta de las Obras del Puerto de Gijón-Musel de la concesión de la Sociedad de Fomento de Gijón y valoración y adquisición por el Estado de los muelles de Fomento, exp. 1/754/1.

AAPG, Zona de servicio del muelle de Gijón, exp. 2/1/1.

AAPG, Pliego de Bases para la restauración de las fachadas del edificio principal de la Autoridad Portuaria de Gijón, exp. 2/607/1.

AAPG, Modificar los medios de carga del muelle del Carbón (Oeste de la Dársena Vieja) y ensanche del muro, exp. 2/762/1.

AAPG, Estudio del Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local (PERI 7) por Fernando Nanclares Fernández, exp. 2/6635/1.

AAPG, Edificio para almacén y oficinas de la Junta, exp. 3/22/1.

AAPG, Proyecto de reparación y adaptación del edificio de la Junta de Obras del Puerto en Gijón, exp. 4/164/1.

AAPG, Construcción de almacén en el Puerto Local. Expediente administrativo, exp. 6/1/1.

AAPG, Proyecto de ampliación del edificio de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, exp. 6/87/1.

AAPG, Construcción de aceras en el edificio de oficinas y acondicionamiento de su parte posterior, exp. 7/661/1.



NATALIA SOLÍS SÁNCHEZ

Doctora en Historia del Arte por la Universidad de Oviedo y Graduada en Historia del Arte por la misma universidad, ha cursado el Máster en Educación Artística

en Instituciones Sociales y Culturales por la Universidad Complutense de Madrid. Su actividad investigadora se inicia en el estudio del patrimonio cultural para orientarse posteriormente al patrimonio industrial marítimo y portuario. Sobre este tema realiza la tesis doctoral, que fue defendida en el año 2022 con calificación sobresaliente y mención "Cum Laude". Ha obtenido dos contratos de investigación de carácter competitivo por parte de del Museo Naval de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid (2022 y 2023), enfocados en el estudio de las Artes Gráficas y sus productos. Así mismo, cuenta con actividades de movilidad y relaciones internacionales en destacados centros principales, como la Red de Seminarios de Procesos de Industrialización del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México. Su participación ha dado como resultado varias ponencias científicas y colaboraciones internacionales con el objetivo de dar a conocer y poner en valor los vestigios materiales e inmateriales del Patrimonio Industrial español en Latino América. Ha formado parte de varios proyectos de investigación de carácter nacional, así como dos estancias en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria durante los años 2021 y 2022.

Durante sus años de formación, ha realizado de manera continuada cursos de especialización y asistido a congresos y seminarios, donde ha presentado varias ponencias, algunas de las cuales han sido posteriormente publicadas como capítulos de libro. Asimismo, ha realizado prácticas en diferentes museos, como el Museo del Romanticismo, el Museo Nicanor Piñole y el Museo Casa Natal de Jovellanos, entre los años 2015 y 2016. Cuenta con 5 publicaciones científicas en el ámbito de la historia del Patrimonio Industrial, dos de ellas publicadas durante sus estudios de doctorado (2020 y 2021) y tres publicadas en su etapa posdoctoral (2023).