

**BOLETÍN**

INCUNA. Asociación de  
arqueología industrial.

C/. Marqués de San Esteban nº  
18, 1 º izqda.D

33206 Gijón (Asturias)  
Tel./Fax: 985 31 93 85

E-mail: [incuna@arakis.es](mailto:incuna@arakis.es)

**EDITORIAL**

El año 2002 va a ser importante en el ámbito de la arqueología industrial. Diferentes instituciones públicas y privadas ya han iniciado actuaciones y proclamas en este sentido. Desde Asturias y con la modestia que imponen nuestras circunstancias y la reciente presencia como organización dedicada ala defensa y estudio del patrimonio industrial, en INCUNA consideramos que han de promoverse una serie de actuaciones urgentes según las siguientes prioridades:

- Elaboración de un Inventario del patrimonio industrial de Asturias. En este sentido, desde INCUNA, hemos comenzado por confeccionar un listado de elementos en peligro por considerar de máxima urgencia establecer qué elementos de nuestro patrimonio industrial merece la pena proteger y cuáles de ellos están en más serio peligro de desaparición o ruina

- Aprobación de medidas legislativas específicas que garanticen la protección, salvaguarda y reutilización del patrimonio industrial.

- Promoción y divulgación del patrimonio industrial asturiano a través de itinerarios industriales que señalen con rigor y coherencia cuáles pueden ser las rutas de nuestro patrimonio industrial para su puesta en valor como oferta cultural y turística. En este sentido, INCUNA ha podido comprobar el éxito de iniciativas de este tipo cuando en marzo de 1999 puso en marcha los 1 Itinerarios Industrial por Asturias y tiene ya programados las 11 Jornadas de patrimonio industrial, cultural y natural que tendrán lugar del 4 al 7 de mayo de 2000.

- Creación de redes museísticas que, enlazando con el punto anterior, den coherencia a recorridos por los principales

museos industriales de Asturias, coordinándose esfuerzos para dar una interpretación adecuada al

conjunto patrimonial de nuestra región. Según nuestro criterio, no han de estar ajenos a estas redes los elementos fundamentales de la arqueología industrial conservados en su entorno original, según un concepto amplio de ecomuseo como interpretación del territorio.

- Protección de los archivos de la industria y del patrimonio documental como componente fundamental para una correcta interpretación de otros bienes patrimoniales. La búsqueda de convenios con empresas históricas por su larga tradición en Asturias podría ser clave para proteger este patrimonio documental

- Organización de cursos y seminarios en colaboración con distintos organismos con el fin de lograr una clara concienciación de la necesidad de proteger y salvaguardar el patrimonio industrial. En este sentido, INCUNA ha programado un Curso sobre metodología y práctica de inventario del patrimonio industrial que tendrá lugar en el Área de Extensión Universitaria Casa de La Buelga (Ciaño-Langreo) del 3 al 7 de julio de 2000. El curso, dirigido por Aladino Fernández García y Pilar García Cuetos, contará además con la participación de especialistas como Patrick Lean, Andrés González Pedraza y Gonzalo Morís.

Finalmente, INCUNA considera de primordial interés llevar a cabo actuaciones puntuales en aquellos casos en los que el peligro de desaparición de vestigios de la industria -concretamente colecciones, fondos documentales, maquinaria, utillaje- haga imprescindible una intervención urgente. Las tareas en que estamos embarcados así lo requieren: litografía Viña, archivos de veinte empresas industriales asturianas, la historia técnica de nuestras fábricas de armamento, tabacos y metalurgia, y otros de los que se da cuenta en este boletín, bien merecen el esfuerzo de todos.

# I ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE "PATRIMONIO INDUSTRIAL E A SUA MUSEOLOGIA" EN LISBOA

El pasado 1 de octubre tuvo lugar en Lisboa un encuentro de especialistas y profesionales relacionados con el patrimonio industrial en su relación con los museos. La reunión auspiciada por la EPAL y apoyada por el TICCIH, tuvo lugar en la Estacao Elevatoria a Vapor dos Barbadinhos, incomparable marco que sirve de soporte al Museu da Agua da EPAL.

En esta cita pensada fundamentalmente para conocer, estudiar y debatir diversos proyectos museísticos y experiencias museográficas de Portugal con aportaciones de Alemania, Reino Unido y Francia motivó un interesante intercambio de criterios acerca de los museos de empresa y de la gestión estratégica, financiera y comercial de los mismos.

La Dra. Margarida Ruas dos Santos, directiva de APOREM, entidad que agrupa a las empresas con museo, con su intervención introdujo el tema al igual que el profesor Álvaro Domingues que presentó el planteamiento de la Sociedade Porto 2001, gestora de la capitalidad cultural de esta ciudad portuguesa. También José Manuel Lopes Cordeiro, delegado del TICCIH en Portugal, Luisa Santos de la APAL, Milena Karabaic del Rheinisches Industriemuseum y María Teresa Maillauri del ecomuseo de Le Creusot presentaron comunicaciones acerca de los nuevos museos industriales y de las recientes realidades de la museología industrial.

Las experiencias portuguesas fueron particularmente interesantes y en estos momentos algunos de sus proyectos de puesta en valor del patrimonio industrial son punteros en Europa, tanto por la importancia de sus contenidos y continentes (como el impresionante complejo de Seixal con sus rutas industriales, el propio Museu da Agua de Lisboa, Museu del Carro Eléctrico de Oporto, Museu do Vidro da Marina Grande y otros), como por la notable intervención arquitectónica y cuidado diseño que han logrado crear espacios de exposición, difusión y recuperación de la historia técnica y memoria del lugar con unos resultados magníficos. Se presentaron nuevos proyectos como el Museu da Cortica, la fábrica do Inglês en Silvés, que se han convertido en "centros de consumo cultural" según expresión de Jorge Custodio; el Museu de Pólvora Negra de Barcarena en Oeiras, o el proyecto de valorización de patrimonio industrial minero llevado a efecto con la musealización de la mina de Lousal, presentado por Alfredo Domingos Tinocos y Ana María Cardoso. Todos ellos constituyen aportaciones tangibles del cada vez más pujante desarrollo de los museos de la industria. Como brillante colofón al evento, se realizó unavisa guiada por los núcleos del Museo del Agua, por

una porte el impresionante "aqueducto das Aguas Livres", tanto en su nacimiento como en el trozo sobre Vale de Alcántara, también por el Maé d'agua y por el Reservatorio do Patrialcal. Sin duda, este recorrido nos da una idea certera de recuperación de la memoria colectiva a través de estas ingentes obras de ingeniería y arquitectura, parte de la propia historia de la vida cotidiana en los dos últimos siglos de Lisboa.

Miguel A. Areces

## CITAS SOBRE ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL (II)

La importancia de la arqueología industrial, sin embargo, no debe exagerarse como, desafortunadamente, sucede a menudo. Es un instrumento de erudición extremadamente valioso y una forma para llegar a conocer el pasado, pero es solo un instrumento entre muchos y, para conseguir resultados fiables hay que utilizarlo conjuntamente con otros varios. La persona que no tenga en cuenta las directrices que proporcionan otras ramas de la historia - arquitectura, sociología, economía, historia local - probablemente no enfocará desde el punto de vista justo una fábrica, una caseta de barrera de peaje o un pequeño puerto.

Puesto que el fin de la arqueología industrial es proporcionar indicios que de otro modo no podrían conseguirse, es muy aconsejable dar determinados pasos previos para averiguar el alcance de los hechos que ya se conocen.. Estos pasos serán de dos tipos:

a. información general sobre la historia de una región, una industria o un oficio. b. detalles específicos de emplazamientos concretos. Pero decir que los hechos son "ya conocidos" puede llevar a menudo a conclusiones erróneas. Pueden existir, sepultados en artículos de periódicos de hace un siglo o en libros que ya no se editan desde hace mucho tiempo. En estos casos, la información que se necesita es muy posible que en la práctica sea desconocida. Para sacarla nuevamente a la luz y subrayar su importancia actual, hay que volver a descubrirla y evaluarla.

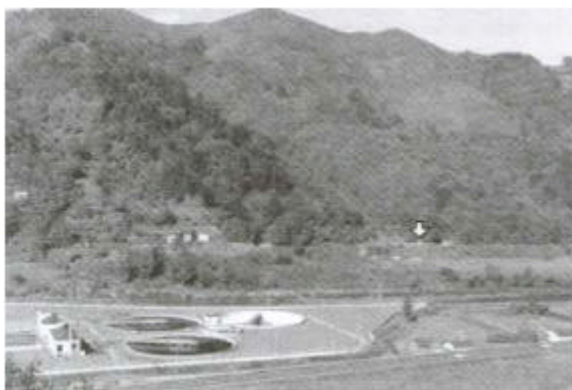
*"Las principales tareas de la arqueología industrial durante los próximos diez años y las personas que tendrán que llevarlas a cabo"*  
Kenneth Hudson, 1976

## EL HORNO DE COK DE LA RIERA EL PRIMERO DE ESPAÑA (Inaugurado en 1792)

Desgraciadamente nos ha pasado sin ninguna celebración el 200 aniversario de uno de los muchos hitos históricos que ha tenido lugar en Langreo. Se trata de la puesta en servicio del primer horno de cok de España, en noviembre de 1792 en La Riera, a mitad del camino entre El Viso y Barripiés, en la margen izquierda del río Nalón. Para los que no conocen la zona: frente a la depuradora de Frieres y al otro lado del río Nalón.

Pero, como es lógico, siempre se está a tiempo para

una celebración de esta índole sobre todo si tenemos en cuenta que se puede saber, casi con toda seguridad, el sitio exacto donde estaba situado el famoso horno de cok diseñado por Fernando Casado de Torres para producir "coak", como decían en la época, partiendo del "carbón de piedra" para emplearlo en las "fábricas de fundiciones" de Trubia y en las de la Cavada y Liérganos, en Cantabria.



Lógicamente, el cok se transportaba en chalanas, río Nalón abajo, igual que se hacía en la época con el carbón. La localización "teórica" del histórico horno puede hacerse gracias a la valiosísima información contenida en el libro de D. Luis Adaro Ruiz, titulado "Datos y documentos para la historia minera e industrial de Asturias" (tomo 1), Gijón, 1981. El citado libro dedica un capítulo al "horno de coak ideado por Fernando Casado de Torres", en el que

existen varias descripciones, entre ellas una de Jovellanos, que visitó la instalación el 19 de noviembre de 1793 en compañía del cura párroco de San Julián (el cura de las mines), y del propio Fernando Casado de Torres, desde Tudela Veguín por el camino de las Sienras. De las distintas descripciones puede deducirse que el horno estaba situado: en La Riera en el camino de Corros y Quintana a 1000 varas (835 m) al sureste del estrecho de Barripiés, formado por el río Nalón, la montaña del mismo nombre y la de Frieres, en la parroquia de Riaño.

Midiendo los 835 metros desde la zona donde se estrecha el valle, frente a Barripiés, se llega a un punto situado a escasos metros al norte de La Riera, donde sin duda debieran estar los restos tanto del horno como del

almacenar agua de refrigeración captada de los arroyos cercanos.

muro. La descripción del horno se resume en los siguientes datos:

un cilindro de 40 pies de alto (12 m) y 24 pies de diámetro (7,2 m) Construido de sillería labrada

Fue construido también un muro de contención de dimensiones considerables ( 25 m de largo, 9 m de alto y 4 m de espesor medio, siendo de 6 m en la base). Su función además era la de hacer de presa para

Ahora, estamos tratando de localizar

planos de la época o del siglo pasado para poder confirmar lo que, desde las deducciones sacadas de las descripciones recogidas en el libro de D. Luis Adaro, parece totalmente seguro.

José Manuel Pérez Díaz (Pericles)

(artículo publicado en el porfolio de Festejos de San Pedro de La Felguera, Junio 1996)

## NOTICIAS - NOTICIAS - NOTICIAS - NOTICIAS - NOTICIAS

- Renovación de la Junta Directiva. En asamblea general celebrada el 26 de noviembre de 1999 en el museo del Ferrocarril de Gijón, se procedió a la renovación de la junta directiva, según había sido aprobado en la anterior asamblea. Los socios asistentes a la asamblea general estuvieron de acuerdo en nombrar a José Manuel Ojeda como nuevo presidente de INCUNA y Eduardo Núñez, Mercedes Mateos, Juan Carlos de la Madrid, Ramón Felgueroso, Natalia Tielve y Faustino Suárez, entre otros, como miembros de la junta directiva. Asimismo, se anunció el cambio de domicilio de INCUNA que pasa a estar desde ahora en la calle Marqués de San Esteban, n. 18, 1.º izquierda, D, en Gijón. C.p. 33206. Nuestro número de teléfono y correo electrónico siguen siendo los mismos. Tfno. 985 31 93 85.

- En noviembre de 1999 fue inaugurado el Centro de Artesanos de la Sierra del Trabanquín en El Entrego ( San Martín del rey Aurelio). La Sierra del Trabanquín es una nave que Duro Felguera construyó en 1910 para concentrar las labores de manipulación de la madera

que se utilizaba en las minas del valle del Nalón. La idea de transformar este estupendo edificio industrial en un centro de artesanos surge pensando en complementar el espacio museístico creado por el Museo de la Minería, a escasos metros de El Trabanquín. La visita al Centro de artesanos incluye un recorrido por dos minas imagen que sirvieron durante muchos años como lugar de aprendizaje para picadores y barrenistas. El centro ofrece además un bar y una tienda de degustación de productos asturianos.

- Del 12 de noviembre al 12 de diciembre de 1999 permaneció abierta al público en el Museo Casa Natal de Jovellanos una magnífica exposición sobre Litografía Viña. Bajo el título "Las estampas y los días" esta exposición ofreció una muestra de trabajos de litografía de importantes artistas asturianos realizados todos ellos en los desaparecidos talleres Viña.

- En el Colegio de Ingenieros Industriales se ha puesto en marcha un Seminario formado por profesionales especialistas que han decidido ponerse al servicio de cualquier persona interesada en temas

relacionados con el mundo del patrimonio industrial ofreciendo su amplia experiencia y sus conocimientos para colaborar en investigaciones y estudios relacionados con estas disciplinas.

\* Las arquitectas Ana Piquero y Clara Rey Stolle, socias de INCUNA, han obtenido un premio por su

trabajo presentado al concurso de ideas para la rehabilitación del conjunto arquitectónico del puerto de San Isidro. Asimismo, el también arquitecto y socio de INCUNA, Guillermo Martínez, fue galardonado con un *accésit* en el mismo certamen.

# LA FÁBRICA DE GAS DE OVIEDO UNA PIEZA ÚNICA DE PATRIMONIO HISTÓRICO INDUSTRIAL

María Fernanda Fernández Gutiérrez

El conjunto de edificaciones que integran la Fábrica de Gas de la ciudad de Oviedo reviste singulares valores, que respaldan firmemente la petición de su catalogación como Bien de Interés Cultural (B.I.C.) en alguna de sus formulaciones, acogiéndose a la vigente Ley del Patrimonio Histórico Español. En la actualidad, sin embargo, se halla amenazado por el texto y el espíritu plasmados en el Plan General de Ordenación Urbanística de Oviedo (PGOU) recientemente aprobado, que ignora las conocidas opiniones de numerosos expertos y organismos competentes en la materia, favorables a su preservación. (2) Se contempla el desmantelamiento parcial de las instalaciones, la recalificación del terreno con fines residenciales y la destrucción, en suma, de una parte sustancial de nuestra memoria histórica.

Los valores de la fábrica ya han sido contemplados por la Consejería de Cultura, puesto que la Comisión de Patrimonio Histórico manifestó recientemente la necesidad de incorporar ciertas prescripciones al PGOU de Oviedo que garantizaran un adecuado tratamiento de ciertas piezas, entre las que se halla el citado complejo industrial; era notable para este organismo la ausencia total de los edificios con valor arqueológico industrial y aquellos de época contemporánea, en el articulado de este plan.

En concreto, el informe que incluye las prescripciones y consideraciones fueron remitidas por el Pleno de la Comisión de Patrimonio Histórico con fecha 21 de Junio de 1999 a la Sección de Cultura del Ayuntamiento de Oviedo, especifica que la actuación PE - GAS (ficha 416 del vol. III de las fichas de Ámbitos de Gestión) es incorrecta en su expresión gráfica, ignora el especial valor histórico y arquitectónico de alguna de sus piezas constructivas, soslayando la necesaria redacción de un Plan Especial que deberá ser informado por la Consejería de Cultura.

Ya entonces se inclinaba este servicio por recoger todos los bienes inmuebles de la Fábrica incluidos en el Inventario del Patrimonio Arquitectónico Asturiano (IPAA)(3) e Inventario del Patrimonio Industrial Histórico (IPIH, sección Edificaciones e Instalaciones fijas), así como en el anterior PGOU, relativos a la Fábrica de Gas, decantándose por un aprovechamiento público de la zona en sintonía con la propuesta del Plan de Protección del Oviedo Antiguo (conocido como PPR 2),

redactado en 1991 -1992 por el arquitecto Francisco Pol, en que se consideraba emplazamiento idóneo para un equipamiento cultural.(4)

Sus cualidades, en tanto que pieza singular de arquitectura histórica industrial, se sitúan a diferentes niveles, según ha formulado teóricamente la doctora en historia del arte Covadonga Álvarez Quintana.(5)

En un plano estético, indicaremos que tal conjunto arquitectónico responde a la onda del maquinismo histórico, que en nuestra región se asentó en dos pilares: la hulla y la siderurgia, peor contó con industrias menores (alimentación, ferrocarril) y, por supuesto, las centrales de producción de energía, como ésta que nos ocupa. Es una imagen genuina, porque evidencia su singularidad respecto a otros repertorios constructivos como son el culto o popular; posee belleza, alternativa a la convencional, pero también porque se asienta en otros criterios. Son aquellos que imponen un ideario pragmático, que convierte la obra fabril en un bien de equipo, de ahí que se busque el cumplir la adecuación a la función con el mínimo coste.

Los volúmenes de este conjunto son sobresalientes; en concreto el singularísimo cilindro, en que prima el hueco sobre la materia, pudiendo definirse como inmaterial macla de perfiles metálicos del gasómetro. La escala de la instalación también nos muestra un valor estético único, que podríamos calificar de "gigantista"; en el alzado, una seriación y una sobriedad que avanzan decididamente hacia los valores depurados del racionalismo que se impone en la década de los 30 en la arquitectura culta o "de estilo".

Los materiales empleados, en sabia y armónica combinación (piedra, ladrillo prensado, revestimiento cerámico policromo, carpintería de madera y metálica) aumentan sus cualidades, llevando este interés industrial a todos los niveles de construcción los que nacen de procesos industriales de producción. Los espacios interiores, máxime el del gasómetro, producen sensaciones únicas en la construcción.

A nivel histórico, no debemos ignorar que poseen el valor del documento material y de la enseñanza de una faceta de nuestra trayectoria reciente.(6) Es decir, se trata de un vestigio físico de la importancia adquirida por la ciudad a mediados del siglo XIX, amenazado por intereses especulativos e inmobiliarios de particulares que no hallan la necesaria repulsa por parte de las autoridades municipales, haciendo peligrar el testimonio de gran interés que supone la fábrica, en

sintonía con la política de abandono y destrucción tan sistemática como dolorosa que se produce en nuestra región. Si ignoramos que esta construcción es el soporte material que, junto con las fuentes documentales, permite reconstruir procesos productivos y vida laboral ya pretéritos, perderemos una referencia.

Define esta arquitectura un legado que engloba varias categorías históricas, las relativas a la tecnología, economía, trabajo y sociedad. Contamos con interesantes elementos para la producción de energía, pero también con instalaciones auxiliares, como almacenes, oficinas, incluso un patrimonio social que atestigua el ejercicio de cierto "paternalismo" empresarial, manifiesto en viviendas o economato, que son otros importantes testimonios del peso que adquirían las empresas en la vida de un barrio o un pueblo.

Incluso, en el caso de la Fábrica, reúne en su trayectoria la participación de sobresalientes personajes de la historia reciente asturiana, tanto a nivel de empresarios o directivos, como desde el punto de vista del hacer arquitectónico: su dilatada historia cuenta con nombres propios del rango de Policarpo Herrero, José Tartiere, el Marqués de Aledo o el de la Vega de Anzo, o el propio Barón de Grado, llevando las riendas de esta empresa, y en cuanto a los profesionales, aparecen firmas como las de Patricio de Bolumburu, Francisco Casariego, Miguel García Lomas, Joaquín Vaquero o Joaquín Cores.

No debemos ignorar el valor sentimental, en tanto que seña de identidad de una colectividad históricamente industrial, actualmente en proceso de conversión. Ante la crisis y alteración de la tendencia industrial, este conjunto situado en las cercanías del casco histórico confiere un carácter único a Oviedo y le dota de unas vistas características. Diremos que forma parte de la silueta y de la historia, de la identidad de toda la ciudad y en particular de los vecinos de esa zona, que han de luchar y lo hacen de forma decidida por conservar su idiosincrasia encarnada en ese conjunto único que es la Fábrica de Gas.

Es, en síntesis, un claro ejemplo de patrimonio industrial en tanto que conjunto de "bienes que están relacionados con la producción, que son testimonio y objeto de estudio de una era pasada, y tienen como valor añadido que fueron los protagonistas de una gran revolución social y económica que cambió la sociedad".

(8) Como resumían los arquitectos del Servicio de Patrimonio de la Consejería de Cultura, además del especial valor histórico y arquitectónico de algunas de sus edificaciones, posee un "carácter emblemático para la ciudad de Oviedo, que testimonia además una determinada época de la industrialización de Asturias".

Destruir este conjunto no supone únicamente una pérdida dolorosa de carácter histórico - artístico, sino también la alteración de la imagen real de una ciudad que no sólo responde a un momento histórico injustamente más valorado que otros (negación en suma del real sentido de la historia, que se compone de distintas etapas de igual importancia, resultado de las

cuales es el momento actual), sino que falsea y oculta la evolución de Oviedo.

Tan importante es el siglo XIX como el XV, tan ovetense la torre de la catedral como el gasómetro, de ahí que sólo con su preservación podamos contar con la imagen certera del desarrollo histórico de la ciudad plasmado en su arquitectura.(9)

(1) En primer lugar, deseo hacer constar que mi acercamiento e implicación en este temo está determinado por la llamada de Violeta Suárez, que abandera tenazmente la apasionada defensa vecinal de este conjunto y supo reunir y animar a diversos profesionales para colaborar en esta tarea de investigación y protección de la Fábrica de Gas. Vaya desde aquí mi más sincero agradecimiento por haber depositado su confianza en mis capacidades y ofrecerme cuanta ayuda cupo para la preparación de esta sucinta memoria, puesto que hizo las veces de documentalista. El texto que ahora presentamos es la introducción que acompaña un estudio más amplio, de carácter histórico y artístico, firmado por la autora y que se incluye en la colección de informes que pretenden impedir la destrucción de este conjunto.

(2) Resolución de 22 de Junio de 1999, de la Consejería de Fomento, por la que se aprueba definitivamente la revisión del PGOU de Oviedo, expediente CUOTA 320 / 99, en BOPA del 6 Julio 1999, pp. 8578-8632

(3) Cabe recordar que, en tan temprana fecha como 1981, tras la primera campaña de catalogación del Inventario del Patrimonio Arquitectónico Asturiano (emprendida entonces por profesores del Depto. De Historia del Arte de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Oviedo, con el sostén y patrocinio de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias), se recogía la posible catalogación y protección de la fachada a la calle Paraiso. Véase Julio BARROSO VILLAR, "La arquitectura de valor histórico y artístico de la ciudad de Oviedo", Liño, n° 2, Departamento de Historia del Arte, 1981, p. 43

(4) "El informe de Patrimonio desbarata el modelo de gestión que dibujaba el documento de Ineco", La Voz de Asturias, Oviedo, 24 Junio 1999.

(5) Recomendamos la lectura del magnífico trabajo firmado por la profesora ÁLVAREZ QUINTANA, "El patrimonio arquitectónico - industrial asturiano: estado actual y reivindicación de su valor histórico, arquitectónico y generador de identidades", en Actas del XII Congreso CEHA. Arte e identidades culturales, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1998, pp. 355 - 370. Es una modélica compilación de teoría y reflexión sobre este legado, remitiendo a ejemplos de nuestra región, que abre vías de historiación y rehabilitación del patrimonio industrial; será la referencia que sigamos en esta introducción, para situar la valía de este conjunto de la fábrica de gas.

(6) Remitimos al reciente y cuidado trabajo de Eusebi CASANELLES RAHOLA, "Recuperación y uso del patrimonio industrial", en Ábaco, n° 19, segunda época, Gijón, 1999, pp. 1 1 - 18; en él se expone la ampliación del concepto de patrimonio cultural en nuestro siglo XX, partiendo de los conceptos de objeto testimonio de una época y objeto de estudio. En concreto, propone como ejemplo de conservación testimonial el caso de la torre de agua de la antigua fábrica de gas de la "Locomotora de gas" en Poble Nou de Barcelona, p. 13.

(7) Eusebi CASANELLES, op. cit., p. 13

(8) "Patrimonio aprueba el plan con la inclusión de múltiples propuestas", La Nueva España, Oviedo, 22 Junio 1999

(9) Como reflexión y análisis del legado histórico de producción de electricidad, aspecto éste con el que entronca la Fábrica de Gas de Oviedo, remitimos al magistral trabajo de Horacio CAPEL, "El turismo industrial y el patrimonio histórico de la electricidad", Catalogación del Patrimonio Histórico. Actas de las 1 Jornadas sobre Catalogación del Patrimonio Histórico. Hacia una integración disciplinar, Sevilla, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 1996, pp. 170 - 195.

## LA REAL COMPAÑÍA ASTURIANA DE MINAS Su aportación al patrimonio industrial asturiano

Ana M. Alonso Lorenzo

En 1833 se constituyó la Real Compañía Asturiana de Minas, que puede considerarse como una empresa pionera de la industrialización en Asturias. Es además un claro ejemplo de la política de financiación exterior que se adoptó en España en los comienzos de la actividad industrial.

El Gobierno le ofreció ventajas excepcionales para su implantación: reformó la ley de minas de 1825, le otorgó desde su fundación la concesión de las minas hulleras de Arnao y Santa María del Mar, en Castrillón, y le concedió derechos añadidos como beneficiar los minerales y metales de la zona y abrir caminos de hierro, calzadas y canales. Todo ello tuvo como consecuencia un gran impacto territorial, ya que se le permitió transformar a su medida el espacio en el que se implantaba, tanto en lo que se refiere a instalaciones industriales como en lo tocante a urbanización de la zona. De esta manera construyó un complejo industrial que constituye una original e importantísima aportación al patrimonio industrial asturiano.

La empresa mantuvo siempre con respecto a los obreros una clara actitud de lo que se ha llamado "paternalismo liberal", postura que se refleja abiertamente en el complejo arquitectónico que aún se conserva. La empresa proporcionaba a los empleados una vivienda digna con todos los servicios necesarios y un pequeño jardín. Pero lo que se ofrecía como una enorme ventaja para el trabajador no era más que una fórmula de garantizar una mayor productividad, ya que si la empresa facilitaba al obrero la vivienda podía permitirse pagar salarios más bajos, y si además la residencia del obrero se encontraba a pie de fábrica disminuían considerablemente los gastos de desplazamiento. Fue una estrategia muy utilizada por las empresas en el siglo XIX y conseguía, además de contentar al obrero con una cierta mejora en sus condiciones de vida, mantener a los trabajadores en un cierto aislamiento respecto a las ideas revolucionarias de otros grupos y ejercer un permanente control de la mano de obra.

El trasfondo de esta actitud empresarial queda patente en el hecho de que, a raíz de una huelga en junio de 1900 los huelguistas fueron amenazados con ser expulsados de sus casas.

Otros servicios que ofrecía la empresa y que permitían al obrero hacer vida sin salir de Arnao fueron los de la escuela, el hospital, gratuito para los empleados y sus familiares, el economato y un centro recreativo con salón de actos.

Hay que resaltar la riqueza del conjunto construido por la R.C.A.M. por su interés para el

patrimonio industrial asturiano, tanto por las edificaciones estrictamente industriales como por el complejo arquitectónico de ciudad jardín. Esta importante aportación está íntimamente ligada a la actitud paternalista que señalábamos anteriormente, ya que dominando el conjunto de una manera simbólica se encontraba la impresionante residencia del director de la fábrica.

La llamada Casona de Arnao, en un lamentable estado de abandono en la actualidad, se encuentra situada en un promontorio junto al mar con acceso a una cala a través del jardín. Se trata de un edificio formado por dos bloques paralelos orientados de este a oeste y unidos por un corredor transversal volado. El primero de ellos, de estilo neorrenacentista, fue construido hacia 1880. Tiene tres pisos de altura y cobertura a dos aguas. La fachada es totalmente horizontal y muy sencilla. Sobre la puerta destaca un balcón volado con balaustrada, que se corresponde en el tercer piso con tres balcones menores. Los marcos estaban realizados en chapa de zinc pintado en un color rojizo para dar apariencia de ladrillo. Hacia el oeste se incorpora un cuerpo estrecho que remata en una terraza, y al que se adosa una pequeña capilla con una ventana triple de medio punto, pretendidamente inspirada en el prerrománico asturiano. Esta pequeña capilla suplía la carencia de una iglesia, ya que en el poblado de Arnao, a diferencia de otros construidos por la Compañía (Auby - Francia-, Marruecos o Torres -cerca de Reocín), nunca llegó a erigirse.

El bloque posterior, construido en 1903, renuncia a muchos de los ornamentos de la anterior. Sin embargo, aparecen una galería de madera y una serie de ojos de buey que proporcionan luz y ventilación al piso inferior. Los dos vertientes del tejado se rematan en una curiosa sucesión de mansardas.

Hay que destacar que la ornamentación de la Casona (marcos de puertas y ventanas, balaustradas de los balcones, remates de las mansardas, etc.) estaba realizada en zinc, al igual que los tejados.

Las primeras viviendas obreras fueron construidas en 1869. Se trataba de un conjunto de 10 edificios, todos de dos plantas, localizados en torno a la antigua Fábrica y que fueron el germen de lo que es en la actualidad el barrio de La Fábrica.

Los poblados obreros de la R.C.A.M. conocieron su máximo desarrollo entre 1910 y 1936, años en los que fueron construidos alrededor de 80 edificios en los barrios de El Pontón y La Fábrica, y entre 1941 y 1961, en que se construyeron 54 edificios más. Se trata en su mayor parte de edificios de dos y tres plantas, localizados a lo largo de la carretera que atraviesa el valle de Arnao.

Las viviendas solían disponer de un pequeño patio delantero y algunas también de una pequeña huerta.

En uno de los tipos de viviendas obreras (las construidas en torno a 1900), hemos de referirnos a la

aparición de un elemento típico de la arquitectura tradicional asturiana que en la actualidad conservan muy pocas con su fisonomía inicial: el corredor con barrotes de madera.

Otro elemento destacable era la cubierta, a dos aguas, que, como otros muchos elementos del conjunto construido por la R.C.A.M., era originalmente de zinc.

Las escuelas del Ave María constituyen también un conjunto muy característico. Encargadas en 1910 al arquitecto Acha Zulueta, fueron inauguradas en 1903. Constan de un edificio principal y dos menores que se dedicaban a parvulario. El edificio principal es de ladrillo macizo visto, y en el patio habría que destacar una serie de cuadros didácticos sobre los

que se impartían las clases tiempo (mapa de la Península mapa de Asturias, un reloj, figuras geométricas, un cuadro de gramática, etc.). El conjunto se conserva, aunque el total abandono en que se encuentra ha producido en él un notable deterioro.

Es importante señalar que el de Arnao fue el primer pozo vertical de Asturias, con la particularidad de ser además una mina submarina. Tuvo que ser

abandonado definitivamente en 1915 por filtraciones de agua de mar,

aunque Ignacio Patac, que había realizado un estudio de la explotación por encargo de la Compañía, afirma que "la técnica minera actual cuenta con recursos suficientes para proseguir su laboreo cuando las circunstancias lo aconsejen. Baste citar, como ejemplo, la explotación submarina de las minas de hulla de Nueva Escocia (Isla del Cabo Bretón) en el Canadá Oriental; Sidney Mine, Mood, Mabon y otras, que se internan en el mar hasta una distancia de tres mil metros de la costa". (1) Se conservan aún el castillete de madera, que se encuentra también cubierto de láminas de zinc, y algunas edificaciones anexas. En 1867 la mina de Arnao era una de las pocas en que se trabajaba con maquinaria de vapor (cabrestantes y bombas de achique) y una de las máquinas estaba situada bajo el nivel del mar.

El ferrocarril que unía la mina con el punto de embarque del carbón en la rada de Arnao, desde donde se transportaba en lanchones hasta la ría de Avilés, es uno de los primeros ferrocarriles mineros documentados en España. (2)

Alrededor de 1855, en que salía el primer lingote de zinc de un horno de prueba de Arnao, se terminó también la construcción de la vía de ferrocarril entre Arnao y San Juan de Nieva para permitir la llegada

cuando hacía buen Ibérica, mapamundi,



de mineral y la salida de la producción a través del muelle de Avilés. Aún se conservan pequeños tramos de esta vía entre Salinas y Arnao.

Uno de los trabajos más importantes del proyecto ferroviario de la R.C.A.M. fue la construcción de los túneles que separaban Arnao de Salinas. Se conservan los dos. El antiguo de vía estrecha, que además tenía un ancho muy peculiar (800 mm.), da paso actualmente a una conducción de agua. El más moderno aún se emplea como paso alternativo para los vehículos en uno y otro sentido y, en su momento, fue un caso raro de túnel utilizado, además de por el tráfico rodado, por dos vías férreas, una de ellas equipada con tres carriles. Por el lado del mar estaba tendida la vía de la R.C.A.M. y por el lado de la montaña, propiamente sobre la calzada, la del

tranvía.

En la fábrica de San Juan de Nieva existen aún vías y material rodante, y en el tramo entre Salinas y Arnao se conservan, además de los dos túneles, un tramo de plataforma habilitada como paso peatonal y un puente metálico fuera de uso.

En 1880 se construyó la primera locomotora de vapor empleada por la R.C.A.M. en Arnao. Se trataba de una 020T bautizada con el nombre de Eleonore. Fue fabricada por la firma belga Usines

Matallurgiques du Hainaut y permanece en el edificio de la antigua mina. En el Museo del Ferrocarril de Gijón se encuentra la locomotora más antigua de vía ancha de la R.C.A.M. que se conserva, la conocida como la Panera.

En la antigua fábrica se conservan tres naves anteriores a la Guerra Civil, de ladrillo macizo con cubierta en tela de zinc.

Finalmente, hemos de aludir a otras dos edificaciones importantes que se conservan en la actualidad: el hospital y el economato, utilizado hoy como supermercado por una conocida firma comercial.

Del poblado de Arnao, a pesar del abandono de alguno de sus elementos, se puede decir que contemplar el conjunto desde la parte alta del pinar o darse un paseo por la zona es recuperar la historia viva de los comienzos de la industrialización asturiana.

1. PATAc, Ignacio, Riquezas minerales de España: estudio geológico-minero de la cuenca hullera submarina de Arnao (Avilés), Gráficas marinas, Madrid, 1923

2. MORENO, Jesús, Prehistoria del ferrocarril, 1840

La RCAM: su aportación al patrimonio industrial asturiano, Ana M. Alonso Lorenzo.

# CORNWALL THE TREVITHICK TRUST

LOS PROBLEMAS DE GESTIÓN DE UNA  
LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL

Stuart B. Smith  
Jefe ejecutivo de Cornwall Trevithick Trust

Cornwall es el cabo más al suroeste de Gran Bretaña y se beneficia de las corrientes templadas del Golfo de México que suponen para Cornwall disfrutar de un agradable clima húmedo con poco hielo y nieve. Está además sustentado en magníficos afloramientos de granito con incrustaciones de diversos minerales de cierta importancia. A lo largo de más de 4000 años, esta área ha sido conocida por su producción de estaño y cobre y ya era conocida por los fenicios como las islas de estaño. Buena parte de su historia más remota se ha perdido mezclada con la leyenda pero parece ser que estos primeros depósitos fueron arrastrados por corrientes fluviales que sacaron a la superficie el estaño y el cobre.

En los siglos siguientes la minería explotó las vetas y durante los siglos XVIII y XIX gran parte de la tecnología utilizaba las máquinas de vapor para bombear el agua y el aire a grandes profundidades. La labor de Richard Trevithick, el pionero del vapor a alta presión, fue crucial para estos avances y en los primeros años del siglo XIX Cornwall se convirtió en un lugar fundamental tanto en la producción de máquinas de vapor como en el trabajo en pozos en los que se lograba transmitir la energía a grandes profundidades.

Debido a la variación en los precios del estaño y del cobre, muchas minas cerraron y muchos trabajadores se trasladaron a otras partes del mundo iniciando explotaciones en Nueva Zelanda, Australia, Sudáfrica, América del Sur, México, Canadá, Estados Unidos, India, España, las Islas Vírgenes y otros muchos lugares de una larga lista.

La tecnología de explotación en roca dura, combinada con la peculiar máquina de bombeo de Cornwall, marcó un hito en los avances tecnológicos del siglo XIX. Sin embargo, el enorme número de emigrantes de Cornwall hacia áreas mineras en el s. XIX trajo consigo el desarrollo de yacimientos extranjeros mucho más ricos y, por tanto, el colapso final de la industria minera de Cornwall en los primeros años del s. XX.

En 1935 un grupo de ingenieros de Cornwall se reunieron para adquirir las pocas máquinas de vapor de Cornwall que aún se conservaban con el fin de preservarlas para su exposición al público. Esto sucedía cuando nadie más hasta entonces consideraba importante la conservación de equipamientos históricos más allá de un museo de la

ciencia. La Sociedad para la Preservación de las locomotoras Cornish acabó cediendo sus pertenencias al National Trust en 1965 y desde entonces el National Trust ha cuidado lo mejor posible de las máquinas Cornish en el Pool y Levant Mine, pero poco más se ha hecho para promocionar estos lugares.

Con la designación en los años 80 de Ironbridge como Patrimonio mundial se despertó en Cornwall el interés por relanzar las localizaciones relacionadas con las máquinas Cornish como un posible enclave del patrimonio mundial. Esta gestión estuvo encabezada por el jefe de la Oficina de Planificación para el Condado del Distrito Kerrier, que también implicó a agencias como el National Trust y otras autoridades locales y finalmente encargó un informe en 1990 a Roger Tym y Asociados para desarrollar el concepto de enclaves del patrimonio industrial a través de una nueva organización de gestión, y el desarrollo de itinerarios en varios enclaves mineros bajo la supervisión de Groundwork Kerrier que estableció el equipo de la red de tranvías mineros.

Este comité asociado se reunió durante muchos años pero la hacía sin un claro objeto hasta que Peter Mansfield del National Trust me invitó -recién salido yo de Ironbridge- a venir a Cornwall para poner en marcha la organización. Llegué a Cornwall, alquilando la cabaña original de Trevithick, y tuve que identificar todas las potencialidades del lugar, fundar una organización de trust y compañía comercial y buscar potenciales socios.

Al mismo tiempo el Instituto del Condado de Cornwall había adquirido la mina de estaño Geevor y me pidió que abriera el enclave con muy escasos recursos. Se logró el objetivo y al año siguiente, 1993, el Trevithick Trust inició su andadura nombrándome a mi jefe ejecutivo, con la gestión de las máquinas Cornish y poco después del Museo de Telegrafía submarina en Porthcurno. Este lugar había sido abandonado por Cable y Wireless que estaban deseando trasladar todas las actividades a Londres y Coventry, pero apareció un grupo de voluntarios que se organizó para salvar el lugar y crear un centro internacional de comunicaciones. Esta iniciativa ha sido recientemente refrendada por el hecho de que la conservadora de Cable y Wireless se ha trasladado con todos sus archivos a Porthcurno desde Londres, y el Trevithick Trust gestiona ahora el lugar en nombre de Cable and Wireless Porthcurno Trust.

Más tarde, otros lugares han ido a parar a la gestión del Trevithick Trust, incluyendo las eléctricas Pendeen y Lizard en nombre de la Trinity House; Tolgus Tin en nombre del Cornish Goldcentre y St. Day Church en nombre de la Diócesis de Truro con la participación del Condado del Distrito de Kerrier. Las actividades del Trevithick Trust están generando grandes acumulaciones de capital entre sus diversas localizaciones, normalmente con el apoyo de las autoridades locales y en la actualidad hay al menos



cuatro lugares que el Trust está considerando desarrollen asociación con otras instituciones. Esto es posible porque el Trust continúa manteniendo una economía que no se permite el más mínimo dispendio, con las oficinas en el domicilio del jefe ejecutivo, con tres personas de plantilla que tienen que repartirse la tareas de todos los enclaves y con encargados locales que se las arreglan para proveer las actividades de un día para otro. Hay toda vía

mucho por hacer y nuevos lugares se nos ofrecen frecuentemente pero el Trust necesita ser capaz de responder y crear una verdadera organización que abarque todo el condado. El patrimonio inglés ha reconocido el Trust como un buen ejemplo del camino que hay que seguir pero se requiere la dedicación de una plantilla, directores y voluntarios para lograr desarrollar este concepto.

## RECENSIONES

MARSHALL, L. G.: Recuerdo del vapor en Renfe, Trea Colección Raíl, Gijón, 1998.

Bajo la forma de un reportaje gráfico ilustrativo del crepúsculo del vapor español, este libro escrito por el británico Lawrence G. Marshall, viene a servir como una apasionante introducción en el pasado del mundo ferroviario de nuestro país. Marshall, viajero incansable y entusiasta constructor de locomotoras de vapor vivo, se sintió fascinado por los ferrocarriles españoles ya desde su primera visita, en el año 1956, repetida en años posteriores; su fruto, un primer libro titulado *Vapor en Renfe* (1965) argumentado en torno al declive de la tracción de vapor en España. Nos presenta ahora un amplio catálogo de fotografías acompañadas de breves comentarios cuya traducción ha corrido a cargo de Pedro Pintado Quintana, vicepresidente de la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril y de su esposa, M<sup>o</sup> del Carmen Tamayo Molinero. La composición se basa en las más grandes de las antiguas compañías que pasaron en 1941 a formar parte de Renfe: la de los Ferrocarriles Andaluces, el Ferrocarril Central de Aragón, el Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas, el MadridZaragoza Alicante, el del Norte, el SantanderMediterráneo, el de Oeste; y, junto a estas, otras pequeñas compañías que se integraron en Renfe en 1943, como el Ferrocarril Zafra-Huelva, el Cinco Casas a Tomelloso, o el de Moleta Caldas.

El libro permite que curiosos, aficionados y especialistas puedan adentrarse en la plasmación fotográfica de multitud de diferentes diseños de locomotoras y también de coches de viajeros que se disponían al servicio de estas rutas, destacando por su significación aquellas como las elegantes Pacific construidas por Babcock & Wilcox en 1930 para la Compañía de Andaluces, las de tipo Gamat para expreso de viajeros, las locomotoras tanque Baltic de la antigua red MZA, las Halmann del Ferrocarril del Norte -como la 030-2435 Fontan- realizada en 1882 para la antigua línea Asturias-Galicia-León, entre otros muchos gigantes del vapor. El resultado es un interesante recorrido por algo que forma parte de la historia de un pasado reciente y que con libros como este puede ser rescatado a fin de evitar que caiga en el olvido o que se convierta tan solo en objeto de culto de especialistas. Una nueva obra de L.G. Marshall de próxima aparición, esta vez sobre la vía estrecha en

España, publicada en el seno de esta colección, contribuirá sin duda a ir reforzando estos planteamientos.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A.: El ferrocarril FerrolGijón, Trea, Colección Raíl, Gijón, 1999.

Al amparo de la iniciativa de la editorial asturiana Trea, El ferrocarril Ferrol-Gijón se suma a la afortunada colección Raíl orientada a descubrirnos los secretos de la historia del ferrocarril español. Su autor, J.A. Gómez, vinculado a la Asociación Alicantina de Amigos del Ferrocarril, tras haber publicado otros trabajos anteriores desarrollados en esta trayectoria, analiza con esta obra el devenir histórico de una de las líneas más emblemáticas del país, caracterizada entre otras cuestiones por ser una de las mayores en vía métrica de todo el continente europeo, con su longitud superior a los 300 km. y por haber sido el último gran ferrocarril de vía estrecha construido en España. Su historia, extensa y también penosa, sembrada de continuo por la polémica y la protesta, nos remonta a los años finales del pasado siglo, insertándose entonces en la conflictiva problemática de las comunicaciones por la cornisa cantábrica. Pese a que el inicio de las obras se producía en los años 1921-1922, aún habría que esperar hasta 1872 para que su último tramo se abriera al servicio y la línea fuese inaugurada.

J.A. Gómez nos propone de este modo un sugestivo recorrido por la historia de sus obras de infraestructura, de sus conexiones con otros ferrocarriles, de sus estaciones -singularmente la de Gijón y la del Ferrol-, del montaje de superestructuras y sucesivas inauguraciones de los distintos tramos. Y a su lado, el estudio del material móvil, centrado particularmente en la serie de diez máquinas conocidas con el sobrenombre de trubicacas, de tipo 141 T, construidas en la Fábrica Nacional de Armas de Trubia, aunque sin obviar la consideración de otras locomotoras de vapor y de vehículos equipados con motores diesel - comenzando por las Alstham 1000 hasta llegar al protagonismo actual de las 1600, sobre todo en lo que atañe a las largas composiciones de mercancías-. Estaciones y apeaderos, vía, señalización, puentes y viaductos, túneles, empresas de electrificación, son algunos de los asuntos que vienen a completar esta pormenorizada visión, de

forma paralela a los aspectos que afectan a la explotación -tráfico de mercancías y de viajeros- para reservar un último apartado, a modo de epílogo, a lo que es el presente y el futuro de la línea, en el marco de una revitalización vinculado de un lado a su consolidación en el transporte de mercancías y, de otra parte, a su atractivo turístico. Con todo ello, ocupa un capítulo fundamental el del acopio fotográfico que nos presenta: un esforzado reportaje que ilustra y deja patente la singularidad de

este ferrocarril. Una identidad o personalidad única, como el propio autor afirma, resultante tanto de lo sugerente de su entorno, de la espectacularidad de sus viaductos, del perfil de sus estaciones y de tantos otros elementos a él asociados.

Natalia Tielve García  
Profesora de Historia del Arte  
Universidad de Oviedo

## UNA SOLUCIÓN INTELIGENTE PARA UN ELEMENTO DE PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL COSMOVITRAL DE TOLUCA. (EDO.MEXICO)

Faustino Suárez Antuña

Para conmemorar el centenario de la independencia de México, Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, entra en el siglo XX planeando un ambicioso programa de obras públicas, que incluía carreteras, edificios singulares, pavimentaciones, servicios públicos, etcétera, en un proceso análogo al del resto del país. En 1908, se deciden urbanizar las dos calles, que aun hoy en día, vertebran una ciudad que ha visto cuadruplicarse su población desde los años sesenta de este siglo: Juárez y Villada. No obstante la decisión principal se refería a la construcción de un mercado, que siguiera en su construcción las modernas normas de higiene, y que sirviera para albergar a los puestos que se habían generado en el centro de la ciudad, en las inmediaciones de la iglesia del Carmen, con el consiguiente problema de suciedad e insalubridad. Se contrata al arquitecto Don Manuel Arratía

para elaborar el proyecto del edificio, que plantea, en un estilo "art nouveau", una combinación de hierro y piedra. Compitiendo con compañías fundidoras extranjeras como The National Iron Steel Works de Inglaterra, alemanas y francesas e incluso con la mexicana Compañía Nacional Manufacturera, se lleva el encargo la Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey S.A, por la cantidad de 63.500 pesos. A partir de este momento comienza el penoso camino del mercado del hierro de Toluca, que ve cómo el gobierno apoya económicamente la terminación del edificio de la Escuela Normal de Profesores en su detrimento. Se trata este edificio de una fantástica construcción de sillar y hierro distribuidos en dos pabellones que rodean un edificio central.

Así las cosas, y complicada la situación con la Revolución de 1910, demoras en los pagos y una total desidia, el mercado, cuyo nombre será de 16 de Septiembre (fecha de inicio de la Independencia), no se verá terminado para el centenario, sino veintitrés años

más tarde, en 1933. El dilatado proceso de construcción del edificio había propiciado que se regenerara todo un mercadillo popular "tianguis", que nunca desapareció totalmente, en sus alrededores y cuyos vendedores recelaban de trasladarse al interior ante un posible descenso en las ventas.

A comienzos de los años setenta, se decide que el mercado debe salir del centro de la ciudad, debido a que en sus alrededores ha ido creciendo cada vez más el tianguis popular, que llena la zona de desperdicios además de dificultar el acceso a la zona donde se concentran los edificios administrativos (Gobierno del Estado, Poder judicial, Ayuntamiento) y religiosos (Catedral). Se construirá el cercano mercado Juárez y latina) se está celebrando dentro de la ciudad, colapsando totalmente el equipamiento de comunicaciones terrestres.

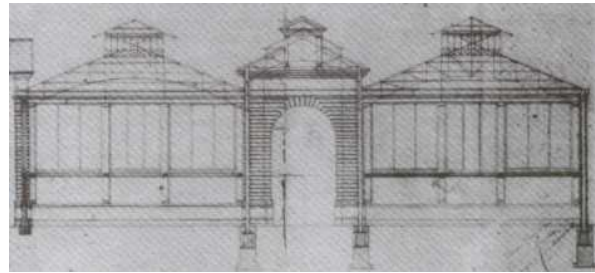


el tianguis callejero se concentra en las afueras de la ciudad, junto con la terminal de autobuses. Esta solución traerá futuros problemas como es que la ciudad en su crecimiento ha absorbido la central de autobuses y el mercadillo (que es el más grande de América

No obstante la salida de los vendedores del mercado de 16 de Septiembre fue también complicada, por lo que se decidió abrir las zanjas de acometida de aguas, para impedir, con una razón que nadie discutiría, el acceso de los clientes al mismo. En 1972, comienza el debate sobre el vacío edificio, que contemplaba varias propuestas de derribo y venta del solar para edificios (muy al gusto de Asturias) o centro comercial de artesanías que planteaba el inconveniente de que para ello habría que levantar pequeños edificios en su interior que harían perder la visión de conjunto. La solución final pasó por dedicarlo a albergar un jardín botánico, de nueva creación, y realizar una innovación en el mercado de hierro. Se encarga a Leopoldo Flores, afamado pintor muralista mexicano, que haga el diseño de las vidrieras que cubran los vanos de iluminación del edificio. El resultado es una extraordinaria combinación de la

estructura del mercado con los vitrales, que ocupan una superficie de 3.200m<sup>2</sup>, distribuidos en 53 módulos vertebrados sobre estructuras de acero contando la evolución del hombre, desarrollándose desde las tinieblas a las que acaba volviendo en un proceso cíclico, de gran riqueza cromática donde abundan pájaros, figuras humanas, animales y rayos de luz y fuego.

Para completar esta rápida visión sobre una utilización inteligente de un elemento de patrimonio industrial en la ciudad, hemos de hablar del devenir de las instalaciones de la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey S.A que han sido enmarcadas en una amplia zona de esparcimiento y donde se utilizan para explicar los procesos siderúrgicos, el fenómeno industrializados, además de como refuerzo de su identidad. En Agosto de 1999, el gobernador del Estado de Nuevo León, donde se halla Monterrey, anunció y presentó los planos de un nuevo circuito automovilístico (tipo Fórmula-1) que se realizará en torno a la antigua acerería. La idea que se vende es la de un circuito industrial, de gran atractivo visual a la vez que financia el mantenimiento y preservación de este patrimonio. La respuesta de los inversores



norteamericanos y mexicanos, de los pilotos y de los patrocinadores ha sido tal que las obras ya dan comienzo.

La solución, la misma en los dos casos, la de siempre, la reflexión sobre el modelo a seguir y la aplicación de una innovación al elemento patrimonial que lo transforme de recurso en producto y lo ponga en condiciones de ser un proyecto atrayente y con identidad propia y diferenciada.

## SALVEMOS ESTE CASTILLETE

Miguel A. Álvarez

En el concejo de Cabrales, cerca del Alto de Ortiuguero, se encuentran las huellas industriales de la antigua instalación de Minas de Alda. Este vestigio de la explotación del yacimiento de cobre se encuentra en un estado de desprotección y abandono. Está enclavado en un sistema kárstico con cercanas

escombreras ya colonizadas con vegetación autóctona. No hace mucho tiempo se destruyó el cargadero de mineral, con edificios de mampostería del que pueden verse restos en la foto. Este yacimiento de cobre del que da cuenta Máximo Fuertes Acevedo en *Mineralogía asturiana*, publicado en la Revista



de Asturias en 1879-80 donde dice de estas minas que "el filón explotado se apoya en la caliza de montaña, hallándose formado por carbones de cobre azul y verde con cobre gris". Estos cobres se beneficiaron por la Sociedad Cántabra, que en 1848 intentó establecer en el pueblo de Ciaño (Langreo), donde tenía minas de carbón, una fábrica de fundición, experiencia frustrada en aquella época. En épocas más recientes fue explotada y beneficiada cerrando en los años cincuenta de este siglo. El castillete es muy sencillo con tipología no usual en Asturias, la profundidad de la mina es de cerca de cincuenta metros. Al lado se

encuentra una cueva donde madura el "queso de cabrales".

La SEDPGYM, defensora del patrimonio geológico y minero alertaba ya este año sobre este tema, incidiendo en que en este sistema se producen ejemplares de tirolita enormemente apreciados en la comunidad minera de todo el mundo.

Esta mina se encuentra en zona no lejana al

extraordinario patrimonio histórico que representa la mina de cobre de El Milagro, en Onís, donde aparecieron restos de antiguos pobladores de Asturias.

Las deficientes condiciones de seguridad no deben ser excusa para cualquier intento de eliminar este testimonio del pasado industrial de la zona.

Este patrimonio industrial, tan apreciado por los lugareños que impidieron recientemente el expolio, complementa el bello paraje natural donde se enclava y puede ser sin duda un elemento atractivo para visitantes aunque necesita de la señalización adecuada y un acceso más cuidado.

Hacemos un llamamiento a las administraciones local y regional para impedir que desaparezca este castillete, a la vez que solicitamos medidas de preservación y cierre del área para evitar incidentes a los curiosos y vecinos.

## II Jornadas internacionales sobre patrimonio industrial, cultural y natural 4 a 7 de Mayo de 2000

En INCUNA se está trabajando ya en la organización de las II Jornadas sobre patrimonio industrial, cultural y natural de Asturias que tendrán lugar del 4 al 7 de mayo de 2000. Estas jornadas, como sucedió el año pasado, incluyen un amplio recorrido por distintos itinerarios en torno al rico patrimonio industrial asturiano. El programa previsto para este año es como sigue:

### Jueves, 4 de mayo

10.00 Bienvenida a los participantes e invitados a las II Jornadas sobre patrimonio industrial, cultural y natural en la Escuela de Hostelería de Gijón.  
10.30 Ponencia inaugural sobre "Patrimonio industrial y desarrollo local"  
11.30 Descanso  
12.00 Presentación del libro "Archivos industriales de Asturias" elaborado por el grupo de trabajo de archivos de INCUNA  
12.30 Ponencia sobre "Museografía y Museología industrial"  
14.00 Comida  
16.00 Presentación de comunicaciones  
16.30 Ponencia sobre "Turismo cultural y patrimonio"  
17.30 Descanso  
18.30 Proyección de vídeo sobre patrimonio industrial

### Viernes, 5 de mayo

ITINERARIO 1: AL ENCUENTRO DE MOMIAS, OSOS Y CAÑONES POR EL VALLE DE TRUBIA 9.00 Salida hacia Teverga  
10.30 Visita a la Colegiata de San Pedro  
11.00 Recorrido por las instalaciones de Hulleras de Teverga  
12.00 Observación de los osos en su hábitat  
12.30 Visita al Centro de interpretación Casa del Oso. Recorrido por la Senda del Oso, trazado del antiguo ferrocarril minero.  
15.00 Comida  
17.30 Visita al conjunto industrial de Trubia  
19.30 Visita a la Iglesia Prerrománica de San Pedro de Nora. 20.15 Regreso a Gijón

### Sábado, 6 de mayo

ITINERARIO 2: POR LAS CUENCAS MINERAS 9.00  
Visita guiada al Museo del Ferrocarril 11.00  
Tren de los museos  
Salida hacia el Museo de la Minería y de la Industria de El Entrego  
12.10 Visita guiada al Museo de la Minería  
13.30 Visita al Centro de Artesanos de la Sierra del

Trabanquín  
15.00 Comida  
17.00 Visita a la Central Hidroeléctrica de Tanes y al Centro de Recepción del Parque natural de Redes 19.00 Visita a la casa natal de Armando Palacio Valdés en Entralgo y a los escenarios de "La aldea perdida" 20.00 Regreso a Gijón

### Domingo, 7 de mayo

ITINERARIO 3: POR ARNAO Y SAN JUAN DE NEVA 9.00  
Salida hacia Arnao  
9.45 Visita guiada a las instalaciones de la Real Compañía Asturiana de Minas 11.15 Descanso  
12.00 Recorrido por el antiguo puerto de San Juan de Nieva  
13.00 Recorrido por el puerto de Avilés 14.00 Espicha de despedida  
Estos encuentros están dirigidos a arquitectos, aparejadores, urbanistas, ingenieros, arqueólogos, sociólogos, historiadores, museólogos, gestores culturales, gestores turísticos, ambientalistas y otros interesados. El intercambio de experiencias de reutilización, reordenación y protección de espacios naturales e industriales tras su desuso como actividad originaria, es el objetivo fundamental de estas jornadas. Las líneas temáticas de las comunicaciones son: 1. Museografía y museología industrial 2. Patrimonio industrial y ecodesarrollo 3. Turismo cultural y patrimonio La presentación de los resúmenes se hará antes del 14 de abril de 2000. Una copia de los mismos se entregará a todos los participantes durante los encuentros y se hará una lectura de los resúmenes. Las comunicaciones se publicarán una vez concluidas las jornadas. Los resúmenes podrán presentarse en español e inglés, no excederán de 300 palabras en DIN A4 a doble espacio. Todas las comunicaciones admitidas se notificarán a partir del 20 de abril de 2000. La extensión máxima de las comunicaciones será de 8 páginas DIN A4 adjuntando disquete, en programa Word. La cuota de inscripción a estos encuentros será de 30.000 pesetas (15.000 para los socios de INCUNA) que incluye asistencia a los itinerarios, documentación, transporte, entradas a museos, comidas y una espicha de despedida. Las inscripciones deberán formalizarse antes del 30 de abril de 2000. Para una completa información dirigirse a: INCUNA C/. Marqués de San Esteban, 18, 1º izda. Letra D. 33206 Gijón  
Horario:  
de 10 a 13 horas y de 17 a 19 horas  
Teléfono-fax 985 31 9385 Contacto:  
Jorge Luis Guitérrez Suárez

# cajAstur