Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Consultoría y Gestión Cultural S. L.
POZU ESPINOS

EL DIQUE DE GIJÓN

Informe histórico-patrimonial

de Cifuentes, Stoldtz y Cía. a Naval Gijón

Julio de 2026



Gijón

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN

PLAN ESPECIAL
DE REFORMA INTERIOR APP-PE-NG
NAVAL GIJÓN

RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
www.ruedavega.com

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

EL DIQUE DE GIJÓN

Informe histórico-patrimonial

de Cifuentes, Stoldtz y Cía. a Naval Gijón

Julio de 2026

María Fernanda Fernández Gutiérrez

Historiadora del Arte

Guía Oficial de Turismo

Roberto Álvarez Espinedo

Historiador del Arte

Geógrafo colegiado nº 3531

Consultoría y Gestión Cultural S. L.
POZU ESPINOS

© María Fernanda Fernández Gutiérrez y Roberto Álvarez Espienedo. Todos los derechos reservados.

Imagen de portada: el vapor *Jovellanos* en el Dique de Gijón fotografiado por Fernando Debas hacia 1910. Museo del Ferrocarril de Asturias. Sign. P_4_8_272_

RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
www.ruedavega.com

Gijón
AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN
PLAN ESPECIAL
DE REFORMA INTERIOR APP-PE-NG
NAVAL GIJÓN

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

El Dique de Gijón: valor patrimonial de un enclave singular

1. Más allá de la conveniencia, una oportunidad urbanística y cultural 7
2. Algunas consideraciones sobre los recursos disponibles para el estudio 10
3. Anselmo Cifuentes, figura crucial para el desarrollo industrial 12
4. Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía. 1888: el origen del Dique de Gijón 17
5. El Macelo Municipal (1888) 23
6. El Dique de Gijón en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, 1901 .. 26
7. Ocupación, división y reapertura del Dique: las décadas de 1920 y 1930..... 33
8. El Dique en manos de Duro Felguera: las décadas de 1940 y 1950 37
9. De 1984 a 2009, la etapa de Naval Gijón S.A. 61
10. Bienes muebles preservados 74
11. VALORACIÓN PATRIMONIAL 76
12. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA 93

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

En esta esta hermosa fotografía aérea oblicua tomada el 1 de agosto de 1962 podemos observar el ámbito de actuación del Plan Especial en una época en la que aún estaba inserta en un área industrial, aunque tampoco faltaran espacios residenciales: en primer término vemos las instalaciones de CAMPSA, seguidas de la enorme Fábrica de Moreda, pero también otros muchos históricos establecimientos productivos gijoneses, incluyendo los Astilleros del Cantábrico, al fondo.

Imagen tomada por la firma SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles) y custodiada en el Institut Cartogràfic de Catalunya.



Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El Dique de Gijón: valor patrimonial de un enclave singular

1. Más allá de la conveniencia, una oportunidad urbanística y cultural

La zona conocida como "Naval Azul", en terrenos históricamente asociados a la reparación y construcción naval, está siendo objeto de un plan especial al que complementa este informe: tiene como propósito su mejor ordenación urbanística, ateniéndose al marco legislativo correspondiente y satisfaciendo una serie de necesidades de la ciudad y del sector en que se emplaza.

Aquí se conserva un jirón de un tejido que fue complejo y muy denso, con capas superpuestas de ocupación y función: fue surgiendo a lo largo de más de un siglo de intensa actividad, en virtud de la compleja relación entre los intereses empresariales, la producción industrial, con sus constantes innovaciones técnicas, y la línea de costa. Esta última iría adaptándose a las dos primeras.

Al oeste de Gijón, en el barrio del Natahoyo, se concentraron y evolucionaron actividades que definieron el carácter obrero a nivel físico, pero también identitario de esta ciudad. Como afirmaba Paz García Quirós,

"el litoral occidental gijonés, comprendido en el arco geográfico que va desde la punta de Liquerique en la dársena antigua, hasta la playa del Arbeyal, en los comienzos del puerto del Musel, sufre a lo largo de los siglos XIX y XX una serie de transformaciones que harán posible que Gijón se convierta en la ciudad industrial más importante de Asturias"[1].

Esta área acogió diversas firmas dedicadas a la construcción de barcos, que imprimieron también carácter a su entorno inmediato en cuanto a construcciones (viviendas para operarios), forjando una cultura del trabajo, cualificada, propia de los astilleros. Las tensiones de su larga crisis y agónico desmantelamiento desencadenaron una intensa conflictividad que también forma parte de la memoria colectiva y la historia contemporánea regional. Ahora, casi yerma la amplia explanada costera, se comprende la relevancia acrecentada del patrimonio que ha permanecido en pie: el retal edificado que nos ocupa, que estudiamos y valoramos.

Recurrimos a las palabras de la historiadora Nuria Vila, con motivo de la Exposición "Gijón/Xixón. La ciudad que mira al mar" que tuvo lugar en FIDMA en 2024, para exponer sintéticamente cómo se ha definido esta área en los dos últimos siglos:

"Gijón, ciudad costera y portuaria, nace y se desarrolla necesariamente en relación con el mar, protagonista principal, también, de la profunda transformación sufrida por su franja costera occidental a mediados del siglo XIX, con la llegada del Ferrocarril de Langreo (1853), cuando la dársena local se convierte en el puerto de salida del carbón asturiano. Proceso que se consolida con la instalación de la estación del Ferrocarril del Noroeste (1874) en el lugar de La Gloria, perteneciente al señorío del Natahoyo, y la ampliación del puerto local con la construcción de los muelles de Fomento (1885) en las cercanías de aquella, sobre el espacio del arenal de Pando, playa principal de la ciudad entonces; desde este momento, la fachada marítima occidental de Gijón no se comprende sin la industria.

Entre las dos últimas décadas del siglo XIX y el último cuarto del XX, la fachada marítima del Natahoyo fue objeto de una intensa explotación, asociada al desarrollo industrial, que llegará a su culmen con el relleno de la franja costera de Poniente, totalmente ocupada por los diques de los astilleros, como resultado de un proceso iniciado en 1888 con la instalación, en la playa del Natahoyo, del primer astillero industrial gijonés, el dique seco de la Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía., donde después se ubicaría Naval Gijón" .

En palabras de uno de sus principales investigadores y defensores, Rubén Vega, profesor del área de historia contemporánea de la Universidad de Oviedo: "El Dique de Gijón es un lugar de memoria"[2]. Muy cierto.

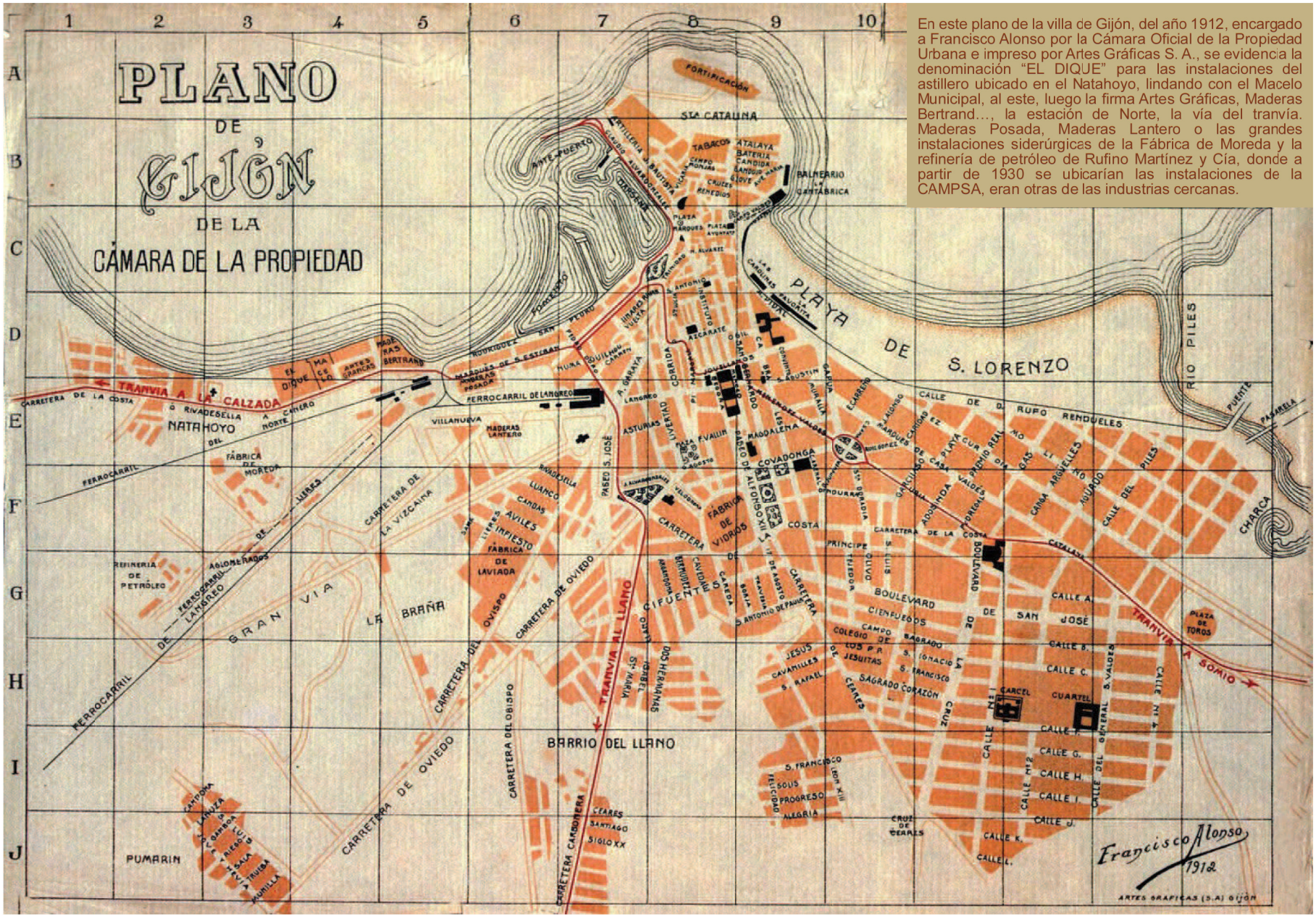
De hecho, la expresión "el Dique" para referirse a este conjunto en concreto es probablemente la más conveniente: es una denominación popular que ya consta a finales del siglo XIX, que se mantuvo incluso después de que se hubieran levantado otros astilleros en la ciudad y que terminó cuajando también en la bibliografía[3]. Siendo tal el consenso sobre el uso de ese término, nosotros lo aplicaremos en este documento.

[1] Paz GARCÍA QUIRÓS, "Las infraestructuras marítimo - ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca*, octubre de 2009, p. 1

[2] Rubén VEGA GARCÍA, "El Dique de Gijón: un lugar de memoria", AAVV, *Patrimoni portuari i de les indústries vinculades als ports - XI Jornades d'arqueología industrial de Catalunya*, Museu del Port de Tarragona, noviembre 2019, s. l., 2020, pp. 157 – 165

[3] Así lo refiere Elena TORAL ALONSO, en su relevante "Breve historia del Dique de Gijón (1859 – 1950)", en Rubén VEGA GARCÍA (ed.), *Astilleros en el arco atlántico. Trabajo, historia y patrimonio*,

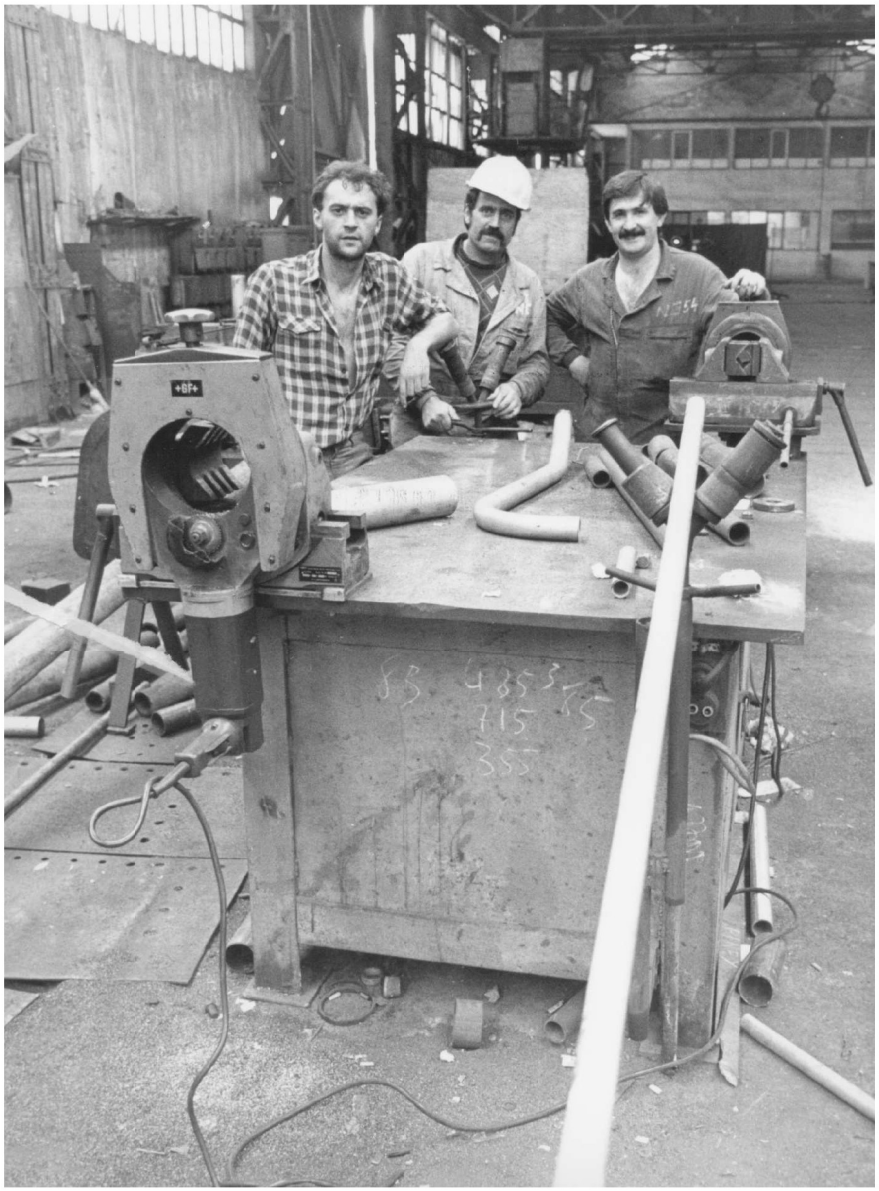
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



En este plano de la villa de Gijón, del año 1912, encargado a Francisco Alonso por la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana e impreso por Artes Gráficas S. A., se evidencia la denominación "EL DIQUE" para las instalaciones del astillero ubicado en el Natahoyo, lindando con el Macelo Municipal, al este, luego la firma Artes Gráficas, Maderas Bertrand…, la estación de Norte, la vía del tranvía. Maderas Posada, Maderas Lantero o las grandes instalaciones siderúrgicas de la Fábrica de Moreda y la refinería de petróleo de Rufino Martínez y Cía, donde a partir de 1930 se ubicarían las instalaciones de la CAMPSA, eran otras de las industrias cercanas.

Gijón, TREA, 2013, p. 41, cuando señala en relación con el Dique "nombre que conservó incluso después de que se hubieran abierto otros astilleros en la ciudad".

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



Trabajadores de Naval Gijón en la nave de tubos a finales de la década de 1980. Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Fondo de La Voz de Asturias. Sign. LVA20809

En este ámbito convergen valores patrimoniales diversos.

Por un lado, nos referimos a los propios del conjunto de edificaciones: las piezas construidas que materializan los sucesivos cambios de propiedad (la secuencia de sociedades explotadoras) y la evolución de los sistemas de producción (por cambios tecnológicos o de bien fabricado, por ejemplo). Los inmuebles son relevantes, contenedores idóneos para vincular o asociar otros valores o elementos.

También hay bienes muebles de interés: pocos, muy pocos, pero representativos, como los dos que mencionaremos y custodia hoy el Museo del Ferrocarril de Asturias, un equipamiento municipal volcado en el legado industrial. Nos referimos a una bomba y una suerte de emblema o escudo: sin duda, de ese tipo de piezas también hay que lamentar (y mucho) las pérdidas. Quizás en un futuro se puedan localizar otras, dispersas y en manos de particulares.

En lo relativo al patrimonio documental que las compañías generaron, se ha perdido casi por completo: de nuevo señalaremos que algunos expedientes y planos del Dique han llegado al referido Museo, pero mucho ha desaparecido y solo podemos lamentarlo. Sí es cierto que en el Archivo Histórico de Asturias hay algunos expedientes de la vecina Juliana Constructora Gijonesa, del que existe un inventario manual descriptivo; para nuestro propósito específico, no es relevante, pero sí debe mencionarse al hablar de esta zona y su pasado.

Lo que es indiscutible es que hay un legado intangible muy valioso, resultado de ese trabajo que cientos de personas desarrollaron durante más de un siglo, con sus oficios diversos, con sus distintos saberes, pero también consecuencia de las vivencias, que adquiere un carácter identitario, porque la vindicación y lucha obrera han caracterizado inequívocamente a este colectivo, este vecindario y esta zona. Debemos destacar el trabajo que desde el asociacionismo se ha venido realizando, visibilizado en acciones concretas del colectivo ReCal y propuestas llevadas a cabo en el Ateneo Obrero, como la exposición de 2024 y las actividades que han venido programando.

Estos aspectos, complementarios, parecen llamados a entrelazarse no solo porque conceptualmente es lógico, sino porque el proceso abierto de participación ciudadana ha evidenciado su pertinencia. Es una demanda. Diríamos que es trascendental definir el futuro con un conocimiento sólido del pasado.

Y, desde esa perspectiva, ese "jirón" que acabamos de mencionar adquiere un valor mayor: ese fragmento del tejido histórico es la única parte física conservada en dicha área a la que podemos asirnos para evocar lo que falta y, en la medida de lo posible, al reconstruir su historia, apreciaremos lo que fue la evolución de un ámbito mayor, fundamental en la historia contemporánea de Gijón.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Porque, conviene señalar, hay un factor diferencial: lo que aún está en pie, es –por un azar del destino– también el núcleo embrionario de la actividad que fue característica de todo este borde costero.

Así su valor se acrecienta: es germen y es supervivencia

Por eso, las propiedades hoy de PYMAR sobre las que trabajamos adquieren un enorme valor histórico, técnico y cultural (que expondremos en esta memoria). Hemos de remontarnos al siglo XIX para su comprensión integral y su valoración patrimonial.



Parte de la fábrica que ha llegado a nuestros días se correspondería con las instalaciones primigenias del antiguo Dique de Cifuentes, Stoldtz & Cía.

2. Algunas consideraciones sobre los recursos disponibles para el estudio

Compartimos aquí la reflexión hecha por la historiadora del arte y profesora Elena Toral sobre este particular, cuando señalaba cómo "Sin acceso a los archivos de la empresa y teniendo en cuenta la escasa huella dejada por esa actividad en los archivos públicos"[4], al realizar su estudio sobre el Dique, había recurrido a la prensa local, revistas especializadas de temática industrial (naval o minera), así como prensa nacional que abordaba aspectos relativos a la construcción naval. Las referencias que ella manejó son valiosas, fue sin duda laborioso localizarlas y su artículo, un antecedente inexcusable, como se verá más abajo.

Del mismo modo es relevante la aportación de Paz García Quirós, quien profundizó en el análisis geográfico y la estrecha relación (indefectible) entre el sistema ferroviario y el desarrollo costero[5]. Esa interacción es definitoria del ámbito. Y en sus artículos evidencia cómo las infraestructuras propias de la red de tren resultaron determinantes en la ordenación y evolución de este espacio, definiendo su hegemónico carácter industrial.

Hemos de referirnos, también, al trabajo del historiador y profesor Rubén Vega, que concierne a los aspectos de historia social, a los que ha vuelto en diversas ocasiones con testimonios orales, aspectos de identidad cultural y vindicación de la memoria colectiva del lugar que recogeremos convenientemente.

Queremos señalar, igualmente, la ayuda que nos fue brindada por el equipo del Museo del Ferrocarril de Asturias, con la historiadora Nuria Vila a la cabeza, que nos ayudó a establecer el punto de partida y nos facilitó material gráfico diverso.

Para el marco general sobre la evolución de la industria naviera regional, hemos recurrido al trabajo concienzudo y profundo de José Ramón García López[6] y consultado la sintética y acertada aportación de Manuel Ramón Rodríguez[7].

A todo ello pudimos sumar información inédita y valiosa.

Por un lado, la documentación localizada en el archivo municipal de Gijón y que se detalla en el correspondiente apartado; destacaríamos, por su antigüedad y ser una temprana referencia a los intereses marítimos de Anselmo Cifuentes en la ciudad, el expte. 144/1879; por documentar los trabajos de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas hemos de mencionar los documentos de 1918 y 1919, y por

[4] Elena TORAL ALONSO, "Breve historia del Dique de Gijón (1859 – 1950)", en Rubén VEGA GARCÍA (ed.), *Astilleros en el arco atlántico. Trabajo, historia y patrimonio*, Gijón, TREA, 2013, p. 31

[5] Paz GARCÍA QUIRÓS, "Las infraestructuras marítimo - ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, octubre de 2009, 20 pp.

[6] José Ramón GARCÍA LÓPEZ, *Historia de la Marina Mercante Asturiana, T.II: Llegada y afirmación del vapor (1857 – 1900)*, Luanco, Ed. Nobel – Museo Marítimo, 2006

[7] Manuel Ramón RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, "La construcción naval: los astilleros industriales", en Javier RODRÍGUEZ MUÑOZ (coord.), *Asturias y la mar*, Oviedo, Prensa Asturiana, 2006, pp. 555 – 590

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

la pertinencia para datar y conocer el alcance de las obras de los primeros años 40, relativos al comedor, cooperativa y oficinas, resultan relevantes los expedientes de Duro Felguera de 1941 y 1942. Toda esta documentación ha resultado de suma importancia para conocer la evolución de las dependencias. No los hemos visto mencionados ni analizados en ningún trabajo de los recogidos en la bibliografía.

Calificamos de crucial el caudal de datos procedentes del Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, a través de los diferentes asientos relativos a las fincas objeto de estudio. Para determinados momentos, han establecido con claridad cuál era el estado de aquellas propiedades, con enumeración y detallada descripción de las construcciones. Algo fundamental.

Agregamos el hecho de haber rastreado, minuciosamente, el material gráfico al que hemos tenido acceso (la fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies, por ejemplo, pero también otros repositorios que se mencionan y, por supuesto, imágenes incorporadas en fuentes impresas), así como toda la serie histórica disponible de fotografías áreas, tanto oblicuas como vertical u ortofotomapas, De este modo, hemos podido elaborar una secuencia, en cuanto a la evolución de los construido, de manera contrastada.

Es quizás el principal déficit de los anteriores estudios: que no se había cotejado la información textual con la gráfica, que no se había analizado en relación con las edificaciones que se mantenían en pie cuál había sido su uso, cuál su época de construcción, cuando se habían remodelado o agregado nuevos elementos. Parece fundamental hacerlo y nos hemos enfrentado con todos los elementos descritos, puesto que hemos podido visitar las instalaciones y formarnos una idea conjunta y actual de lo que permanece en pie.



Se correspondería esta con una de las dos fotografías aéreas verticales más antiguas que hemos podido localizar en el repositorio de www.asturias1936.es. Tomada con probabilidad por efectivos de la Legión Cóndor en la primavera de 1937 para el bando rebelde, muestra objetivos potenciales a bombardear, como así ocurriría en los meses siguientes hasta la caída de Asturias a finales del mes de octubre de ese año. Por desgracia, esta imagen no es demasiado nítida como para ofrecer información relevante sobre el área del Dique.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

3. Anselmo Cifuentes, figura crucial para el desarrollo industrial

Resulta innegable que el principal protagonista en el momento inicial de este sector de la construcción naval gijonesa –y de otras ramas industriales, como veremos– es Anselmo Cifuentes Díaz: sin caer en una forma de hacer historia personalista y decimonónica, en la que un varón singular se convierte en determinante para la narración, lo que es innegable en esta ocasión es que con él comenzó la historia de los astilleros industriales de Gijón. Además, y por un azar del destino –afortunado, todo hay que decirlo-, una parte significativa de lo que hoy permanece en pie de ese relevante capítulo de la producción naviera y de la historia obrera de esta villa se corresponde aún hoy con ese germen.

Lo que él creó, de un modo u otro, permanece.

Anselmo Cifuentes Díaz (1814 – 1892[8]) fue un empresario gijonés, uno de aquellos "capitanes de la industria" que, como era habitual, también tuvo relevancia social y por supuesto, política. Alcanzó como reconocimiento el título de Caballero con Gran Cruz de la Real y Distinguida Orden Americana de Isabel la Católica y fue comendador de número de la de Carlos III[9]. Fue concejal del Ayuntamiento de Gijón (1872) y se dará su nombre a una calle importante de la ciudad.

Anselmo Cifuentes participó en la creación del diario *El Comercio* (junto con Óscar Olavarría –al que le unían intereses navieros–, Florencio Valdés –uno de sus yernos, empresario él mismo[10]–, Calixto Alvargonzález y Ángel García Rendueles, en 1878).



Excelente retrato de Anselmo Cifuentes realizado por Ignacio Suárez Llanos en 1871. Óleo sobre lienzo, colección del Museo de Bellas Artes de Asturias, expuesto en la permanente. Reproducción por gentileza de esta institución

[8] Aunque en la completa reseña biográfica que incluye la Wikipedia (https://es.wikipedia.org/wiki/Anselmo_Cifuentes) indica inicialmente como fecha de nacimiento 1833, en el cuerpo de texto pone 1822 y también señala que en 1844 funda esta empresa: con 11 años es difícil que fuera ya empresario con capital para invertir. Por otro lado, al hablar de su fallecimiento indican otros autores que tenía 78 años, algo que solo pudo suceder si había nacido en 1814. Véase, por ejemplo, Francisco PRENDES QUIRÓS, "Los humos de Anselmo Cifuentes", *LNE*, 5 octubre de 2013, disponible en línea https://www.lne.es/gijon/2013/10/05/humos-anselmo-cifuentes-20561169.html y en versión editada e ilustrada, en https://elblogdeacebedo.blogspot.com/2013/10/anselmo-cifuentes-diaz-fundador-entre.html

[9] Debe ser: *Diccionario Enciclopédico del Principado de Asturias*, Oviedo, Nobel, 2004: mirar volumen de biografías.

[10] Florencio Valcés Menéndez es también conocido entre otras cosas por promover, desde su quinta de recreo en Cefontes (Cabueñes), los conocidos jardines de La Isla que hoy se corresponden con

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Sobre su entierro, sabemos que tuvo lugar a las 6 y media de la mañana de un muy frío 16 de diciembre de 1892, siendo conducido su cadáver a través de una calle Corrida iluminada por hachones de cera[11].



EL COMERCIO

DIARIO DE GIJON.

NO SE PUBLICA LOS DIAS SIGUIENTES A FESTIVOS.

AÑO XV. | REDACCION: STA. LUCIA, 24. TELÉFONO N.º 8. | Sábado 17 de Diciembre de 1892 | GIJON Y PENINSULA. TRIMESTRE, 4 PTAS. | NÚM. 4 273.

SERVICIOS PÚBLICOS.

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Salida.

Llegada

COMBINACION PARA EN Á AVILÉS.

COMBINACION PARA EN Á TRUBIA.

FERRO-CARRIL DE LANGREO.

COMBINACION PARA EN Á INFIESTO.

CORREO GENERAL

TRANVIAS DE GIJON.

SERVICIO ORDINARIO.

DILIGENCIAS.

TELÉFONO

EL EXCMO. SEÑOR

D. Anselmo Cifuentes Diaz

CABALLERO GRAN CRUZ DE LA REAL Y DISTINGUIDA ORDEN AMERICANA DE ISABEL LA CATOLICA
COMENDADOR DE NUMERO DE LA DE CARLOS III
PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SOCORROS MUTUOS DE NAVEGANTES DE GIJON
GERENTE DE LA FABRICA DE LA SOCIEDAD CIFUENTES Y POLA DE ESTA VILLA

Falleció el 15 del corriente á las 7 de la tarde

DESPUES DE HABER RECIBIDO LOS SANTOS SACRAMENTOS.

R. I. P.

Su desconsolada viuda la Excma. Sra. D.ª Constancia Caveda, sus hijas, hijos políticos, nietos, nieto político, biznietos, hermanos, hermanos políticos, primos, primos políticos, sobrinos y demás parientes,

Ruegan á sus amigos se sirvan encomendarlo á Dios, y asistir á los funerales que por su alma se celebrarán en la Iglesia del Convento de las Reverendas Madres Agustinas, el dia 17, á las diez de la mañana, y el 19 y 20 á las diez de la misma, con lo que recibirán gran favor y consuelo.

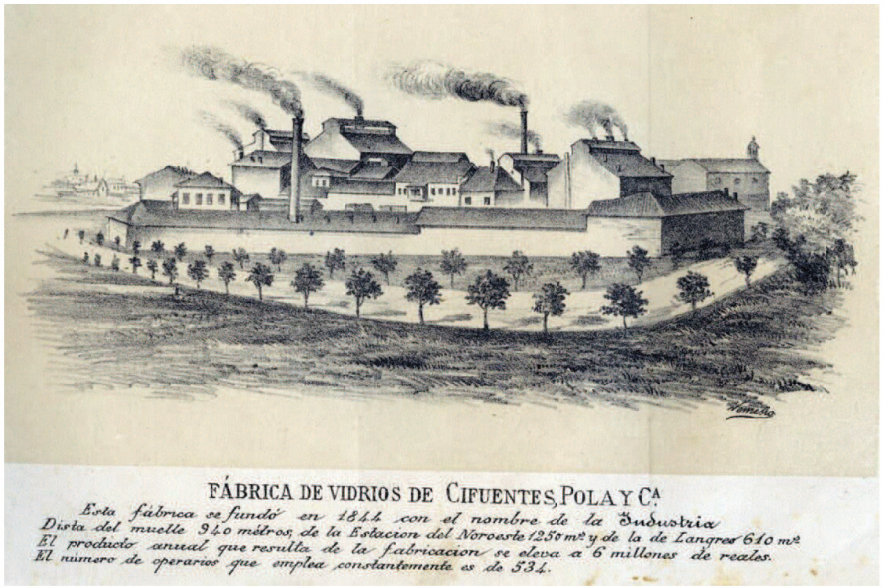
El duelo se despide en la Iglesia.

la ampliación del Jardín Botánico de Gijón. Otro de sus hijos políticos fue Vicente Innerárity, figura acomodada, también conocida como político y empresario del Gijón finisecular (falleció en 1899).

[11] https://www.lne.es/gijon/2010/01/27/bodas-entierros-madrugada-21403007.html Francisco PRENDES QUIRÓS, "Bodas y entierros de madrugada", LNE, 27 de enero de 2010. Esta referencia es válida igualmente para el dato de Innerárity

Indicaba Paz García Quirós cómo Cifuentes fue el promotor de las primeras propuestas de ensanche de la ciudad en el siglo XIX, ante el despegue industrial que se intuye, de forma que en 1854 plantea construir un nuevo muro sobre la playa de San Lorenzo: la idea sería realizar un malecón entre la iglesia de San Pedro y La Garita, procediendo al relleno del espacio interno, para ampliar la población[12].

Se implica asimismo en la dotación de la nueva traída de aguas, en la década de 1870, financiando él mismo un completo proyecto de abastecimiento que redacta personal competente y que propone la captación en Llantones (Leorio)[13].



Litografía de la fábrica de vidrios realizada por Nemesio Martínez Sienra en 1884 (*Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón, idea de su nacimiento fabril y colección de vistas sacadas al natural*). A la izquierda, reproducimos la esquela inserta en la primera página de El Comercio, de fecha 17 de diciembre de 1892. Estudio Fotográfico VINCK.

En su condición de hombre de negocios, don Anselmo despuntó inicialmente en el sector del vidrio y poco después, la loza. Participó en la fábrica de vidrio de más solera de Gijón, "La Industria", cuyo origen se remonta a un horno para hacer botellas construido en 1829 en El Natahoyo por José Pintado (apuntamos que la zona ya adquiría

[12] Paz GARCÍA QUIRÓS, "Las infraestructuras marítimo - ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, octubre de 2009, p. 6, citando Archivo Municipal de Gijón (en adelante, AMG), Fondo Histórico, expte. 119/1854

[13] *Idem*, pp. 6 y 7

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

connotaciones fabriles). Apenas dos años más tarde, lo adquiere Ramón Toral quien traslada los útiles y medios a una zona próxima al paseo de Begoña. En 1844 se forma esa sociedad anónima, La Industria, adquiriendo la factoría los socios fundadores, que son Felipe Canga Argüelles, Mariano Pola y el propio Anselmo Cifuentes, a quienes asiste en su condición de técnico el suizo Luis Truan Lugeon (1799 – 1876)[14].



En esta otra litografía de La Industria, vemos el interior de la sala de muestras con fines comerciales. Nemesio MARTÍNEZ [SIENRA], *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón, idea de su nacimiento fabril y colección de vistas sacadas al natural*, 1884

Esta factoría crece, reclamando técnicos y operarios especializados, incorporando materiales de zonas próximas, dedicándose mayoritariamente a las botellas de sidra y objetos de regalo, al incorporar también la producción de loza, porcelana y mayólica.

Luego hay dos cuestiones en las que se implica Cifu entes que se verán definitiva e indeleblemente interrelacionadas cuando acometa, algo más tarde, la dotación de la factoría que nos ocupa: sus intereses en el puerto y el mundo naviero, en general y sus inversiones en el sector de la fundición de metales. Lo detallamos.

Anselmo Cifuentes se vinculó a sociedades consignatarias de buques, interesado como estaba en los problemas de fletes al sacar productos de la fábrica de vidrio por vía marítima: disponer de almacenes en los muelles locales era una necesidad palmaria. En 1870 se hizo necesario ampliar, por vez segunda, el espacio destinado al atraque de barcos y fue el señor Cifuentes quien tuvo la concesión para la construcción del muelle llamado Victoria o Muellín (donde se emplaza La Lonja), que fue un embarcadero y andén de madera adosados a la parte exterior del muelle norte de la Dársena. En 1879 esa fábrica de madera se sustituye por arcadas de piedra, levantando igualmente un edificio con grandes almacenes[15]. Aunque la concesión iba nominalmente asociada a Anselmo Cifuentes, para su explotación recurrió a la Sociedad Florencio Valdés y Cía (recordemos: el señor Valdés era su yerno).



Retrato de Anselmo Cifuentes, con su hija Fredesvinda, realizado en Madrid en el año 1855 por Ángel María Cortellini y Hernández. Cortesía del Museo Casa Natal de Jovellanos.



Vista actual de la antigua Lonja en el Muellín. www.espaciosparaeventosycongresos.es

[14] *Ídem*, p. 7. Sobre La Industria y sus producciones, hay diversos trabajos, incluso catálogos de sus piezas.

[15] Con esto se corresponde lo que afortunadamente hallamos en el archivo municipal y que, a pesar de haberlo recogido Paz García Quirós, no tenía su refrendo documental. AMG, Fondo Histórico, 144/1879, Antepuerto: Anselmo Cifuentes solicita sustituir con fábrica de piedra el cargadero del que es concesicnario en el Antepuerto. Debería llevar plano (se menciona) pero no se conserva en el expediente. Indica que había sido autorizado por Real Orden de 18 de mayc de 1878 para sustituir con fábrica de piedra la madera del citado cargadero, que necesita hacer sitio para depósito de los materiales.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

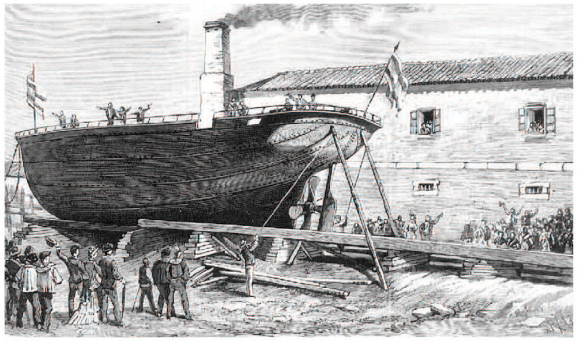
Por otro lado, Cifuentes participa en unos talleres de fundición instalados en el Humedal, cuyo origen parece remontarse a la década de 1850. En 1855 Enrique Stoldtz instala una factoría de fundición, calderería y ajuste, en las inmediaciones del ferrocarril de Langreo, entre las vías y el mar, con un buen criterio geográfico de implantación industrial. Y, por otro lado, en 1857 aparece una fábrica bajo la denominación de Hulton y Cía, siendo el primero un inglés aquí asentado que junto a otros industriales, proponía no solo fundir hierro sino construir maquinaria industrial; uno de esos industriales locales era Anselmo Cifuentes. Esta última factoría será trasladada desde su primer emplazamiento, en la calle Don Alonso, a las inmediaciones de la plazuela del Infante, donde hoy está el mercado del Sur, al comienzo de la década de 1860.

La fábrica de fundición de hierro de Hulton, aumentaba sustancialmente sus dimensiones y se encontrará en un ámbito claramente urbano, lo que acarreará algunos inconvenientes (como los derivados de su actividad nociva y molesta para la población), pero mantendrá su marcha incesante en las décadas de 1870 y primeros años 80. Hay registros documentales de obras diversas emprendidas dentro del recinto[16].

Para cerrar este apartado, debemos señalar a qué retos se enfrentaba la firma y la fábrica en ese arranque de la década de 1880, que demostraban la insuficiencia o inadecuación de los medios de producción a la evolución de la demanda. Acometieron en 1881 el reto de la construcción de un vapor remolcador a hélice, el Sala, primer buque de vapor construido en Gijón que se vendió y sirvió en el puerto de Caramiñal. Se hizo en un entorno urbano y lo hubo que sacar, en partes, hasta la costa para ensamblarlo, botarlo y que pudiera salir por la mar a su destino[17]. En 1886 construyeron el llamado vapor nº 2, cuyo objeto eran las faenas de remolque en el puerto local donde recibió el nombre popular del Grillo.

Es imprescindible señalar que la construcción de vapores con casco de hierro, aunque fueran pequeños, en el entorno de 1885, era novedosa en España: mucho. Recoge Elena Toral cómo, en la prensa nacional, se celebró en 1884 que en los talleres de El Ferrol de Otero, Gil y Cía. se botara un buque de hierro y afirmaran que era el primero y único en España de su clase, el único que desde la iniciativa particular una industria de nuestro país hubiera establecido para tal fin[18].

Asimismo, en ese año 1886 la empresa resulta adjudicataria de las obras para producir dos grúas a vapor para la Junta de Obras del Puerto de Gijón, de gran tamaño, para poder mover hasta 3 toneladas, giratorias, sobre carriles y con radio variable… aunque eran precisas dos, solo hubo permiso para adquirir una y la ejecución recae, en 1887, en Anselmo Cifuentes y su factoría, que evidentemente adolecía de un problema: la lejanía a la línea de costa.



La revista *La Ilustración Española y America*, en su número de del 15 de septiembre de 1884, recogía con este grabado la botadura "del primer buque de hierro construido en los talleres de los sres. Otero, Gil y Cía, el 20 de agosto" anterior.



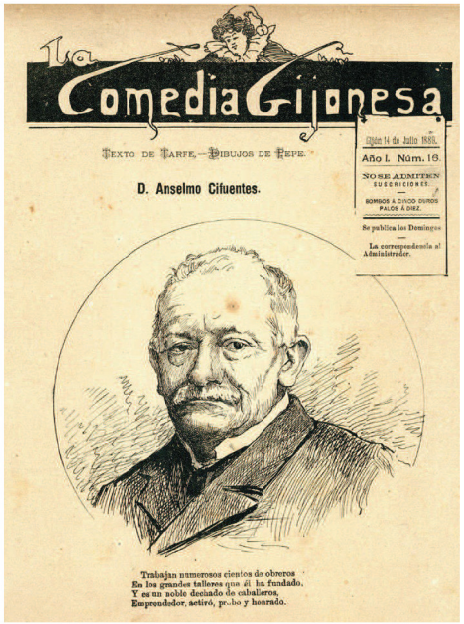
Esa primera fundición de Anselmo Cifuentes se corresponde con este otro grabado de Nemesio Martínez Sienra incluido en la *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón, idea de su nacimiento fabril y colección de vistas sacadas al natural*, de 1884, que reproducimos por gentileza del Muséu del Pueblu d'Asturies. Incluye un texto que dice "Esta fábrica se fundó en el año de 1859 y de sus talleres ha salido el primer vapor de hierro que se construyó en Asturias".

[16] Seguimos, en esto, las referencia que maneja en su artículo ya citado Paz GARCÍA QUIRÓS, que contrasta documentalmente.

[17] Elena TORAL ALONSO, art. cit., p. 36: "tuvo que armarse el barco fuera de la fábrica y conducirlo por tierra al muelle con el auxilio de cuarenta bueyes" hasta que llegó a la rampa de Lequerica, donde se botó al agua, como narraba Felipe MENÉNDEZ, "Recuerdos del Gijón pasado (1857-1894", Revista Industrial Minera Asturiana, 1924, p. 71.

[18] Elena TORAL ALONSO, art. cit., p. 36, citando La Ilustración Española y Americana, 15/09/1884

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



La Comedia Gijonesa

TEXTO DE TARFE.—DIBUJOS DE PEPE.

Gijón 14 de Julio 1889.
Año I. Núm. 16.

NO SE ADMITEN SUSCRICIONES.

SOMOS A CINCO DUROS PALOS A DIEZ.

Se publica los Domingos

La correspondencia al Administrador.

D. Anselmo Cifuentes.

Trabajan numerosos cientos de obreros
En los grandes talleres que él ha fundado.
Y es un noble dechado de caballeros,
Emprendedor, activo, probo y honrado.



El Anselmo y el Cifuentes fueron dos vapores propiedad de Anselmo Cifuentes que aquí vemos en en el muelle de Gijón inmortalizados, hacia 1880, por el excelente pintor gijonés Juan Martínez Abades (1862-1920). Véase, sobre estas líneas, como el artista dejó escrito: "Recuerdo de agradecimiento a Cifuentes". En el recuadro vemos la portada del nº 16 de *La Comedia Gijonesa*. editado el 14 de julio de 1889 y dedicado a D. Anselmo Cifuentes: "Trabajan numerosos cientos de obreros En los grandes talleres que él ha fundado. Y es un noble dechado de Caballeros. Emprendedor, activo, probo y honrado".

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

4. Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía. 1888: el origen del Dique de Gijón

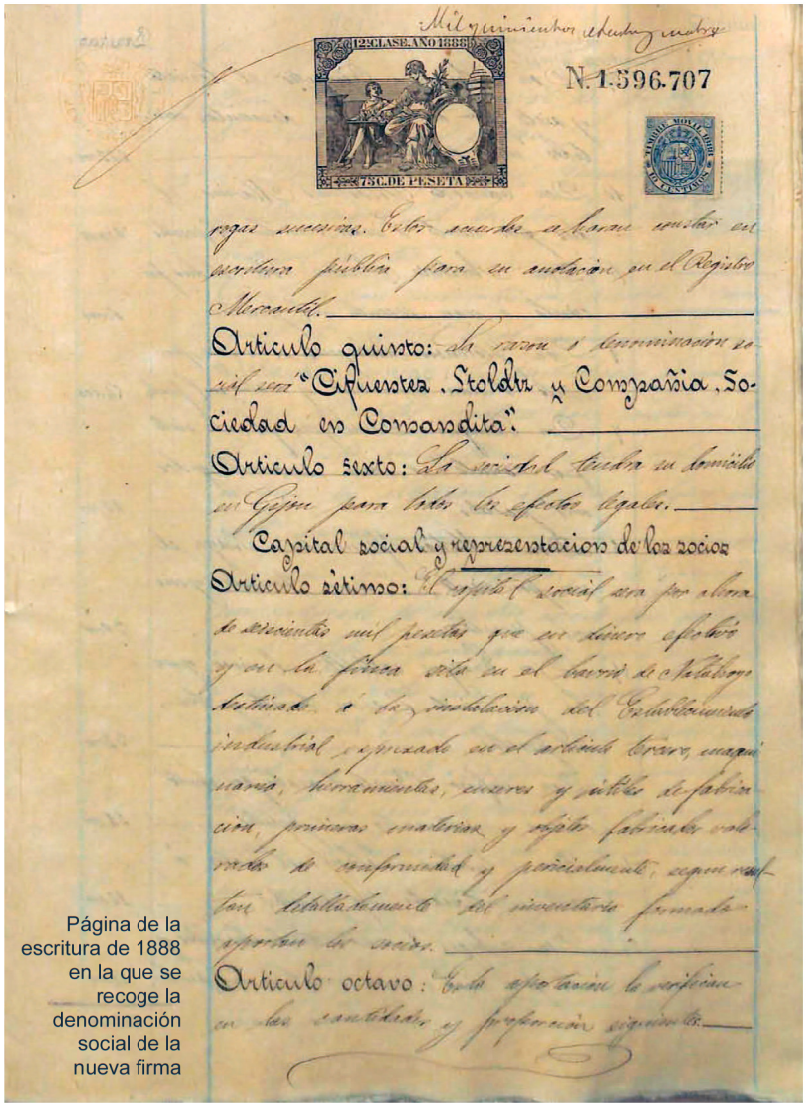
El año 1888 será crucial: se constituye en Gijón, el 31 de julio y ante el notario Evaristo de Prendes[19], la Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía, sociedad en comandita[20], cuyo propósito es la construcción y explotación de una fábrica de maquinaria y productos secundarios del hierro, pero también un dique de reparaciones de buques y un astillero de construcciones navales[21]. Era su capital nominal de 600.000 pesetas en efectivo, más una finca en el Natahoyo donde pasará a instalarse la nueva factoría[22].

Son los socios principales de la firma, por un lado, el ya conocido Anselmo Cifuentes quien, falleciendo en 1892, apenas participará durante 4 años y serán sus herederos los que le secunden; aportaba su industria de fundición a la sociedad.

Aparece asimismo Eduardo Martínez Marina y López, quien poseía los terrenos más occidentales de este ámbito (lindantes con el río Cutis). Los había adquirido de Álvaro Armada Valdés (Marqués de San Esteban del Mar de Natahoyo) en 1882 y en 1887 había obtenido permiso para construir un muro de defensa en esta playa, ganando terrenos al mar y agregándolos a su propiedad, "con destino a la construcción de un dique seco de carena, un varadero y talleres de maquinaria para la reparación y construcción de barcos", muro que fue reconocido por el ingeniero provincial una vez levantado el 5 de abril de 1893, de resultas de lo cual había ganado al mar un área de 9.370 m[23].

Y en tercer lugar, hemos de citar a Enrique Stoldtz, ingeniero mecánico[24], que compartió la dirección en tanto que socio colectivo (aportó capital y conocimientos[25]).

Lo fundamental de esto que señalamos es la implicación de Martínez Marina, que ya había realizado gestiones previas para instalar en esta zona lo que finalmente llega de la mano de la sociedad en comandita y la incorporación de alguien con un perfil estrictamente técnico. Y, por supuesto, el hecho de que se radiquen en el Natahoyo: es la primera concesión en la zona marítimo–terrestre de esta zona de Gijón, como afirma Paz García Quirós (*op. cit.*, p. 11).


2ª CLASE AÑO 1888
N. 1.596.707
7'5 c. DE PESETA
Artículo quinto: La razon ó denominacion social será "Cifuentes, Stoldtz y Compañia, Sociedad en Comandita".
Artículo sexto: La sociedad tendrá su domicilio en Gijon para todos los efectos legales.
Capital social y representacion de los socios
Artículo sétimo: El capital social será por ahora de seiscientas mil pesetas que en dinero efectivo y en la forma ...

Página de la escritura de 1888 en la que se recoge la denominación social de la nueva firma

[19] Hemos podido localizar dicha escritura en el Archivo Histórico Provincial, con la inestimable colaboración del archivero Ángel Argüelles Crespo, Sign. C016833_nº 395-5. Reproducimos aquí la página en la que se detalla el artículo 5º de los estutos, relativo a la denominación social.

[20] Así figura en la inscripción primera de la finca 14.191 del Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón

[21] Registro Mercantil de Asturias, Tomo 4, folios 34 a 44.

[22] Paz GARCÍA QUIRÓS, "Las infraestructuras marítimo ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma, octubre 2009, disponible en línea, p. 11

[23] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA 14.191 con Código Registral Único: 33023001080121, inscripción primera, de fecha 10 de agosto de 1898.

[24] Esta formación es la que señala Paz GARCÍA QUIRÓS, "Las infraestructuras marítimo ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma, octubre 2009, disponible en línea, p. 11

[25] Esto lo indica Elena TORAL ALONSO, "Breve historia del Dique de Gijón (1859 – 1950)", *Memorias culturales de la Industria*, 2021, disponible en línea https://memoriasculturalesdelaindustria.com/wp-content/uploads/2021/04/91cc3-breve-historia-del-dique-de-gijocc81n-elena-toral.pdf

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

La totalidad de los socios recogidos en la escritura de constitución eran: Anselmo Cifuentes Díaz, Eduardo Martínez Marina y López, Antonio Suárez Pola y Gutiérrez, Florencio Rodríguez Rodríguez, Benigno Domínguez Gil y Labarrieta, Matías Fernández Bayo, Rufino Busto Rodríguez, Enrique Stoldtz y Notte, Anselmo Palacio y García Pumarino, Ángel García Rendieles y González Llanos, Anselmo Cienfuegos y García Sala y Rufo García Rendueles y Domínguez Gil, constituidos en sociedad bajo la forma comanditaria. Anselmo Cifuentes, Enrique Stoldtz y Anselmo Palacio serían socios colectivos, mientras que el resto serían comanditarios[26].

Esta documentación registral descarta la versión de los hechos ofrecida por Mariano Belmás y recogida por Elena Toral en su trabajo[27]: a saber, que en 1882 Anselmo Cifuentes había comprado unos terrenos lindantes con el mar, que había levantado un muro de defensa para luego erigir talleres, dotar el dique y establecer el astillero y que la demora en los trámites le había impulsado a construir en las instalaciones que ya poseía en la plazuela de la Pelaya un pequeño vapor de hierro, el ya mencionado Sala, porque estaba determinado a implantar un moderno astillero en la ciudad.

Hagamos una primera reflexión sobre la naturaleza de las construcciones que iban a acometer: un dique seco de carena, un varadero y talleres de maquinaria para la reparación y construcción de barcos. A priori, todo lo mencionado nos hace pensar en un astillero aunque no se use ese término en esa documentación.

Dique seco o dique de carena es una dársena estanca en un astillero que permite sacar los barcos al agua. Funciona inundándose para que el barco entre flotando, tras lo cual se cierra con compuertas gigantes y se bombea el agua hacia el exterior. Esto deja la embarcación en seco sobre soportes firmes para su mantenimiento y reparación. Parece obra de envergadura, con un elevado coste, si bien es cierto que aún su ejecución no estaba muy mecanizada y, resultando obra compleja y laboriosa, aún tenía una gran componente manual lo que había que ejecutar[28].

Un varadero, en cambio, es una zona, o bien natural o artificial, habilitada para sacar las embarcaciones del agua y dejarlas en tierra firme (en seco). Sirve para realizar trabajos de mantenimiento, limpieza de cascos, reparaciones estructurales o proteger los barcos de las inclemencias del tiempo.

En tercer lugar, se mencionan talleres de maquinaria, que serían imprescindibles para esas tareas a realizar en el dique y el varadero.

Aunque se ha venido señalando que el objetivo inicial no era dedicarse en exclusiva a la industria naval, esta documentación sí parece mostrar una clara orientación a estos fines y desde luego, el contexto de expansión de actividad del puerto de Gijón ayudaría a su desarrollo. No obstante, también se preveía la construcción de máquinas y grúas, calderas de vapor y material minero, es de suponer que al socaire del impulso que la industria asturiana experimentaba entonces[29].

A principios de la década de 1890 el complejo ocupaba unos 14.000 metros cuadrados. Se componía del dique, cuyas dimensiones interiores eran de 87 m de largo, 14 de ancho y 5,20 de calado en pleamar, junto a los talleres y cabe suponer que el referido varadero[30]. A nivel de personal, fluctuaba el número de trabajadores en función de las necesidades, pero en esta década oscilaron entre los 140 y los 160 y pico. En la dirección técnica se situó Enrique Stoldtz, socio colectivo como ya referimos, así como Anselmo Palacio[31].

En aquel momento, antes de que el propio dique comenzara a funcionar, habían logrado producir varias calderas para barco, pero también para fábricas de vidrios de Avilés y Gijón, también para la Unión Hullera y Metalúrgica, y asimismo material para vías y planos de las conocidas como Minas de Aller (las que el marquesado de Comillas tenía en ese valle de la cuenca del Caudal)[32]… demostrando su capacidad y versatilidad.

La factoría merecía atención de los medios: sorprendían sus instalaciones: reproducimos en la página siguiente el primer documento gráfico de esta instalaciones, gracias al Álbum anunciador 1893: Asturias, editado por La Económica, de Luarca, en dicho año.

[26] Archivo Histórico Provincial, Sign. C016833_nº 395-5. La diferencia principal radica en su responsabilidad y gestión. Los socios colectivos gestionan la empresa y responden ilimitadamente con su patrimonio personal ante las deudas. Por el contrario, los socios comanditarios son inversores pasivos que no participan en la administración y su responsabilidad se limita estrictamente al capital aportado.

[27] Mariano BELMÁS, "Un paseo por Asturias", La Correspondencia de España, 06/09/1886. Elena TORAL ALONSO, "Breve historia del Dique de Gijón (1859-1950")…, pp. 35 y 36.

[28] Así lo señala Elena TORAL ALONSO, *op. cit.*, p. 39, al referirse a las obras del astillero de El Ferrol de la Sociedad Española de Construcción Naval de 1910, de las que hay fotografías, y se ve un plan de labores muy básico.

[29] Fermín CANELLA y Octavio BELLMUNT, *Guía general del viajero en Asturias*, Gijón, Fototipia y tip. de O. Bellmunt, 1899, p. 85

[30] Esta información la ofrece Elena TORAL ALONSO, *op. cit.*, p. 37; no menciona el varadero, sí el dique con sus medidas y refiere la existencia de talleres. En cuanto al dique, a pesar del retraso en la ejecución, consta en el *Diario Oficial de Avisos de Madrid* de fecha 6 de junio de 1891, p. 3, que estaba a punto de concluirse la primera compuerta y que la segunda iba adelantada. Parece que cuando Cifuentes fallece, se termina su construcción.

[31] Elena TORAL ALONSO, *op. cit.*, p. 40

[32] R. CABALLERO y M. PALACIOS, *Guía ilustrada del viajero en Gijón*, Gijón, 1891, p. 117

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL – 29 de septiembre de 2026

Verifique este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El Dique en 1893

Esta imagen es el primer documento gráfico localizado de las instalaciones en El Natahoyo de la Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía. Esta fotografía fue publicada en el *Álbum anunciador 1893: Asturias*, editado por La Económica, de Luarca, en ese año de 1893 y constituye un documento de suma importancia que nos muestra una panorámica amplia de buena parte de las dependencias con las que en aquel momento contaba la empresa: vemos el dique de carena, en primer término con un muro occidental que lo defiende del mar (apreciamos un barco en su interior, a la derecha), y al fondo tres naves que, en lo fundamental se conservan hoy. La nave central, en cuyo lateral se abren 5 vanos, con cubierta a dos aguas y caballete con linternón para iluminación y ventilación, paralelo al dique; otra más alargada que se adosa a la anterior por el norte (a la izquierda de la imagen, con un gran portón al oeste). Frente a la primera y separada unos pocos metros se encontraban otras dependencias (a la derecha de la imagen) a menor altura pero también con dos plantas que acogía oficinas y almacenes: una pastilla también orientada de norte a sur que llegaba hasta la calle.

Por otro lado ya se aprecia lo que parece una grúa móvil a vapor (a la izquierda), una caseta para pertrechos junto al dique (en el centro de la imagen) y una nave a menor altura que se adosa al flanco septentrional de la ya mencionada, emplazada más al norte (a la izquierda).

En el recuadro inferior se señalan esas tres piezas en una imagen actual



Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*









En estas fotografías actuales vemos la fachada del taller principal (arriba a la izquierda), posteriormente usado como taller de gálibos y que, como veremos, se reforma para añadirle ese petc en la década de 1930. El interior de la nave transversal (arriba a la derecha) que sirvió como taller de ajuste y el edifico para oficinas y taller de efectos.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

En un artículo de 1894, entusiasta sin ninguna duda, se señalaba cómo el forastero que viajaba a la ciudad no debía dejar de visitar la fábrica del Dique[33]: su presencia se afirmaba ante la opinión pública.

Y, por completar este apartado, recordemos algunos otros trabajos.

Enviaron productos asimismo a Aranjuez, con destino a su Azucarera, y a las minas de Almadén[34]; este segundo destino, el gran foco de la minería del cinabrio y metalurgia del mercurio mundial, es probable que obedezca a las gestiones y vínculos de los Orueta que, como veremos, tuvieron relación con esta firma gijonesa[35].

Construyeron una grúa de 3 tm para la Junta de Obras del Puerto, que ya se había previsto en 1885 y que no se había podido entonces llevar a efecto, de forma que entre 1896 y 1897 sacan adelante este proyecto de gran envergadura y complejidad técnica[36].

Repararon vapores y construyeron calderas para barcos[37], y al final de esa década, con la repatriación de capitales que provocó la pérdida de las colonias, se dio una actividad intensa a nivel industrial en la región que les favoreció.

1899 cierra una década y un siglo: en ese año tuvo lugar la Exposición Industrial de Gijón, a la que concurre el Dique con un pabellón propio en el que exhiben sus productos[38]. Obtuvo entonces la medalla de oro y el premio extraordinario de la asociación de maquinistas navales de Bilbao[39].

De ese mismo verano existe una descripción detallada de la factoría que se incluyó en prensa y que resulta de interés[40]. Aquí la reproducimos:

"La fábrica de los señores Cifuentes, Stoldtz y Compañía de Gijón, que comprende varios talleres de construcción y reparación de maquinaria, calderas de vapor, fundición de hierro y bronce, tiene dentro de sus terrenos un dique seco, que presta muy buenos servicios a los numerosos vapores de matrícula: mide 74 metros de largo interior por 14 de ancho, y en él se han hecho reparaciones de gran importancia; sus tarifas, tanto de entrada como de estancia, son iguales a las que rigen en el de Bilbao.

En sus talleres de construcción se han llevado a cabo obras de gran importancia que acreditan un establecimiento de esta clase, acercándolo al nivel de los primeros de España: el vapor *Sala*, de 70 pies ingleses de eslora y en el que emplearon exclusivamente materiales del país, la batería de calderas, sistema de hervidores, instalada en las minas de Almadén; las construidas para Turón Sociedad Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias; Azucarera de Aranjuez, para los vapores *Jovellanos*, *Galicia* y Norte, y otras para hornos de pudelaje de las fábricas de Trubia, La Felguera y Moreda, pueden competir con las importadas del extranjero.

Las grúas de vapor para los muelles de La Coruña y Gijón; las máquinas horizontales de 50 caballos instaladas en las fábricas de los sres. Duro y Compañía, y don Antonio Velázquez de La Felguera y en el coto minero de María Luisa perteneciente a la Sociedad Unión Hullera, construidas hace algunos años con tanta perfección como las iguales traídas de las mayores fábricas inglesas..."

Llegado el año 1900, solo había dos fábricas de calderas en la región: una, ésta, otra Fábrica de Mieres; en la corta nómina de talleres asturianos de construcciones metálicas, también tenía su lugar[41]. Sin duda, constituían una firma y factoría importantes.

---

[33] Recoge Elena TORAL ALONSO, art. cit., p. 40 la referencia a Alfredo SASTRE PICATOSTE, "La industria asturiana", *El País*. 11/10/1894, p. 1

[34] Lo señala Elena TORAL, art. cit., p. 41, refiriendo el número extraordinario de *El Noroeste*, Gijón, 15/08/1897.

[35] José de Orueta era en 1901 el ingeniero que dirigía el Dique, según recoge Rafael FUERTES ARIAS en su *Asturias industrial*, Gijón, Imprenta de la Cruz, 1902 (reed. facsimilar Alvízoras Llibros), p. 238

Por su parte, Domingo de Orueta y Duarte (1862 – 1926) fue geólogo, ingeniero de minas y científico, director del Instituto Geológico y Minero de España. En 1889 solicita licencia en el servicio al estado y fija su residencia en Gijón; en 1893 se incorporó como profesor al claustro de la Escuela de Capataces de Mieres. Ese mismo año alquila una antigua fábrica de jabón en el Llano y la transforma en un taller de forja, obteniendo un contrato relevante: el de los frascos de hierro para transporte del mercurio, algo que haría según modelo que él mismo patentó y tuvo fama mundial. Al relacionarse con esta sociedad que nos ocupa, parece lógico que ayudara en cualquier intercambio mercantil que establecieran con las minas del Estado de esa provincia manchega.

[36] Paz GARCÍA QUIRÓS, *op. cit*., pp. 11-13

[37] Calderas para los vapores Jovellanos, Ángeles de Gijón o Martina. Reparaciones del vapor Cantabria o del vapor Norte, así como el Carmen de Melitón, Glez y Cía. Elena TORAL, art. cit., p. 4. Recoge con más detalles las referencias localizadas en *El Imparcial* de 31/08/1899, *El Noroeste* de varias fechas y el artículo "El dique seco de los señores Cifuentes, Stoldtz y Cía" en *El avance*, 08/10/1899, p. 1

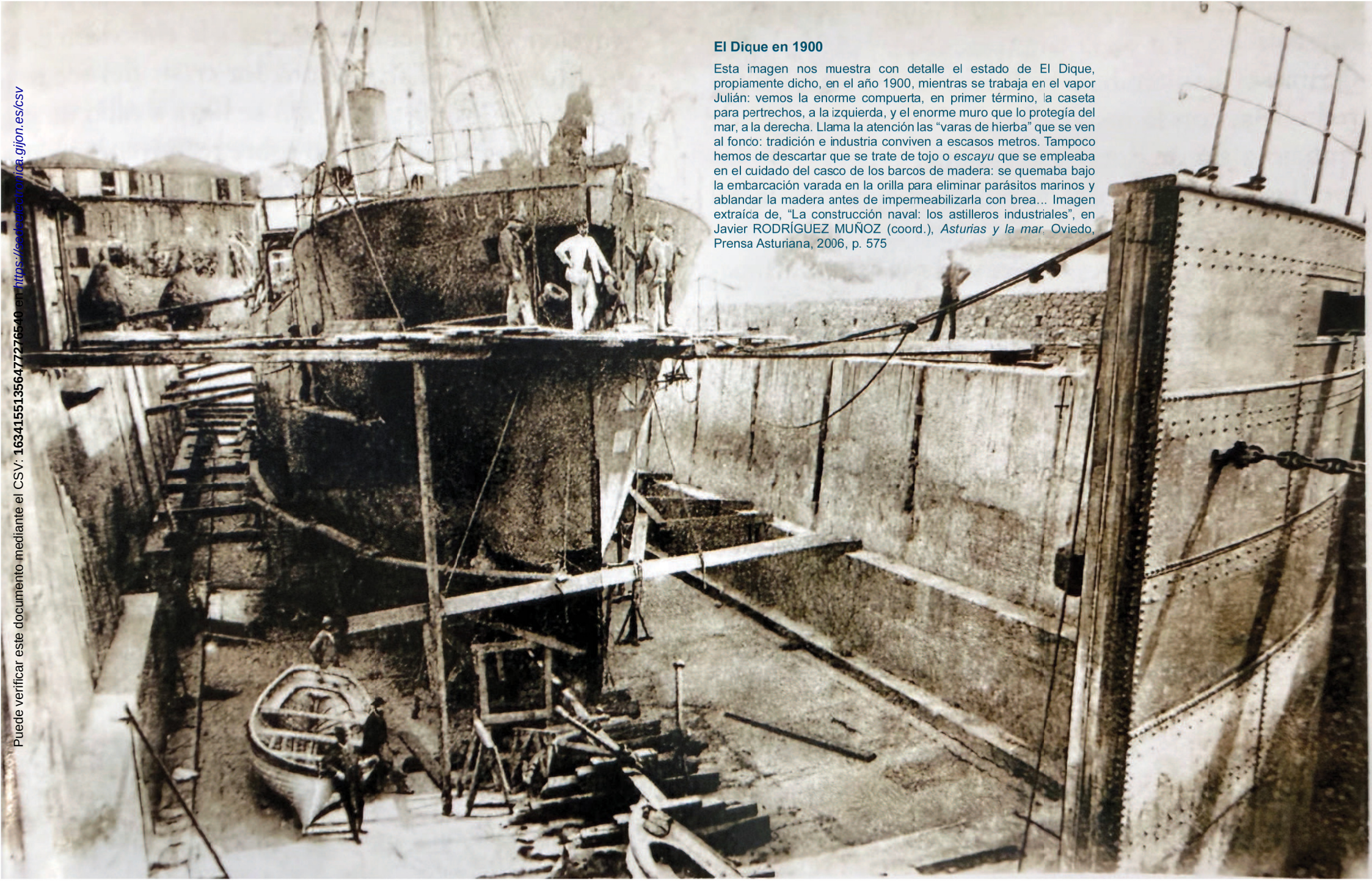
[38] "Gijón, minas y fábricas", *La Correspondencia de España*, 27/08/1899

[39] Rafael FUERTES ARIAS, *Asturias industrial. Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902 (reedición facsimilar: Alvízoras Llibros), p. 239

[40] Procede de *El Liberal*, Madrid, 17/07/1899 y la recoge Elena TORAL, art. cit., p. 43

[41] *Anuario de Electricidad*, Madrid, 1900.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772276540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



El Dique en 1900

Esta imagen nos muestra con detalle el estado de El Dique, propiamente dicho, en el año 1900, mientras se trabaja en el vapor Julián: vemos la enorme compuerta, en primer término, la caseta para pertrechos, a la izquierda, y el enorme muro que lo protegía del mar, a la derecha. Llama la atención las "varas de hierba" que se ven al fondo: tradición e industria conviven a escasos metros. Tampoco hemos de descartar que se trate de tojo o *escayu* que se empleaba en el cuidado del casco de los barcos de madera: se quemaba bajo la embarcación varada en la orilla para eliminar parásitos marinos y ablandar la madera antes de impermeabilizarla con brea... Imagen extraída de, "La construcción naval: los astilleros industriales", en Javier RODRÍGUEZ MUÑOZ (coord.), *Asturias y la mar*. Oviedo, Prensa Asturiana, 2006, p. 575

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

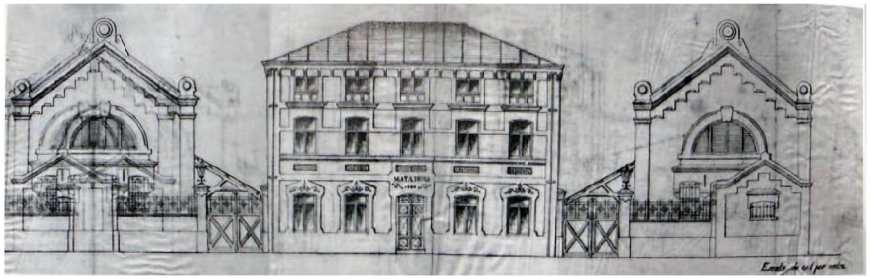
5. El Macelo Municipal (1888)

En 1888 hay otro hecho importante para la zona objeto de nuestro interés, dentro del ámbito de actuación del Plan Especial: el proyecto de construcción de un macelo municipal para la villa de Gijón, que firma en junio de ese año Rodolfo Ybañes y cuyas obras salen a subasta en aquel mes de noviembre[42]. Este que fuera arquitecto municipal a finales del siglo XIX será quien dé las trazas para este inmueble, pudiendo mencionar que también le correspondió el conocido paseo del Muro (1889) que supone el primer intento de urbanización y contención para la zona de San Lorenzo, dotando de un área peatonal al frente marítimo de la ciudad. Poco después se trasladaría a Soria[43], donde asume la tarea de arquitecto provincial[44].

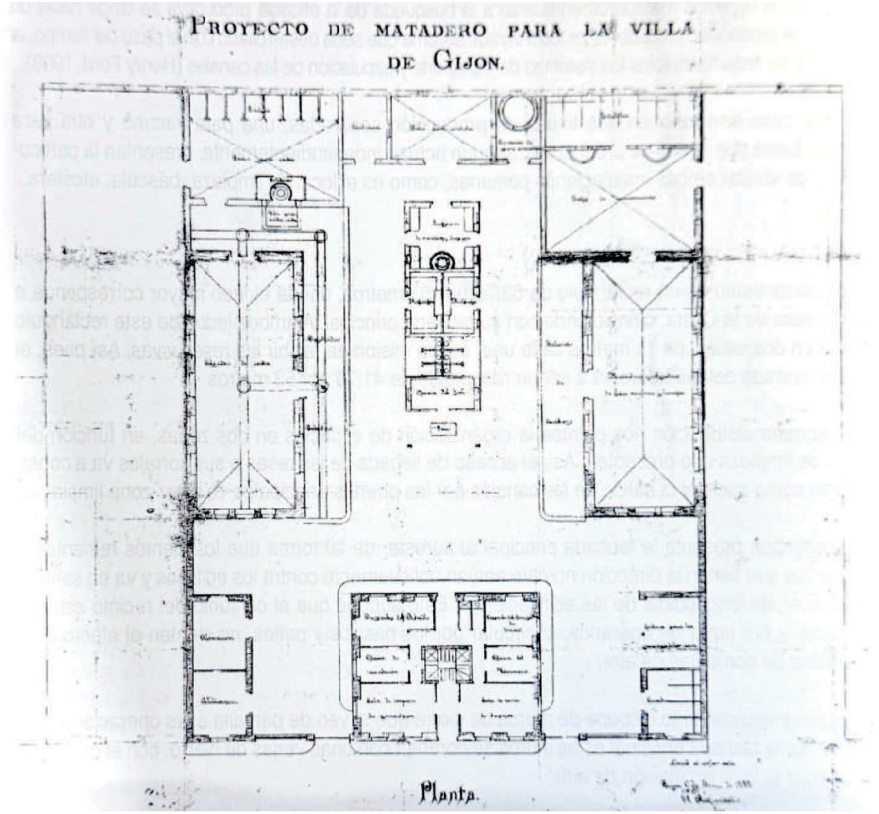
Rodolfo Ybañes diseña un edificio interesante, en un solar a las afueras de la población pero próximo a Gijón y con fácil acceso, en el que disponer de suficiente superficie y abastecido de agua abundante, disponiendo de buena ventilación y buen alcantarillado. Por todas esas razones, la zona de El Natahoyo será la escogida; se emplaza en una finca rectangular, cuyo lado mayor coincide con la carretera de la Costa y que será la fachada principal. Linda al oeste con las instalaciones del Dique de Gijón.

En la ordenación habrá dos áreas: una para llegada de las reses a sus corrales, la zona sucia y otra para salida de las canales hacia el comercio, la zona limpia. Muros de cierre delimitan los ámbitos y sirven de pantalla, coronando sus muros con verjas de hierro. En el centro de la fachada noble, el edificio de oficinas y administración así como habitaciones para empleados, con sendas puertas con cancelas de hierro para el paso de carros y peatones en los costados. Hay patios y dependencias diversas.

Hacia 1910, el Ayuntamiento centralizó aquí el sacrificio, suprimiendo los mataderos más pequeños de Jove, El Musel, La Calzada, Tremañes y La Guía.



Este edificio en El Natahoyo marcó la fisonomía del barrio durante décadas. Tras el cese de su actividad y el traslado de la producción cárnica a Granda, las instalaciones sufrieron un progresivo abandono. Finalmente, fue derribado en el año 1998. Sobre su solar se edificará una nave al servicio de Naval Gijón bajo proyecto de 2007 y que forma parte del actual ámbito de actuación del Plan.



Insertamos aquí planta y alzado del proyecto de 1888 consultado por Ángel Martín Rodríguez en el Archivo Municipal de Gijón/Xixón. No hemos localizado ninguna imagen terrena de estas instalaciones pero sí incluiremos alguna aérea, de la década de 1960, en la que se aprecia su morfología en aquel tiempo.

[42] Ángel MARTÍN RODRÍGUEZ, Francisco José SUÁREZ DOMÍNGUEZ et alii, "Macelo municipal de El Natahoyo (Gijón), 1888", en Miguel Ángel ÁLVAREZ ARECES (coord.), *Patrimonio industrial agroalimentario: testimonios coiidianos del diálcgo intercultural,* Gijón, CICEES, 2009, pp. 577 – 590

[43] Montserrat CARRASCO GARCÍA, "Arquitectura y arquitectos en la ciudad de Soria en la segunda mitad del siglo XIX", en Mª Dolores ANTIGÜEDAD DEL CASTILLO - OLIVARES y Juan Ramón CIRICI NARVÁEZ (coord. y ed.), Arquitectura y ciudad en España de 1845 a 1898, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, pp. 87 - 101 (disponible en línea)

[44] Natalia TIELVE GARCÍA, "Patrimonio industrial en el *waterfront* de Gijón" en María Cruz MORALES SARO (coord.), *El waterfront de Gijón (1985 – 2005): nuevos patrimonios en el espacio público*, Oviedo, Eikasia, 2010, pp. 179 – 223

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

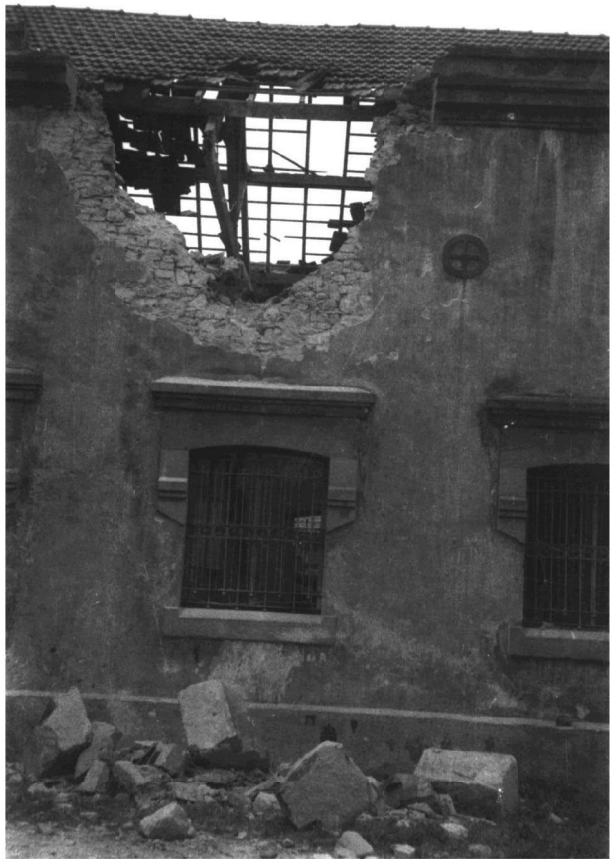


En esta fotografía aérea oblicua tomada el 1 de agosto de 1962 podemos observar las instalaciones del antiguo Macelo Municipal que, aparentemente, aún mantenían un estado coherente, aunque no exacto, con el de su proyecto original de 1888.

Imagen tomada por la firma SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles) y custodiada en el Institut Cartogràfic de Catalunya.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772776540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv







Las fotografías superior izquierda e inferior derecha nos muestran el aspecto que presentaba el Macelo Municipal de Gijón a finales del año 1986, fecha en la que se elaboró la correspondiente ficha del IPHI (Inventario del Patrimonio Histórico Industrial de Asturias). Se trata de un registro pionero, elaborado entre 1986 y 1987 por el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo para la Consejería de Cultura. Recopiló los bienes de la cultura industrial de la región. Ficha 658, redactada por Ramón Alvargonzález

Arriba a la derecha, vemos una imagen tomada por Constantino Suárez que nos enseña los daños producidos en la fachada del Macelo Municipal de Gijón, causados por los proyectiles lanzados por el crucero Almirante Cervera en apoyo de los sublevados del Cuartel de Simancas, el 5 de agosto de 1936. Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Sign FF004856

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

6. El Dique de Gijón en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, 1901

El 13 de marzo de 1901, ante el notario de Gijón José María Martín y Martín, se firma la escritura de transmisión de una serie de instalaciones por parte de la sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía. a la Sociedad Española de Construcciones Metálicas (en adelante, SECM)[45], que supone el comienzo de una fase diferente en la marcha de sus trabajos.

La SECM se constituye en enero de 1901, disponiendo su sede social en Bilbao aunque sus oficinas y la administración se emplazaron en Madrid; esta ambiciosa empresa existió hasta el año 1979[46]. Con un capital inicial de unos 12 millones de pesetas, contaba entre sus accionistas con los marqueses de Urquijo y Aldama, capitalistas de Madrid, Bilbao y Asturias, y su propósito era la integración de varias fábricas: la Maquinista Guipuzcoana, con sede en Beasain; los Talleres de Zorroza en Bilbao, la factoría La Constancia de Linares y las instalaciones del Dique de Gijón[47].



SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES BABCOCK & WILCOX.—Vista panorámica de la Fábrica y Talleres de Galindo (Bilbao).

Imagen del Catálogo de la Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox destinado a publicitar los productos fabricados en sus instalaciones de Galindo (Vizcaya). Editado en la década de los años 20. Fondo documental de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería

Planteaba la dotación en Madrid de un centro técnico y fábrica especializada en materiales metálicos para la construcción de edificios, del mismo modo que estimaba dotar en Asturias una factoría para producir locomotoras. A tal propósito dedicarían una parte importante del capital social (el procedente de la suscripción entre accionistas, de los que va a formar parte un grupo gijonés liderado por Emilio Olavarría) y acometerían las reformas necesarias en las instalaciones de las que disponían, comenzando por Beasain para dedicarla en exclusiva a material móvil ferroviario. Para Gijón se planteaba la especialización en calderería de puentes, armaduras, lavaderos y material de minas[48].

La presidencia la asumió el ya citado marqués de Aldama, la vicepresidencia Eduardo de Aznar y Tutor, correspondiendo el cargo de director gerente a José Orueta. Cada fábrica integrada contaba con un vocal, de forma que Anselmo Palacio asume ese rol en representación de Cifuentes, Stoldtz y Cía[49].

Tenemos información precisa de cuáles eran sus instalaciones en esa fecha, pues al transmitir tales bienes los describen y de ese modo nos sirven para, contrastados con las imágenes históricas que poseemos, hacernos una idea cabal del estado que la zona presentaba recién estrenado el siglo XX.

La finca, de 1 ha y 59 áreas, cerrada por muros de mampostería, lindaba al norte con el mar, al sur con la carretera de la Costa, al este con el matadero público y terrenos del ya mencionado Marqués de San Esteban y al Oeste, con terrenos de Manuel Prendes.

Dentro del perímetro había una serie de edificaciones:

"**Casa para oficinas**. Está compuesta de planta baja, piso principal y buhardillas, tiene diez y nueve metros de longitud por ocho metros cincuenta centímetros de ancho, con una superficie de ciento sesenta y un metros cincuenta centímetros cuadrados. Las paredes son de mampostería de dos pies y medio de espesor y la cubierta de teja plana.

[45] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA 14.191 con Código Registral Único: 33023001080121, inscripción cuarta, descripción y titularidad, de fecha 18 de febrero de 1902.

[46] El fondo documental de SECM se custodia en el Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya desde 1994; fue catalogado en 2015. En 1917 adquirió a la empresa suiza Sulzer Frères de Winterthur la patente para la construcción de motores marinos diésel de combustión interna para su fábrica de Zorroza. Véase la somera descripción del fondo en https://www.bizkaia.eus/documents/7171139/12295185/10+-+SOCIEDAD+ESPA%C3%91OLA+DE+CONSTRUCCIONES+MET%C3%81LICAS.pdf

[47] Dos fuentes impresas de interés: "El trust español de talleres de construcción", *Revista Minera*, 1901, p. 5 y "Sociedad Española de Construcciones Metálicas", *Revista Ilustrada de vías férreas*, Madrid, 25/04/1901, p. 208. Ambas recogidas en Elena TORAL, *art. cit.*, p. 44.

[48] Elena TORAL, *art. cit.*, p. 45

[49] Elena TORAL, *ibidem*

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551356477276540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El piso bajo tiene cuatro metros diez y siete centímetros de altura y el principal tres metros setenta y un centímetros.

Cocheras y cuadra. Es un edificio con paredes de mampostería y cubierta de teja plana, tiene nueve metros de largo por seis de ancho y seis de altura y ocupa una superficie de cincuenta y cuatro metros cuadrados.

Habitación del portero. Está compuesta únicamente de planta baja con paredes de mampostería, tiene diez metros de largo por siete de ancho y cinco de altura y ocupa una superficie de setenta metros cuadrados.

Almacén de efectos. Es un edificio de mampostería con armadura de madera y teja plana, tiene cincuenta y tres metros cuarenta centímetros de largo por siete metros sesenta centímetros de ancho y siete metros de altura, ocupando una superficie o área plana de cuatrocientos cinco metros ochenta y cuatro decímetros cuadrados.

Taller de fundición. Está construido con paredes de mampostería, armadura metálica y teja plana, mide veinte y tres metros setenta y cinco centímetros de largo por diez y ocho metros cincuenta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura, su superficie es de cuatrocientos cuarenta metros cincuenta y seis decímetros y veinticinco centímetros cuadrados.

Taller de calderería y Ajuste. Está formado con paredes de mampostería, con armadura de madera y teja plana, ocupa una superficie de ochocientos cuarenta y nueve metros setenta y siete decímetros y cincuenta centímetros cuadrados dentro de un perímetro de ochenta y nueve metros cuarenta y cinco centímetros de largo por nueve metros cincuenta centímetros de ancho. Los dos talleres que dicho edificio comprende están separados entre sí por una mampara de madera y la altura de las paredes es de ocho metros sesenta y cinco centímetros.

Taller de montajes. Está formado por paredes de mampostería, armadura de madera y cubierta de teja de barro acanalada, tiene cincuenta y tres metros cuarenta centímetros de largo por once metros setenta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura y ocupa una superficie de seiscientos veinte y siete metros cuarenta y cinco centímetros cuadrados.

Taller de Forjas. Está formado por paredes de mampostería, armadura de madera y teja plana, mide veinte y cinco metros cincuenta centímetros de largo por cinco metros setenta centímetros de ancho y cuatro metros de altura, y ocupa una superficie de ciento cuarenta y cinco metros treinta y cinco decímetros cuadrados.

Taller de Carpintería, cuarto de calderas y motor. Es un solo edificio con paredes de mampostería, armadura de madera y teja plana, mide diez y ocho metros cincuenta y cinco centímetros de largo por diez y ocho metros treinta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura y ocupa una superficie de trescientos cuarenta metros treinta y nueve decímetros, veinte cinco centímetros cuadrados. Los espesores de los muros o paredes de los anteriores edificios varían entre setenta centímetros, como mínimo y un metro como máximo.

Dique seco de Carena. Tiene setenta y seis metros de largo por catorce de ancho, dobles puertas de hierro y sus muros corresponden a esta clase de construcción, siendo de cantería y mampostería concertada con revestimiento hidráulico. **Para el servicio de Dique hay dos chabolas** de panderete de ladrillo con cubierta de madera y teja de barro acanalada, ocupando cada una doce metros cuadrados de superficie y tienen cuatro metros de altura; en una están instaladas las bombas de achique, y en la otra la caldera de vapor que mueve dichas bombas.

Los diez edificios descritos lindan por todos sus aires con el terreno en que radican, excepto los tres primeramente reseñados que por su lado Sur lindan con la carretera de la Costa"[50].

Todo indica que la casa para oficinas, las cocheras y cuadra o la habitación del portero, debían corresponderse, en los sustancial, con el edificio para oficinas y efectos navales, que llegaba hasta la calle y que hoy día se conserva: aquí debajo lo vemos de nuevo a la derecha, frente al posteriormente denominado taller de gálibos y que en este momento resulta difícil cuál de las funciones anteriormente descritas acogía.

Por otro lado, llama la atención que no se cite la existencia de un horno, aunque es de suponer que el taller de fundición contara con, al menos, uno.



[50] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA 14.191 con Código Registral Único: 33023001080121, inscripción cuarta, descripción y titularidad, de fecha 18 de febrero de 1902

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

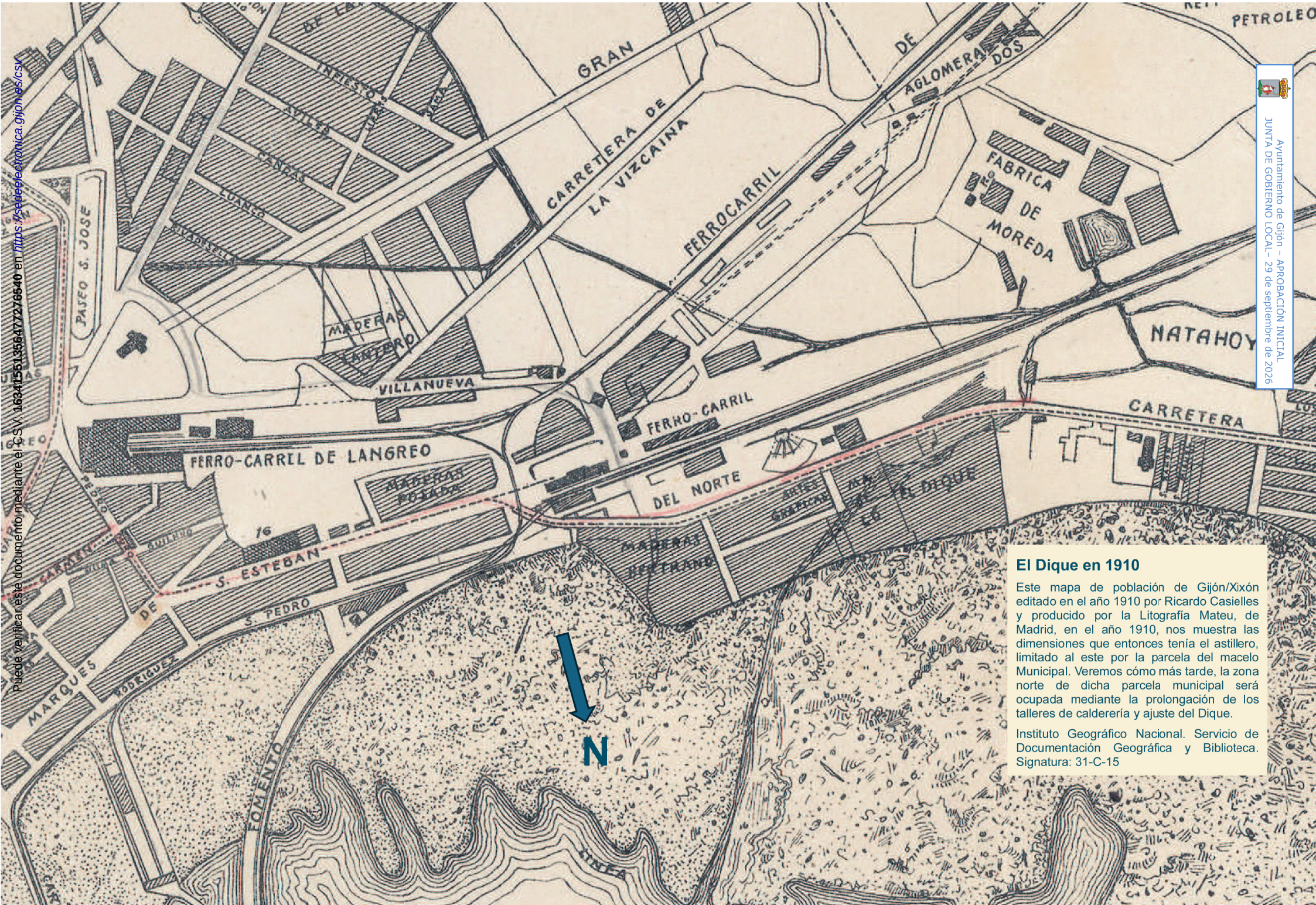
El Dique hacia 1910

Esta maravillosa fotografía de Fernando Debas vemos el vapor Jovellanos en el Dique de Gijón/Xixón entre el año 1910 y 1911, ya integrada su gestión en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas.

Nuevamente, disponemos de una imagen que nos muestra con bastante definición la evolución de las instalaciones: complementa la vista publicada en el *Álbum Anunciador* de 1893, al ser desde otro ángulo (ahora vemos la fachada sur del taller principal) y apreciamos cómo surge una prolongación, a menos altura, de la nave transversal, hacia el dique (hacia el oeste). También nos encontramos ese puente-grúa en la campa exterior, sobre raíles, y (a la izquierda, sobre el dique) esas chabolas (parecen ampliadas) para acoger las bombas de achique y la máquina de vapor que las accionaba.

El Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias, ubicado en Gijón/Xixón, conserva una de las colecciones documentales industriales más importantes de España. Sign. P_4_8_272

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026



Puede verificar este documento mediante el CSV 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

El Dique en 1910

Este mapa de población de Gijón/Xixón editado en el año 1910 por Ricardo Casielles y producido por la Litografía Mateu, de Madrid, en el año 1910, nos muestra las dimensiones que entonces tenía el astillero, limitado al este por la parcela del macelo Municipal. Veremos cómo más tarde, la zona norte de dicha parcela municipal será ocupada mediante la prolongación de los talleres de calderería y ajuste del Dique.

Instituto Geográfico Nacional. Servicio de Documentación Geográfica y Biblioteca. Signatura: 31-C-15

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Algo más aporta el trabajo que Rafael Fuertes firma en 1902[51]: él indica que ya desde el 1 de enero de 1901 esta fábrica formaba parte de la SECM, domiciliada en Madrid, y también informa de que la dirección estaba a cargo del ingeniero José de Orueta. Es parco en la descripción de las instalaciones, pero sí refiere cómo disponían de máquinas de alta presión sistema Walther y otra multitubular; la plantilla rondaba los 150 operarios.

Por completar las informaciones que sobre ese año 1901 poseemos, hay que mencionar cómo el cambio de titularidad afectó a la marcha de la factoría, que hubo de reorganizarse, pero que también a nivel social hubo complicaciones habida cuenta de la huelga que en Gijón se produjo con un cierre patronal que paralizó la actividad en muchos talleres (E. Toral, op. cit., p. 45).

Entre 1901 y 1905 se mejoraron las instalaciones, y en esa primera década del siglo XX fueron logrando una mayor actividad y una cierta reputación. La reparación de buques, algunas obras para la Marina de guerra son las referencias que para esa etapa manejamos.

Llegamos así a la década de 1910, aciaga en el contexto internacional por la primera guerra mundial aunque, como ya se ha probado en otros sectores industriales asturianos, propicia para nuestros intereses técnicos y productivos. La construcción naval va a cobrar al fin importancia, se produce más, con mayor envergadura y a la SECM esto le benefició.



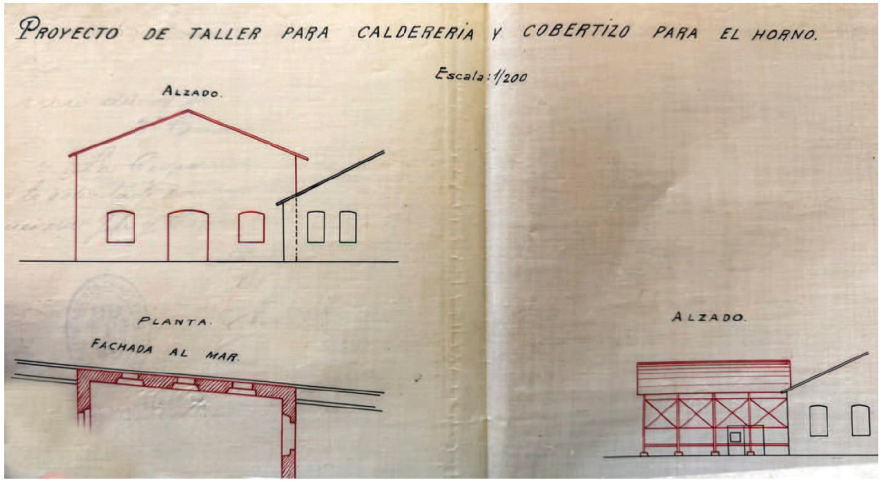
El Dique en 1916

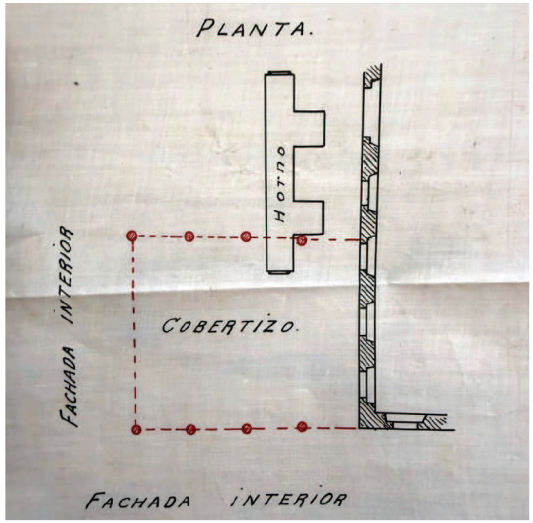
Página de la publicación *Mundo Gráfico* de 1916, con una fotografía anunciando la SECM. Es una vista interesante de la del propio Dique y de esa caseta para bombas y pertrechos. También nos permite apreciar la creciente urbanización, con usos residenciales, de la calle Mariano Pola en su acera sur.

[51] Rafael FUERTES ARIAS, *Asturias industrial. Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902 (reedición facsimilar: Alvízoras Llibros), pp. 238 – 239

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

De este período podemos referir dos obras que hemos documentado a partir de material inédito. Por un lado, la solicitud del año 1918 para construir un edificio para nuevo taller de calderería y un cobertizo que, no siendo de envergadura, parece recoger la disposición del horno que aún hoy existe y es un elemento constructivo de interés[52]. El nuevo taller parece proyectarse en paralelo al ya existente y a él adosado.





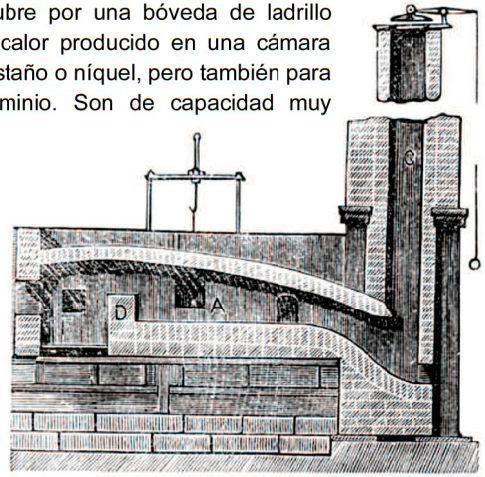
En estos sencillos planos constatamos la intención de levantar un nuevo taller de calderería, en 1918, en paralelo al ya existente (a su vez, paralelo al dique) pero con más fondo (justo hasta la línea de costa). A su vez se plantea un cobertizo para lo que parece un horno de reverbero para fundir metales.

[52] AMG, 178/1918

Nos interesa ese horno, uno de los escasos elementos de producción que se conservan hoy en esta zona, en el interior del complejo construido, aunque no podemos asegurar que se trate del mismo dada la escasa entidad e información que aporta la planimetría. Parece un horno de fundición (permite pasar metales y aleaciones de estos de estado sólido a líquido) del tipo conocido como de reverbero: es decir, aquel en el que el calor es reflejado (de ahí la expresión "reverbero") por su bóveda, hacia una zona de reacción química que se separa, físicamente, de aquella donde tiene lugar la reacción de combustión que aporta energía al sistema. En esta tipología, el combustible (ya sea carbón, como suponemos aquí sucedió, pero podría ser gas o fuel) se quema en una cámara que está separada de los materiales a tratar; la limitación de ese contacto directo supone minimizar la indeseable interacción entre combustible y materiales a refinar.

Un horno de reverbero es rectangular, se cubre por una bóveda de ladrillo refractario y dispone de una chimenea; refracta el calor producido en una cámara independiente. Se usa para la producción de cobre, estaño o níquel, pero también para ciertos hormigones, cementos o reciclado de aluminio. Son de capacidad muy variable[53].





Este grabado francés del s. XIX representa el corte de un horno de reverbero para pudelado que parece similar al que hoy se conserva en las antiguas naves del Dique de Gijón/Xixón. Fuente: www.giez-annecy.fr.

A la izquierda vemos el estado actual del horno que se conserva, adosado a la pared norte del taller posteriormente denominado de los herreros de ribera. En su extremo oriental se ubica la chimenea o, mejor dicho, su base, desprovista del tramo superior.

[53] Hay muchas referencias disponibles. Hemos consultado, por ejemplo, el trabajo de Sebastián David ÁVILA SIERRA, Nicolás LIZCANO PINZÓN y Kevin Leonel VELÁSQUEZ ROMERO, *Homos de fundición*, Universidad Industrial de Santander – Taller de Manufactura, 2022, p. 6

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

La otra, siendo aparentemente una solicitud de poca relevancia, resulta de valor porque se representan las diversas instalaciones que en esta finca había (y en sus inmediaciones) de resultas de indicar cómo se cerraría y arreglaría una calle particular[54].

Este documento recién mencionado acredita que estaba prevista la inmediata dotación de sendas gradas a un lado y otro del dique seco: una de ellas, en los terrenos que antaño fueran de Ramón Prendes. Se evidencia así que existe una grada ya en construcción, la denominada nº 1, entre el dique seco y la factoría, mientras se encuentra en proyecto construir la nº 2 sobre los mencionados terrenos al oeste del dique.

En náutica, una grada es una instalación inclinada a la orilla del mar (o de un río) utilizada para construir, reparar o botar embarcaciones. Está formada por una superficie sólida de mampostería u hormigón, y cuenta con el declive necesario para que el barco deslice hacia el agua o sea extraído mediante carros o raíles. La grada puede ser de construcción, o de armar, o de carena. No disponemos ahora de más datos al respecto, pero sí podemos afirmar que se planteaban trabajos de cierta envergadura.

Lo cierto es que en 1917 parece que habían solicitado la instalación de esas dos gradas que mejorarían sus instalaciones y se preveía que sobresalieran del muro de costa casi 50 m; y en 1918 se planteaba insertar entre ambas una grúa de 20 m de altura que procedía de los talleres madrileños de la propia SECM[55]. Finalmente, la autorización para esas gradas en el varadero llegará el 28 de enero de 1919 y se ejecutaron a partir de entonces conforme a lo previsto[56]. Asimismo, completando estas obras, se derrumbó el muro de contención del Dique para facilitar el acceso de estas gradas al mar; las instalaciones se hallaban constreñidas entre el río Cuntis, canalizado, y la carretera de Ribadesella a Canero[57].

El tercer aspecto que tenemos que abordar es relevante y lo dicta la coyuntura: las buenas perspectivas del sector supusieron que otros empresarios miraran con interés este negocio, de forma que compañías de transformados metálicos radicadas en Gijón valoraron reorientar su producción hacia la elaboración de buques[58]: había que competir por el espacio costero disponible, habría que diferenciarse y si fuera posible, destacar.

El 27 de julio de 1918, Faustino Goyanes, en nombre de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, solicita cerrar con muro de mampostería la nueva finca que han adquirido a Ramón Pendes al oeste del dique y aporta esta estupenda cianocopia que nos permite ver la ubicación de la grada en construcción, al este y de la nueva que se proyecta sobre esos terrenos.



[54] AMG, 20/1919

[55] Las referencias que aporta Elena TORAL proceden de la *Revista Industrial Minera Asturiana* de fecha 01/05/1917 y el artículo "Construcciones Navales en Gijón", *Revista Minera*, 1918, pp. 163 – 164

[56] Elena TORAL ALONSO, *art. cit.*, p. 49, nota 46, refiriendo *Mundo Científico*, nº 982, 1919, p. 13 y *El Noroeste*, 30/11/1918

[57] Maneja Elena TORAL, *art. cit.*, p. 50, un plano que localizó en un acta de reconocimiento de fecha 6 de abril de 1936, correspondiente a los trabajos ejecutados en 1919 del cual no indica la procedencia.

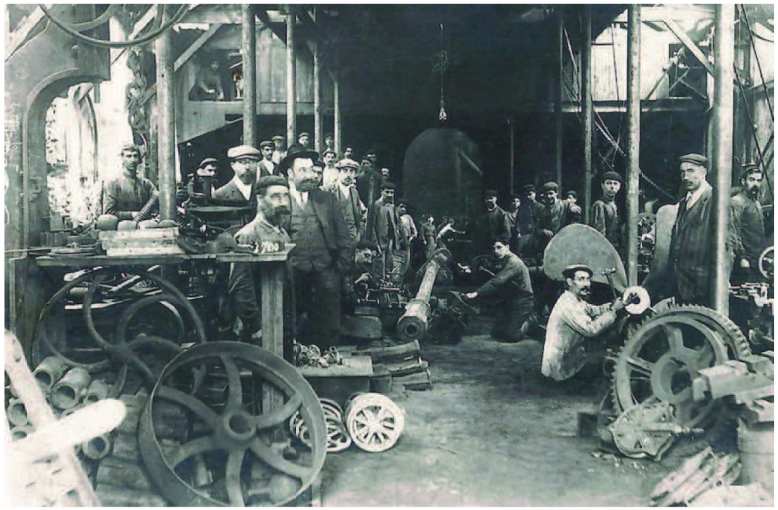
[58] Elena TORAL, *art. cit.*, p. 48

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Nos referimos por un lado a la Sociedad Riera y Cía, que a comienzos de 1917 se transformó, tras ampliar su capital, en una sociedad anónima denominada Astilleros Riera y plantea la construcción de buques; a sus antiguas instalaciones agregan nuevos talleres en ese momento, en la carretera al Musel y gradas en la playa del Arbeyal. También entonces, los astilleros que habían sido propiedad de la Constructora Gijonesa pasan a manos de Manuel Loring Guilhou, conde de Mieres, administrador delegado de la importante Fábrica de Mieres, quien los toma por un plazo de 10 años para impulsar la construcción de buques mercantes[59]. Del mismo modo, a comienzos de 1917, José Tartiere, gerente de la Sociedad Industrial Asturiana, quiso ocupar una gran extensión de terreno en la playa del Natahoyo para escombrera de la vecina fábrica de Moreda[60]. El frente costero se estaba volviendo apetecible y disputado.

La SECM se opuso a los trabajos que el influyente Loring planteó acometer por considerar que perjudicaban sus intereses, aunque sin éxito, y vio cómo se retrasaban los permisos que ellos demandaban, de forma que puede quizás suponerse que la Junta de Obras del Puerto no fue lo más diligente e imparcial en aquel procedimiento: la hipótesis la plantea la historiadora Elena Toral a la vista de la documentación que maneja.

Cerramos la revisión de esta etapa afirmando que la bonanza permitió una actividad constante en esta década, pero al poco de finalizar el conflicto mundial, la situación varía y empeora.



Taller del astillero Riera y Menéndez hacia 1910. A la izquierda, con traje y sombrero, Estanislao Menéndez, detrás, con gorra y barba, Luis Riera. Exposición *Gijón Oeste, Una memoria industrial* (2024)

7. Ocupación, división y reapertura del Dique: las décadas de 1920 y 1930

El contexto internacional cambia y con él, la construcción naval a escala general: los que habían sido principales países productores recuperan su posicionamiento y además, aumenta el tonelaje de los buques de la marina mercante para favorecer un comercio a escala superior, lo que implicaba –en buena lógica– astilleros de mayor capacidad. Para las instalaciones gijonesas, que se habían ocupado en buques de cabotaje para firmas mineras y siderúrgicas, no parecía una situación idónea; hay que agregar que el sector tendió a la concentración, de forma que las firmas pequeñas tendían a integrarse en grupos más potentes y, como tercer factor, hubo una crisis de trabajo en la construcción naval, en esa misma década de los 20.

Hemos de agregar el hecho de que en enero de 1924 hubo severas tormentas que afectaron a la bahía de Gijón, provocando el golpe de mar desperfectos en buques pero también en instalaciones portuarias: así sucedió para los vecinos Astilleros de Gijón y podemos imaginar que también para el Dique (al estar tan cercano) aunque no tenemos constancia[61].

Ralentizada o paralizada la actividad en el Dique en ese momento, sigue luchando la compañía no obstante por sus intereses: por ejemplo, cuando el colindante Macelo Municipal plantea su ampliación sobre terrenos contiguos, la SECM defiende sus derechos de propiedad sobre ellos ante el consistorio.

En octubre de 1924 Fábricas de Moreda y Gijón arrienda los antiguos talleres del Dique Seco del Natahoyo para ampliar los trabajos de ajuste de su firma, porque los que ellos poseían en la zona de Moreda eran incapaces de atender la alta demanda de producción. El uso se orienta a trabajos de transformación metálica, ya no construcción o reparación de buques, y plantean acometer trabajos para dotar de nuevos medios de producción: lo que no tuvo lugar fue un cambio en la propiedad.

Apenas dos años después se va a proceder a dividir las instalaciones: Astilleros de Gijón, la empresa que había puesto en marcha Manuel Loring y ocupaba desde 1918 las instalaciones que habían sido de la Constructora Gijonesa, necesita más espacio y medios para atender la demanda recibida y en octubre de 1926 solicita la reapertura del Dique, donde acometerá tareas de mantenimiento y reparación de buques. Realizaron trabajos diversos para distintos armadores, pudiendo señalar, por ejemplo, cómo en 1930 se construye aquí el primer buque a motor diésel botado en la ciudad (el *Capricho*, para Suardíaz y Rivas, armadores) así como motonaves (*Mariano Benlliure*, *Goya* o *Zuloaga*).

[59] Elena TORAL ALONSO, *art. cit.*, p. 48

[60] *Revista Industrial Minera Asturiana*, 01/02/1917 citado por Elena TORAL, p. 51, nota 48

[61] Este contexto, tan interesante como complejo, lo establece Elena TORAL, *art. cit.*, p. 52

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

296

El Dique en 1925

En esta fotografía de Constantino Suárez archivada como de 1920 ya vemos levantada esa nave para el nuevo taller de calderería que se intuía en los planos ya expuestos de la licencia municipal de 1918. Presenta una mayor altura, con numerosos vanos en sus muros laterales se emplaza adosada a la nave preexistente y alcanzando en la trasera el muro de defensa marítimo. Su construcción hubo de suponer el derribo de unos pocos metros del cuerpo frontal de la nave transversal que se sigue viendo en cubiertas, así como la nueva nave, a menor altura que prolongaba aquella y veíamos en la fotografía de 1910. Podemos apreciar la gran actividad de construcción metálica a juzgar por la gran cantidad de piezas que se almacenan en esa campa exterior.

Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Sign. FF000296

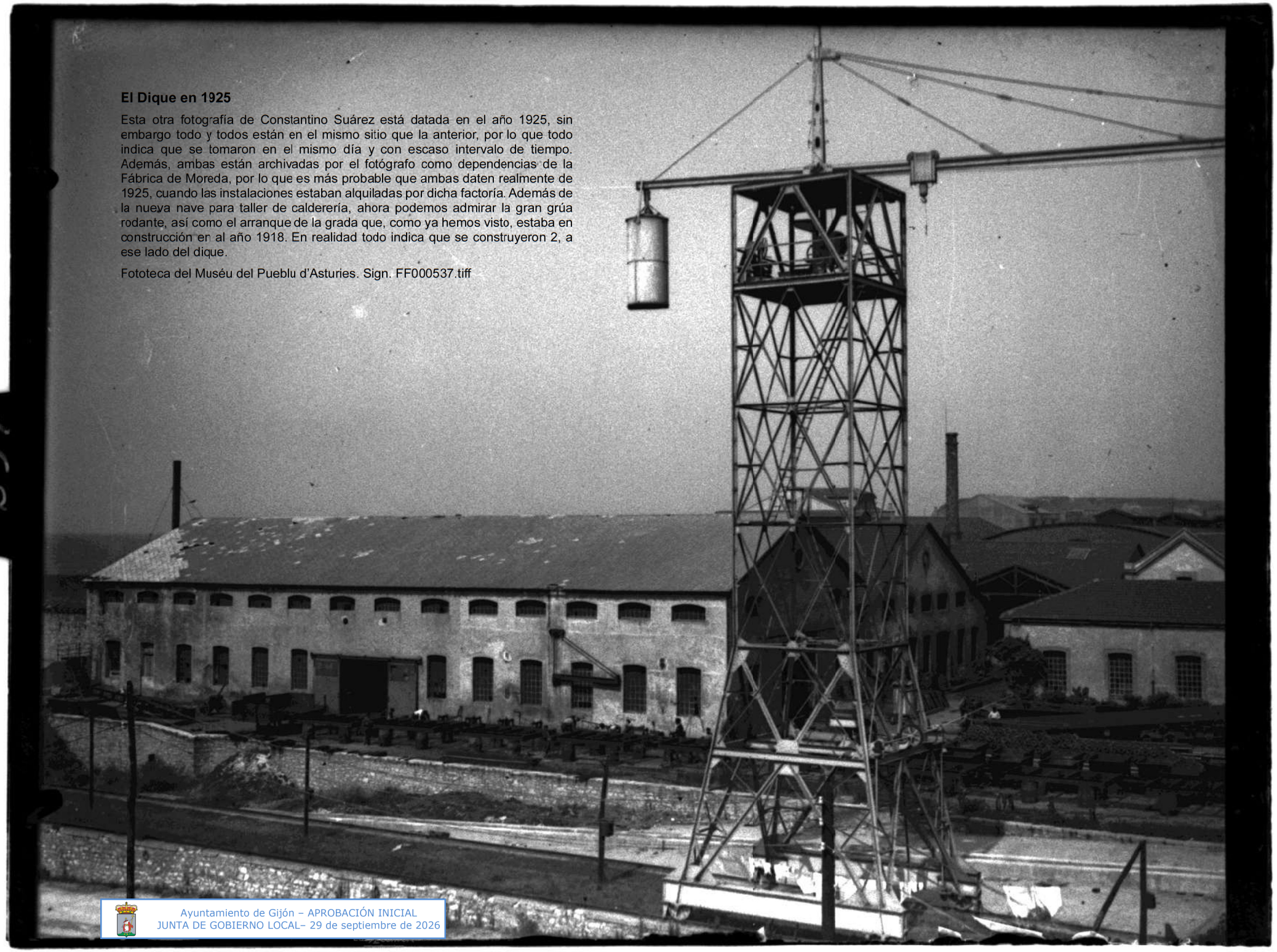
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

El Dique en 1925

Esta otra fotografía de Constantino Suárez está datada en el año 1925, sin embargo todo y todos están en el mismo sitio que la anterior, por lo que todo indica que se tomaron en el mismo día y con escaso intervalo de tiempo. Además, ambas están archivadas por el fotógrafo como dependencias de la Fábrica de Moreda, por lo que es más probable que ambas daten realmente de 1925, cuando las instalaciones estaban alquiladas por dicha factoría. Además de la nueva nave para taller de calderería, ahora podemos admirar la gran grúa rodante, así como el arranque de la grada que, como ya hemos visto, estaba en construcción en al año 1918. En realidad todo indica que se construyeron 2, a ese lado del dique.

Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Sign. FF000537.tiff

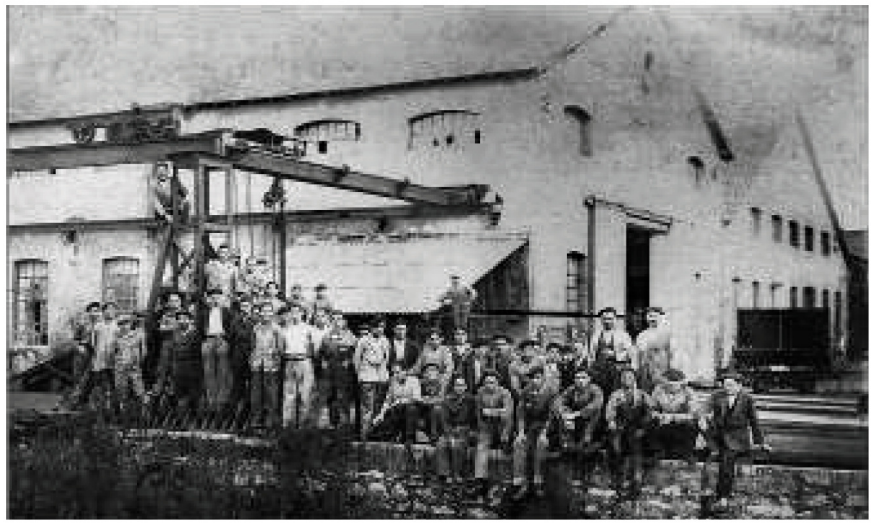


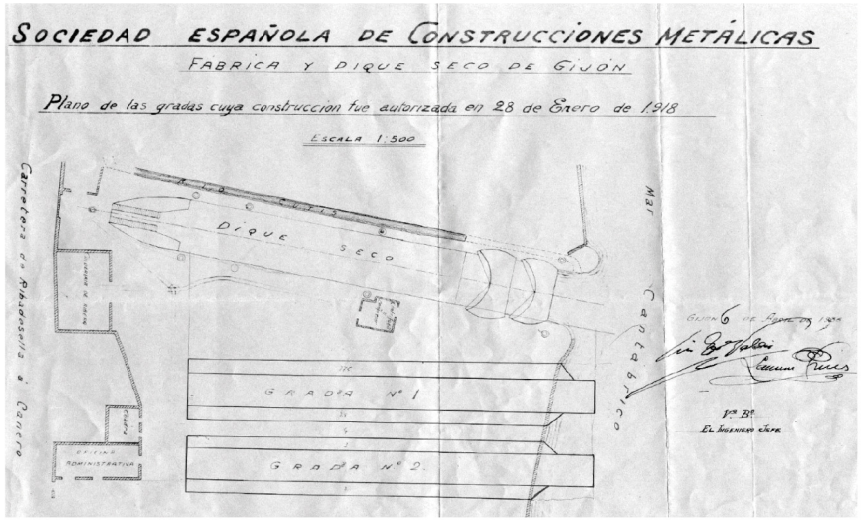
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

No obstante, hay que señalar que la parte de talleres que ocupaba Fábrica de Moreda cierra en diciembre de 1931 y así permanece hasta 1932 por conflictos laborales entre obreros y empresa, y que en marzo de 1933 los astilleros cierran dejando en la calle a 141 obreros, ante la falta total de encargos.

En 1934 se crea en la zona Astilleros del Cantábrico, ocupando las instalaciones del Natahoyo en las que se había asentado Astilleros de Gijón y el Dique, y pretenden la consecución de embarcaciones para la Marina española; los planes se verán truncados con el golpe de estado y el comienzo de la guerra.







Para cerrar este apartado, reproducimos una foto de los talleres, con un grupo de obreros en el año 1930 (arriba a la izquierda), hemos de suponer que empleados de Astilleros de Gijón, que ocupa en ese tiempo las instalaciones. Debajo un plano de 1936 que incluye Elena Toral en su artículo ya citado y en el que se aprecia como ambas gradas se construyeron entre el dique y los talleres.

Sobre estas líneas, vemos una imagen aérea, militar, seguramente tomada por la Legión Cóndor, de la primavera de 1937, donde se confirma el estado de las instalaciones (con la nueva nave adosada y las dos gradas) para estas fechas. Además, en la trasera, al norte, se aprecia como la nave trasversal se prolonga por detrás del Macelo Municipal, incluso vemos una nueva nave paralela adosada: todo indica que como se conservan en la actualidad.

Llama la atención que se marque como objetivo (estas fotografías servían para preparar los bombardeos) el dique con el navío que alojaba (es de suponer que para evitar que el bando enemigo reparar su buques. El Dique no fue bombardeado en la campaña de los mese siguientes, los depósitos de CAMPSA que vemos en la parte inferior de la imagen correrían peor suerte.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

8. El Dique en manos de Duro Felguera: las décadas de 1940 y 1950

Si bien es cierto que, al referirnos al origen del Dique, mencionamos un vínculo entre Anselmo Cifuentes y Duro Felguera, no parece que en los 40 primeros años del siglo XX hubiera particular relación entre la firma de sus herederos y la poderosa compañía siderometalúrgica langreana.

En 1940 Duro busca una oportuna alianza entre su producción y la industria naviera, adquiriendo las antiguas instalaciones que se encontraban en mal estado y planteando una serie de obras casi de inmediato[62].

La S.A. Duro Felguera adquirió la finca a la SECM según escritura otorgada en Madrid el 31 de diciembre de 1940, ante el notario Luis Sierra Bermejo, presentando la primera copia en el Registro de la Propiedad de Gijón el 29 de mayo de 1941.

La descripción de la finca, comprendidas sus instalaciones, forma parte de la inscripción primera que se asienta y pasamos a reproducir[63]:

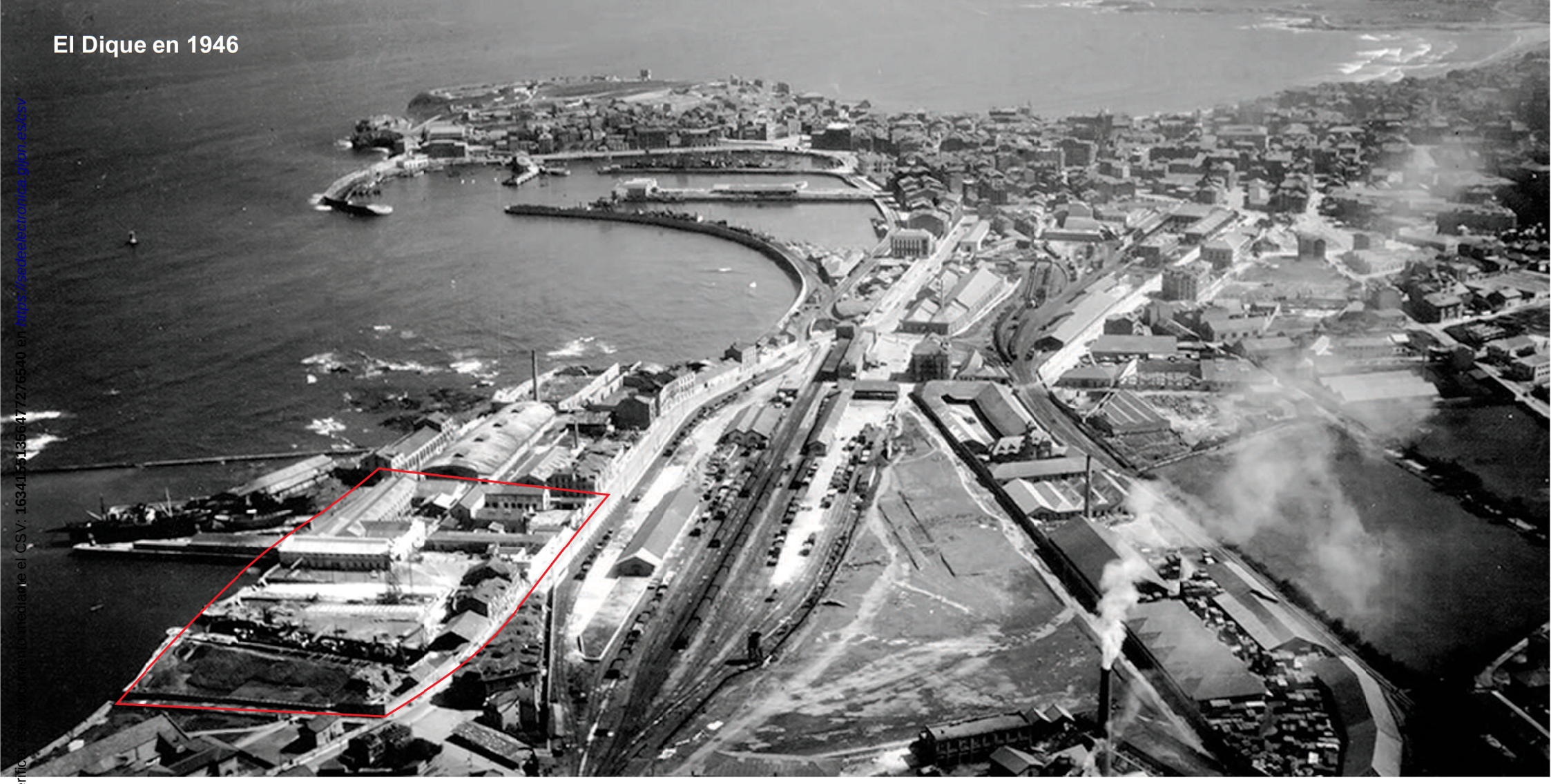
"Urbana: o sea una finca situada en términos de esta Villa de Gijón, barrio nombrado de Natahoyo correspondiente antes a la inmediata parroquia de Tremañes que tiene la cabida total de una hectárea cincuenta y nueve áreas cuarenta y dos centiáreas y cuarenta y dos decímetros cuadrados, cerrada por muros de mampostería: Linda al Norte con el mar; al Sur, con la carretera de la Costa; al Este, con el Matadero público y terrenos del Marqués de San Esteban; y al Oeste, con terrenos de Don Manuel Prendes. En el área y dentro del perímetro de la finca descrita existen las edificaciones y construcciones siguientes: **Casa para oficinas.-** Está compuesta de planta baja, piso principal y boardillas, tiene diez y nueve metros de longitud por ocho metros cincuenta centímetros de ancho con una superficie de ciento sesenta y un metros cincuenta centímetros cuadrados; las paredes son de mampostería de dos pies y medio de espesor y la cubierta de teja plana. El piso bajo tiene cuatro metros diez y siete centímetros de altura y el principal tres metros setenta y un centímetros. **Cocheras y cuadra.-** Es un edificio con pared de mampostería y cubierta de teja plana, tiene nueve metros de largo por seis de ancho y seis de altura y ocupa una superficie de cincuenta y cuatro metros cuadrados. **Habitación del portero.-** Está compuesta únicamente de planta baja con paredes de mampostería, tiene diez metros de largo por siete de ancho y cinco de altura y ocupa una superficie de setenta metros cuadrados. **Almacén de efectos.-** Es un edificio de mampostería con armadura de madera y teja plana, tiene cincuenta y tres metros cuarenta centímetros de largo por siete metros sesenta centímetros de ancho y siete metros de altura ocupando una superficie o área plana de cuatrocientos cinco metros ochenta y cuatro decímetros cuadrados. **Taller de fundición.-** Está construido con paredes de mampostería armadura metálica y teja plana, mide veinte y tres metros setenta y cinco centímetros de largo por diez y ocho metros cincuenta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura, su superficie es de cuatrocientos cuarenta metros cincuenta y seis decímetros y veinte y cinco centímetros cuadra dos . **Taller de calderería y Ajuste .-** Está formado con paredes de mampostería, con armadura de madera y teja plana, ocupa una superficie de ochocientos cuarenta y nueve metros setenta y siete decímetros y cincuenta centímetros cuadrados dentro de un perímetro de ochenta y nueve metros cuarenta y cinco centímetros de largo, por nueve metros cincuenta centímetros de ancho; los dos talleres que dicho edificio comprende están separados entre sí por una mampara de madera y la altura de las paredes es de ocho metros sesenta y cinco centímetros. **Taller de montajes .-** Está formado por paredes de mampostería, armadura de madera y cubierta de teja de barro acanalada, tiene cincuenta y tres metros cuarenta centímetros de largo por once metros setenta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura y ocupa una superficie de seiscientos veintisiete metros cuarenta y cinco decímetros cuadrados. **Taller de Forjas.-** Está formado por paredes de mampostería, armadura de madera y teja plana, mide veinticinco metros cincuenta centímetros de largo por cinco metros setenta centímetros de ancho y cuatro metros de altura y ocupa una superficie de ciento cuarenta y cinco metros treinta y cinco decímetros cuadrados . **Taller de carpintería, cuarto de calderas y motor.-** Es un solo edificio con paredes de mampostería, armadura de madera y teja plana, mide diez y ocho metros cincuenta y cinco centímetros de largo por diez y ocho metros treinta y cinco centímetros de ancho y cinco metros de altura y ocupa una superficie de trescientos cuarenta metros treinta y nueve decímetros y veinticinco centímetros cuadrados .- Los espesores de los muros o paredes de los anteriores edificios varía entre setenta centímetros como mínimum y un metro como máximum . **Dique seco de carena.-** Tiene setenta y seis metros de largo por catorce de ancho, dobles puertas de hierro y sus muros corresponden a esta clase de construcciones siendo de cantería y mampostería concertada con revestimiento hidráulico. **Para el servicio del Dique hay dos chabolas de panderete de ladrillo** con cubierta de madera y teja de barro acanalada ocupando cada una doce metros cuadrados de superficie y tienen cuatro metros de altura; en una están instaladas las bombas de achique y en la otra la caldera de vapor que mueve dichas bombas (de achique y en la otra) digo."

La semejanza con la anterior descripción es notable…, sobre manera cuando hemos constatado, al menos, la construcción de una nueva nave de grandes proporciones, adosada a la primigenia, entre aquel 1901 en que La Sociedad de Construcciones Metálicas registra sus propiedades y las fotografías de Constantino Suárez de 1925, por lo que agregaremos lo que por otras vías sabemos al respecto. Para ayudarnos, aportamos esta imagen (pagina siguiente) datada en 1940.

[62] Recoge como fuente impresa oportuna Elena TORAL, en su trabajo tantas veces citado, p. 57 y nota 66, un artículo inserto en *Voluntad*, 31/10/1940, p. 1. Seguimos sus líneas y agregaremos la documentación inédita localizada tanto en el Registro de la Propiedad como en el AMG.

[63] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA nº 16.516, antes finca 14.191, CRU 33023001080138

El Dique en 1946



Puede verificar la autenticidad de este documento mediante el CSV: 16341511356477276540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

En esta fotografía área oblicua del año 1940 vemos la zona que permanece hoy construida del ámbito de actuación del Plan Especial al que acompaña este documento (los antiguos astilleros de El Dique, más las instalaciones del antiguo Macelo Municipal), ya con algunas modificaciones apreciables respecto a imágenes anteriores. Parece constatarse la entidad de la nueva nave para taller de calderería edificada antes de 1925 y cuyo proyecto se corresponde con el de la licencia de obra de 1918. En este momento ya vemos que tanto esa nueva nave como aquella primigenia a la que se adosa, se modifican o embellecen en sus hastiales, adoptando un peto escalonado que la originaria aún conserva, siendo adoptado igualmente por el nuevo edificio para aseos y duchas que se levantará más tarde en el patio de hierros colindante, al este. Se observa la pervivencia del puente grúa exterior. Por otro lado se aprecia, ahora mucho mejor, la notable longitud de las dos naves transversales a las anteriores y que alcanzan, por la trasera del macelo, las instalaciones de Astilleros del Cantábrico.

Entendemos que son las mismas naves que hoy en día se conservan, ligeramente recortadas en la década de los 2000 para acoger la reconversión urbana que se acomete entonces, momento en el que se cambiarán esas cesiones por la edificación de la ya mencionada nueva nave, con la intervención de SOGEPSA, ocupando el solar del antiguo macelo y otras construcciones propias, también derruidas, para servicios, talleres de formación). El CECAF (Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire y del Espacio) conserva valiosos vuelos aerofotométricos de la década de 1940 (como este). Estos archivos fotográficos son la herramienta principal del Observatorio del Paisaje para estudiar la evolución del territorio, realizar fotointerpretaciones, analizar el impacto de la actividad humana y el medio ambiente, o ponerlos, como en este caso, al servicio de la sociedad libremente.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Tras una etapa sin uso, sin olvidar el deterioro y la escasa inversión de los años anteriores, parece que las instalaciones no gozaban del mejor de los estados. Recoge Elena Toral (op. cit., p. 57) cómo los talleres tenían sus techumbres derruidas, la vieja grada (¿viejas gradas?) estaban abandonadas, las compuertas del Dique inutilizadas y parte de la maquinaria deteriorada.

La Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, S. A. prevé una remodelación que supone una inversión superior al millón de pesetas, que se articularía del siguiente modo:

- Reconstrucción de las dos gradas, de 80 y 90 m de longitud, respectivamente
- Adquisición de dos grúas eléctricas de 5 tm cada una, y electrificación de la preexistente para dotarla de la misma potencia
- Prolongación del dique seco en 16 m para atender mejor los trabajos y servir a buques de mayor envergadura
- Instalación de un nuevo taller de carpintería
- Reforma de los talleres de forja y ajuste.

Aunque Toral indica que en 1941 se trabajaba aún en precario, debemos recordar que la compra se produjo el último día de 1940 y que las obras llevarían un tiempo, habida cuenta de la variedad y extensión de lo planteado.

Lo que podemos aportar son las obras que hemos documentado a través del archivo municipal, sumamente relevantes a nivel del patrimonio conservado y hasta la fecha, sin datar ni recoger en los anteriores trabajos que sobre el Dique se han firmado.

La reforma del comedor y el economato. Se trata, por un lado, de la solicitud de licencia para realizar un comedor y cooperativa en la calle Mariano Pola, así como otra para levantar un pabellón sanitario, ambas en el año 1941[64].

Este expediente incluye un pequeño plano de conjunto de las instalaciones, muy útil, pero también los planos de estado actual y propuesta de obra (que es reforma y ampliación) firmados por el ingeniero jefe del dique de Gijón, a saber, Juan de Lafuente Casares, ingeniero naval, para el comedor y cooperativa. Asumiría la dirección técnica de las obras en calidad de aparejador Amós Rodríguez Ajuria, junto al referido ingeniero. Nos movemos entre los meses de febrero (proyecto) y septiembre (ejecución) de 1941.

En hoja cuadriculada presenta la situación de las instalaciones que se planteaba remodelar, en la que se ven dos pabellones colindantes destinados a almacenes, con desarrollo longitudinal a partir de un breve frente a la calle Mariano Pola (a la altura del nº 44), junto a los que se dispone un pequeño comedor anejo a la portería. De planta baja, con huecos resueltos en arco rebajado, tenían un zócalo diferenciado y una gran sencillez.

Todo ese frente se remodela, con un diseño en consonancia con ese estilo heredero del racionalismo de los años 30 que nos alcanzó, en ocasiones, con retraso. En el piso inferior, unificando las piezas preexistentes, se calan fajas de ventanas desarrolladas en horizontal sin marcaciones notables y dos puertas dobles. En el que aparenta ser piso principal, una sucesión de ojos de buey enrejados (no solo convenientes al estilo, sino a la condición de construcción de un área costera) en número de 10, que confieren ritmo a ese cuerpo.

La ejecución de los trabajos lograba disponer de locales adecuados para establecer un comedor para el personal obrero y acondicionar un economato, en cumplimiento de la normativa, pero el propio ingeniero señalaba la voluntad de "hermosear en lo posible, antiguas dependencias, convirtiendo muros existente en la actualidad, incompatibles con toda idea de urbanización, en elementos de una sobriedad decorativa como es indispensable a nuestra industria, pero dignos del paraje y población en que se hallan enclavados".

Se recurrió al ladrillo, que se luce y se enfosca en tonos grises; los tejados quedaban ocultos por un peto y se componían de armaduras metálicas y teja árabe; se pretendió mantener los muros de mampostería preexistentes pero agregando, para mayor resistencia en el espacio comprendido entre los dos órdenes de ventanas, una viga de hormigón armado.

El comedor era de una sola altura; las cocinas, bar y aseos se ubicaron en el interior de los talleres, con vista al patio interior de este local. El economato, en su parte anterior, también tenía un solo piso si bien en la parte posterior se dio otra altura, que sirvió como almacén.

El botiquín y la consulta médica. En agosto del mismo año, el mismo ingeniero naval y jefe del Dique comunica al consistorio que asume la dirección técnica de un botiquín y consulta médica que se emplaza, también, en la calle Mariano Pola. Este proyecto figura dentro del mismo legajo sin detallar a nivel de inventario municipal.

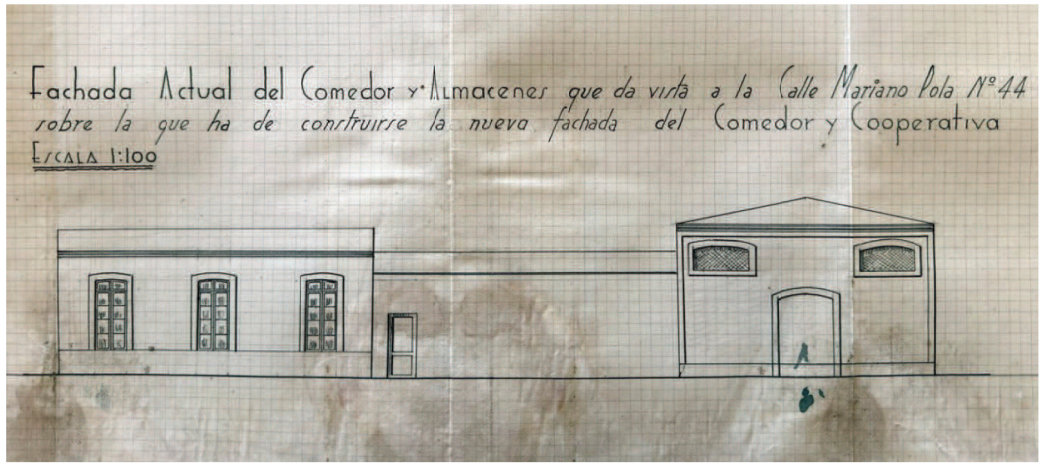
En esta ocasión, a continuación de la casa que llevaba el nº 50 de la calle, donde había un paredón, quieren emplazar un edificio para los servicios sanitarios, razón por la cual han de practicar varios huecos. El proyecto es del mismo Juan de Lafuente, sumamente sencillo, resuelto en planta baja, con ventanas caladas en una faja de ladrillo cara vista, volando mínimamente una corta marquesina en el chaflán. En el interior, retretes, almacén para medicamentos, despacho, sala de curas…

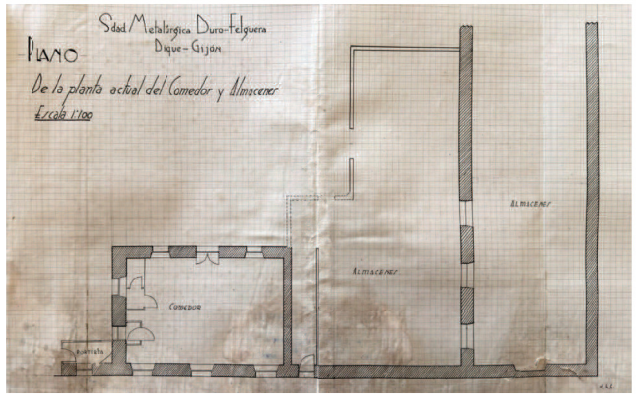


[64] AMG, sign. 526/1941

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

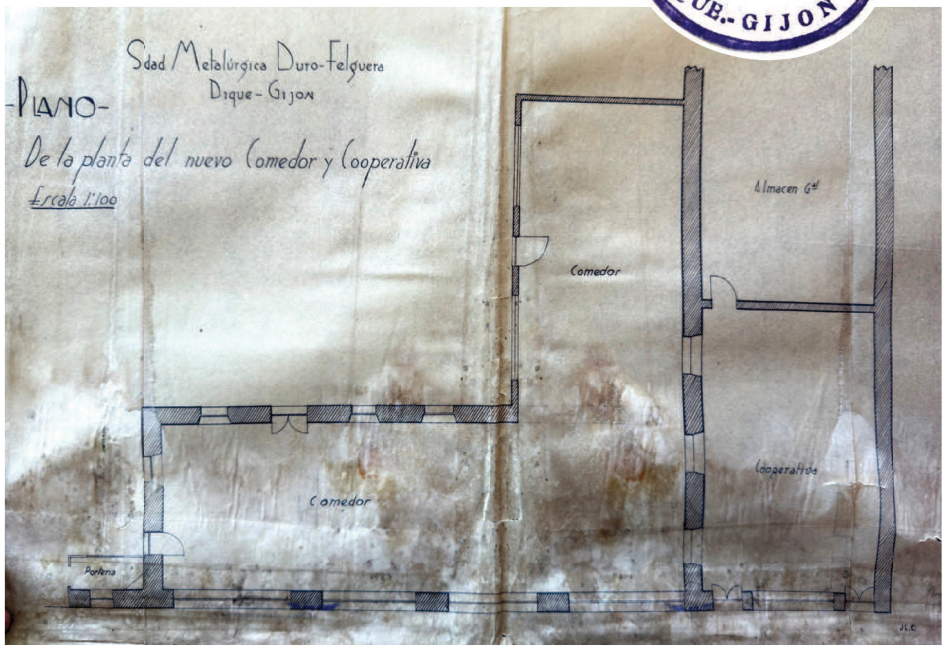
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026



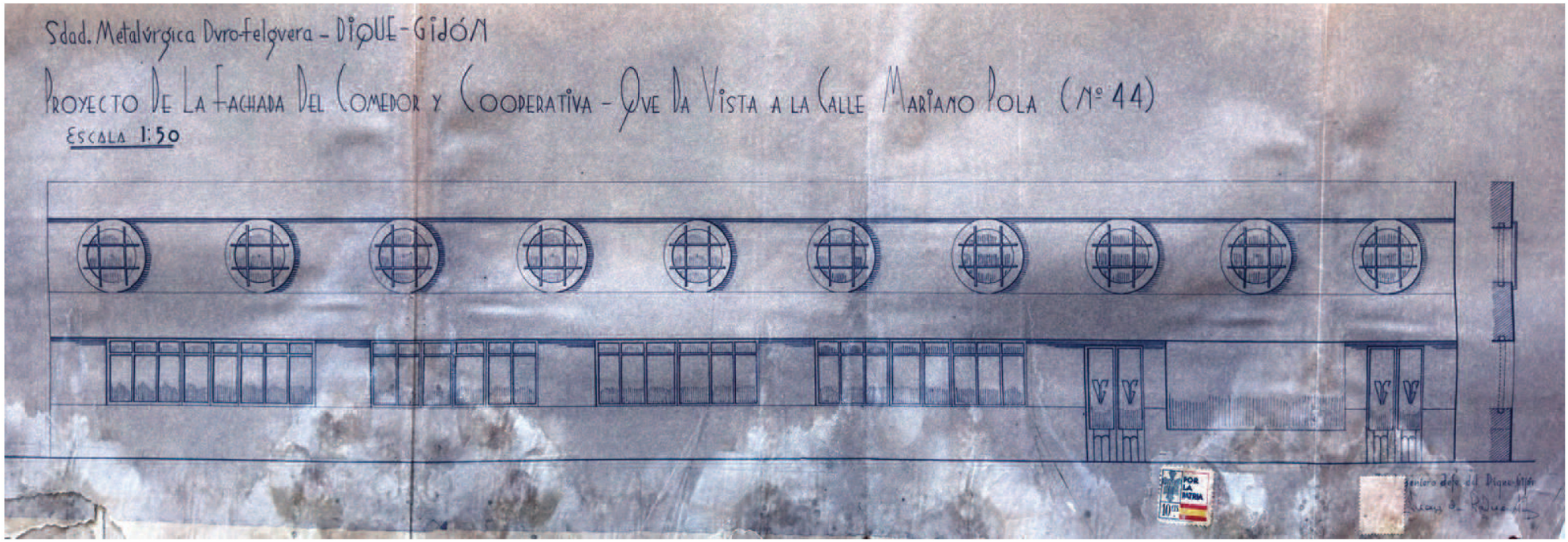


Planos sobre papel cuadriculado del estado actual (arriba e izquierda) y alzado y planta del reformado (en muy mal estado debido a la humedad existente en esa zona del depósito del archivo municipal), abajo y derecha, pertenecientes al proyecto de reforma que en el año 1941 firma el ingeniero jefe del Dique de Gijón, Juan de Lafuente Casares, ingeniero naval, para el nuevo comedor y cooperativa (economato). AMG, sign. 526/1941.

Se trata de las mismas fachadas que se conservan hoy día.



Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera
DIQUE.- GIJON

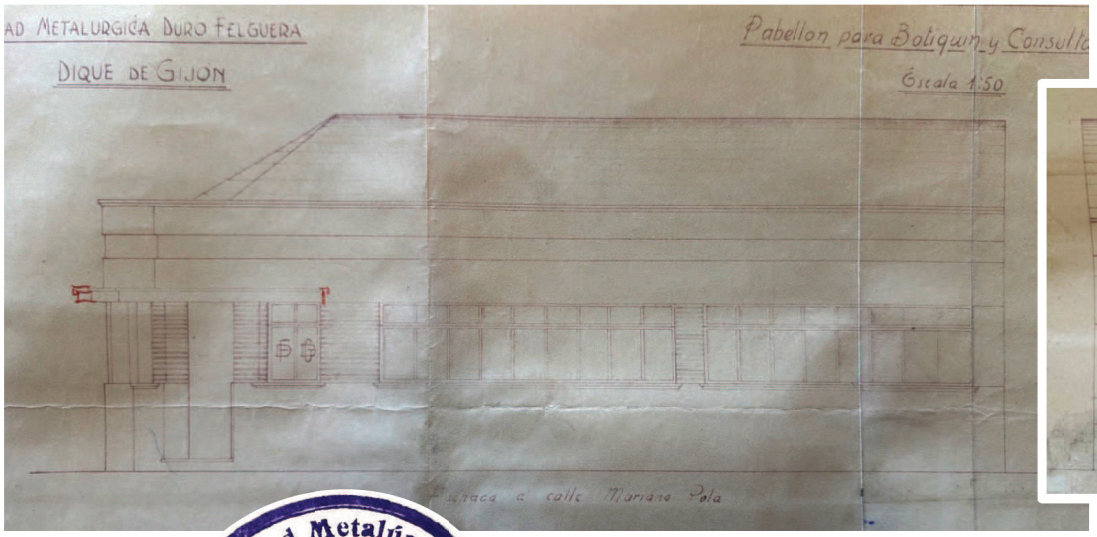


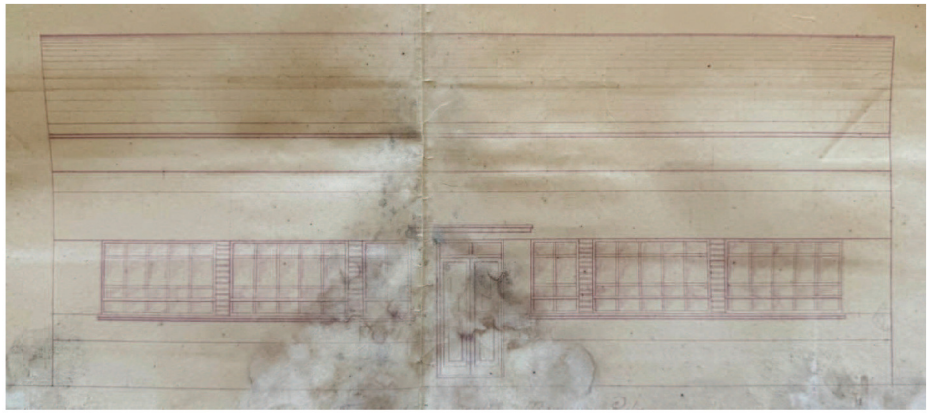
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Aquí vemos sendas imágenes actuales de los antiguos edificios que Duro Felguera reformó para acoger el comedor y economato y que conservan ese diseño con recurso al s*treamline line* del año 1941.





Sobre estas líneas incluimos los también maltrechos planos del pabellón para botiquín y consultorio médico que se emplazarían, igualmente, con fachada a la calle Mariano Pola, esquina con Palafox, pero que no se conservan en la actualidad. AMG, sign. 526/1941.

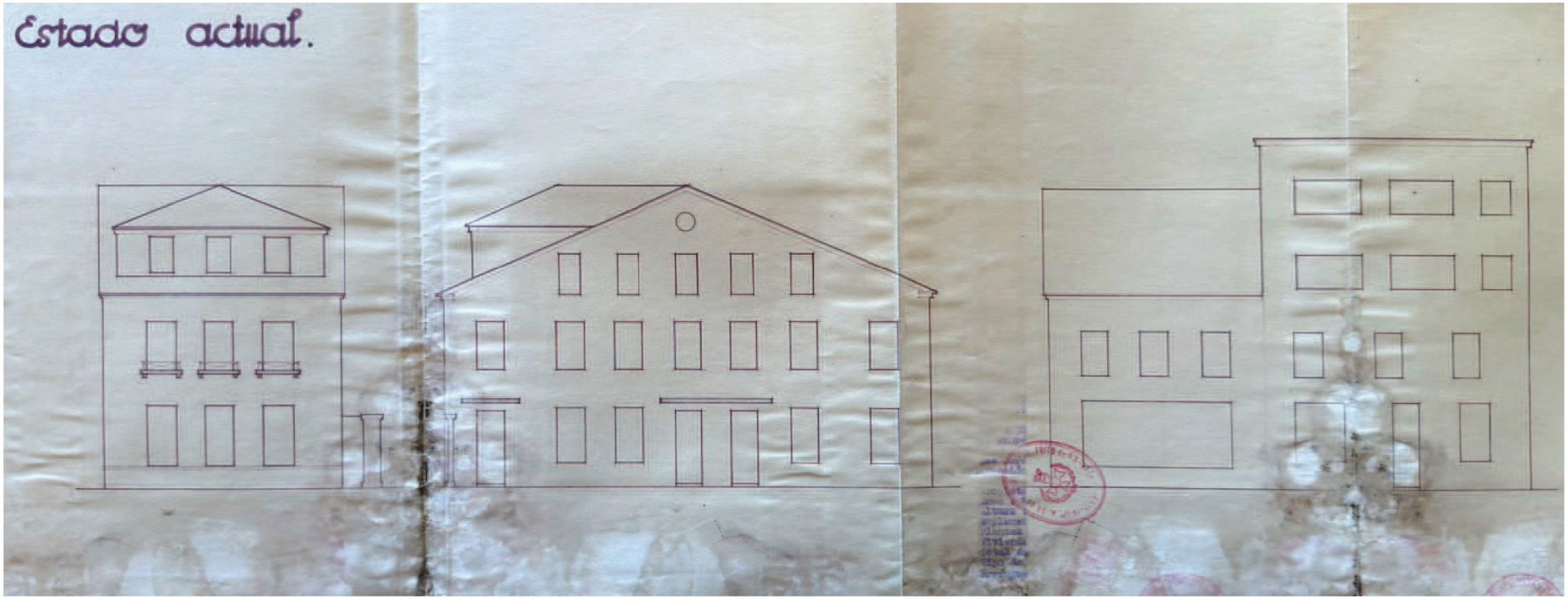
Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera DIQUE.- GIJON

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El pabellón de oficinas y vivienda. Un año después, en 1942, Duro Felguera solicita la reforma y ampliación del pabellón de oficinas y vivienda[65]. El expediente incluye memoria y planos, tanto del estado previo (es decir, entonces el actual) y la propuesta, con secciones y plantas, que firma el arquitecto Mariano Marín[66]. El emplazamiento es una vez más el del nº 44 de la calle Mariano Pola, planteando tomar el edificio que ya existía para convertir la buhardilla en una amplia vivienda (vestíbulo, comedor, cinco dormitorios, cuarto de costura, ropero, despensa, galería, cocina, dos baños y un retrete de servicio). Por otro lado, la tercera planta que se aumentaría pertenecería a la vivienda anteriormente descrita (constando de tres dormitorios, baño y wc). Las plantas segunda y tercera se conectarían mediante una escalera de caracol.

La representación gráfica del estado previo, en comparación con la obra planteada, demuestra que en lo sustancial, se gana una planta al conjunto, habiendo también cambios a nivel de antepechos, cubiertas (planas), etc. que confieren un aire más moderno al conjunto.

Estos trabajos de 1941 y 1942 son determinantes en la definición del conjunto que ha pervivido hasta el presente: ese frente a la calle Mariano Pola se organizó como lo vemos hace unos 80 años, posee el valor de esa arquitectura modesta pero funcional de la inmediata posguerra e intervenida con buen criterio, supondrá el mantenimiento de una fachada reconocible que posee interés y es característica de los equipamientos y alojamientos vinculados a la industria.



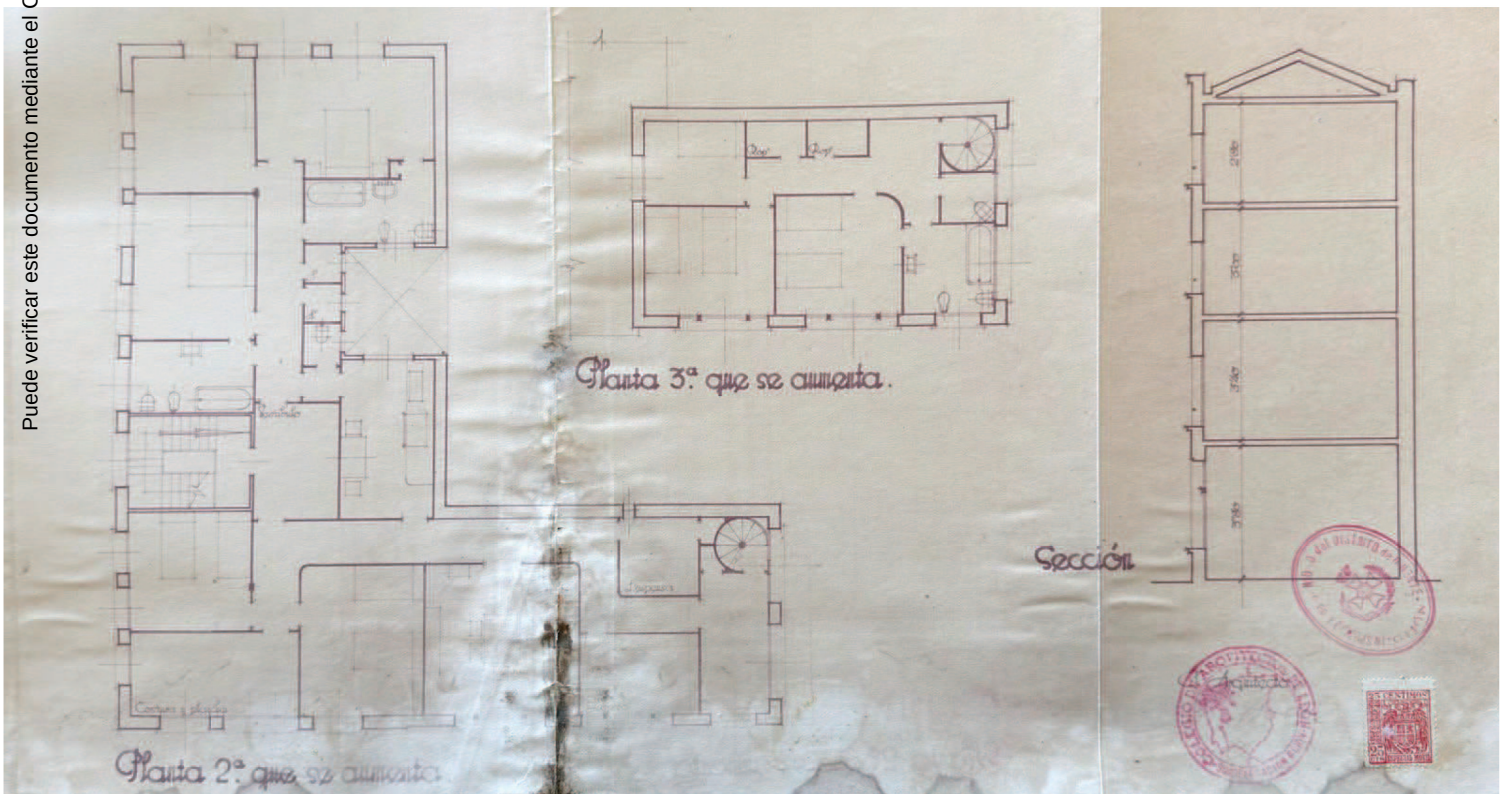
Estado previo del edificio para oficinas y vivienda, antes de la reforma según proyecto de Mariano Marín, firmado en julio de 1942. AMG, sign. 493/1942.

[65] AMG, sign. 493/1942

[66] Se trata de Mariano Marín de la Viña (1896 – 1962, tit. 1923), hijo de Mariano Marín Magallón (muerto en 1924) y padre de Mariano Marín Rodríguez – Rivas (tit. 1957): la fechas que indicamos para su padre y su hijo son las oportunas para atinar con la autoría.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Planos que se corresponden con el proyecto de reforma del edificio para oficinas y vivienda, según proyecto de Mariano Marín, firmado en julio de 1942, por encargo de La Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, S. A.. AMG, sign. 493/1942.

Refleja el diseño que se corresponde con el estado actual, muy maltrecho, del edificio. Conservando incluso esa escalera de caracol.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Vistas actuales del edificio para oficinas y vivienda cuya configuración se corresponde, en lo fundamental, con el proyecto de Mariano Marín del año 1942 localizado en el archivo municipal.

Volviendo al hilo de la producción que refiere en su estudio, concienzudo, Elena Toral (*op. cit.*, p. 58) señalamos cómo en 1944 las instalaciones del Dique están a pleno rendimiento. Tenían entonces en construcción 11 buques diésel y uno a vapor, que aun siendo de pequeño tonelaje (entre 500 y 1500 toneladas) alcanzaba su valor a los 23 millones de pesetas; hablamos de mercantes, fruteros y embarcaciones de pesca[67]. También hay que comprender que la bonanza alcanzaba a todo el sector: los datos que se manejan para entonces indican que en los Astilleros del Cantábrico había 4 buques, otros 3 en los de Riera, 5 en los de Montes, 4 en la Constructora Gijonesa y otros 2 en Ojeda. Todos recurrían a los hierros de la provincia[68]… la asociación de siderometalurgia e industria naviera funcionaba.

Llegamos así al año 1947, en el que Vicente Figaredo[69] a la sazón director del Dique de Gijón, en su política de mejora de las instalaciones, recurre al ingeniero Carlos Roa[70] para la ampliación del viejo dique seco. Supone la prolongación del mismo hasta los 130 m de eslora y la ampliación de la manga hasta 24 m, lo que posibilitaba trabajar en buques de mayores dimensiones – obviamente[71].

En la década de 1950 sigue habiendo demanda en el sector de la construcción naval: puede suponerse, como en otros ámbitos, que la situación política nacional requiera de una producción patria que beneficie a unos y otros.

[67] "Intensa actividad en los astilleros gijoneses", *La Vanguardia*, 16/03/1944, p. 7 (recogido por E. TORAL)

[68] *La Vanguardia*, 06/02/1944, p. 9

[69] Vicente Figaredo Sela fue nieto de Inocencio Fernández, el pionero de la saga familiar al frente de Minas de Figaredo en el concejo de Mieres; por parte de madre desciende la conocida familia Sela de Santullano, con miembros que fueron destacados intelectuales, empresarios y políticos. Ingeniero naval, falleció en 2006 a los 90 años de edad. Como empresario, participó en el sector del metal y los bienes de equipo, asumiendo durante años la vicepresidencia del grupo Duro Felguera y siendo también presidente del consejo de administración de Fundición Nodular S.A., empresa líder a nivel internacional en la fabricación de cilindros de laminación.

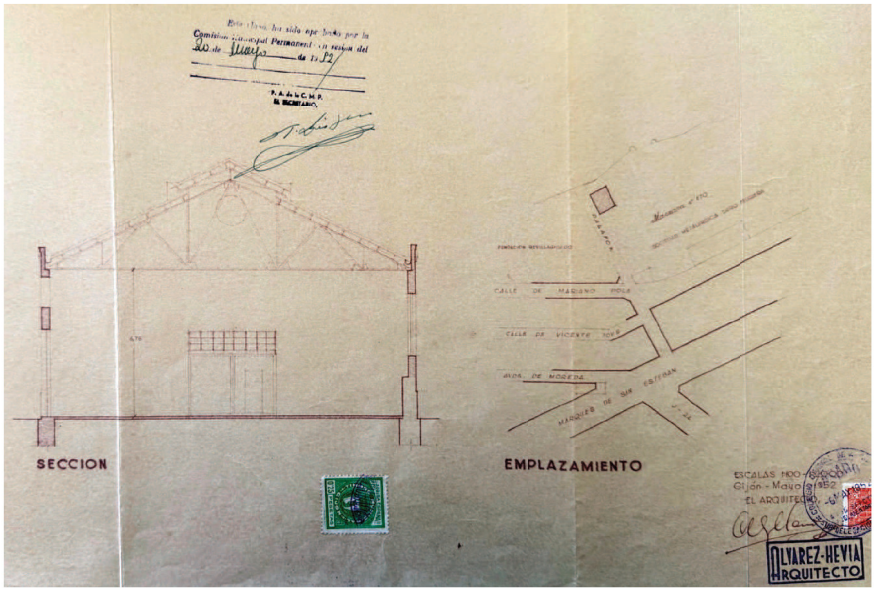
[70] Carlos Roa Rico (León, 1911 – Madrid, 1995) fue un muy destacado ingeniero de caminos, canales y puertos, catedrático español, pionero en la gestión y modernización del transporte ferroviario. En 1950 asumió la dirección del Ferrocarril de Langreo y en 1960 fue nombrado director general de RENFE; es conocido por haber fundado INECO, la ingeniería y consultoría del Ministerio de Fomento. Véase su reseña biográfica por Fernando SÁENZ RIDRUEJO, en el repositorio de Historia Hispánica (https://historia-hispanica.rah.es/biografias/47807-carlos-roa-rico). Su fondo documental, privado y mixto, que roza las 300 cajas, se custodia en el Museo del Ferrocarril de Asturias (Código de referencia: ES.33024.AMUFA/CRR)

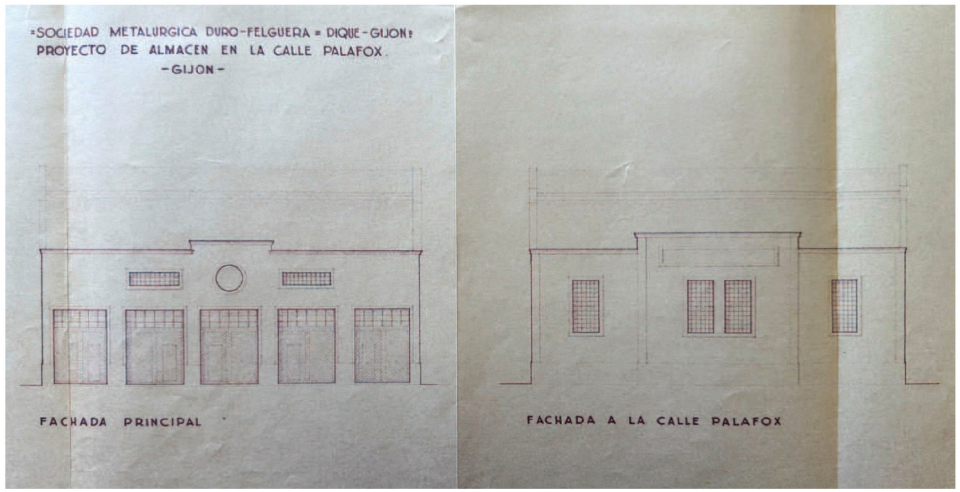
[71] Elena TORAL ALONSO, art. cit., p. 58

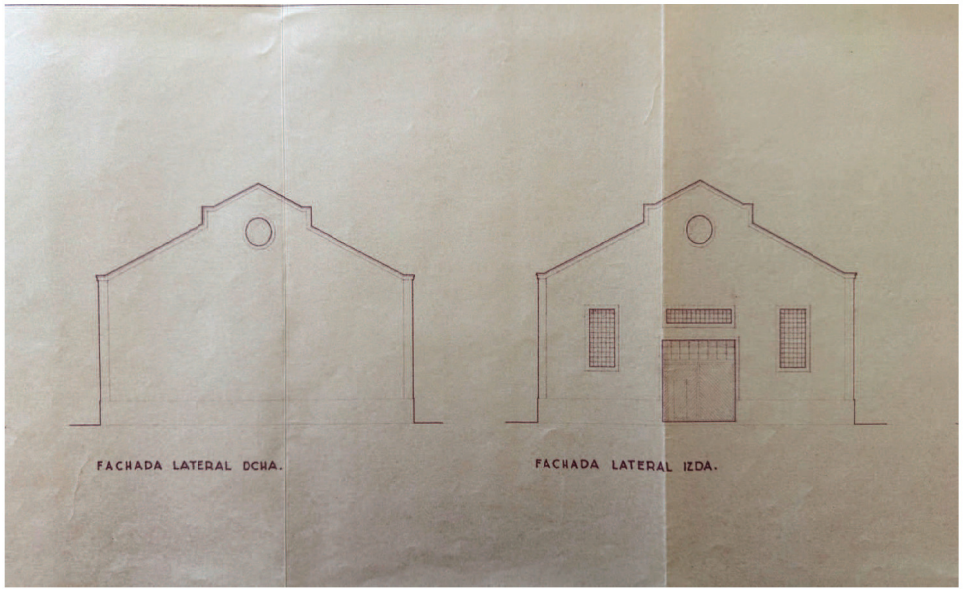
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

El nuevo almacén para pertrechos de barcos. Para el año 1952 podemos señalar que localizamos en el archivo gijonés la solicitud por parte de Duro de licencia para levantar un almacén para pertrechos de barcos, según proyecto del arquitecto Antonio Álvarez Hevia[72]. Se planteaba un frente de 20 m hacia la calle Palafox, en el que se abrirían 5 portones existiendo otro en un lateral que facilitaría las operaciones de carga y descarga de los efectos. Los huecos se resolvían con pavés de vidrio, cargando y fratasando el resto a semejanza del resto de las fachadas. Se intentó aprovechar el muro preexistente, de cierre de la factoría, y dotar de nuevos muros de ladrillo sobre cimientos de hormigón; en la cubierta, teja plana sobre armadura metálica. Una pieza sobria, funcional, de la que podríamos destacar el óculo central bajo el peto sobreelevado en el eje de composición de la fachada principal. Ninguna estridencia, sintonía con lo erigido con anterioridad.

A estos trabajos debe obedecer la solicitud que formulan para atravesar con un paso a nivel la carretera a Adanero en El Natahoyo, que facilitaba el transporte de escombros que procedían de la explotación minera de La Camocha que usaron como relleno de sus nuevos terrenos. Esta zona marítima, inmediata al monte Coroña, por la parte trasera de la fundación Revillagigedo, servía a la ampliación de sus talleres[73].







Planos que acompañan a la solicitud de licencia de obra para la construcción de nuevo pabellón para almacén de pertrechos de barcos. AMG, 570/1952

[72] AMG, 570/1952

[73] Voluntad, 12/12/1952; aprobado en la permanente del Ayuntamiento de Gijón el 09/12/1952, tras la aprobación de la Jefatura de OOPP, recogidos ambos datos por Elena TORAL, *art. cit.*, p. 60

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



En esta otra fotografía aérea oblicua tomada el 1 de agosto de 1962, en el mismo vuelo de las dos anteriores, podemos observar el nuevo pabellón para almacén de pertrechos de barcos cuya licencia se solicitaba 10 años antes. Todo indica que se levantó conforme a los planos que adjuntamos en la página anterior. Hoy día ya no existe aunque no hemos podio documentar con precisión su derribo.

También se aprecia el pabellón para botiquín en la esquina de Mariano Pola con Palafox

También podemos apreciar la existencia ya del dique nº 2, al este del histórico, el nº 1, ocupando el espacio de la segunda de las gradas construidas en los años anteriores (vemos que se conserva la más cercana a las naves)

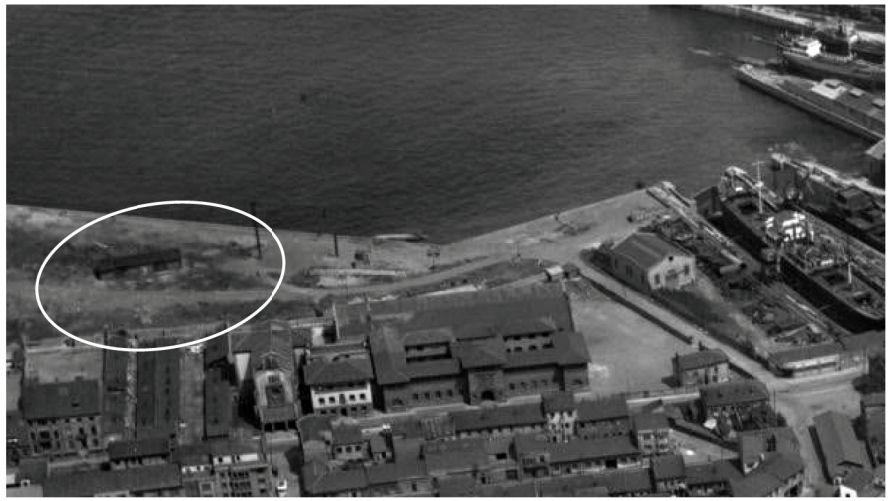
Imagen tomada por la firma SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles) y custodiada en el Institut Cartogràfic de Catalunya.

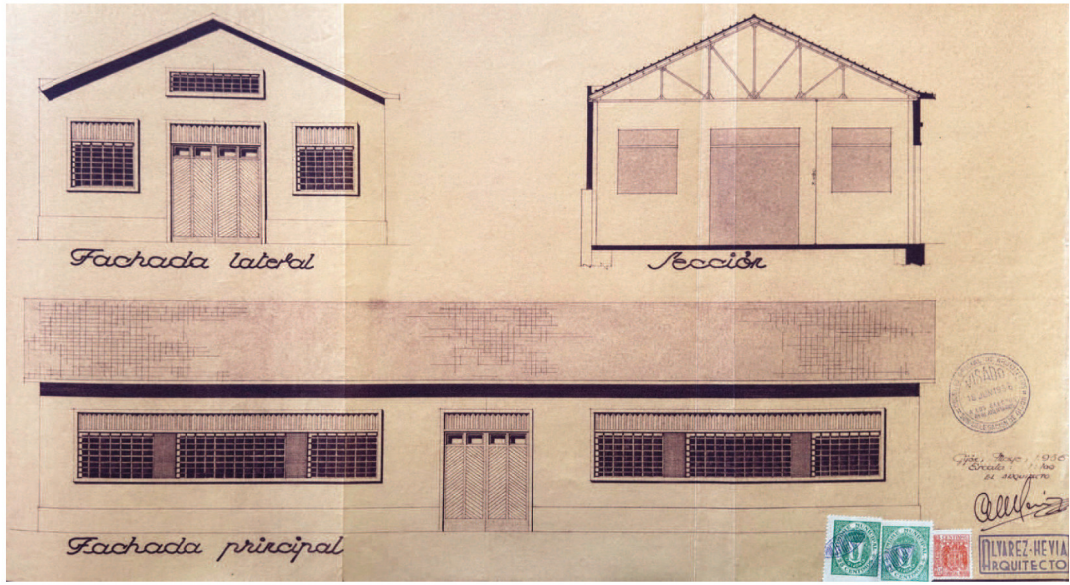
Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El dique nº 2. En relación con este nuevo dique, del que hasta el momento no se había recogido información en los trabajos ya referidos, podemos avanzar que se terminará ejecutando tras obtener Duro Felguera una concesión en 1953. Con una eslora de ochenta metros, quince metros diez centímetros de manga, y ocho metros sesenta centímetros de fondo, estaba adosado, sin solución de continuidad, al que está construido sobre la concesión administrativa de "Naval Gijón, S.A.", con la que linda por el Norte, de 11 de Junio de 1953, totalizando entre ambas construcciones una eslora de noventa y ocho metros, treinta y cuatro centímetros; una manga de quince metros, diez centímetros, con un fondo de ocho metros, sesenta centímetros, con una puerta de hierro[74].

Dos nuevo almacenes en 1956. En 1956 Duro Felguera recurre de nuevo a ese arquitecto, Álvarez Hevia, para levantar otro almacén en la calle Mariano Pola[75]. Como apreciamos en la imagen inferior, de 1962, se emplazaría finalmente sobre los terrenos que se venían ganando al mar desde la concesión obtenida en 1948. En este mismo año de 1956 la empresa solicita construir un almacén de carburo y gasógeno[76]: es evidente que las remodelaciones son importantes y que la inversión va pareja al aumento de encargos y recursos.

Cerramos la etapa con una referencia y un documento de interés. La referencia, determinante, es que en 1960 el astillero de Juliana de la Constructora Gijonesa se remodela de tal forma, que el viejo Dique pasa a un discreto segundo plano; Juliana va a ser el foco de innovación y el que adquiera mayor proyección. El documento, el plano de 1955 de las instalaciones que nos ocupan, sumamente interesante.







Planos que acompañan a la solicitud de licencia de obra para la construcción de nuevo pabellón para almacén de pertrechos de barcos. AMG AMG, 570/1952.

Finalmente, el ayuntamiento consiguió que la empresa cambiara el emplazamiento inicial de este edificio en la calle Mariano Pola y lo terminara ubicando sobre los terrenos que se venían ganando al mar desde finales de la década anterior. Como podremos apreciar si comparamos la fotografía aérea de la izquierda con el plano de emplazamiento que se adjuntó a la solicitud de licencia: se terminaría ejecutando con mayor separación de la manzana preexistente.

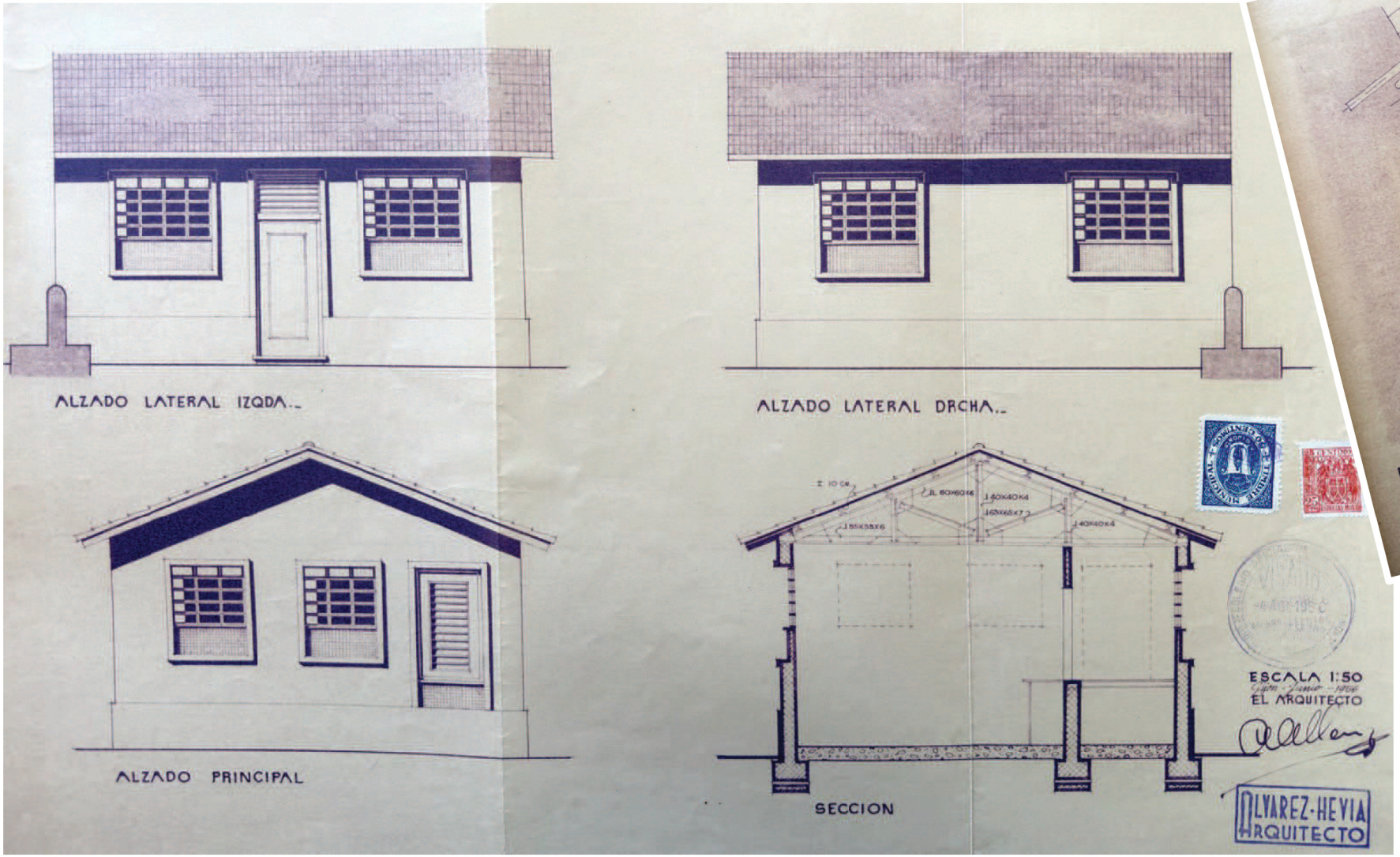
En todo caso, este es uno de los muchos edificios que se terminaría derribando, consecuencia de las cambiantes necesidades productivas de las compañías.

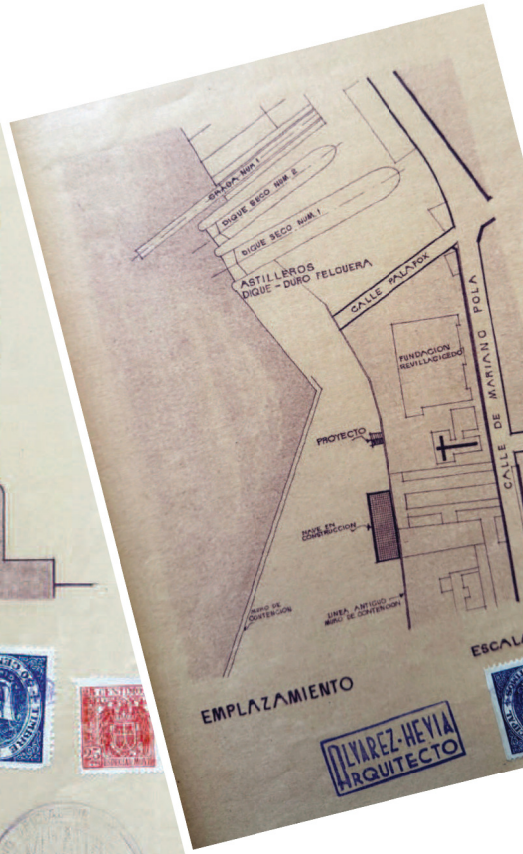
[74] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA NÚM. 3.264. CRU 33023000268124, inscripción primera.

[75] AMG, 617/1956

[76] AMG, 723/1956

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Plano de alzados del proyecto que acompañó a la solicitud de licencia municipal para levantar un almacén para carburo y gasógeno. AMG, 723/1952.

Podemos conocer las intenciones de la empresa en cuarto a la ubicación de este pabellón atendiendo al plano de emplazamiento que se adjuntó (a pocos metros al este del almacén que se proyectó ese mismo año) pero desconocemos si se terminó ejecutando y dónde pues no lo localizamos en las imágenes aéreas o los planos posteriores de los que disponemos.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 1945

Poco más podemos referir del tercer cuarto del siglo XX apoyándonos en la documentación del archivo municipal: no hay rastro documental ni análisis previo en la bibliografía, de ahí que solo podamos reseñar la construcción en 1977 de unas naves industriales sin licencia municipal, que hubieron de ser legalizadas,

Así, para las décadas de los años 1950, 1960 y 1970 habremos de recurrir a las fotografías aéreas, tanto oblicuas como, sobre todo, verticales, incluyendo la serie histórica de ortofotomapas de diversas procedencias pero disponibles a través del Centro Nacional de Información Geográfica, así como a planos deslavazados sin origen conocido.

El primer ejercicio obligado surge de comparar esta imagen del Vuelo Americano (Serie A), de la U. S. Army, que en este sector data del 28 de noviembre de 1945 con la de la página siguiente, del Vuelo Americano (Serie B) del 24 de agosto de 1956. En esta aún no se han comenzado a ganar los terrenos al mar que posibilitará la concesión obtenida 3 años después. Por otro lado la configuración de naves es la misma que veíamos en 1926 y en la fotografía oblicua de 1940. Aún no está construido en Dique nº 2 y sí se están utilizado las dos gradas existentes entre el dique nº 1 y las naves de calderería y ajuste.



Este documento carece de validez legal al no pertenecer el fotograma al O. A. Centro Nacional de Información

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

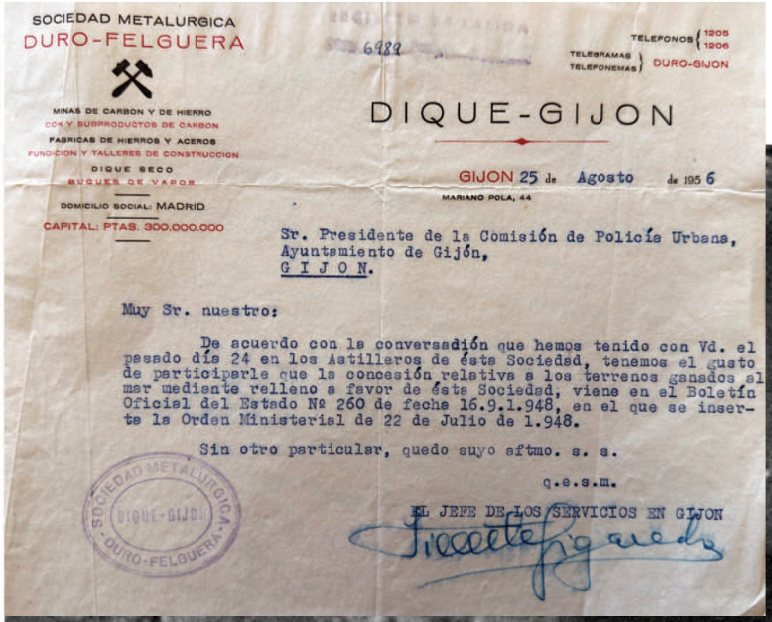
Fecha de vuelo del fotograma (1)	28/11/1945	Nombre del fichero	H0014_073_016.ecw		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	1/43000	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/4000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 1956



SOCIEDAD METALURGICA
DURO-FELGUERA

MINAS DE CARBON Y DE HIERRO
COK Y SUBPRODUCTOS DE CARBON
FABRICAS DE HIERROS Y ACEROS
FUNDICION Y TALLERES DE CONSTRUCCION
DIQUE SECO
BUQUES DE VAPOR
DOMICILIO SOCIAL: MADRID
CAPITAL: PTAS. 300.000.000

TELEFONOS 1205 1206
TELEGRAMAS TELEFONEMAS DURO-GIJON

6489

DIQUE-GIJON

GIJON 25 de Agosto de 1956
MARIANO POLA, 44

Sr. Presidente de la Comisión de Policía Urbana,
Ayuntamiento de Gijón,
G I J O N.

Muy Sr. nuestro:

De acuerdo con la conversación que hemos tenido con Vd. el pasado día 24 en los Astilleros de ésta Sociedad, tenemos el gusto de participarle que la concesión relativa a los terrenos ganados al mar mediante relleno a favor de ésta Sociedad, viene en el Boletín Oficial del Estado Nº 260 de fecha 16.9.1.948, en el que se inserta la Orden Ministerial de 22 de Julio de 1.948.

Sin otro particular, quedo suyo aftmo. s. s.

q.e.s.m.

EL JEFE DE LOS SERVICIOS EN GIJON

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA DIQUE-GIJON

El propio Vicente Figaredo da cuenta este mismo año 1956 de la legitimidad de sus concesiones de aprovechamiento del litoral en respuesta a la Comisión Municipal.

Apenas 9 años después, el 24 de agosto de 1956, los cambios resultan evidentes. La concesión relativa a los terrenos ganados al mar (tanto al oeste del dique nº 1, como al noroeste de la factoría, en una estrecha franja frente al dique nº 2) se publicó en el Boletín oficial del Estado nº 260 de fecha 16 de septiembre de 1948, en el que se insertaba una Orden Ministerial de 22 de julio de 1948. Desconocemos las razones pero esa ampliación hacia el mar, tras las nuevas naves de calderería, no se consolidaría en las décadas posteriores, apareciendo después inundado. Hoy sí es tierra firme tras el relleno del dique nº 1, a finales de la década de los noventa.

Por la documentación vemos que los estériles utilizados se traían de las escombrera de la explotación minera de La Camocha.

Pero, sobre todo, apreciamos que en este intervalo de tiempo que media entre 1945 y 1956 se amplía hacia su frente (hacia la calle) el taller de calderería nº 1 y se construye un nuevo taller de calderería (el nº 2), adosándose al anterior por el oeste.

A juzgar por las distintas alturas de cubiertas que vemos en este periodo podrían haberse ejecutado en fases, siendo las que hoy se conservan.

Otra novedad es que en este momento ya vemos construido el edificio para aseos y baños que se adosa a la nave primigenia que entonces acogía la sala de gálibos nº 2 y un taller de forja: se levantará sobre una parte del patio de hierros. Se remata con peto escalonado para mimetizarse con esa nave originaria que ya tenía ese aspecto desde, al menos, 1940.

Terrenos ganados al mar

Nuevas naves de calderería 1 y 2

Casa de baños

Este documento carece de validez legal al no pertenecer el fotograma al O. A. Centro Nacional de Información

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	24/08/1956	Nombre del fichero	PNOA-H_AMS_1956-57_33k_ES_comp_PAN_21mic_etrs89_UTM-hu30_H50_0014_fot_21755.ecw		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	1/32000	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/3000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*











Aquí vemos el interior de las nuevas naves de calderería denominadas nº 1 y nº 2 aunque, como vemos, no parece que hayan tenido separación física entre ellas.

Su construcción conllevó el derribo parcial de la nave de calderería anterior, levantada, como ya hemos visto, en el algún momento entre 1911 y 1925, seguramente al calor del apogeo que este negocio experimentó durante la Gran Guerra. El recurso al fibrocemento, traslúcido en sendas bandas longitudinales, y los nuevos muros calados mediante carpinterías de hormigón (al oeste) permitieron una buena iluminación del nuevo espacio productivo.

Así, entre 1947 y 1956, Duro Felguera procede a aumentar la superficie disponible para sus labores de calderería, en paralelo a la creación de plataformas ganadas al mar y la ejecución del dique nº 2 sobre una de las antiguas gradas.

Lo que resulta evidente es que se da una apuesta decidida de esta empresa por esta vía de negocio, en un periodo de nuestra historia, la autarquía, donde las empresas carecían de competencia exterior y contaban con bastantes apoyos gubernamentales.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564727 6540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



En esta otra imagen podemos constatar cómo la ejecución de las nuevas naves de calderería no supuso la total eliminación de la nave anterior, construida adyacente a la primigenia en la segunda década del s. XX, sino que se aprovecharon sus potentes muros, adosados a los de dicha nave anterior y levantados a mayor altura. Aportaban iluminación mediante esa numerosa serie de vanos en arco rebajado. Será sobre estos muros sobre los que se apoye la nueva estructura metálica.

Levantar este tipo de estructuras mediante el empleo de remaches en la década de 1950 evidencia un retraso técnico respecto a Europa o Estados Unidos. A nivel internacional, el roblonado (uso de remaches en caliente o en frío) había sido sustituido por la soldadura eléctrica y el uso de tornillos de alta resistencia. Este retraso respondía a las circunstancias estructurales de la España de la postguerra y no al desconocimiento técnico: tras la guerra civil, el periodo de autarquía, motivado en parte por el bloqueo internacional, impidió la importación de maquinaria moderna de soldadura, acero de calidad y los nuevos perfiles laminados que ya se utilizaban en el extranjero. El régimen impuso fuertes restricciones al uso del hierro, obligando a priorizar el hormigón armado o la cerámica. Así, se suplía la falta de modernos materiales con el recurso a la artesanía y el empleo de numerosa mano de obra. **Un ejemplo de este mismo fenómeno, en la misma ciudad y periodo, lo encontramos en la meritoria construcción de la mastodóntica Universiada Laboral, recurriendo a las bóvedas tabicadas, al estilo de la albañilería catalana y castellana tradicionales, en detrimento del uso del hormigón armado.**

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



Ya hemos visto por la fotografía aérea consultada, cómo en el mismo periodo (1946-1956) y seguramente respondiendo a la misma lógica socio-económica, se levantará este edificio en bajo más tres alturas, adosado a la nave germinal del complejo fabril de El Dique y dedicado a acoger aseos y duchas para los trabajadores.

Se remata con un peto similar al que unos años antes (ya disponía de él en 1940) había adoptado la citada nave. No hemos podido localizar el proyecto.



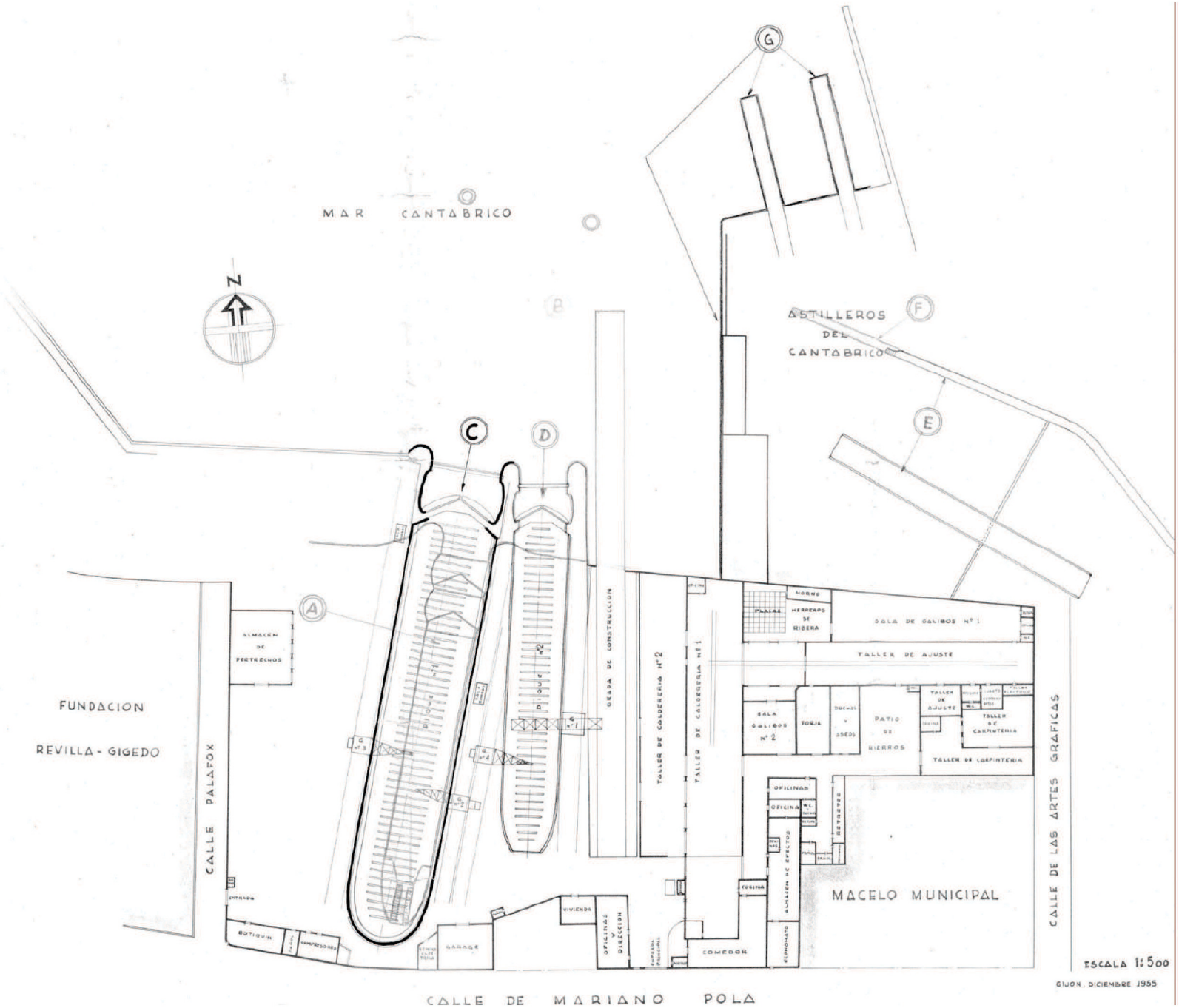
Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

El Dique en 1955

Este plano de las instalaciones, entonces en manos de Duro Felguera, permite no solo documentar su estado en esa fecha sino adscribir funciones a cada una de las dependencias, además de listar fechas de concesiones administrativas sobre aprovechamiento de los terrenos de costa.

Lo incluye Elena Toral en el artículo ya citado pero no cita su procedencia.

Vemos ya en funcionamiento ambos diques, los nuevos talleres de calderería, la casa de baños, el almacén de pertrechos y, por vez primera nos permite conocer los usos de los pequeños talleres emplazados al este, detrás del macelo.



Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

El Dique en 1955



Botadura del buque *Mosquitera*, dotado de motores diese para el propio servicio de la empresa. Imagen extraída de, "La construcción naval: los astilleros industriales", en Javier RODRÍGUEZ MUÑOZ (coord.), *Asturias y la mar*, Oviedo, Prensa Asturiana, 2006, p. 575

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

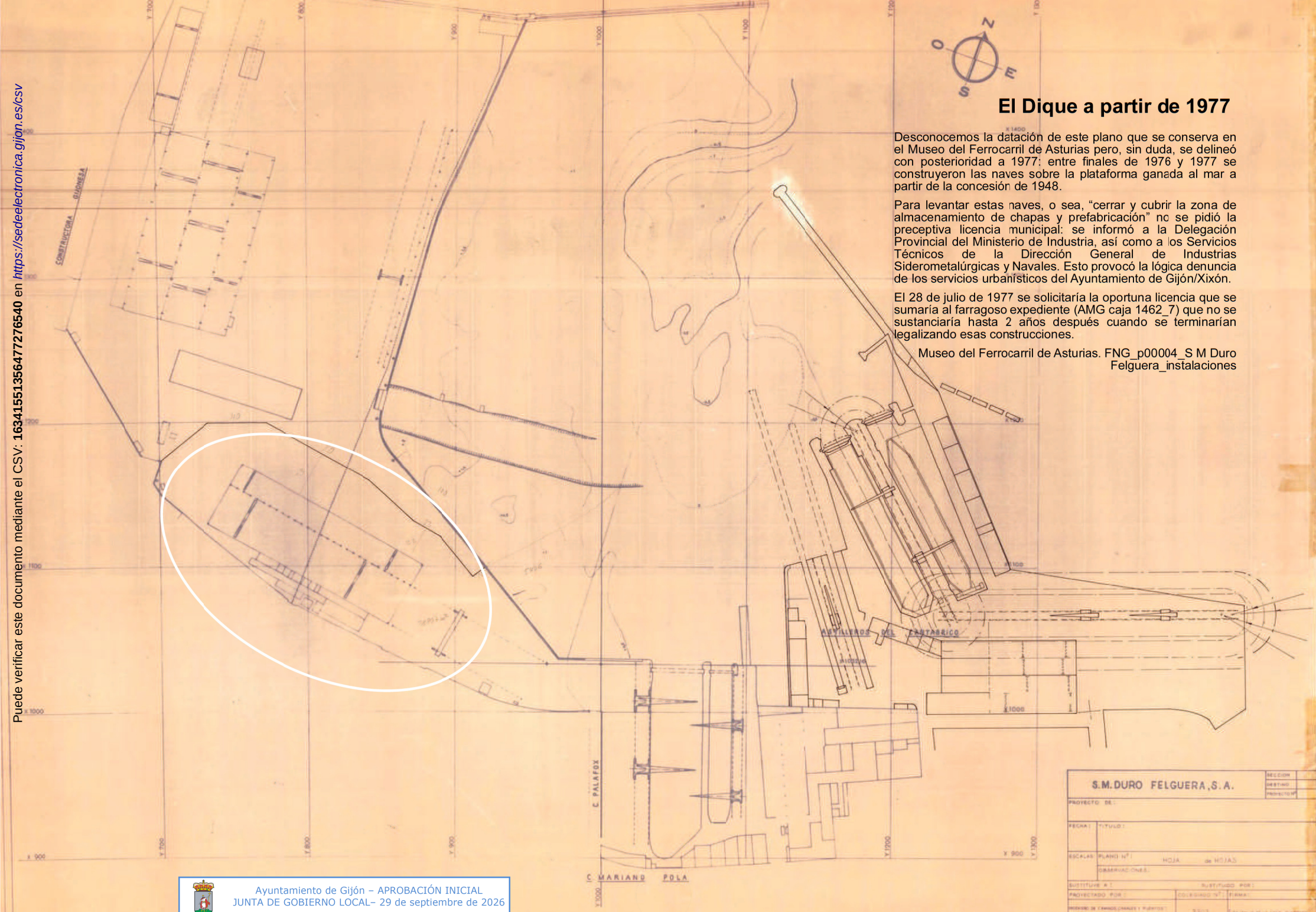
El Dique en 1962

Esta esta otra fotografía aérea oblicua de las tomadas aquel 1 de agosto de 1962, un poco más desde el sur, nos sirve de resumen de todo lo visto hasta este momento

Imagen tomada por la firma SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles) y custodiada en el Institut Cartogràfic de Catalunya.



Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



El Dique a partir de 1977

Desconocemos la datación de este plano que se conserva en el Museo del Ferrocarril de Asturias pero, sin duda, se delineó con posterioridad a 1977: entre finales de 1976 y 1977 se construyeron las naves sobre la plataforma ganada al mar a partir de la concesión de 1948.

Para levantar estas naves, o sea, "cerrar y cubrir la zona de almacenamiento de chapas y prefabricación" no se pidió la preceptiva licencia municipal: se informó a la Delegación Provincial del Ministerio de Industria, así como a los Servicios Técnicos de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales. Esto provocó la lógica denuncia de los servicios urbanísticos del Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

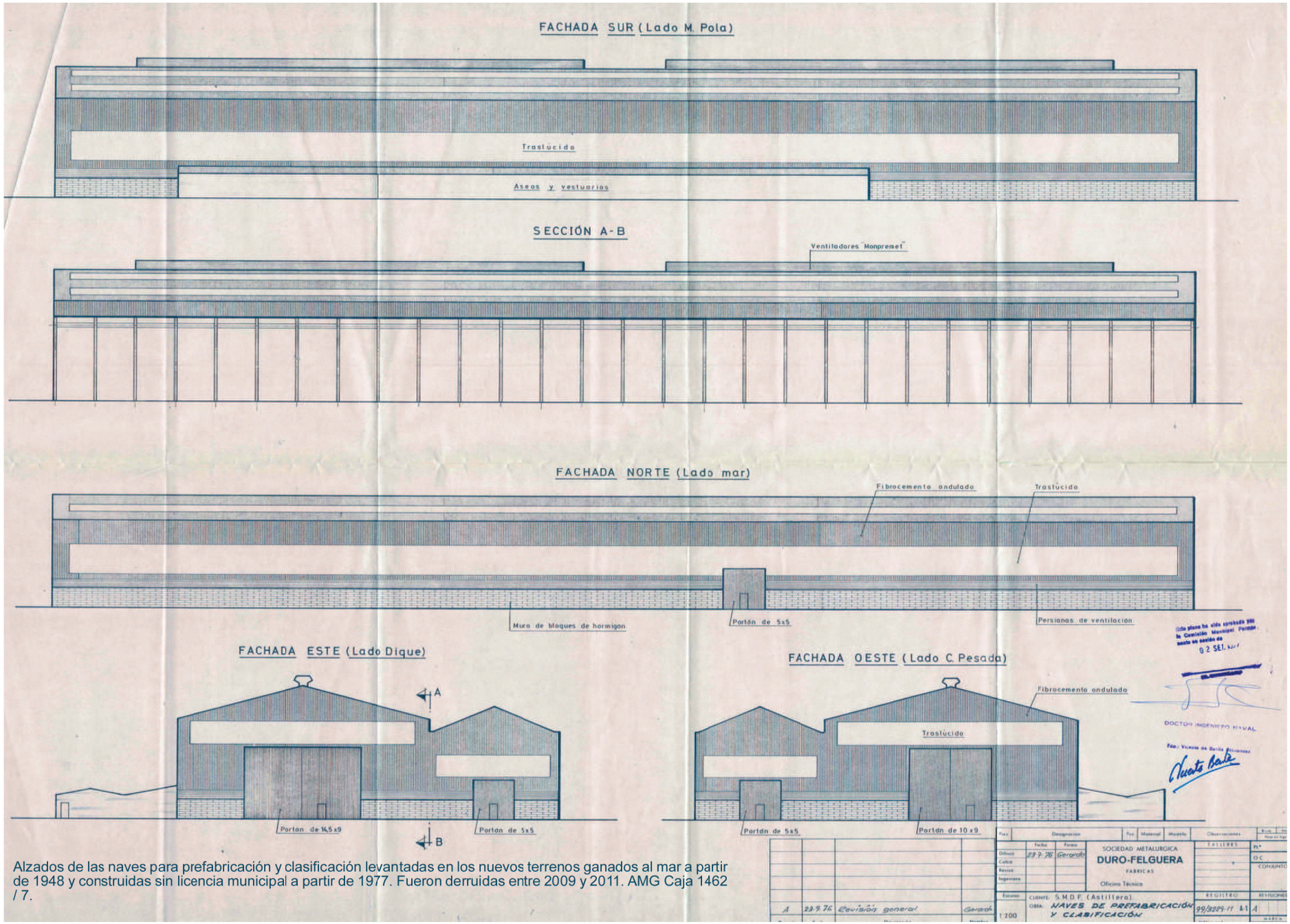
El 28 de julio de 1977 se solicitaría la oportuna licencia que se sumaría al farragoso expediente (AMG caja 1462_7) que no se sustanciaría hasta 2 años después cuando se terminarían legalizando esas construcciones.

Museo del Ferrocarril de Asturias. FNG_p00004_S M Duro Felguera_instalaciones

S.M. DURO FELGUERA, S.A.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

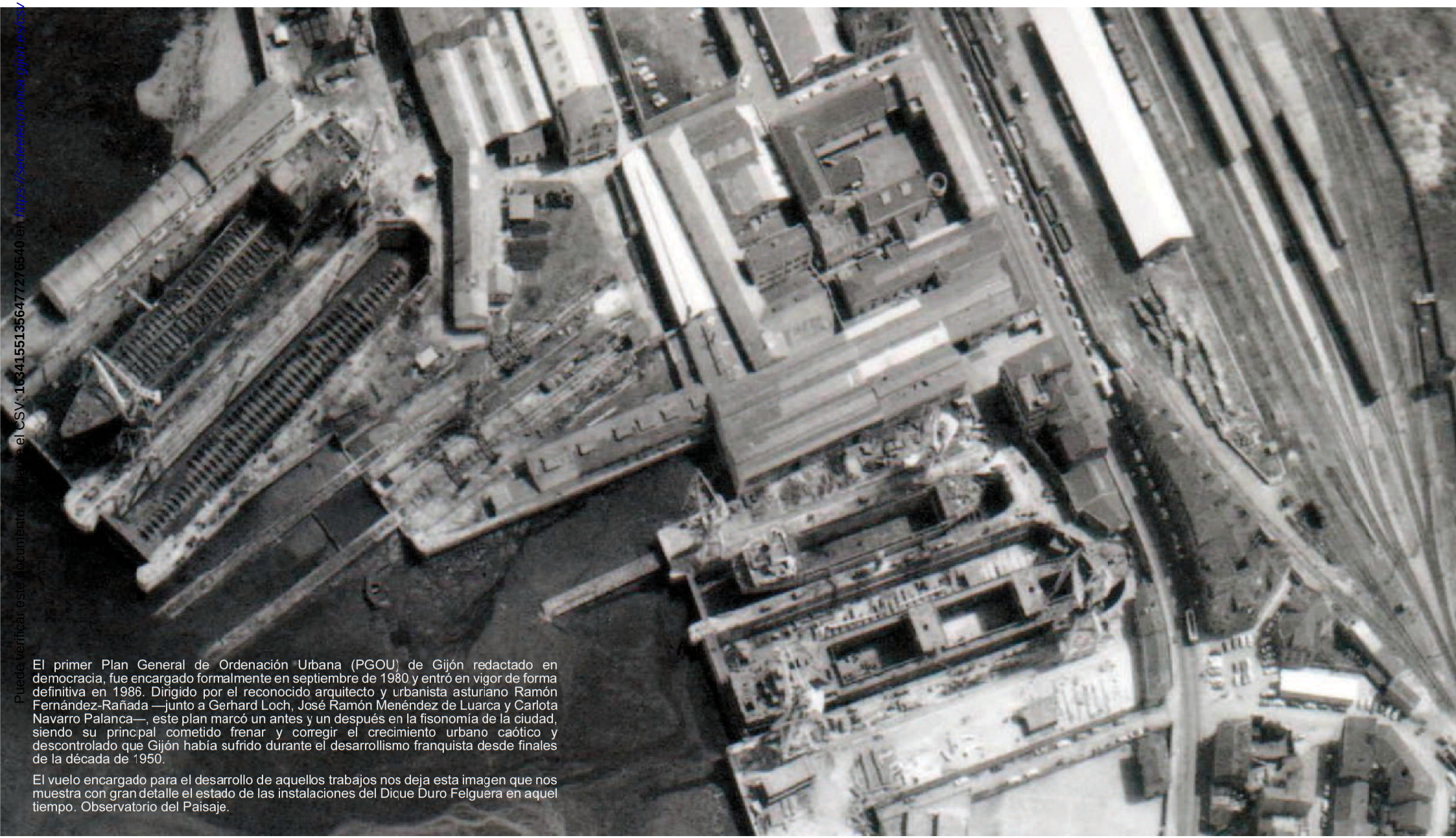
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



Alzados de las naves para prefabricación y clasificación levantadas en los nuevos terrenos ganados al mar a partir de 1948 y construidas sin licencia municipal a partir de 1977. Fueron derruidas entre 2009 y 2011. AMG Caja 1462 / 7.

Puede verificar este documento electrónico en https://sedeelectronica.gijon.es/csv con el CSV: 163415513564772765540

El Dique en 1980



El primer Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Gijón redactado en democracia, fue encargado formalmente en septiembre de 1980 y entró en vigor de forma definitiva en 1986. Dirigido por el reconocido arquitecto y urbanista asturiano Ramón Fernández-Rañada —junto a Gerhard Loch, José Ramón Menéndez de Luarca y Carlota Navarro Palanca—, este plan marcó un antes y un después en la fisonomía de la ciudad, siendo su principal cometido frenar y corregir el crecimiento urbano caótico y descontrolado que Gijón había sufrido durante el desarrollismo franquista desde finales de la década de 1950.

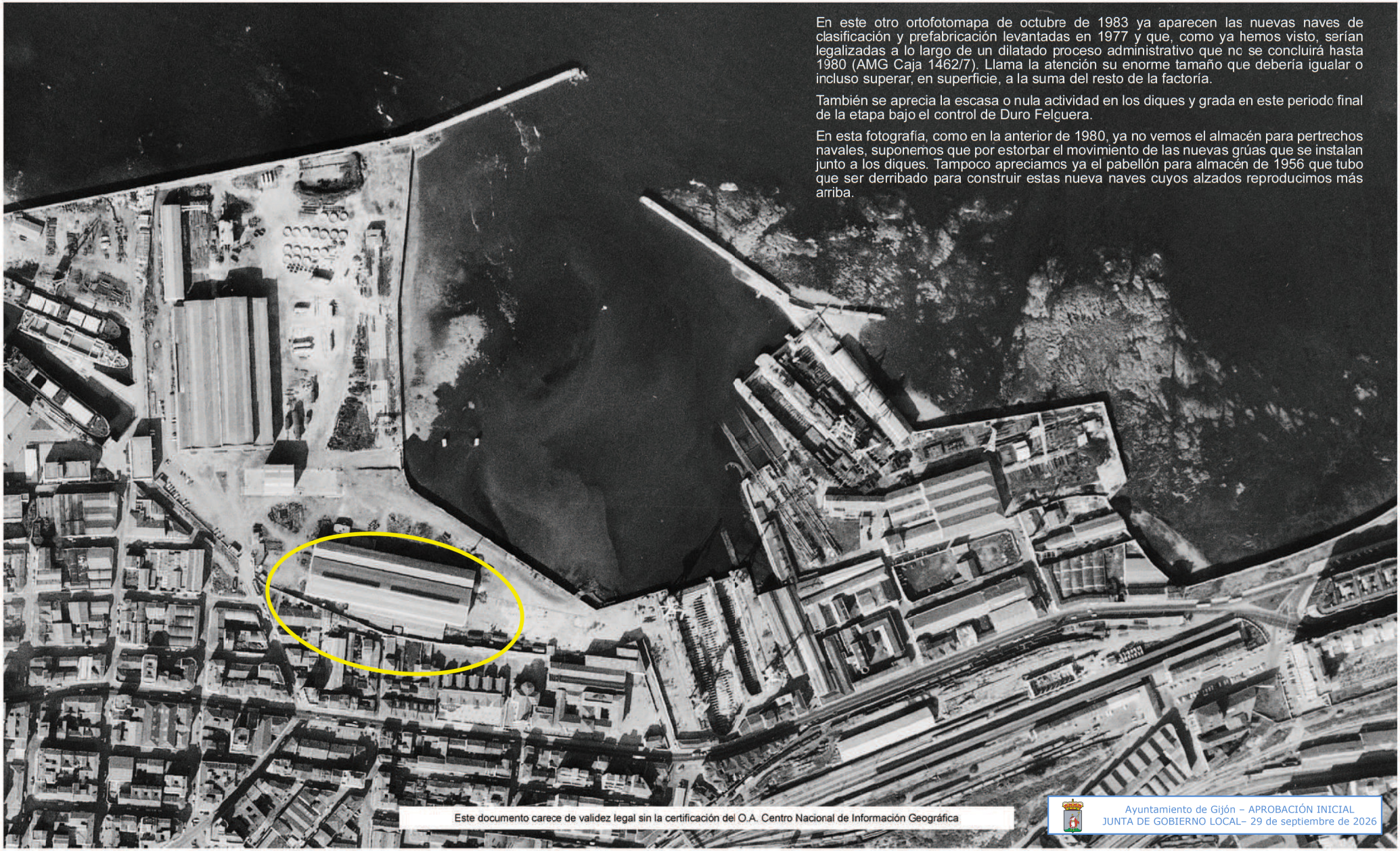
El vuelo encargado para el desarrollo de aquellos trabajos nos deja esta imagen que nos muestra con gran detalle el estado de las instalaciones del Dique Duro Felguera en aquel tiempo. Observatorio del Paisaje.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 1983



En este otro ortofotomapa de octubre de 1983 ya aparecen las nuevas naves de clasificación y prefabricación levantadas en 1977 y que, como ya hemos visto, serían legalizadas a lo largo de un dilatado proceso administrativo que no se concluirá hasta 1980 (AMG Caja 1462/7). Llama la atención su enorme tamaño que debería igualar o incluso superar, en superficie, a la suma del resto de la factoría.

También se aprecia la escasa o nula actividad en los diques y grada en este periodo final de la etapa bajo el control de Duro Felguera.

En esta fotografía, como en la anterior de 1980, ya no vemos el almacén para pertrechos navales, suponemos que por estorbar el movimiento de las nuevas grúas que se instalan junto a los diques. Tampoco apreciamos ya el pabellón para almacén de 1956 que tubo que ser derribado para construir estas nueva naves cuyos alzados reproducimos más arriba.

Este documento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	10/1983	Nombre del fichero	A-0004_0014_00F_0010.jp2		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	1/18000	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/4000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

9. De 1984 a 2009, la etapa de Naval Gijón S.A.

Naval Gijón S.A., conocida igualmente como NAGISA, fue una empresa dedicada a los astilleros navales que se emplazó en esta área del que venimos ocupándonos, desde 1984 hasta su cierre y liquidación en 2009. En esos 25 años se advirtió un incesante declive, disminuyendo la actividad paulatinamente y, en sintonía, siendo el foco de constantes movilizaciones de sus trabajadores que impactaron en la opinión pública y alcanzaron momentos de máxima tensión.

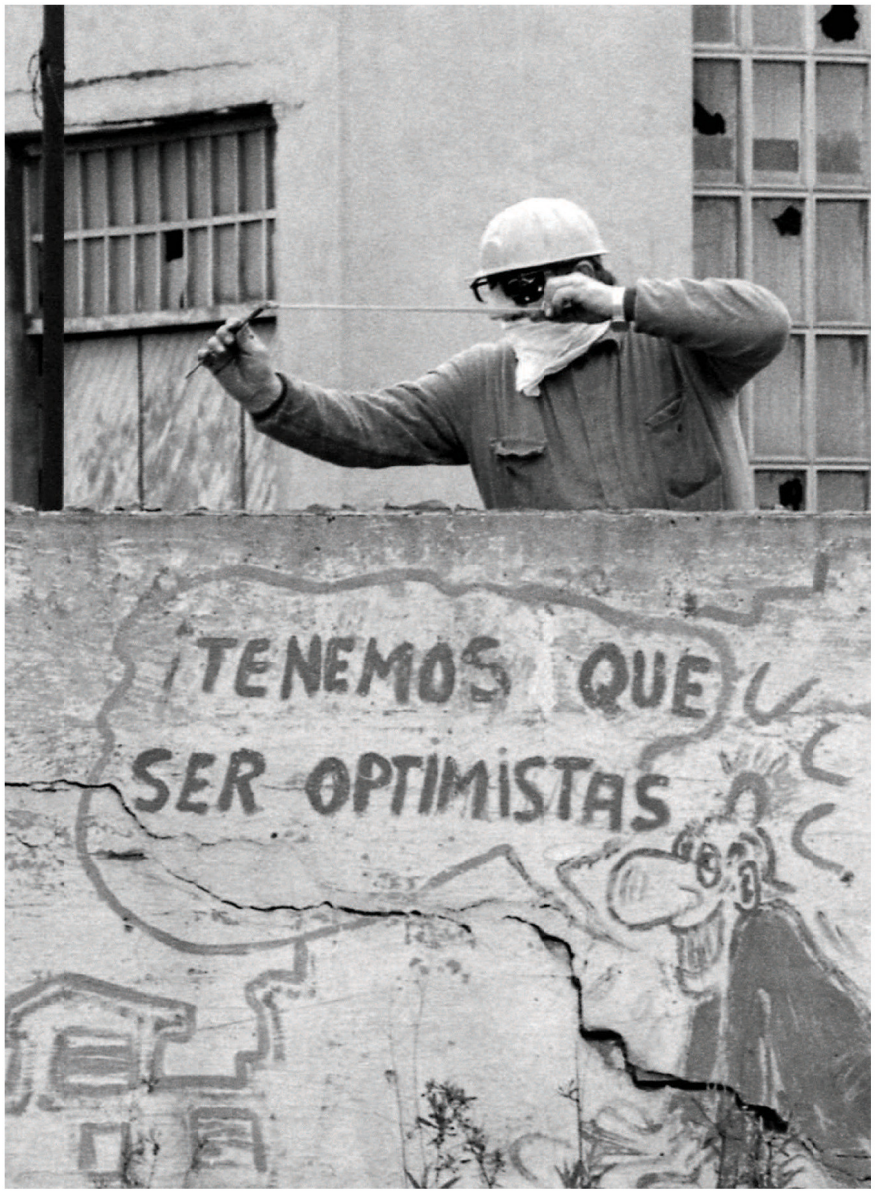
La plantilla recurrió a las grúas para bloquear la calle, a la chatarra y contenedores para hacer barricadas, hubo momentos de tensión que constituyen el último símbolo de la lucha obrera de Gijón/Xixón. El papel de dos sindicalistas, Cándido González Carnero y Juan Manuel Martínez Morala, fue destacado: procesados y condenados, entraron en la cárcel durante 19 días; las pintadas con el texto "Libertad para Cándido y Morala" forman parte del imaginario de una generación.

Estos hechos inspiraron el tema "Naval Xixón", de la banda Ska-p (2000) y fueron plasmados en la película *El astillero (Disculpen las molestias)*, de Alejandro Zapico (2007)[77], al igual que forman parte del material que inspiró *Los lunes al sol*, de Fernando León de Aranoa (2002)[78].

El 17 de diciembre de 1984 se constituía ante el notario de Gijón Ramón Prada Álvarez la sociedad Naval Gijón S. A. Y por acuerdo del consejo de administración de la sociedad metalúrgica Duro Felguera de fecha 22 de junio de 1985, se acordó la división patrimonial de la construcción naval, aportando una serie de bienes a Naval Gijón S. A., integrándose en dicha sociedad con participación del 50%, consistiendo la aportación en activo, material fijo y aportaciones dinerarias[79].

La finca nº 2.694, a la que hicimos mención en la nota anterior, y otras fincas más, se aportan en pago del capital suscrito a favor de Naval Gijón S. A.

Aunque la escritura de aportación de fecha 1985 recoge una serie de construcciones como radicadas en la referida finca, podemos afirmar que no se correspondían con lo que realmente entonces existía, sino que reproducían sin más, de manera prácticamente literal, lo que las anteriores anotaciones registrales incluían, como explicaremos de inmediato.



En esta icónica fotografía de Juan Carlos Tuero, del año 1987, vemos a un trabajador de naval Gijón lanzando bolas de rodamiento a las fuerzas policiales en uno de los numerosos enfrentamientos que se dieron en la zona oeste de la ciudad durante aquellos años.

[77] https://www.imdb.com/es-es/title/tt2063642/

[78] https://www.imdb.com/es-es/title/tt0319769/

[79] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón, FINCA NÚM. 2.694. Antes finca 16.516 del Registro de la Propiedad de Gijón. CÓDIGO REGISTRAL ÚNICO 33023000551431, Inscripción primera (aportación).

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

En 1986, NAGISA procede a agrupar esta finca y las restantes que había adquirido un año antes[80]. Y es en este momento cuando José Benito Parga López, presidente del consejo de administración de esta sociedad, manifiesta que había adquirido la finca que nos ocupa y otras 6 que comprendía el mismo documento, por aportación de Sociedad Metalúrgica Duro Felguera pero también de la que conocemos como Marítima del Musel S. A.[81]

Es decir: por un lado, NAGISA se hizo con las antiguas instalaciones del denominado Dique, del cual venimos hablando, pero al constituirse también adquirió la llamada Compañía Marítima del Musel, que había sido fundada en 1953 en Jove y se había especializado en buques pesqueros.

Y en ese momento, señala el mismo José Benito Parga cómo existen edificios que no estaban inscritos en el Registro de la Propiedad al no haberse formulado en como declaración de obra nueva, aunque sí fueran inscritos a nombre de Naval Gijón S.A. su terreno y concesiones. Declara, igualmente, que en dicho Registro figuran inscritos "unos edificios, anteriormente existentes en una de las fincas [...] que en la actualidad no existen o fueron modificados". Y, por ese motivo, declara que se cancelen menciones anteriores y procede a describir de manera detallada lo que realmente había en dicho momento en aquella finca, que son los que siguen:

1. **"ALMACÉN DE EFECTOS.** Edificio de planta baja con altillo parcial, con una superficie de cuatrocientos setenta y siete metros cuadrados, con cubierta a dos vertientes con armadura de madera. Linda: al Este, en parte con Matadero Municipal y en el resto con la finca en que está enclavado; al Oeste, con el edificio destinado a Economato y con finca en que está enclavado; y por el Norte y Sur, con finca en que está enclavado. Se valora en [….]

2. **EDIFICIO DE ALMACEN DE HERRAMIENTAS.** Edificio de planta baja y altillo, que tiene una superficie cubierta de ciento setenta y cuatro metros cuadrados y desarrollada de ciento noventa y cuatro metros cuadrados, con pavimento de hormigón, cielo raso de madera y tabique de ladrillo. Linda: Norte, bienes de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, S.A.; Sur, calle Mariano Pola; y Este y Norte, finca en que está enclavado. Se valora en [….]

3. **NAVE DE CARPINTERÍA.** Edificio de carpintería, de planta baja, con superficie de ochocientos treinta y siete metros cuadrados, con armadura metálica y madera y cubierta de tejas planas. Linda: Norte y Oeste, con finca en que está enclavado, y Sur y Este con terrenos de Astilleros del Cantábrico, S.A. Se valora en [….]

4. **NAVE DE AJUSTE.** Edificio de planta baja con superficie cubierta de mil veintisiete metros cuadrados, armaduras metálicas e instalación sanitaria completa. Linda: Norte, con nave comedor que se describe seguidamente y con finca en que está enclavado; Sur, con finca en que está enclavado y edificios de aseos y vestuarios y de nave de forja que se describe seguidamente; Este, instalaciones de Astilleros del Cantábrico, S.A. Cantábrico, S.A.; y Oeste, con finca en que está enclavado. Se valora en [….]

5. **NAVE COMEDOR.** Edificio de planta baja con superficie cubierta de mil veintisiete metros cuadrados, con armaduras metálicas e instalación sanitaria completa. Linda: Norte y Este, con terrenos e instalaciones de Astilleros del Cantábrico, S.A.; Sur, nave de ajuste, antes descrita; y Oeste, con finca en que está ubicado. Se valora en [….]

6. **EDIFICIO DE ASEOS Y VESTUARIOS**. Edificio de planta baja y tres plantas altas, con una superficie cubierta de ciento cuarenta y ocho metros cuadrados y desarrollada de quinientos noventa y tres metros cuadrados, de estructura metálica y paredes de ladrillo con mortero de cemento, alicatado de azulejos e instalación sanitaria completa. Linda: al Norte, con la nave de ajuste, antes descrita; al Sur y Este, con finca en que está ubicado; y al Oeste, con nave de forja. Se valora en [….]

7. **EDIFICIO DE ASEOS.** Edificio de planta baja, con una superficie de treinta y dos metros cuadrados, que linda: Norte, con finca en que está ubicado; Sur y Oeste, con bienes de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera; y Este, con edificio de oficinas. Se valora en [….]

8. **NAVE DE FORJA.** Edificio de planta baja que ocupa una superficie de cuatrocientos cincuenta y seis metros cuadrados, con cubierta a dos vertientes y armaduras metálicas. Linda: Norte, con nave de ajuste; Sur y Oeste, con finca en que está enclavada; y Este, con edificio de aseos y vestuarios. Se valora en [….]

9. **NAVE DE CALDERERÍA.** Edificio de nave de calderería para los Diques números uno y dos, que consta de planta baja y altillo parcial. Tiene una superficie cubierta de dos mil setecientos treinta y tres metros cuadrados y desarrollada de dos mil novecientos seis metros cuadrados, pavimento de hormigón y estructura de perfiles. Linda: Norte, oficinas de taller de calderería; Sur, Este y Oeste, con finca en que está enclavado. Se valora en [….]

10. **SALA DE COMPRESORES.** Edificio de planta baja con superficie de ciento cincuenta y cinco metros cuadrados y pavimento de hormigón. Linda: Norte,

[80] Se forma esta finca por agrupación de las inscritas bajo los números 2.694 a 2.702, pares de la Sección 3ª, a los folios 54 a 63 del libro 45 de Gijón Número 2, inscripciones primeras de dominio

[81] Registro de la Propiedad nº2 de Gijón, finca núm. 3.264. CRU 33023000268124, Inscripción primera (aportación), anotaciones finales.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765540 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

finca en que está enclavado; Sur, calle Mariano Pola; Oeste, Botiquín; y Este, finca en que está enclavado. Se valora en [….]

11. BOTIQUÍN. Edificio de planta baja con una superficie cubierta de ciento veintitrés metros cuadrados, alicatado en azulejos y pavimento de hormigón con mosaico hidráulico. Linda: Norte, finca en que está enclavado; Sur, calle Mariano Pola; Este, sala de compresores; y Oeste, calle Palafox. Se valora en [….]

12. EDIFICIO DE OFICINAS GENERALES. Edificio de tres plantas, con una superficie cubierta de doscientos sesenta y un metros cuadrados y desarrollada en ochocientos cincuenta y cuatro metros cuadrados, con paredes de mampostería y ladrillo e instalaciones sanitarias completas, en cada planta. Linda: Norte y Este, finca en que está enclavado; Sur, calle Mariano Pola; Este, bienes de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera y edificios de aseos. Se valora en [….]

13. OFICINAS DE TALLER DE CALDERERÍA. Edificio de planta baja y piso con una superficie de ciento doce metros y ochenta metros cuadrados, respectivamente, con servicios sanitarios completos de treinta y dos metros cuadrados. Linda: Norte, terrenos de Astilleros del Cantábrico, S.A.; Sur, nave de calderería; Este y Oeste, finca en que está enclavado.

14. EDIFICIO DE OFICINAS DE PERSONAL Y SOCIALES. Edificio de planta baja y altillo con aseos sanitarios completos que ocupa una superficie de sesenta y tres metros cuadrados. Linda: Norte, Este y Oeste, con finca en que está enclavado; y Sur, con edificio de oficina de almacén. Se valora en [….]

15. EDIFICIO DE OFICINAS DE ALMACEN. Edificio de oficinas de almacén que consta de planta baja y altillo con una superficie aproximada de ochenta metros cuadrados en planta baja y treinta y tres en altillo, con servicios sanitarios completos y aseos en planta baja. Linda: Norte, con edificio de personal y sociales; Sur, con almacén de efectos; y Este y Oeste, con finca en que está ubicado. Se valora en [….]

16. ECONOMATO. Edificio destinado a Economato, que consta de planta baja, con una superficie cubierta de trescientos veinticinco metros cuadrados, cimientos, mampostería y red general de desagües, con cubierta dos vertientes, canales de zinc, tabiques de ladrillo, cielo raso y pavimento de mosaicos. Linda: Norte, edificio de almacén de efectos y finca en que está enclavado; Sur, calle Mariano Pola; Este, edificio de almacén de efectos y Matadero Municipal; y Oeste, finca en que está enclavado. Se valora en [….]

17. DIQUE SECO NUMERO UNO. Construcción destinada a Dique seco, identificado como Dique Seco Número Uno, que tiene en esta finca una eslora de ciento tres metros cincuenta centímetros, una manga de treinta y seis metros, veintitrés centímetros, y un fondo de ocho metros, sesenta centímetros, con bases para picaderos e instalaciones para servicios. Linda: Norte, con dique seco construido sobre la concesión administrativa de 18 de Febrero de 1949, al que está adosado éste sin solución de continuidad; Sur, Este y Oeste, con finca en que está enclavado. Se valora en [….] Este dique está adosado, sin solución de continuidad, al que está construido sobre la concesión administrativa con la que linda por el Norte, de fecha 18 de Febrero de 1949, totalizando entre ambas construcciones una eslora de ciento veintiocho metros, cincuenta centímetros; una manga de treinta y seis metros, veintitrés centímetros, y ocho metros, sesenta centímetros de fondo, con su puerta y bases para picaderos e instalaciones para servicios. Se valora en [….]

18. DIQUE SECO NUMERO DOS. Construcción destinada a Dique Seco, identificado con el número dos, que tiene en esta finca una eslora de ochenta metros, quince metros diez centímetros de manga, y ocho metros sesenta centímetros de fondo. Linda: Norte, con Dique Seco construido sobre la concesión administrativa de 11 de Junio de 1953, de "Naval Gijón, S.A.", al que está adosado sin solución de continuidad; Sur, Este y Oeste, con finca en que está enclavado. Se valora en [….] Este Dique está adosado, sin solución de continuidad, al que está construido sobre la concesión administrativa de "Naval Gijón, S.A.", con la que linda por el Norte, de 11 de Junio de 1953, totalizando entre ambas construcciones una eslora de noventa y ocho metros, treinta y cuatro centímetros; una manga de quince metros, diez centímetros, con un fondo de ocho metros, sesenta centímetros, con una puerta de hierro. Se valora en [….]

Esta finca está cerrada con un muro, salvo en su colindancia por la parte Norte, con las concesiones administrativas de "Naval Gijón, S.A.", donde se ubican los dos diques secos y en parte de su lindero Oeste, en que linda con otra concesión de la propia Sociedad. Tiene su acceso por medio de un portón situado en la calle de Mariano Pola.[82]"

Básicamente, se definen las instalaciones en las mismas condiciones y con las mismas funciones que se parecían el plano general de 1955 que reproducíamos en la página 53 y es que, en realidad, no se aprecian grandes cambios entre ambos momentos, salvo en la tecnología que se utiliza en los dique y grada, el tipo de puentes y grúas.

[82] Registro de la Propiedad nº2 de Gijón, FINCA NÚM. 3.264. CÓDIGO REGISTRAL ÚNICO 33023000268124, inscripción segunda (obra nueva)

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



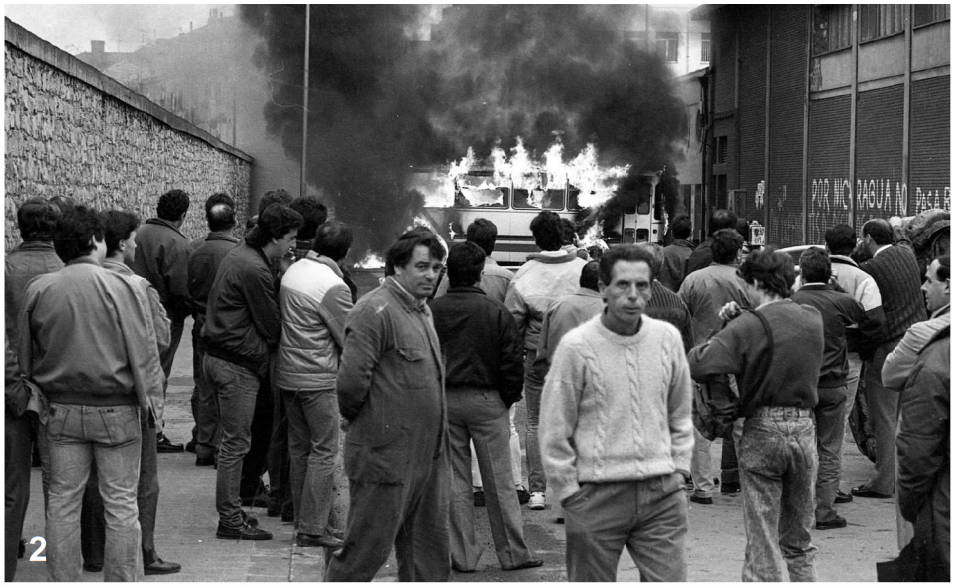
El Dique en diciembre de 1986

Esta imagen ha sido extraída de la ficha nº 657 del Inventario del Patrimonio Histórico Industrial de Asturias (IPHI), elaborada en diciembre de 1986 por Ramón Alvargonzález.

Podemos apreciar el aspecto de los edificios que acogían el comedor y el economato (en primer término) y las oficinas y vivienda (después del portón de entrada, a tres alturas): la mayoría de los que se emplazan a continuación ya no se conservan) y el ambiente de la calle Mariano Pola en esa fecha. Llama la atención el descomunal tamaño de esas grúas que, además de para tareas productivas, se emplearían, en los años posteriores y en el contexto de la lucha de los trabajadores por la pervivencia de sus puestos de trabajo, para cruzar camiones y otros vehículos pesados en la vía pública, cortando así el tráfico rodado. Véase imagen en la página siguiente.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*









Esta serie de fotografías, tomadas por fotoperiodistas de la época, dan buena cuenta del nivel de lucha urbana que se desarrollaron durante el conflicto por la continuidad de los puestos de trabajo que se veían desaparecer desde finales de la década de 1980 y durante los primeros años de la década siguiente.

Foto 1: utilización de una grúa del astillero para cortar el tráfico rodado en la calle Mariano, cruzando un camión (Juan Carlos Tuero Álvarez, 1988). Foto 2: Quema de un autobús para evitar su retirada de la vía pública (José Joaquín Alonso Bilbao, 1989). Foto 3: Quema de otro vehículo en el centro de la ciudad (José Joaquín Alonso Bilbao, 1995). Foto 4: Intento de acceder al edificio de la Casa Sindical de Gijón/Xixón por parte de las fuerzas antidisturbios (José Joaquín Alonso Bilbao, 1995). Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Sign. A053, JB-00040, JB-01714 y JB-01782, respectivamente.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9623/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 1989

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

En este año de 1989 aún se utiliza el dique nº 2 y el antiguo Macelo Municipal aún parece en buen estado, pudiendo apreciarse, además, la organización del resto de dependencias.

Sobreimpresionamos una fotografía del año 1994, antes del relleno del dique nº 1

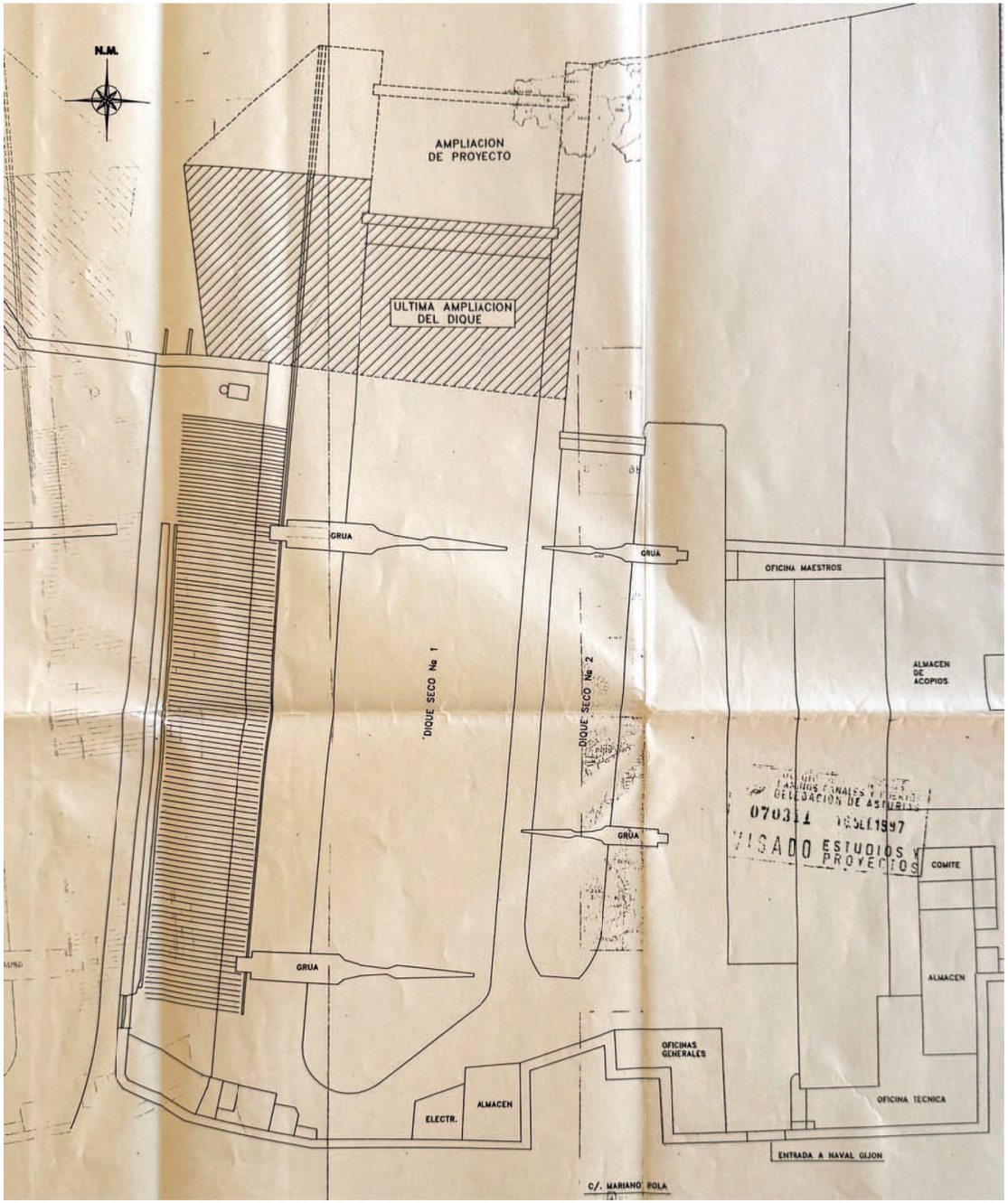


Este documento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacion

Fecha de vuelo del fotograma (1)	09/1989	Nombre del fichero	0001400732285.ecw		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	1/5000	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/2000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



De esta etapa en la que Naval Gijón operó en esta zona, hemos podido documentar algunas obras de cierto calado: en 1997 se procede a la remodelación del dique nº 1[83] y en el mismo año, se rellena el dique nº 2[84].

Hemos podido tener acceso al expediente completo de la licencia de obra y debió de tratarse de una intervención costosa y que cambiaría la fisonomía de esa área para aumentar la eslora del dique nº 1 y, eliminado el nº 2, más pequeño, permitir el empleo de los medios constructivos de la época: pabellones y grúas móviles (tipo pico de pato) de grandes dimensiones.



Sobre estas líneas vemos el dique superviviente con los pabellones móviles y las gruas a su flanco en el año 2005.

En el plano del proyecto de 1997, a la izquierda, se puede apreciar como el dique nº 1 y su plataforma crecerá hacia el norte mientras que el dique nº 1 será rellenado y antepuesta una explanada, ganada al mar, también al norte, tras las naves de calderería.

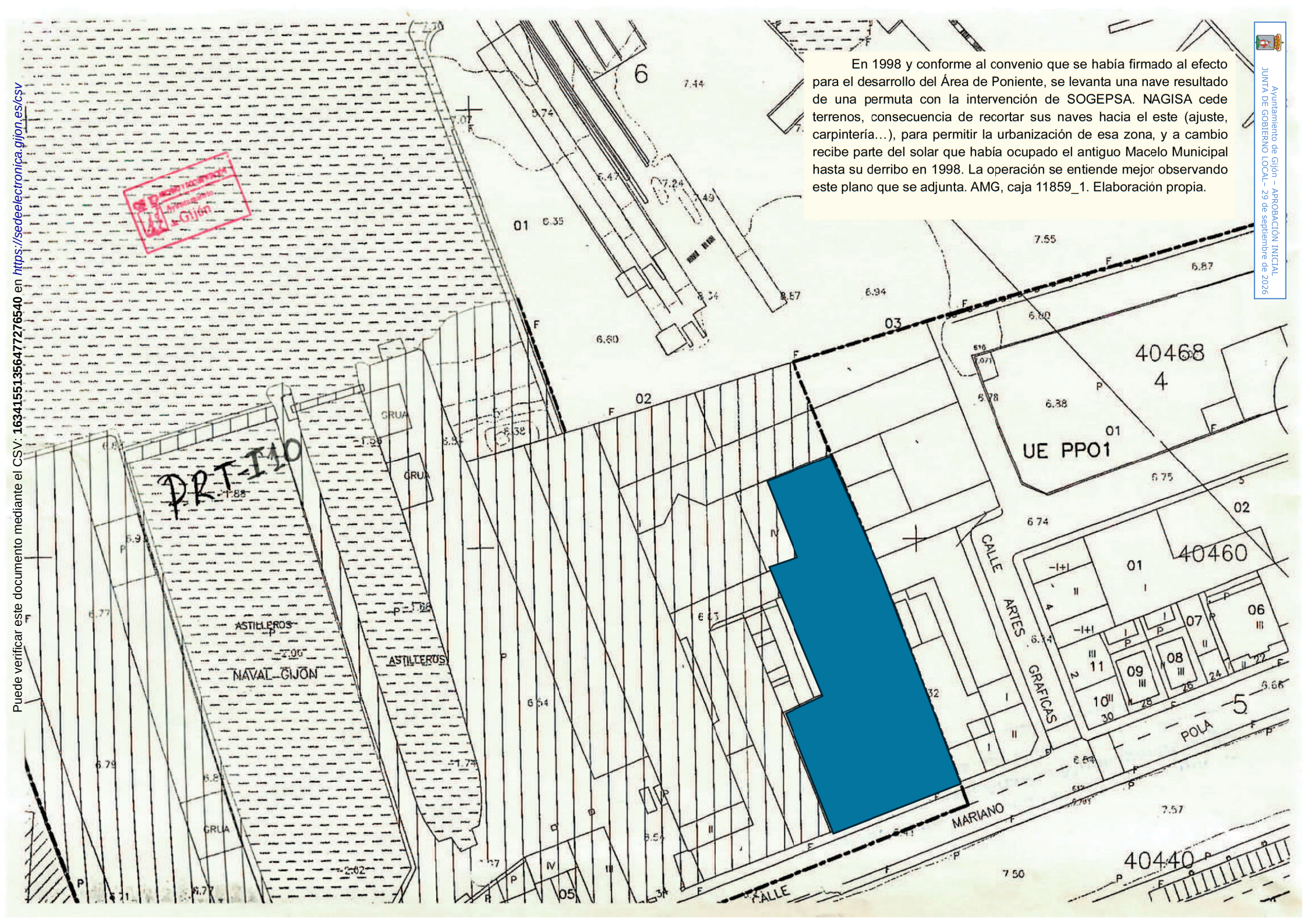
[83] AMG, 1997, caja 17574-10 – A

[84] AMG, 1997, caja 17574 – 10 - B

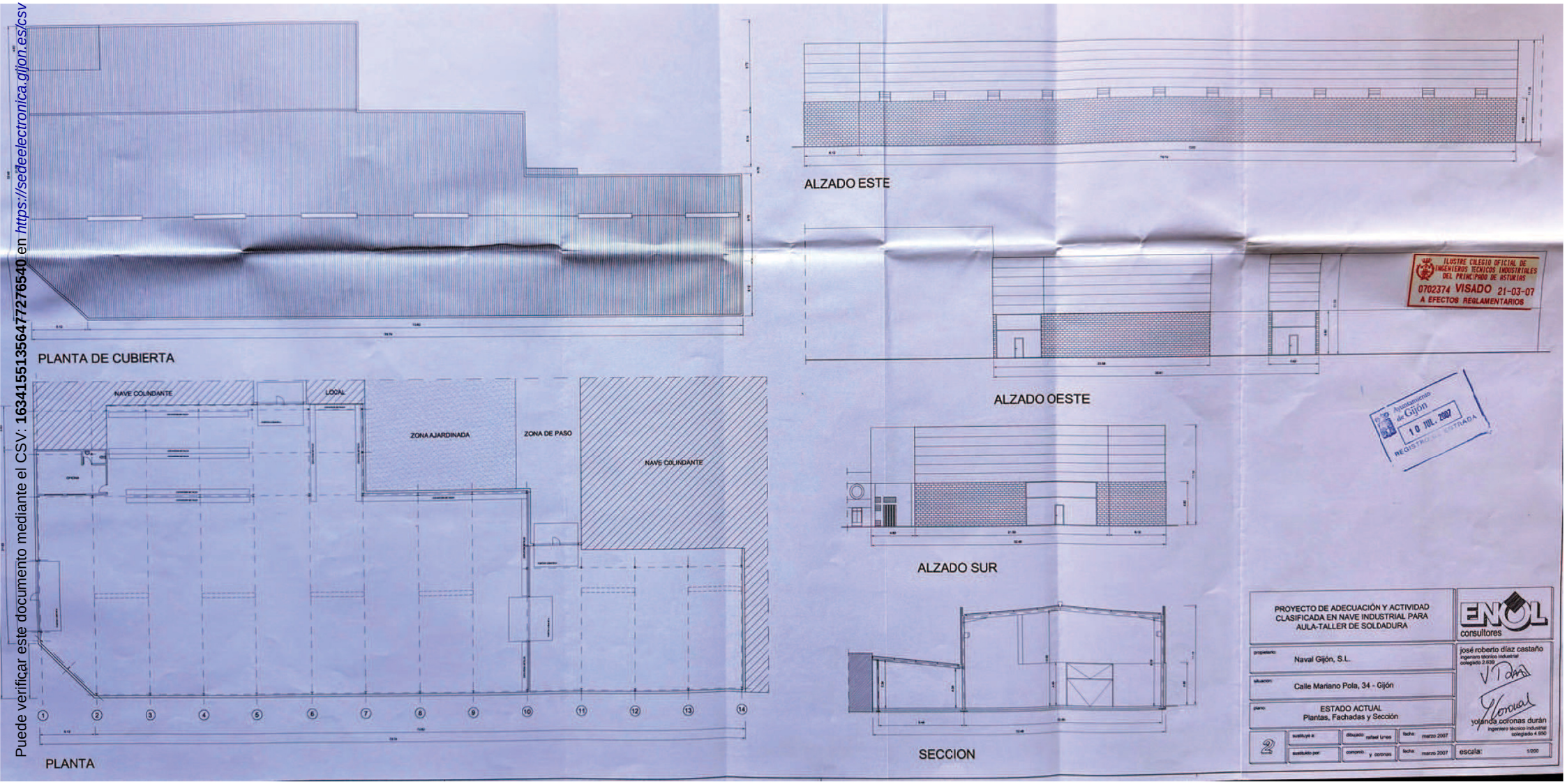
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

En 1998 y conforme al convenio que se había firmado al efecto para el desarrollo del Área de Poniente, se levanta una nave resultado de una permuta con la intervención de SOGEPSA. NAGISA cede terrenos, consecuencia de recortar sus naves hacia el este (ajuste, carpintería…), para permitir la urbanización de esa zona, y a cambio recibe parte del solar que había ocupado el antiguo Macelo Municipal hasta su derribo en 1998. La operación se entiende mejor observando este plano que se adjunta. AMG, caja 11859_1. Elaboración propia.



Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Posteriormente, en el año 2007, la nave será adecuada ara su apertura como aula-taller de soldadura. AMG, 2007, caja 18411-8

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 2006



En este año 2006 ya vemos construida la nueva nave, con su techo y revestimiento azules. Sobreimpresa, a la izquierda, se nos muestran las labores de derribo del antiguo macelo (1998), parcela sobre la que, en parte, se levantó dicha nave.

También podemos apreciar como la ampliación del dique nº 1 y el relleno y ampliación de la plataforma sobre el antiguo dique nº 2 están concluidos y operativos.

Aparece el nuevo Acuario, sobre los antiguos terrenos de los vecinos Astilleros del Cantábrico. También se echa de manos el botiquín, aún en pie en 1989 y otras construcciones de esa área colindante con la calle Mariano Pola.

Este documento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	14/10/2006	Nombre del fichero	h50_0014_fot_0810-0518.ecw		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	0.22	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/3000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 2009. Cesa la producción

El desmontaje de las grúas

En este año 2009, una vez cesa la actividad en el astillero, asistimos, por ejemplo, al desmontaje de las grúas. Sobreimpresa vemos una fotografía de Marcos León para *La Nueva España* del 3 de septiembre de 2009, al inicio del desmontaje de sus cuatro grúas exteriores, con el dique en medio.



cumento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	11/07/2009	Nombre del fichero	h50_0014_fot_138-6854.ecw		
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	0.22	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/3000	Fecha de la impresión	10/07/2026
Solicitado por					

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 2011



Este documento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	09/09/2011	Nombre del fichero	h50_014_fot_039-5784.ecw			N
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	0.22	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/3000	Fecha de la impresión	10/07/2026	
Solicitado por						

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE · INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

O.A. CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - 28003 Madrid - España
Tel: +34 91 597 9628/9780/9696
fototeca@cnig.es

El Dique en 2023



Este documento carece de validez legal sin la certificación del O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Fecha de vuelo del fotograma (1)	23/09/2023	Nombre del fichero	h50_0014_fot_006-0172_cog.tif			N
Escala del vuelo / Tamaño pixel (m)	0.22	Escala aproximada de la ampliación (2)	1/3000	Fecha de la impresión	10/07/2026	
Solicitado por						

1: La fecha de vuelo del fotograma se obtiene de la información que aparece registrada en el archivo de la Fototeca del O. A. Centro Nacional de Información Geográfica.
2: La imagen mostrada en este documento es reproducción de un fotograma aéreo original, por tanto no ha sido sometida a las correcciones geométricas necesarias para que tenga el rigor métrico de un mapa.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

10. Bienes muebles preservados

En el momento actual, hay dos bienes muebles vinculados al Dique y custodiados en el Museo del Ferrocarril de Asturias. Ambos son merecedores de protección, por un lado, y en todo caso, de ser incluidos en este documento por su valor histórico y patrimonial.

Se trata de una bomba conservada en una caja de madera, sin datar, pero vinculada a la etapa de funcionamiento de la firma Stoldtz y Cía., y un escudo en madera de Naval Gijón, es decir, posterior a 1984.

La bomba de Stoldtz y cía, con su respectiva caja, lleva el número de registro 3032. La información que sobre ésta nos han facilitado es la que sigue:

“Bomba de vapor vertical de principios del siglo XX, utilizada para el trasiego de fluidos. Tiene un cuerpo cilíndrico central que alberga el pistón de vapor, así como un volante de inercia lateral que ayuda a regular el movimiento. El dispositivo funciona por acción directa del vapor, que entra a presión en el cilindro superior y mueve el pistón superior que está conectado al pistón inferior que es el que crea un vacío que aspira el líquido y luego lo expulsa. La bomba se guarda en una caja de madera, pintada en color naranja, y rotulada como ‘Servicio de almacén’”.







El escudo de Naval Gijón está manufacturado en madera y presenta unas dimensiones de 1’55 m de alto, 1’09 m de ancho y 0’45 m de grosor. La bomba naval de Stoldzt y Cía. se encentra almacenada en una caja de madera con unas medidas de 1 m de largo, 0’75 m de ancho y 0’40 m de alto.

El escudo de Naval Gijón lleva, por su parte, el número de registro 2731. Es una sencilla, de madera, con la forma de un barco y la cruz de Asturias en el centro.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Merecen igualmente protección los numerosos norays (hemos constatado, al menos, 10 unidades) que rodean el dique preservado, así como la manga de viento o mangerote que garantiza la ventilación en su galería de servicio. Desconocemos si algunos pudieran ser de los primeros tiempos (aunque comparando con imágenes antiguas parecen los mismos) pero son una muestra relevante del patrimonio industrial que contextualiza, funcionalmente, ese antiguo espacio productivo a nivel histórico.













Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

11. VALORACIÓN PATRIMONIAL

No resulta fácil encontrarse con un espacio industrial en el que, habiéndose dado un desarrollo histórico tan dilatado como el del caso que nos ocupa, las diferentes instalaciones, naves, pabellones para talleres u otras estructuras productivas se hayan ido levantando de forma agregada, sin que las ampliaciones por motivos de la producción supusieran, en la mayor parte de los casos, la desaparición de inmuebles anteriores.

La actividad industrial está siempre sujeta a la innovación, a la constante renovación de los procesos debida a la evolución tecnológica, lo que, a menudo exige espacios diferentes que las estructuras antiguas no pueden ofrecer. De este modo muchas factorías evolucionan a base de ir demoliendo inmuebles e instalaciones previas, obsoletas. Sin embargo en El Dique de Gijón aún podemos reconocer cada capítulo de su historia a través de los diferentes espacios de trabajo que se fueron añadiendo, preservando casi siempre la fábrica de lo preexistente..

En Asturias podemos encontrar ejemplos en nuestro patrimonio industrial comparables e igualmente notables que incluyen edificios de gran antigüedad que se han conservado con un nivel de integridad similar en conjuntos de diversas dimensiones: es el caso de la Fábrica de Armas de La Vega, la Fábrica de Loza de San Claudio (aunque en muy mal estado), La Fábrica de Armas de Trubia, la Fábrica de Gas (todos ellos en Oviedo), los talleres del Conde, en Langreo (hoy un centro cultural)…

Así, desde su constitución en 1888, es probable que incluso antes, sobre esta zona de las playas de El Natahoyo, en terrenos previamente adquirdos por Eduardo Martínez Marina y López que terminará aportando a la sociedad Cifuentes, Stoldzt y Cía., se comenzará a levantar un establecimeinto industrial, metalúrgico, con el propósito de reparar y fabricar navíos de hierro y acero en un emplazamiento que se consideraba óptimo en comparación con las ubicaciones urbanas en las que otros socios de la nueva compañía (como el propio Anselmo Cifuentes) habían operado en los años precedentes. A partir de 1901 la actividad del astillero continuará, integrado en una empresa mayor, la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, que hará crecer las instalaciones hasta la crisis y sucesivos arriendos que se dan llegados los años 20 y hasta el estalllido de la guerra civil. Desde 1940 se hará cargo del astillero la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, S.A., que lo modernizará y ampliará hasta, prácticamente, su configuración última. Finalmente, Duro Felguera aportará las instalaciones a NAGISA en 1984: esta etapa estará marcada por la ampiación del dique nº1 que conllevará la desaparición del nº 2 para acoger navíos de mayor tamaño, así como por la enorme confictividad social hasta el definitivo cierre de Naval Gijón en el año 2009.

Las fichas del Catálogo Urbanístico de Gijón/Xixón[85] que se ocupan de este ámbito, establecen una protección genérica de categoría integral, debido a la gran complejidad que el análisis histórico-patrimonial de este espacio presentaba, especificando que la concrección de esa protección quedará pendiente de la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior, finalmente denominado Plan Especial de Reforma Interior Naval Gijón APP-PE-NG, al que acompaña este informe. Dicho Plan deberá respetar, en consecunecia, los elementos protegidos señalados por el Catálogo (especifica el horno) y determinar el nivel de protección y la forma de actuación para los diferentes elementos y edificios en él incluidos.

Este informe ha ahondado en el conocimiento del ámbito de actuación del Plan Especial hasta donde la prospección documental acometida ha permitido, habiendo logrado reconstruir, en buena medida, la evolución histórica de las distintas compañías y de las numerosas instalaciones con que dotaron su negocio, tanto de las que se conservan como de otras muchas que no han llegado hasta nuestros días. Del mismo modo, también se ha puesto atención sobre aquellas estructuras, propias del ámbito de la construcción naval y de su implantación costera, que caraterizan este ámbito, como son los diques, las antiguas gradas o los terrenos que, progresivamente y a través de sucesivas concesiones, se fueron ganando al mar para acoger medios de producción.

De todo lo expuesto a lo largo de los 10 capítulos precedentes se deducen las siguientes recomendaciones en cuanto al grado de protección para los diferentes espacios constructivos en los que hemos diferenciado todo lo edificado dentro del ámbito de actuación del Plan Especial.

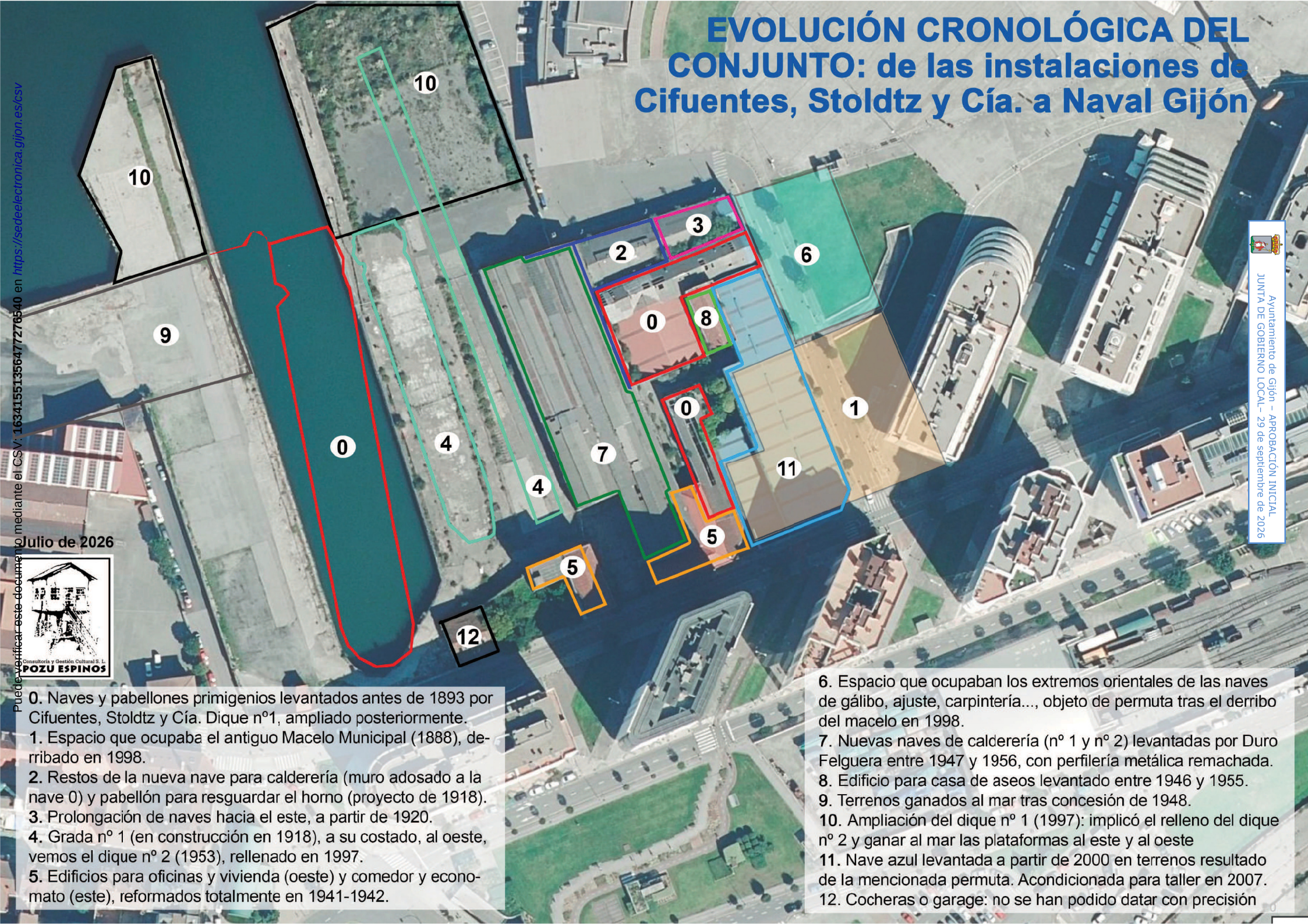
Esos elementos o entidades constructivas en los que hemos dividio todo lo construido nos permiten clasificar y calificar los bienes inmuebles para, en base a sus características constructvas y atendiendo a criterios como la singularidad, la antigüedad, la identidad, su caracterización paisajística o técnica, determinar una gradación de valor sobre la que establecemos nuestras recomendaciones.

La identificación de esas entidades constructivas, atendiendo a su promoción, función y al momento de su construcción, conforme a los hallazgos del estudio acometido, **se sustancia en el plano que presentamos en la página siguiente:** sobre el último ortofotomapa disponible se presentan, ordenadas en el tiempo, 10 entidades constructivas, algunas sobre rasante, otras bajo el mismo o en línea de costa; la mayoría son una realidad a día de hoy, presentando una sólida fábrica de hace casi 150 años…, otras ya no tienen entidad sobreel terreno pero se reflejan igualmente ante la posiblidad de que mantengan una parte de su materialidad bajo rasante, caso del antiguo Macelo, del rellenado dique nº 2, de las antiguas gradas…

La numeración que las identifica se usará en lo sucesivo para referirnos a cada uno de esos elementos que se describen a continuación de una manera sucinta (ya se les ha dedicado suficiente espacio en los capítulos anteriores), haciéndose mención de recomendación de proteción para los que resulta procedente.

[85] Se trata de las dos fichas que llevan por referencia IN-21-I e IN-22-I. El Catálogo urbanístico de Gijón/Xixón fue aprobado definitivamente en el año 2019

EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DEL CONJUNTO: de las instalaciones de Cifuentes, Stoldtz y Cía. a Naval Gijón



Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Julio de 2026

Consultoría y Gestión Cultural S. L.
POZU ESPINOS

0. Naves y pabellones primigenios levantados antes de 1893 por Cifuentes, Stoldtz y Cía. Dique nº1, ampliado posteriormente.
1. Espacio que ocupaba el antiguo Macelo Municipal (1888), derribado en 1998.
2. Restos de la nueva nave para calderería (muro adosado a la nave 0) y pabellón para resguardar el horno (proyecto de 1918).
3. Prolongación de naves hacia el este, a partir de 1920.
4. Grada nº 1 (en construcción en 1918), a su costado, al oeste, vemos el dique nº 2 (1953), rellenado en 1997.
5. Edificios para oficinas y vivienda (oeste) y comedor y economato (este), reformados totalmente en 1941-1942.

6. Espacio que ocupaban los extremos orientales de las naves de gálibo, ajuste, carpintería..., objeto de permuta tras el derribo del macelo en 1998.
7. Nuevas naves de calderería (nº 1 y nº 2) levantadas por Duro Felguera entre 1947 y 1956, con perfilería metálica remachada.
8. Edificio para casa de aseos levantado entre 1946 y 1955.
9. Terrenos ganados al mar tras concesión de 1948.
10. Ampliación del dique nº 1 (1997): implicó el relleno del dique nº 2 y ganar al mar las plataformas al este y al oeste
11. Nave azul levantada a partir de 2000 en terrenos resultado de la mencionada permuta. Acondicionada para taller en 2007.
12. Cocheras o garage: no se han podido datar con precisión

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

0. Naves y pabellones primigenios levantados antes de 1893 por Cifuentes, Stoldtz y Cía. Las ubicadas más al norte, con planta en L, albergaba los talleres de forja, de ajuste…, mientras que el volumen emplazado más al sur, perpendicular a la calle Mariano Pola, acogía oficinas y almacenes de efectos. Se conservan actualmente, casi en su integridad. Tanto por su singularidad como la calidad y el buen estado de conservación de sus paramentos, pilares y muros de buena sillería y mampostería o las constituye un ejemplo notable de taller decimonónico de los que apenas se conservan en nuestra región. Aunque la nave transversal, hacia el este, fue sesgada como consecuencia de la mencionada permuta urbanística en torno al año 2000, no resta ello identidad o importancia al inmueble.





En la imagen de arriba, de 1893, vemos el potente muro que separaba el dique del mar (aquí en marea baja)







Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Se conserva la peculiar armadura original de cubierta en estas naves, de madera, en la que vemos dos tirantes superpuestos y el tradicional pendolón se sustituye por un tensor o tirante metálico, vertical por tanto, en el tramo inferior. El resultado sería una suerte de cercha de ático





Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

También deberíamos incluir aquí el dique nº 1, construido en las mismas fechas y que inicialmente, tenía unas dimensiones más reducidas y se separaba del mar (al oeste) por un potente muro. **En su configuración actual, resultado de su ampliación, está dotado de una galería subterránea** (de algo más de un metro de ancho, sería un semisótano en realidad) de servicio a lo largo de su flanco oriental, con accesos mediante escaleras en varios puntos.





Estos elementos relacionados en el grupo 0 son merecedores de un alto nivel de protección con recomendación de preservar su configuración primigenia (apoyándose en la fotografía antigua que aportamos), **eliminando, por ejemplo, el peto escalonado del hastial del taller de calderería y ajuste más antiguo, o el módulo que se levanta en el interior de la nave principal** (imagen bajo estas líneas).



1. De la misma época (proyecto de 1888) databa el antiguo Macelo Municipal, derribado en 1998. Como se aprecia en el plano, durante la operación de renovación urbanística llevada a cabo a partir de ese momento en esta área de Poniente, la mitad de su parcela se permutó por el sector oriental de algunos de los talleres (6) para levantar parte de la nave azul (en torno al año 2002, adaptada en 2007 para taller de formación), mientras que la otra mitad se sumó a viarios y solares edificables para viviendas. Convendría tener en cuenta su existencia y ubicación por si pudiera conllevar afecciones arqueológicas a futuro.



Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

2. Se trata del muro oriental de una nave que se implantó adosada y en paralelo al oeste de la anterior, más antigua, así como otro pabellón, entre aquella y el mar, para proteger el horno (probablemente el de reverbero que se conserva adosado a su trasera). Existe un chimenea emplazada al otro lado del muro norte, ubicándose ya en la parcela del Acuario. Dada la distancia existente al horno no parece que sirviera al existente: seguramente serviría a otro horno perteneciente a los vecinos Astilleros del Cantábrico que en ese punto tenían unas naves adosadas y de baja altura[86]. En todo caso, la construcción de esta nave desaparecida y del tendejón para el horno ha de corresponderse con la licencia de obra que se solicita en el año 1918. En 1925 ya está levantada. La nave principal fue derruida para hacer sitio a los nuevo talleres de calderería (nº 1 y nº 2) que se pondrán en pie en torno a 1950 por parte de Duro Felguera, aunque aprovechando, precisamente, ese muro oriental de la antigua nave de calderería que hoy se conserva, de considerable altura y calado por varios vanos rematados en arco rebajado.

También se conserva el hastial posterior, rematado en su base mediante un retorno curvo o dique curvo para defenderse de las acometidas del mar que hasta allí llegaba. Su función es el desvío del agua: la parte superior redirige la masa de agua y la devuelve hacia el océano. Ese muro también se aprovechó al levantar las nuevas naves de calderería por parte de Duro Felguera.

Estos elementos son merecedores de un alto nivel de protección con recomendación de preservar su configuración primigenia (apoyándose en la fotografía antigua que aportamos), con especial mención al horno, en su ubicación original.









[86] Otra opción es que careciera de chimenea trasladada o alejada y que la suya fuera directa, la que se aprecia en su flanco derecho y cuya parte superior se desmontara una vez cayera en desuso desapareciendo incluso el hueco calado en cubierta. Esta opción nos parece la más plausible.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Como se aprecia en las imágenes, esta nave aloja un horno de fábrica cerámica, aparentemente de tipo reverbero (seguramente para pudelar), del que se conserva el hogar y la cámara de humos conducente a la base de la chimenea, emplazada en el extremo oriental. De esta última solo se conserva su base: el tramo superior atravesaría la cubierta y fue desmontado en un momento que no hemos podido documentar: en el plano de 1955 aparece emplazado y nombrado dentro de este pabellón que albergaba a los carpinteros de ribera (en un astillero moderno, para buques con casco de acero, se dedicaban a la carpintería interior, al amueblamiento). Por otro lado, en las fotografías aéreas de 1962 aún parece acusarse sobre la techumbre. En ese punto de la aguada, el fibrocemento se nota renovado, en comparación con el que cubre el resto del pabellón.











Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

3. La prolongación de esa nave trasera, en paralelo al mar (E-O), debió de darse a lo largo de la década de 1920. En 1940 ya la encontramos adosada a la más antigua y ocupando todo lo largo de la factoría por la trasera del Macelo Municipal. Sería la nave conocida como de Gálibo nº 1. Se trata del taller donde se dibujan los planos de los barcos a tamaño real (escala 1:1) sobre el suelo. Sus funciones principales eran trazar las formas geométricas del casco, sacar plantillas físicas y calcular las piezas de la estructura antes de producirlo en acero.

Se cubre con estructura metálica en lo que parece una cercha en triple abanico. El extremo oriental, sesgado en los años 2000, al igual que el de la nave más antigua que corre en paralelo, por el sur, como ya se ha explicado, se remató en el momento de aquella permuta urbanística con un estrecho tramo de cubierta, igual al de la nave azul (nº 10).

Este taller también merece ser conservado aunque no concurran en él los mismos valores de los inmuebles 0, 2, 5 ó 7, recomendándose la eliminación de los cuartos cerrados que actualmente alberga y algunos acabados, alicatados por ejemplo, que presenta.





4. Aquí se encontraba la grada nº 1, en construcción en el año 1918 (al este). Lugo se añadiría la nº 2 (década de 1930) que más tarde sería desmantelada para dejar paso al dique nº 2 (al oeste): este se terminará ejecutando tras obtener Duro Felguera una concesión en 1953. Finalmente, sería rellenado y antepuesta una explanada, ganada al mar, al norte, tras las naves de calderería, en 1997. En la década de 1980, la grada nº 1 aún era identificable sobre la dársena como se advierte en la fotografía aérea. Convendría tener en cuenta su existencia y ubicación por si pudiera suponer un condicionante constructivo o conllevar afecciones arqueológicas a futuro.



Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

5. El edificio para las oficinas y vivienda (al oeste) y el pabellón para comedor y economato (al este) han franqueado, históricamente, la entrada a los astilleros y definido su fachada a la calle Mariano Pola. Así, han adquirido, con el tiempo, un carácter identitario y definido la fachada del astillero hacia el barrio de El Natahoyo desde entonces. Si bien ya existían bastante antes de la guerra civil no podemos datar su origen con precisión. Lo que sí conocemos bien es la remodelación que acometerá Duro Felguera a partir entre 1941 y 1943, para darles su configuración y aspecto actuales, al haber encontrado los proyectos en el Archivo Municipal.





Así, el nivel de protección de estos edificios debería garantizar la íntegra preservación del diseño de sus fachadas, resultado de los proyectos de reforma firmados a principios de la década de 1940 por Juan de Lafuente Casares y Mariano Marín. Por otro lado, no habiendo podido acceder al interior del comedor o del economato, tampoco resulta posible valorar si estos espacios, representativos de las necesidades de un tiempo y una actividad industrial concretos, merecen igualmente protección. Recomendamos su reconocimiento al objeto de evaluar en qué medida se podrían recuperar o integrar en su eventual rehabilitación.



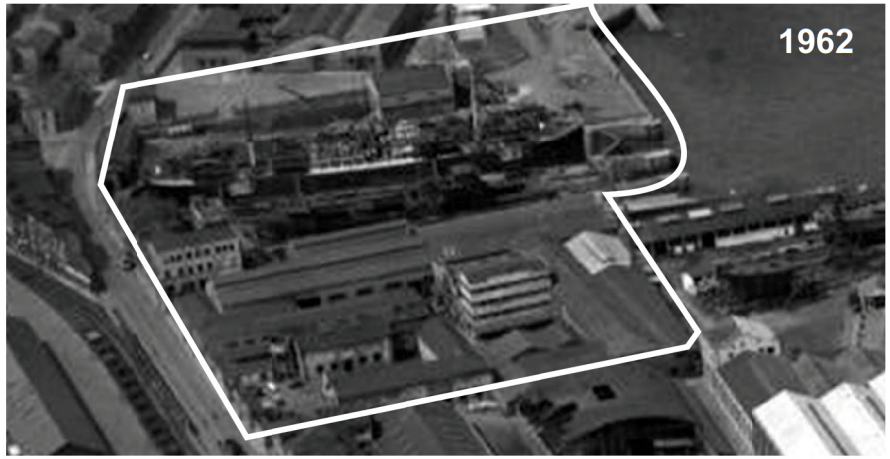


Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

6. Sirva este ítem para reflejar cómo los extremos occidentales de las naves 0 y 3, fueron objeto de permuta por parte del solar del antiguo Macelo Municipal para levantar la nave azul y, en consecuencia, parcialmente derribadas en dicho sector. Ello explica, como ya hemos visto, que hoy día se encuentren sesgadas y rematadas hacia la vía pública, al este, con acabados iguales a los de dicha nave azul, aprovechándose su construcción para definir ese aspecto actual. Albergaron la nave de gálibos (como ya hemos visto), ajuste, talleres de carpintería…

La linde del Dique de Gijón/Xixón por el este estuvo definida en las últimas décadas como continuidad de la alineación del antiguo Macelo Municipal, hacia un vial que los separaba de la Compañía Asturiana de las Artes Gráficas: una imprenta histórica así denominada.

Hemos visto en el capítulo 6 cómo la parcela del Macelo debía llegar hasta el mar inicialmente (como así se aprecia en todos los planos antiguos manejados), ocupando más tarde el astillero una faja de esos terrenos más septentrionales, hasta alcanzar las dimensiones que se aprecian en la imagen inferior, de 1962.

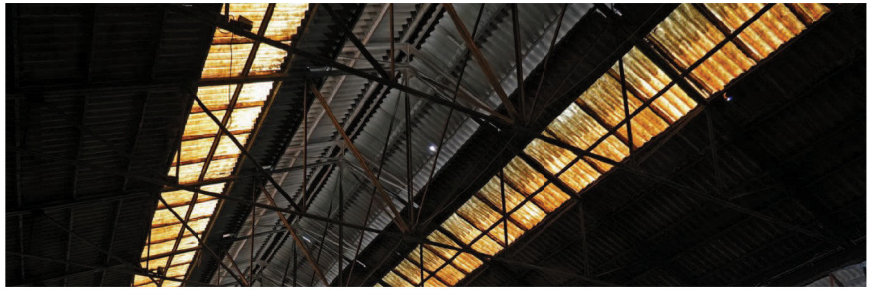




7. La construcción de las nuevas naves de calderería, nº 1 y nº 2, conllevó el derribo parcial de la nave de calderería anterior (toda ella salvo los muros orientales y el hastial septentrional), levantada, como ya hemos visto, en el algún momento entre 1911 y 1925, seguramente al calor del apogeo que este negocio experimentó durante la Gran Guerra. Así, entre 1947 y 1956, Duro Felguera procede a aumentar la superficie disponible para estas labores, fundamentales en un astillero, en paralelo a la creación de plataformas ganadas al mar y la ejecución del dique nº 2 sobre una de las antiguas gradas. **Su ejecución, mediante estructuras pilares de perfilería roblonada, para soportar cerchas, también de perfilería metálica tipo Howe, conocidas igualmente como belgas, se explica, como ya hemos visto, por el contexto económico del momento** (el periodo de autarquía conllevó la vuelta al empleo de técnicas artesanales o adaptadas a la carestía o ausencia de materiales), **dotándolas de una gran personalidad constructiva.**

El resultado son unos talleres dotados de cubiertas de amplias luces, revestidas de fibrocemento translúcido, en sendas bandas longitudinales, e iluminados mediante carpinterías de hormigón en despiece reticular.





Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*





Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026



Un trabajador de Naval Gijón maneja una pieza de calderería, con la ayuda de un puente grúa, en los últimos años de producción.

Fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies. Sign. LVA20810

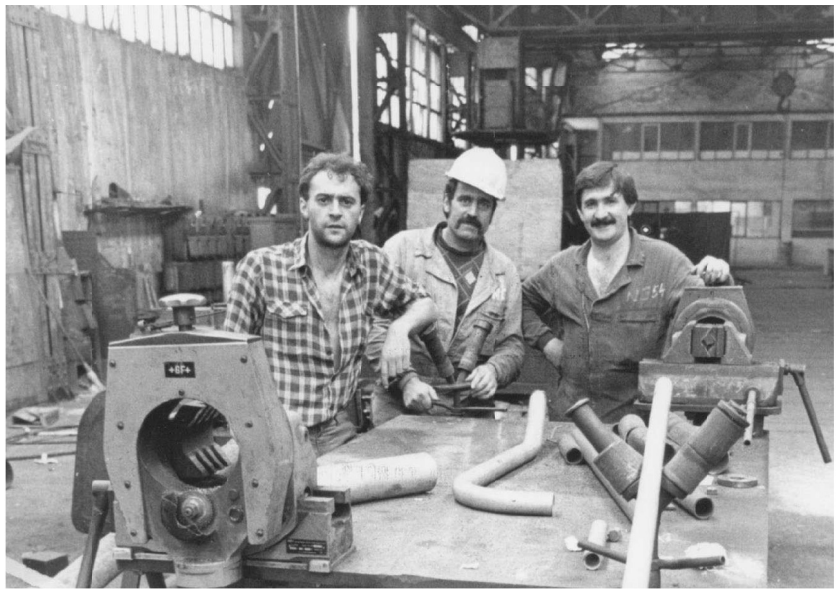
Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



Como se puede apreciar en la fotografía superior, el hastial norte de la antigua nave construida hacia 1920, ejecutado en mampostería de piedra ordinaria, fue reaprovechado, mientas que para la otra nave se levantó uno nuevo mediante tabiquería cerámica. Lamentablemente, no se conservan los puentes grúa que se deslizaba bajo las cerchas de estas naves que se conocían como “de los tubos”.



Por todo lo expuesto, estas naves de calderería, son merecedoras de la protección suficiente para garantizar la conservación y puesta en valor de su sistema constructivo y de la configuración espacial originales.

8. En el mismo periodo (1946-1956) y seguramente respondiendo a la misma lógica socio-económica, **se levantará este edificio en bajo más tres alturas, adosado a la nave germinal de El Dique y dedicado a acoger aseos y duchas para los trabajadores.**

Se remata con un peto similar al que unos años antes (ya disponía de él en 1940) había adoptado la citada nave. No hemos podido localizar el proyecto.

Se trata de un inmueble que responde a una necesidad que no se solía cubrir, por parte de las empresas, salvo algunas dedicadas a la minería, en el periodo anterior a la guerra civil (recordemos que en este periodo el astillero está en manos de Duro Felguera, cuya base productiva estaba en la producción hullera para alimentar sus altos hornos en La Felguera), y que se encajará, a sorprendente altura, en un patio que se utilizaba para almacenar hierro. **No consideramos que este edificio merezca protección específica y solo recomendamos su preservación en la medida en que sea compatible con los usos que, finalmente, se propongan.**



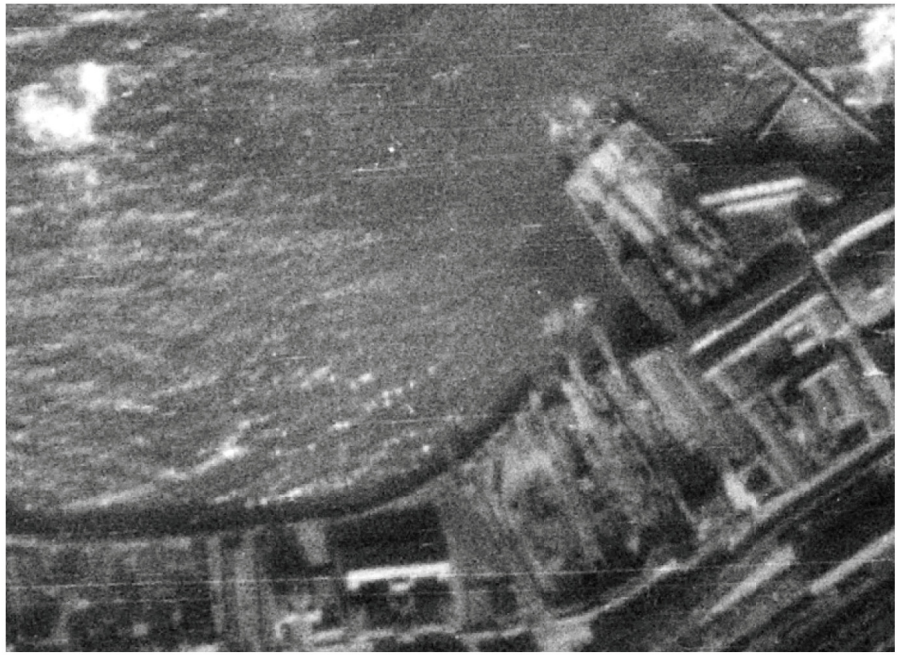
En la imagen superior, de 1986, vemos la casa de baños de El Dique Duro Fleguera elevándose por encima de las naves del Macelo Municipal. A la derecha, en una vista actual

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

9. Aquí arrancaban esas **plataformas ganadas al mar a partir de la concesión obtenida con fecha 16 de septiembre de 1948.** Los estériles utilizados se traían de las escombrera de la explotación minera de La Camocha. Sobre estos nuevo terrenos se levantaron, con el tiempo, algunos pabellones y naves de los que también nos hemos ocupado en este informa pero que ya no se conservan hoy día.

Arriba, a la izquierda, vemcs una fotografía aérea correspondiente al vuelo americano de 28 de noviembre de 1945, con la configuración costera previa. La derecha, perteneciente a otro vuelo militar de la U. S. Army de 24 de agosto de 1956, es la primera imagen en la que vemos, en su ya casi totalidad, la plataforma litoral actual. En los años 90 se ampliaría el dique nº 2 y se ganaría más terreno en sus flancos. Abajo podemos observar esta área en un ortofotomapa del año 2006.



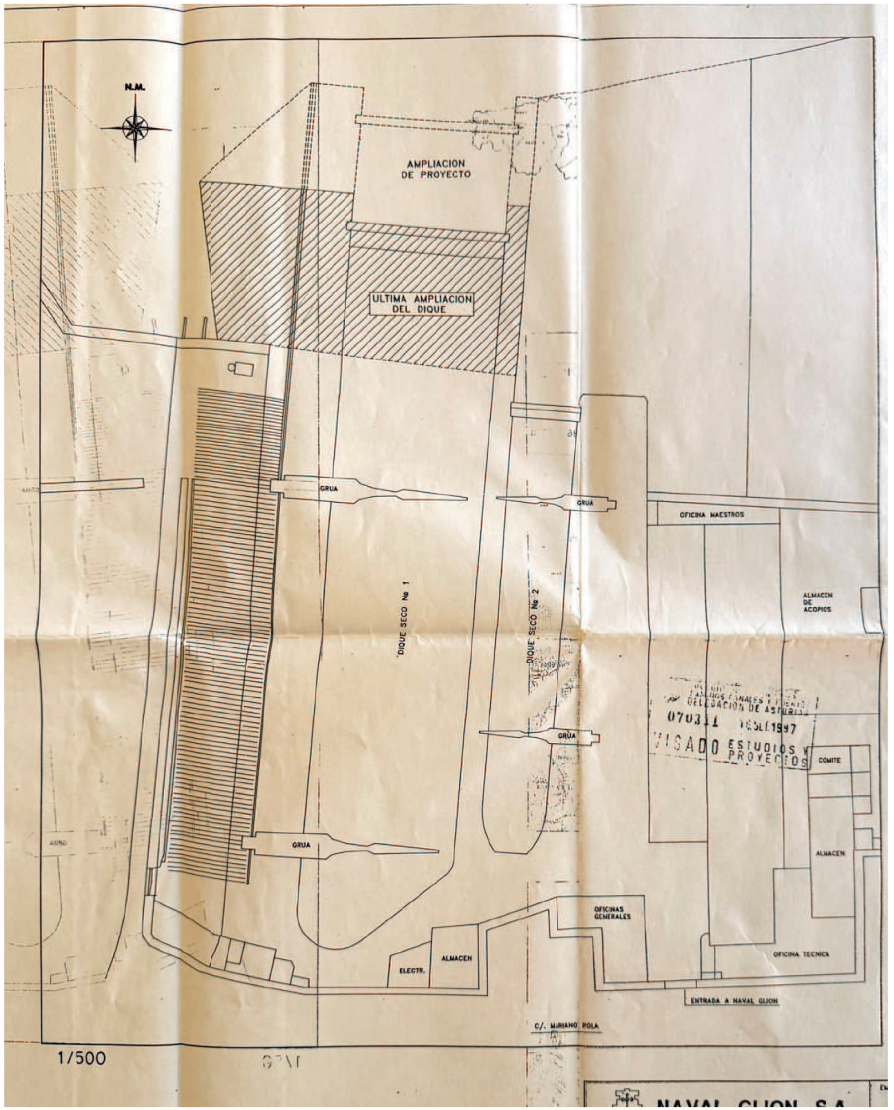




Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

10. En 1997 se tramita licencia para **ampliación el dique nº 2 y rellenar el nº 1 (cuya estructura, al igual la antigua grada nº 1 se identifica con el ítem nº 4 de este plano).** Esta intervención permitió prolongar la longitud para acoger buques de mayor eslora y exigió, igualmente, ganar terreno al mar por el este, surgiendo la explanada a las espaldas de las naves "de tubos" o de calderería.





Sobre estas líneas, plano del proyecto de 1997 que supondrá la ampliación del dique nº 2, el avance y renovación de sus compuertas y el relleno del dique nº1, con la ampliación de la plataforma nororiental. A la izquierda, ortofotomapa del año 2009.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

11. Esta es la nave (la denominamos nave azul, por el color de sus revestimientos exteriores) **que se levantará a principios de los 2000** como consecuencia del convenio para la permuta entre el sector oriental de algunos de los talleres y parte del solar resultante del derribo del antiguo Macelo Municipal en 1998. Esta operación se dio en el contexto de la renovación urbanística que sufrió el área de Poniente en este periodo, en consonancia con las determinaciones del Plan Estratégico de Gijón.

No se considera que este edificio merezca protección alguna.





Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

12. Este pabellón debió de tener, desde un principio, función como cochera. Un inmueble dedicado a este cometido ya lo encontramos listado en la inscripción 4ª de 1902[87]. El edificio, con idéntica ocupación vuelve a ser nombrado en anotaciones registrales de 1972 y 1985. En dichos listados de inmuebles que se trasmiten aparece siempre a continuación de las oficinas, lo que suele ser indicativo de su proximidad, como es el caso. Sin embargo no lo localizamos, sin género de dudas y en su actual emplazamiento, hasta la fotografía aérea de 1946: colindante con la calle Mariano Pola y separado del edificio para oficinas y vivienda por otro bloque que, con el tiempo, acabaría despareciendo (en 1980 aún existía, como se aprecia en las imágenes aéreas encargadas por el equipo de Rañada). Se trata de un edificio a dos aguas, con el caballete paralelo a la calle, abierto hacia el interior de la parcela y con una fachada simétricamente compuesta en torno al portón de entrada de carruajes, conforme a postulados funcionales o racionalistas.

Formando parte del conjunto desde un punto de vista funcional e histórico, no se considera que requiera de protección específica aunque se recomienda su preservación si ello encajara en los nuevos usos previstos.





Atendiendo a su estructura, se aprecia como un sistema de cerchas metálicas, roblonadas y dispuestas en abanico, se apoyan sobre muros de carga perimetrales para sostener una cubierta tabicada, cerámica, en bandas apoyadas sobre perfilería metálica y paralela al caballete. En el flanco occidental y en un nivel entresuelo, se emplaza una oficina a la que se accedía mediante escalera de patín, hoy desaparecida. Ello permitía disponer, hacia el interior, de huecos en el niel inferior para diversos usos.

[87] Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón/Xixón. FINCA 14.191 con Código Registral Único: 33023001080121. La sociedad "CIFUENTES STOLDTZ Y COMPAÑÍA, SOCIEDAD EN COMANDITA" transmite a "SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS", por título de APORTACIÓN, en virtud de escritura de constitución otorgada en Madrid el trece de marzo de mil novecientos uno ante el Notario de Gijón Don José María Martín y Martín

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

12. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

O.A. Centro Nacional de Información Geográfica

Se han consultado y trabajado con las siguientes fotografías aéreas verticales y ortofotomapas, desde 1945 (vuelo americano, serie A), hasta septiembre de 2023:

1945_nov_H0014_073_016

1945_nov_H0014_073_017

1945_nov_H0014_073_016.pdf

1945_nov_H0014_073_017.pdf

1946_julio_H0014_376_03.pdf

1946_julio_H0014_376_032.pdf

1946_julio_H0014_376_039.pdf

1946_jul_H0014_376_033.pdf

1956_agost_PNOA-H_AMS_1956-

1983_octubre_A-0004_0014_00F_0010_1_2000.pdf

1983_octubre_A-0004_0014_00F_0010_1_2000_otro encuadre.pdf

1983_octubre_A-0004_0014_00F_0010_1_4000.pdf

1983_octubre_A-0004_0014_00F_0011_1_3.000.pdf

1983_octubre_A-0004_0014_00F_0011_1_4.000.pdf

1984_septiembre_A-0005_0014_00L_0009_1_3.000.pdf

1984_septiembre_A-0005_0014_0LM_0003_1_2.000.pdf

1984_septiembre_A-0005_0014_0LM_0003_1_3.000.pdf

1989_septiembre_0001400732287_1_2.000_este.pdf

1989_septiembre_0001400732287_1_2.000_oeste.pdf

2002_octubre_A-0007_0014_003_5318_1_3.000.pdf

2002_octubre_A-0007_0014_003_5320_1_3.000.pdf

2006_oct_h50_0014_fot_0810-0518_1_3.000.pdf

2009_julio_h50_0014_fot_138-6854_1_3.000.pdf

2011_septiembre_h50_014_fot_039-5784_1_3.000.pdf

2015_junio_h50_0014_fot_035-3216_1_3.000.pdf

2017_agosto_h50_0014_fot_035-01259.ec_1_3.000.pdf

2021_agosto_h50_0014_fot_039-2398_1_1.3000.pdf

2023_sept._h50_0014_fot_006-0172_1_3.000.pdf

Instituto Geográfico Nacional. Servicio de Documentación Geográfica y Biblioteca. Plano de Gijón/Xixón editado por Ricardo Casielles e impreso por Lit. Mateu, Madrid en 1910. Signatura: 31-C-15

Institut Cartogràfic de Catalunya

Se han consultado y descargado 15 fotografías aéreas oblicuas del SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles), tomadas el 1 de agosto de 1962.

Se han consultado y descargado dos planos antiguos de la ciudad de Gijón/Xixón que llevan las signaturas RC.1471 (del año 1925) y RM.80370 (sin datar).

Fototeca y biblioteca del Muséu del Pueblu d'Asturias

Se han consultado y trabajado con las imágenes (fotografías o grabados) cuyas signaturas se listan a continuación:

141 Aramar y El Dique.jpg, 15368.tif, 15550.jpg, 1936_Macelo Muncipal FF004856, MPd'A, daños bombardeo Alm. Cervera.tiff, 35792.tif, A044.jpg, A045.jpg, A046.jpg, A048.jpg, A053.jpg, A058.jpg, FD008396.jpg, FF000296.tiff, FF000537.tiff, FF001993.tiff, FF001994.tiff, FF001995.tiff, FF044377_009.jpg, FF044377_013.jpg, FF044377_017.jpg, FF044377_018.jpg, FF044377_019.jpg, FF044377_020.jpg, FF044377_021.jpg, FF044377_022.jpg, FF044377_023.jpg, FF044377_024.jpg, FF044377_025.jpg, FF044377_026.jpg, FF044377_028.jpg, FF044377_029.jpg, JB-00040.jpg, JB-01714.jpg, JB-01716.jpg, JB-01717.jpg, JB-01721.jpg, JB-01742.jpg, JB-01782.jpg, JB-01783.jpg, JB-01792.jpg, JB-01795.jpg, JB-01797.jpg, JB-01799.jpg, JB-03230.jpg, lista.txt, LVA20802.tif, LVA20803.tif, LVA20804.tif, LVA20805 (1).tif, LVA20805.tif, LVA20806.tif, LVA20807.tif, LVA20808.tif, LVA20809.tif, LVA20810.tif, LVA20811.tif, LVA20812.tif, LVA20814.tif, LVA20815.tif, LVA20816.tif, LVA20817.tif, LVA21476.tif, LVA21477.tif, RL15898-28.jpg, RV11-1+16.jpg, Álbum 1 CS-20-1.jpg, Álbum 1 CS-20-2.jpg, Álbum 1 CS-20-3.jpg,

Archivo Histórico de Asturias

Sign. C016833_nº 395-5. Escritura de constitución de la Sociedad Cifuentes, Stoldtz y Cía, sociedad en comandita, otorgada el 31 de julio, ante el notario Evaristo de Prendes.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Registro de la Propiedad nº 2 de Gijón

Finca nº 14.191, código registral único 33023001080121

Finca nº 16.516 (antes finca 14.191), código registral único 33023001080138

Finca nº 3264, código registral único 33023000268124

Archivo Municipal de Gijón

Se ha localizado documentación de interés en este archivo, si bien es cierto que no resultó fácil habida cuenta de que las herramientas de búsqueda no están digitalizadas para el fondo histórico y para el archivo más reciente, no podemos acceder a realizar la consulta de modo directo, sino que se nos facilitan listados a partir de determinados términos… pero el sistema no es el más operativo ni parece garantizar que se pueda asegurar que todo lo relativo al caso haya sido localizado. Con todo y con eso, hemos intentado ser sistemáticos y rigurosos.

Tras la búsqueda realizada por el personal del archivo sobre Anselmo Cifuentes, se localizaron cuatro expedientes del siglo XIX de la otra firma en la que éste participó: Cifuentes, Pola y Cía., sin duda interesantes para la historia industrial de Gijón, pero no para lo que nos incumbe. Optamos por recogerlos por la relevancia del empresario y, sobre todo, porque ayuda a saber – a futuro, en cualquier otra investigación- que no es lo que interesa en este caso. Quedan descartados en lo relativo al astillero, estos:

Expte. 149/1873, Cifuentes, Pola y Cía., Cruz de Ceares: levantar una casa para una familia desfavorecida, a expensas de Mariano Pola

Expte. 7/1888, *ídem*, Fábrica de vidrios

Expte. 109/1890, *ídem*, Instalación de un local para la fábrica de vidrios

Expte. 200/1894, *ídem*, Solicitar la venta de un terreno sobrante de la fábrica de vidrios

Se recurrió al inventario (formato libro) de expedientes de obra, del siglo XIX, ordenado por calles para ver qué material podría ser de interés. Informados por el personal del archivo de que la calle Mariano Pola (la que nos interesa, puesto que ahí se emplazan las instalaciones que nos ocupan), recibió ese nombre en 1893, deberíamos buscar por los nombres que anteriormente ésta tuvo en parte o en todo. Fueron las denominaciones previas Castrillón, Muleto, Travesía de la iglesia del Natahoyo, Camino de la Gloria y J1, J2 y J3. No obstante, ninguna de estas aparecía en el referido inventario.

Por nuestra parte, probamos otras búsquedas, que sí arrojaron resultados positivos. Localizamos una entrada denominada “Antepuerto”, en la que apareció un expediente con una solicitud del propio Anselmo Cifuentes de fecha 1879 y en la voz “Natahoyo” identificamos dos entradas de interés, correspondientes a sendos temas abordados en las Actas de sesiones del Ayuntamiento Pleno, una de 1868 y otra de 1890. Las tres referencias las recogemos a continuación.

144/1879, Antepuerto: Anselmo Cifuentes solicita sustituir con fábrica de piedra el cargadero del que es concesionario en el Antepuerto. Debería llevar plano (se menciona) pero no se conserva en el expediente. Indica que había sido autorizado por Real Orden de 18 de mayo de 1878 para sustituir con fábrica de piedra la madera del citado cargadero, que necesita hacer sitio para depósito de los materiales.

Actas de sesiones del Ayuntamiento de Gijón y Junta Revolucionaria, 1868, 18 de noviembre de 1868, respuesta a Ángel Salgado a su solicitud de construcción de un muro en el astillero, 42 r y v. Retrotraemos la búsqueda a la solicitud, de 31 de octubre, folio 15 recto

Actas de sesiones del Ayuntamiento de Gijón, 1890, 21 de junio de 1890, respuesta a la Sociedad Comanditaria *Cifuentes, Stoldtz y Cía*.

Asimismo, se consultó el inventario (formato libro) de expedientes de obra, del siglo XX correspondiente a las obras particulares, ordenadas en el callejero, de 1900 a 1970. Fue crucial. Aparecieron ahí diversos expedientes, algunos del periodo en que se integró en *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*, que puede aparecer solo como Construcciones Metálicas pero que citaremos, en adelante, como *SECM*; otros de la etapa en manos de *Duro Felguera* y en uno más, como peticionario se registró directamente Dique Gijón. Procedemos a reseñarlos por orden cronológico.

178/1918, *SECM*, solicitan licencia para construir un edificio para taller y un cobertizo. Estando cosido el plano que le acompaña, solicitamos que se cortara para reproducirlo, pero al estar de baja la persona del archivo que corta y cose, no se nos permitió; pedíamos que se nos permitiera cortarlo y que cuando éste se incorporara lo cosiera, pero no fue posible.

20/1919, *SECM*, solicitan cerrar y arreglar una calle particular; esto sucede en las inmediaciones del dique 2, apareciendo igualmente en el plano de emplazamiento el otro dique. Es cianocopia.

101/1919, *SECM*, solicita ampliación de un pabellón en terrenos de su propiedad. Incluye plano y cuño de la empresa.

526/1941, *Duro Felguera* solicita realizar un comedor y cooperativa en la calle Mariano Pola. Incluye un pequeño plano de instalaciones, de conjunto, así como planos de estado actual y propuesta de la obra (que es reforma y ampliación), firmados por el ingeniero naval (firma y sello). Incluye, aunque no se describe en el nombre del expediente, otro proyecto de pabellón sanitario del mismo año 1941 y de la misma empresa. También incluye planos.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513564772765 40 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

493/1942, *Duro Felguera* solicita reforma y ampliación de pabellón de oficinas y vivienda. Incluye memoria y planos, tanto del estado previo como de la propuesta, con secciones y plantas. Es un proyecto del arquitecto Mariano Marín[88]; lo sustancial es que se gana una planta al conjunto, pero hay cambios en antepechos, cubiertas (planas), etc.

570/1952, Dique Gijón solicita licencia para construir un almacén en la calle Palafox, que incluye memoria y planos firmados por el arquitecto Antonio Álvarez Hevia[89].

617/1956, *Duro Felguera* solicita licencia para construir un almacén en la calle Mariano Pola; incluye memoria y planos del arquitecto Antonio Álvarez Hevia. Se deduce que el anterior se demuele o desaparece y se levanta éste.

723/1956, *Duro Felguera* solicita licencia para levantar un almacén de carburos y un gasógeno, con proyecto del arquitecto Antonio Álvarez Hevia. Ésta hoy no existe.

Por último, se había facilitado a la Oficina de Urbanismo y al equipo redactor, la reproducción de los planos (no todos) de cuatro expedientes, que hemos revisado completos (la totalidad de la documentación gráfica y textos). Son los que siguen:

Sign. FMAC 17574/10, Autoridad Portuaria de Gijón, remite a informe municipal los proyectos de obras de remodelación del dique nº 1 y relleno del almacén de acero inoxidable presentado por *Naval Gijón S. A*. en la calle Mariano Pola

Sign. 1462/007, *Sociedad Metalúrgica Duro Felguera*, legalización de 2 naves industriales construidas en la zona portuaria comprendida entre los astilleros del Cantábrico y Riera y la travesía del mar. Calle Artes Gráficas, y Calle Mariano Pola, Palafox

Sign.18411/008, *Naval Gijón*, adecuación de nave industrial para aula – taller de soldadura en C/ Mariano Pola, nº 34

Sign. 11859/001, *SOGEPSA*, construcción de nave industrial para Naval Gijón en C/Mariano Pola nº 32

Finalmente, en una segunda petición cursada, hemos podido consultar otros dos expedientes del archivo más reciente.

Sign. 8961/002, Naval Gijón (representante: Galo Miguel Baizán Barca) solicita licencia obras de adecuación del dique seco nº 1 en el astillero, correspondiente a la ampliación de dicho dique en 37 m. de eslora, 1996. Se trata de un procedimiento abierto al no haber solicitado licencia de obra antes de iniciar los trabajos, que aparecen en prensa incluso. Es un proyecto del ingeniero Juan Manuel Basabe Criado, asumiendo la dirección de obra el ingeniero de caminos, canales y puertos Carlos Fernández Fernández.

L 2766, Proyecto de nave industrial para Naval Gijón por SOGEPSA, septiembre 1998. Es el libro administrativo acumulado al expte. ya referido sign 11859/001, incluye planos y está firmado por el ingeniero industrial Miguel Eguiluz Salas.

Fuentes impresas

Mariano BELMÁS, “Un paseo por Asturias”, *La Correspondencia de España*, 6/09/1886

R. CABALLERO y M. PALACIOS, *Guía ilustrada del viajero en Gijón*, Gijón, 1891 [disponible en línea]

Fermín CANELLA y Octavio BELLMUNT, *Guía general del viajero en Asturias*, Gijón, Fototipia y tip. de O. Bellmunt, 1899 [disponible en línea]

Ángel Román CARTAVIO, *Guía industrial y comercial de Asturias*, Oviedo, Imprenta de Vallina y Cía., 1884

Perfecto Mª CLEMENCÍN y J. M. BUITRAGO, *Adelantos de la siderurgia y de los transportes mineros en el Norte de España*, Madrid, Imp. de San Francisco de Sales, 1900

“Construcción naval en España”, *Revista Minera*, 1892, p. 296

Rafael FUERTES ARIAS, *Asturias industrial. Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902 (reedición facsimilar: Alvízoras Llibros)

Nemesio MARTÍNEZ [SIENRA], *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón, idea de su nacimiento fabril y colección de vistas sacadas al natural*, 1884 [disponible en línea]

Felipe MENÉNDEZ, “Recuerdos del Gijón pasado (1857-1894)”, *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1925, p. 71

Alfredo SASTRE PICATOSTE, “La industria asturiana”, *El País*, 11/10/1894, p. 1

[88] Se trata de Mariano Marín de la Viña (1896 – 1962, tit. 1923), hijo de Mariano Marín Magallón (muerto en 1924) y padre de Mariano Marín Rodríguez – Rivas (tit. 1957): la fechas que indicamos para su padre y su hijo son las oportunas para atinar con la autoría.

[89] Antonio Álvarez Hevia (La Mata, Grao, 1909 – Gijón, 1986; tit. 1942 por la ETSAM). En su estudio trabajaron como delineantes los que luego serían reputados artistas, como Antonio Suárez o Rubio Camín. Fue municipal de Siero, de Grao y de Belmonte de Miranda. Del año 1957, próximo a la etapa en la que firma estas piezas, hizo el edificio para la Cooperativa de Agentes Comerciales en Los Campos (1957).

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Bibliografía

María Soledad ÁLVAREZ MARTÍNEZ, Carmen BERMEJO LORENZO y Juan SEVILLA ÁLVAREZ, "Nuevos espacios para la cultura. Estrategias, equipamientos e impacto en la ciudad post industrial y portuaria de Gijón", *SÉMATA. Ciencias Sociales y Humanidades*, 2018, vol. 30, pp. 421 – 440

Ramón Mª ALVARGONZÁLEZ, *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*, Gijón, Ayalga ed., 1977

Ídem, *Industria y espacio portuario en Gijón* (tomo I), Gijón, Junta del Puerto de Gijón, 1985

Ramón Mª ALVARGONZÁLEZ, Bernardo RIEGO y Manuel Ramón RODRÍGUEZ, *Gijón. Visión y memoria portuaria*, Lunwerg ed., 2001

Joaquín ARANDA IRIARTE, *Autores de arquitectura en Asturias*, ed. del autor, 2011

Héctor BLANCO, *Gijón/Xixón palimpsesto. La evolución de la ciudad entre los siglos XVIII y XXI*, Habitar. Materiales para interpretar la ciudad contemporánea nº 2, Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular – Ayto Gijón, 2023

J. M. CEINÓS, "Alegaciones para salvar el Dique", *La Nueva España*, 7 junio de 2010, https://www.lne.es/gijon/2010/06/07/alegaciones-salvar-dique-21326424.html

Exposición Gijón Ceste. Una memoria industrial. Re/Iniciativa de participación ciudadana, Álbum de recuerdos nº XI (Ateneo de La Calzada, octubre 2024)

Gaspar FERNÁNDEZ CUESTA (dir.), *VRBE II. La construcción histórica de la ciudad de Gijón*, Gijón, EdiUno – Ayto Gijón, 2015

Roberto GARCÍA GARCÍA, *Orígenes de la industria naval en Gijón (1850 – 1939)*, Depto. de Geografía UniOvi, 2000 (inédito)

Héctor GARCÍA BLANCO, *Historia de la obra pública local en la villa y puerto de Gijón. La obra pública mun*icipal

Paz GARCÍA QUIRÓS, "Del tren al barco", en *Gijón. Ferrocarriles portuarios*, Gijón, Ed Nobel – Autoridad Portuaria de Gijón, 2006, pp. 134 a 151

Ídem, "Las infraestructuras marítimo - ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", *V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca*, octubre de 2009, 20 pp.

Rosa María GARCÍA QUIRÓS, "Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto", *Liño. Revista Anual de Historia del Arte*, UniOvi, nº 13, 2007, pp. 105 – 122

José Ramón GARCÍA LÓPEZ, *Historia de la Marina Mercante Asturiana, T.II: Llegada y afirmación del vapor (1857 – 1900)*, Luanco, Ed, Nobel – Museo Marítimo, 2006

Julio José LLERA CANGA, *La antigua fábrica de Duro Felguera. Propuestas para su puesta en valor*, TFM, Universidad de Cantabria, 2015 (disponible en línea)

Moisés LLORDÉN MIÑAMBRES, "Industrialización y desarrollo urbano: el ejemplo de Gijón durante la segunda mitad del siglo XX", AEHE, 10, 2015

Ídem, "Gaspar Melchor de Jovellanos, primer urbanista de Gijón con perspectiva de futuro: sus propuestas en el Siglo de las Luces para eliminar barreras, obtener suelo urbano y encauzar el crecimiento racional del siglo y medio siguiente", *Cuadernos Jovellanistas*, 8, 2014, pp. 169 – 216

Emilio MARCOS VALLAURE (dir.), *Arte e industria en Gijón (1844 – 1912), la fábrica de vidrio de Cifuentes, Pola y Cía.*, Oviedo, Museo de Bellas Artes de Asturias, 1991

Ángel MARTÍN RODRÍGUEZ, Francisco José SUÁREZ DOMÍNGUEZ et alii, "Macelo municipal de El Natahoyo (Gijón), 1888", en Miguel Ángel ÁLVAREZ ARECES (coord.), *Patrimonio industrial agroalimentario: testimonios cotidianos del diálogo intercultural*, Gijón, CICEES, 2009, pp. 577 – 590

J. MORÁN, "Una historia naval basada en fusiones y ceses de actividad", *LNE*, 23 de julio 2007, disponible en https://www.lne.es/gijon/2007/07/23/historia-naval-basada-fusiones-ceses-21856107.html

Museo del Pueblo de Asturias, *Gijón, 1856 – 1936. Ciudad, industria y ocio*, Gijón, Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular – Ayto. Gijón, 1998

Joaquín OCAMPO SUÁREZ – VALDÉS y Patricia SUÁREZ CANO, "'Pequeños', familiares y competitivos: astilleros y construcción naval en Asturias (c. 1750 – 2015)", *Investigaciones de Historia Económica*, 2018, 14, pp. 1 – 10

Luis Miguel PIÑERA, *Fábricas y viviendas obreras en el primer Xixón industrial*, Gijón, KRK ed., 2011

Ídem, "Un barco en la calle Corrida", *LNE*, 19 mayo 2024 https://www.lne.es/gijon-opinion/2024/05/19/barco-calle-corrida-102581474.html

Francisco QUIRÓS LINARES, *El puerto de Gijón*, pp. 179 – 221

Manuel Ramón RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, "La construcción naval: los astilleros industriales", en Javier RODRÍGUEZ MUÑOZ (coord.), *Asturias y la mar*, Oviedo, Prensa Asturiana, 2006, pp. 555 – 590

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513564772765 40** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Natalia SOLÍS SÁNCHEZ, “Entre humo de chimeneas: el arranque del proceso industrializador de la ciudad de Gijón”, *Liño. Revista Anual de Historia del Arte*, UniOvi, nº 29, 2023, pp. 103 – 114

Natalia TIELVE GARCÍA, “Patrimonio industrial en el *waterfront* de Gijón” en María Cruz MORALES SARO (coord.), *El waterfront de Gijón (1985 – 2005): nuevos patrimonios en el espacio público*, Oviedo, Eikasia, 2010, pp. 179 – 223

Elena TORAL ALONSO, “Astilleros y metales”, en *Memorias culturales de la Industria Asturiana:* https://memoriasculturalesdelaindustria.com/wp-content/uploads/2021/09/astilleros.pdf

Ídem, “Breve historia del Dique de Gijón (1859 – 1950)”, en *Memorias culturales de la Industria Asturiana*: https://memoriasculturalesdelaindustria.com/wp-content/uploads/2021/04/91cc3-breve-historia-del-dique-de-gijocc81n-elena-toral.pdf

Ídem y Rubén VEGA GARCÍA, “Una propuesta de futuro para las instalaciones del Dique”, en Rubén VEGA GARCÍA (ed.), *Astilleros en el arco atlántico. Trabajo, historia y patrimonio*, Gijón, TREA, 2013, p. 141 y ss

Rubén VEGA GARCÍA (ed.), *Astilleros en el arco atlántico. Trabajo, historia y patrimonio*, Gijón, TREA, 2013 y en particular, su artículo “Astilleros: trabajo, cultura e identidad”, pp. 13 a 23

Ídem, *Astilleros*, Gijón, AFOHSA – Pensar Consulting, 2013 [disponible en línea]

Ídem, “Trabajar en la construcción naval”, en María CÁTEDRA y Marie Jose DEVILLARD (éds.), *Saberes culturales. Homenaje a José Luis García*, Bellaterra, 2014, pp. 621 – 638

Ídem, “El Dique de Gijón: un lugar de memoria”, AAVV*, Patrimoni portuari i de les* indústries vinculades als ports - XI Jornades d’arqueología industrial de Catalunya, Museu del Port de Tarragona noviembre 2019, s. l., 2020, pp. 157 – 165

Nuria VILA ÁLVAREZ, comisaria de *La ciudad que vuelve a mirar al mar*, Stand Gijón en FIDMA 2024

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551356477276540** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Consultoría y Gestión Cultural S. L.
POZU ESPINOS

Se terminó de redactar este informe en Mieres del Camín, el 23 de julio de 2026.

Fdo. María Fernanda Fernández Gutiérrez

Fdo. Roberto Álvarez Espinedo