

Entre humo de chimeneas: el arranque del proceso industrializador de la ciudad de Gijón

Natalia Solís Sánchez
Investigadora independiente

Recibido: 30/11/2022. Aceptado: 06/02/2023

RESUMEN

La ciudad de Gijón ha tenido especial relevancia en el despegue industrial del Principado de Asturias, pese a que hoy sea difícil rastrear las huellas de un periodo que tanto ha contribuido al modo de vida de sus ciudadanos. A partir de 1800 surgirían las primeras muestras de industrialización en la urbe con la puesta en marcha de factorías y la mejora de los medios de transporte. Ello traería consigo un periodo de bonanza económica que fomentó el crecimiento de la población y la creación de nuevos barrios donde alojarla. En este artículo se recogen las fábricas más relevantes inauguradas entre 1822 y 1900, tomando como punto de partida la fundación de la Fábrica de Tabacos, considerada la primera industria de la región. Todas ellas, en su mayoría desaparecidas, constituyen interesantes muestras de Patrimonio Industrial y testimonios de un pasado que no ha de volver.

PALABRAS CLAVE

Industrialización, Factorías, Patrimonio Industrial, Desarrollo Urbano, Gijón.

Between chimney smoke: the start of the industrialization process of the Gijón city

ABSTRACT

The city of Gijón has had special relevance in the industrial takeoff of the Principado of Asturias, despite the fact that today it is difficult to trace the traces of a period that has contributed so much to the way of life of its citizens. From 1800 the first signs of industrialization would emerge in the city with the start-up of factories and the improvement of means of transport. This would bring with it a period of economic prosperity that encouraged population growth and the creation of new neighborhoods to house it. This article includes the most important factories inaugurated between 1822 and 1900, taking as a starting point the foundation of the Tobacco Factory, considered the first industry in the region. All of them, the majority of which have disappeared, constitute interesting samples of Industrial Heritage and testimonies of a past that will not return.

KEYWORDS

Industrialization, Factories, Industrial Heritage, Urban Development, Gijón.

1. Introducción

La ciudad de Gijón, situada en la costa del Principado de Asturias, ha tenido una gran relevancia en el proceso industrial de la región pese a que hoy sea difícil apreciar las huellas dejadas durante ese periodo que tanto ha contribuido al modo de vida que actualmente conocemos. Fue a finales del siglo XVIII, gracias a las iniciativas impulsadas por Jovellanos, cuando se inició este proceso, si bien no sería hasta 1800 cuando la industrialización comenzó a producir cambios notorios en la ciudad. Éstos se debieron al papel que desempeñó el Antiguo Puerto en la red productiva de extracción y exportación de carbón, primer motor de desarrollo de la región asturiana. Así, la mejora de los medios de transporte para dar salida a este recurso se hizo imperativa; tras la fundación de la Carretera Carbonera en 1842, se sumaría el Ferrocarril de Langreo en 1852 y el Ferrocarril del Norte en 1870, logrando finalmente el enlace con la Meseta en 1884. Este último permitiría la exportación del carbón llegado de Mieres y, junto al embarcado por el Ferrocarril de Langreo, posibilitaría un aumento importante de la producción hullera¹.

Sin embargo, y conforme pasaban los años, comenzó a hacerse patente la insuficiencia de medios del puerto de Gijón para asistir el incremento del flujo comercial en sus dársenas; aunque la Junta de Obras del Puerto había ido realizando mejoras y se habían otorgado concesiones a particulares para paliar esta situación, ninguna solución resultó satisfactoria. Así, a finales de la década de 1880 se planteó la construcción de un nuevo puerto a las afueras de la ciudad o la ampliación del equipamiento portuario existente. La disputa que estalló a raíz de esta cuestión retrasó hasta 1907 la inauguración de El Musel, ralentizando el desarrollo industrial de la urbe². Pese a todo, durante esos años se asistió a la puesta en marcha de importantes factorías y a la inauguración de sociedades que, en parte, mitigarían esta situación. En consecuencia, la población de Gijón crecería de manera paulatina y constante, fomentando la creación de nuevos barrios donde alojarla.

¹ Anes/Ojeda, 1983: 22

² Alvargonzález, 1977: 23. Anes/Ojeda, 1983: 16

2. El primer gran desarrollo industrial (1822-1900)

Referir todas las industrias que se pusieron en marcha en este periodo excedería con creces los límites de este artículo; podemos acercarnos, sin embargo, a aquellas que resultaron de vital importancia para el despegue de Gijón. En su mayoría se vieron favorecidas por el desarrollo portuario, estando vinculadas al sector naval y de la transformación, así como al sector alimentario; las pertenecientes a este último llegaron a representar más del 80% del total durante esa centuria debido a que el puerto de Gijón era uno de los principales exportadores de manteca salada e importador de cacao, lo que explica la presencia de numerosas factorías dedicadas a la producción de chocolate (como *Casa Toribio* o *La Gijonesa*)³. La mayoría fueron impulsadas por empresarios autóctonos – como Tomás Zarracina –, aunque también habría aportes extranjeros, fruto de la emigración asturiana y el establecimiento de contactos al otro lado del Atlántico. Así, el periodo más intenso de industrialización se produciría entre 1875 y 1910, debido al regreso de los capitales indianos tras la independencia de las colonias, y por la apertura del puerto de El Musel.

2.1. La fábrica de Tabacos de Gijón

Cimadevilla, núcleo primitivo de la ciudad, era conocido desde el siglo XV como “Barrio de la Pescadería y de Pecheros”⁴, ya que gran parte de sus habitantes se dedicaban a estos oficios por la cercanía del puerto. Su carácter modesto contrastaba con el ambiente burgués del ensanche setecentista, por lo que comenzó a ser una zona marginada y, desde 1850, experimentó un gran impulso industrial fruto de la introducción de nuevas artes de la pesca y de la mejora de las embarcaciones, a lo que se sumó la mejora del puerto y la llegada del ferrocarril⁵. Todo ello trajo consigo la apertura de pequeñas factorías dedi-

³ A este respecto, es interesante el trabajo de Claudia Prieto, *Chocolate y publicidad en Asturias. Las fábricas de chocolate*, publicado en el año 2015 por el Muséu del Pueblu d'Astruries, ya que recoge de manera exhaustiva todas esas factorías puestas en marcha en la ciudad, y su devenir en el tiempo.

⁴ Sendín, 1995: 53

⁵ Ocampo, 2006: 30. En opinión de este autor, este impulso no podría haberse dado sin la reforma gremial de 1864, la reducción de derechos sobre las importaciones en 1868, la supresión de las matriculas de mar en 1873, y la liberación de las artes de la pesca entre 1885 y 1904



Fig. 1. Uno de los talleres de la factoría de tabacos en los últimos años del siglo XIX. Obsérvese la avanzada edad de las trabajadoras, que solían desempeñar tareas auxiliares hasta prácticamente el fin de sus días. En Fernández, Carmen / Orejas, Almudena / García, Paloma / Gil, Fernando (eds.) (2015): *La Fábrica de Tabacos de Gijón. Arqueología e Historia de un espacio milenario*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón, p.36

cadadas al sector de la conserva (tanto de pescado como de manteca o embutidos), la mayoría de carácter familiar, como *Conservas Alvargonzález*, fundada en 1867 por Anacleto Alvargonzález⁶.

Sin embargo, de todas las fábricas operativas en este barrio, la de mayor relevancia fue la *Fábrica de Tabacos*. Esta explotación industrial es considerada la más antigua de la región, ya que fue establecida en 1822 a iniciativa del ministro Canga Argüelles en el palacio de los Valdés; tras veinte años, fue trasladada al convento desamortizado de las Agustinas Recoletas (fundado en las últimas décadas del siglo XVII), donde permaneció hasta su cierre en el año 2002. Fue la única de su tipo en Asturias, y desde sus inicios se caracterizó por emplear personal mayoritariamente femenino e infantil para producir a mano sus productos, lo que no sólo proporcionó gran cantidad de empleo a los residentes del barrio, sino que su presencia modificó las costumbres de este. En esta línea, es interesante mencionar que, cuando la población de Gijón no llegaba a los 24.000 habitantes, aproximadamente 1.500 operarias trabajaban en la factoría, por lo que cualquier crisis en la misma se sentía en la ciudad⁷. Su importancia fue tal, que en 1861 se instaló una de las primeras máquinas para picadura de tabaco del país y en 1884 se consideraba la

más relevante del norte de España. Sin embargo, desde sus inicios hubo de enfrentarse a la falta de espacio, y aunque en muchas ocasiones se propuso su traslado, nunca llegó a hacerse efectivo, condicionando su modernización y la productividad de la factoría. A este respecto, es importante señalar que, pese al cambio de uso industrial y a la introducción de maquinaria, el inmueble conventual apenas sufrió alteraciones: las mejoras realizadas se centraron en incrementar el espacio, como la adición de dos pisos a la antigua vicaría, o en las condiciones de higiene con la ampliación de ventanas o el acristalamiento del patio. De hecho, a partir de 1949 se tomó la decisión de no realizar ninguna reforma, lo que desencadenó la degradación paulatina del conjunto.

La mecanización de la factoría fue constante hasta 1970, cuando ya contaba con sus dos productos estrella: los “Farias” y los “Ideales”. A partir de entonces, la reorganización a escala nacional de la fabricación de tabaco mermó su producción y, tras su fusión con la multinacional francesa *Seita* en 1998 y la constitución del *Grupo Altadis*, finalmente en el año 2002 fue clausurada.

Su cierre trajo la rápida desaparición de la mayoría de los documentos de empresa y elementos muebles⁸ y, tras pasar a manos municipales en el 2005, se destruyeron parte de los anexos para

⁶ Especializada en la exportación de la sardina en conserva a Cuba, se ubicó en la calle Artillería hasta que las instalaciones sufrieron un incendio en 1874, lo que forzó su traslado a la calle Ezcurdia, en el barrio de La Arena. Cartavio, 1884: 49

⁷ Solís, 2020: 565

⁸ Los pocos equipamientos supervivientes fueron trasladados a otras sucursales, y algunos de los documentos administrativos se encuentran custodiados en el *Archivo Histórico de Asturias* y el *Museo del Ferrocarril de Asturias*. Fernández/Orejas/García/Gil, 2015: 21-23

construir un paso rodado en la parte posterior. A lo largo de los años siguientes, se realizaron una serie de campañas arqueológicas en el área que desvelaron la presencia de importantes restos de época romana y medieval, de ahí que en un primer momento se planeara su reconversión en museo de la ciudad. Sin embargo, y ante el descontento de la ciudadanía, finalmente la idea fue desechada; tras una década de suspenso, el Ayuntamiento abrió un proceso colaborativo con el fin de proponer ideas sobre el futuro del conjunto. Tomada la decisión de habilitar el espacio como centro de usos múltiples, las obras se iniciaron y desencadenaron su vaciado interior -exceptuando los restos arqueológicos hallados-, la modificación parcial exterior y la supresión de diferentes espacios complementarios⁹. De su legado industrial apenas ha quedado nada, lo que demuestra que aún en tiempos recientes se siguen cometiendo abusos contra este tipo de patrimonio. Actualmente, constituye la última gran actuación de rehabilitación del Patrimonio Industrial emprendida en Gijón. Las obras exteriores ya han finalizado y solo queda pendiente la instalación de usos definitivos en el inmueble. Desde verano, se han comenzado a realizar visitas guiadas con el objetivo de acercarlo a la ciudadanía y, gracias al apoyo de planos, textos y fotografías, se puede conocer la historia de este importante conjunto de historia milenaria.

2.2. La expansión fabril de la ciudad hasta 1900

Junto a Cimadevilla, en otras áreas de la ciudad se fueron instalando factorías de relevancia. Iniciando el recorrido por el sector naval, cabe mencionar que la carpintería de ribera poseía una larga tradición en la ciudad mucho antes de que se inaugurara el primer astillero. El antecedente documentado más lejano se encontraba cerca del antiguo puerto, en La Barquera, y estuvo en funcionamiento hasta que el Marqués de San Esteban del Mar forzó su traslado al oeste de la ciudad, dada la cercanía con su residencia¹⁰. Esta área se convertiría en un núcleo fabril debido a la proximidad del puerto y las vías del ferrocarril, y en consecuencia fomentaría el traslado de la población asalariada y daría lugar al actual barrio de El Natahoyo. El emplazamiento fue el

predilecto para diferentes empresas armadoras como *Óscar de Olavarría y Cía.*, inaugurada en 1864, que logró despuntar sobre el resto de las navieras gracias a que contaba con el respaldo de la siderurgia de Duro Felguera y la fábrica de vidrios *La Industria*. En 1883, sin embargo, *Melitón González y Cía.*, absorbería un alto porcentaje de la flota local tras convertirse en sociedad comanditaria¹¹. Poco tiempo después, en 1887, *Cifuentes, Stoldt y Cía.* establecería el primer dique seco y unos talleres; esta sociedad sería la responsable de construir el primer casco de acero para un barco en la ciudad¹². Tras ser absorbida en 1901 por la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*, al dique inicial se le añadirían talleres de fundición, de calderería y de fabricación de piezas de maquinaria¹³. A partir de entonces, la construcción naval se convertiría en una de las principales actividades económicas de Gijón.

Vinculadas al sector naval y el transporte ferroviario se irían asentando por la zona industrias dedicadas a la fundición, el tratamiento de madera y la fabricación de maquinaria¹⁴. Una de las más relevantes fue *Compañía de Maderas de Demetrio Fernández Castrillón y Méndez del Viso*, empresa dedicada desde 1875 a sierras mecánicas e importación de maderas. Se encontraba ubicada muy cerca de la Estación del Norte y, con posterioridad, pasaría a denominarse *Compañía Gijonesa de Maderas*. Tras una larga trayectoria, hoy tan solo pervive como recuerdo su chimenea, instalada en el paseo de la playa de Poniente. Muy cerca se encontraba la *Compañía de Maderas* de Magnus Blikstad (más tarde conocida como *Maderas Posada*), operativa desde 1880 en una ubicación cercana a los muelles de Fomento. Tras su traslado a la actual calle Magnus Blikstad, estaría en funcionamiento hasta mediados del siglo pasado, cuando sería demolida y su terreno urbanizado en 1967.

En cuanto al sector de la fundición y la transformación, destaca la fábrica *Moreda y Gijón*, cuyo origen se encuentra en la creación en París de la *Sociedad de Minas y Fábricas de Moreda y Gijón*. El terreno, perteneciente al banquero Clermont Pierre Souplet, estaba situado entre las líneas férreas de los ferrocarriles del Norte

⁹ "Un museo", en *La Nueva España*. En línea: <https://www.lne.es/gijon/2011/10/25/museo/1147136.html> [10-XII-2021]

¹⁰ Piñera, 2011: 71

¹¹ Alvargonzález, 1985: 236-237

¹² "Los más grandes del litoral gijonés". En: <https://www.elcomercio.es/economia/201608/07/grandes-litoral-gijones-20160807010622-v.html> [20-I-2021]

¹³ Piñera, 2011: 71

¹⁴ Tielve, 2010: 199

y de Langreo, a muy poca distancia del puerto, lo que facilitaría su despegue y amplia producción¹⁵. Tras su compra en 1895 por la *Sociedad Industrial Asturiana Santa Bárbara*, se iría expandiendo hasta su especialización en el trefilado de alambre a mediados del siglo XX; poco tiempo después, la entidad se fusionó con la *Fábrica de Fundición de Mieres* y la *Sociedad Metalúrgica Duro Felguera* y, bajo la denominación de *Unión de Siderúrgicas Asturianas, S.A.* (UNINSA), se incorporó al Instituto Nacional de Industria con el fin de montar y explotar un tren de laminación de perfiles comerciales¹⁶. En 1973 todas las instalaciones (exceptuando los talleres de trefilería que se mantuvieron bajo la denominación *Trefilería Moreda S.A.*¹⁷), pasaron a formar parte de la *Empresa Nacional Siderúrgica, S.A.* (ENSI-DESA) y continuaron en funcionamiento hasta la década de 1980, coincidiendo con el cese de otra gran industria situada a su lado desde 1876: la *Fábrica de aglomerados de Pola y Guilhou*, enfocada al tratamiento de carbones menudos¹⁸. El Ayuntamiento compró rápidamente los terrenos, pero no fue hasta 1995 cuando se procedió al desmantelamiento de todos los equipamientos con el fin de urbanizar una parte y, la otra, destinarla a un amplio espacio verde que lograra conectar los barrios de La Calzada y El Natahoyo con Laviada y Pumarín. Actualmente, en su lugar se encuentra instalada desde el año 2000 una escultura de Francisco Fresno denominada "Torre de la memoria", que homenajea a una de las chimeneas que enmarcaban el paisaje. Así mismo, se mantiene en activo la actividad de trefilado en Tremañes, bajo la denominación *MRT, Moreda Riviera Trefilerías*¹⁹.

Finalmente, en el barrio de El Natahoyo se instalaron dos fábricas reconocidas: la de loza *La Asturiana*, fundada en 1876 por *Sociedad Rosal, Pola y Cía.*, y *La Estrella de Gijón* en 1893, de la mano de una sociedad en comandita constituida por Manuel Suardiáz, Ernesto Bachmaier y Florencio Rodríguez²⁰. La primera, ubicada cerca de *Moreda y Gijón*, llegó a ser considerada como una de las mejoras fábricas de nuestro país, junto a las de San Juan de Aznalfarache y La Cartuja²¹.

¹⁵ Cartavio, 1884: 71

¹⁶ Urbano, 2003: 23

¹⁷ Piñera, 2011: 90-91

¹⁸ Rendueles, 1985: 165-166

¹⁹ Piñera, 2011: 89

²⁰ Tielve, 2010: 204. Fuertes, 1902: 416-417

²¹ "Gijón industrial y comercial". En: *El Noroeste*, 15-VIII-1897: 4. Piñera, 2011: 188



Fig. 2. Propaganda comercial de la Compañía de Maderas de Demetrio Fernández Castrillón y Méndez del Viso. En Nueva guía de Gijón (1899). Gijón: Imprenta La Económica, p.37

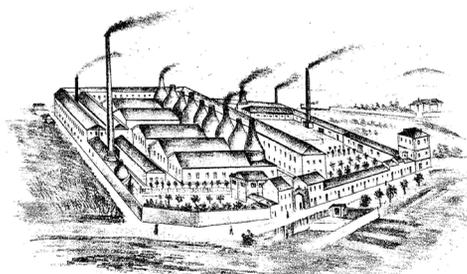


Fig. 3. Grabado que muestra las instalaciones de la fábrica de loza La Asturiana a finales del siglo XIX. En Martínez, Nemesio (1884): Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón. Gijón, p.21

Tras su conversión en sociedad anónima a mediados del siglo XX, décadas después se trasladó a Porceyo bajo la denominación *Porcelanas del Principado, S.A.*, donde estuvo en funcionamiento hasta el año 2008. Las instalaciones originales no recibieron ningún tipo de consideración y terminaron siendo demolidas en 1988, levantando en su lugar un parque que lleva su nombre. De

su legado industrial sólo se ha conservado el volante de la máquina de vapor que suministraba energía a la fábrica, instalado en los jardines de la Escuela de Ingenieros Industriales de Gijón, desafortunadamente a la intemperie²².

En cuanto a la segunda, la factoría se dedicaba a la producción de cervezas, gaseosa y de hielo, con marcas tan reconocidas como “Gaseosa Rosy” o “Sifones La Pipa”²³. En 1974 la empresa fue vendida a su principal competidora, *Cervezas Águila Negra*, y posteriormente demolida. En su lugar, actualmente se levantan varios bloques de viviendas denominados “La Estrella” en recuerdo a la factoría, que incluso conservan esa particular forma.

El segundo de los barrios industriales que se gestó durante las décadas finales del siglo XIX fue La Calzada, ubicado en el área más occidental de la ciudad, si bien su mayor expansión se produciría en las primeras décadas del 1900 dada su cercanía al nuevo puerto de El Musel. De ese periodo se puede destacar *La Algodonera*, la primera industria de Asturias dedicada al sector textil, instalada en 1899 bajo la iniciativa de José María Rato, Félix Costales, Carlos Pérez Acebal, Amador González y Carlos Bertrand²⁴. Los terrenos elegidos se encontraban cerca de la Carretera de Avilés y el Ferrocarril del Norte (en la actual avenida Argentina), lo que favoreció su producción y desarrollo y, además, le permitió contar con la maquinaria más moderna del momento para producir algodón²⁵. La trayectoria de esta fábrica de prestigio nacional se detuvo en 1967 y, sólo tres años después, fue desmantelada para ubicar en su lugar diferentes equipamientos urbanos y las llamadas “casas de La Algodonera”, que recuerdan con su denominación la explotación textil con mayor empleo de la ciudad.

En otros sectores de la ciudad también se asistió a la apertura de factorías durante este periodo. La Arena, cuyo proyecto de construcción en 1867 preveía el asentamiento de clases altas y medias, tenía una densidad tan baja de edificaciones que allí se ubicaron factorías tan conocidas como *Metalgráfica Moré* y *Fábrica de gas*, que trajeron consigo la construcción de numerosas viviendas obreras. La primera se constituyó en 1878 por José Antonio Moré y sus hermanos, y fue pionera en la impresión litográfica sobre

envases metálicos²⁶. Inicialmente se instaló en el número 2 de la calle Uría y contó con la maquinaria más avanzada de la época, importada de Francia. Tras la consolidación del negocio, experimentó diferentes transformaciones que afectaron tanto a su ubicación como a la razón social. Tras una larga y exitosa producción, su cierre se vio precipitado, junto a otras dos industrias litográficas, debido a una operación comercial fallida; su equipamiento, de incalculable valor, fue subastado a un chatarrero y los archivos de empresa se destruyeron²⁷. En cuanto a la segunda, la *Fábrica de gas*, fue inaugurada en 1870 por la sociedad *Menéndez Valdés y Cía*. Tras dos décadas de funcionamiento, las instalaciones fueron ampliadas para incluir una nueva sala de hornos y un gasómetro; poco tiempo después, se fusionó con la *Sociedad Electricista* de Victoriano Alvargonzález y, desde 1901, pasó a conocerse como *Compañía Popular de Gas y Electricidad*²⁸. En 1942 se integró en *Hidroeléctrica del Cantábrico* y continuó en funcionamiento hasta 1985, cuando fue clausurada. Una década después se procedió a su derribo dentro del *Plan General de Ordenación Urbana* de 1986, y en 1993 se levantó un parque que lleva el nombre de “Fábrica de Gas” a modo de recuerdo.

Cerca del barrio de La Arena, el sector central de la ciudad de Gijón formado por el ensanche jovellanista, Begoña y sus alrededores, contó con la presencia de factorías desde mediados del siglo XIX, pues en su momento se consideraba el extrarradio y se encontraba escasamente habitado. Tras el desmantelamiento de la muralla carlista, iniciado en 1868, la ciudad se iría extendiendo y este lugar se convertiría en el asentamiento de las clases altas, que durante un tiempo convivirían con fábricas como *La Industria*. Dedicada a la producción de vidrio, la iniciativa corrió a cargo de la sociedad en comandita formada por Anselmo Cifuentes, Mariano Pola y Luis Truán. La actividad se inició en 1844 en unos terrenos situados entre la Avenida de la Costa y la actual calle Alfredo Truan y, muy pronto, sus productos fueron reconocidos y obtuvieron numerosos premios a nivel internacional. Por este motivo, su equipamiento se iría incrementando con el paso de las décadas, lo que motivaría su traslado en 1954 a las afueras de Gijón, donde se mantendría operativa hasta 1983. Las instalaciones

²² Piñera, 2011: 188

²³ *Ibid.*: 87

²⁴ Tielve, 2010: 206

²⁵ Fuertes, 1902: 461

²⁶ Díaz, 2014: 98

²⁷ *Ibid.*: 113

²⁸ Piñera, 2001: 29

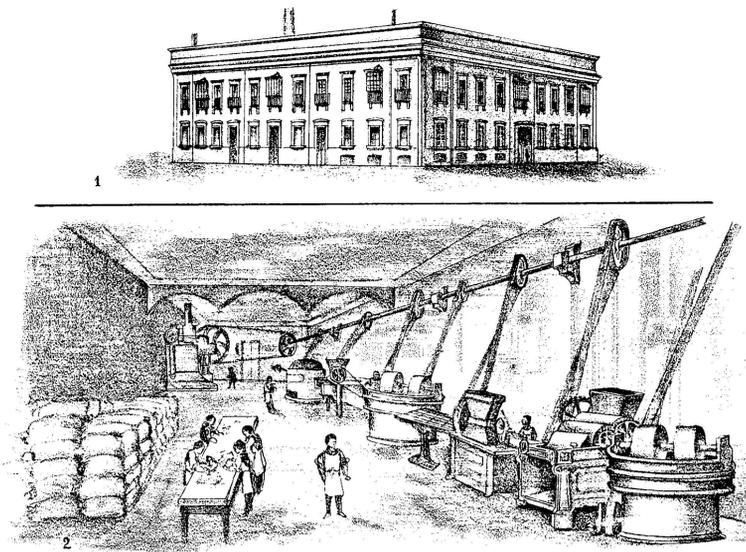


Fig. 4. Grabado que muestra las instalaciones de La Primitiva Indiana, situadas en el paseo de Begoña, a finales del siglo XIX. En Martínez, Nemesio (1884): Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón. Gijón, p.32

FÁBRICAS DE CHOCOLATES.

1. Exterior de la fábrica La Primitiva Indiana, de D. Marcos K. Estrada. Se fundó en 1860. Goza de merecido crédito, tanto por sus productos, cuanto por estar montada con todos los adelantos de la época, y puede figurar entre las primeras de España.

2. Interior de la fábrica, La Indiana, de los Srs S. Santiago y C^{ta}. Siendo la más moderna en su fundación (1878) y dando sus especiales productos, se halla en la actualidad a la altura de las primeras.

originarias fueron rápidamente derribadas, en un acto que Moisés Llorden Miñambres califica como “libertinaje constructivo”²⁹, y que contó con el permiso del Ayuntamiento para levantar un conjunto de edificios de hasta veinte plantas de altura. En cuanto a su archivo y museo, que conservaban elementos de gran interés para el estudio de la factoría y el sector del vidrio, fueron destruidos y sus moldes vendidos sin ningún tipo de consideración³⁰.

Dedicada a la fundición, en 1850 se puso en marcha *La Begoñesa* en la actual calle Padilla, constituida por la sociedad en comandita formada por los belgas Julio Kessler, Christian D.L. Frederix, y media docena de comerciantes gijoneses³¹. Fue considerada la primera industria en Asturias en fabricar sierras mecánicas y la primera en España en objetos de acero con baño de porcelana, además de otros productos como camas y balcones³². Tras la disolución de la sociedad en 1868 y el cambio de denominación a *Julio Kessler y Cía.*, poco después se trasladó a unos terrenos cercanos al Ferrocarril de Langreo,

facilitando la rápida llegada de los materiales necesarios para su producción³³. Ya en 1894, asumiría el mando Juan Diaz Laviada y la factoría sería conocida como *Laviada y Cía.*; en 1901, se desplazó al barrio de El Llano³⁴, y casi medio siglo después se fusionó con la fábrica de vidrios *La Industria* y continuó operativa hasta 1982. Al año siguiente, las instalaciones fueron incluidas dentro del plan de recuperación para el barrio y fueron derribadas, inaugurando un parque en su lugar en el año 1991³⁵. Como en otros casos que se han citado, el equipamiento recibió el nombre de “Laviada”, en recuerdo a la destacada factoría, denominación que se ha extendido a toda el área donde ésta se asentaba.

Junto al sector de la transformación, en el área central de la ciudad se asistió a una proliferación de industrias dedicadas a la alimentación y, muy especialmente, al chocolate; tal y como se ha adelantado, el puerto de Gijón recibía importantes cargamentos de cacao, y aunque se encuentra algún precedente de este tipo de factorías en Cimadevilla, las más importantes se documentan en esta zona. Una de ellas fue *La Primitiva Indiana*, inaugurada en 1860 por

²⁹ Llordén, 1994: 80

³⁰ Marcos, 1991

³¹ Llorden, Moisés (1985): “Industrialización y desarrollo urbano: el ejemplo de Gijón durante la segunda mitad del siglo XX”. En: <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/1985/10/SG-LLORDEN.pdf> [30-I-2021]

³² Fuertes, 1902: 239-240

³³ Toral, Elena: “De “La Begoñesa” a “Laviada y Cía.””. En: <https://docplayer.es/210965550-De-la-la-begonesa-a-laviada-y-cia.html> [20-IX-2021]

³⁴ Fuertes, 1902: 182

³⁵ Suárez, 2017: 183



Fig. 5. Vista aérea del barrio de El Tejedor en 1931, donde se aprecian las instalaciones en forma de U del complejo de Tomás Zarracina. Muséu del Pueblu d'Asturies. Referencia: CS (FF002967). Autor: Constantino Suárez Fernández

Narciso Rodríguez Estrada en el número 22 del Paseo de Begoña; allí estuvo hasta 1904, cuando se trasladó a Contrueces y continuó su producción hasta 1971³⁶. Cinco años después se planeó su aprovechamiento con la instalación de un parque, proyecto que se retrasó hasta 1980; aunque inicialmente sólo iba a ocuparse una nave de la fábrica, con el paso del tiempo se fueron incorporando otras parcelas hasta llegar a duplicar el espacio³⁷. En cuanto a las instalaciones primitivas situadas en el Paseo de Begoña, desde comienzos del siglo XX fueron ocupadas por el Centro Asturiano “La Habana”.

La relevancia que llegó a tener *La Primitiva Indiana* queda patente en la apertura de otras factorías dedicadas al chocolate que fueron denominadas de forma similar; un caso particular lo constituyó *La indiana*, ya que se instaló a su lado en 1865; poco después, en 1886, se trasladó a la calle San Bernardo y se mantuvo en activo, al menos, hasta 1964³⁸. Fue fundada por la sociedad *Mestres y Álvarez* y más tarde adquirida por Narciso Rodríguez Estrada, poseedor de *La Primitiva Indiana*. Finalmente, fue Juan Pantiga y José Manso quienes se hicieron cargo, cambiando su denominación a *Pantiga* en 1895, tras el fallecimiento de este último³⁹; desde entonces, y hasta su cierre, quedó en manos de los descendientes de esta familia.

³⁶ Piñera/Granda, 2002: 12

³⁷ Suárez, 2017: 176

³⁸ Prieto, 2015: 76

³⁹ “Gijón industrial y comercial”. En: *El Noroeste*, 15-VIII-1897: 4

Finalmente, aunque sin emular la denominación de *La Primitiva Indiana*, cabe mencionar la fábrica de Tomás Zarracina, bautizada como *Chocolates La Industria* y asentada desde 1877 entre las actuales calles Los Moros y Tomás Zarracina. Este personaje, relevante en la escena política y económica de Gijón, ya era poseedor de un complejo fabril y de un taller de sierra, este último ubicado al lado de la chocolatería. Tras el cierre de *Chocolates La Industria*, el solar fue ocupado por un edificio de viviendas, mientras que en un inmueble cercano se instaló una placa en recuerdo a su figura y a sus factorías.

Con el pasar de las décadas, algunas industrias acabaron por trasladarse a las afueras durante los años finales del siglo XIX y comienzos del XX. Esta decisión fue forzada, por un lado, por considerarse actividades molestas y, por otro, por el escaso margen de ampliación que proporcionaba el centro urbano consolidado⁴⁰. Así, las ubicaciones próximas a la Carretera de la Costa y la Carretera Carbonera se convirtieron en un área de asentamiento de factorías y, posteriormente, darían lugar a los barrios de El Llano y El Humedal. En 1892 abrió sus puertas la fábrica de *Hierros forjados y estampados* de Domingo de Orueta y Duarte, especializada en palas metálicas y vagones de ferrocarril. Ubicada entre las actuales calles Ampurdán, San Nicolás y Río Muni, conectaba con la parada de El Llano del tranvía⁴¹. Su situación privilegiada favoreció su

⁴⁰ Sendín, 1995: 115

⁴¹ “Los Orueta, a la vera del Obispo”. En: <https://www.lne.>

producción, y fue especialmente relevante para el barrio ya que promovió la construcción de viviendas para sus empleados. Una vez cesada su actividad, y siguiendo el *Plan General de Ordenación* de 1986, sus instalaciones fueron demolidas y en su lugar se instaló un parque con numerosos equipamientos; como único recuerdo de la fábrica se conserva el apellido de su promotor, Orueta, en la denominación de dicho parque.

Tampoco queda ningún resto de *La Electra*, fundada en 1890 por la *Sociedad Electra Industrial de Gijón*, y que ocupaba un terreno entre las actuales calles Fray Ceferino González, Saavedra, Pérez de Ayala, y la avenida Schulz. Su localización era estratégica, ya que estaba cerca de la carretera Carbonera y se asentaba en un barrio que, cada vez más plagado de factorías, necesita de sus servicios. En 1906 se fusionó con la *Compañía Popular de Gas y Electricidad*⁴², y en 1942 fue absorbida por *Hidroeléctrica del Cantábrico S.A.* Doce años después cesó su producción al conectarse la Subestación de Pumarín con el Salto de Grandas de Salime. A partir de entonces y hasta 1984, las instalaciones fueron utilizadas como almacén y finalmente desmanteladas, levantando en su lugar un parque que lleva su nombre, así como dos bloques de edificios⁴³.

Para terminar, desde mediados del siglo XIX algunas industrias se instalaron en zonas consideradas muy lejanas por entonces, como Ceares, o en otras anteriormente ocupadas por talleres artesanales, como El Tejedor. En este último, ubicado entre las Avenidas de la Costa y de Pablo Iglesias, se inauguró el complejo de Tomás Zarracina, que se ha mencionado con anterioridad. Su importancia queda patente en que fue el germen del barrio, pues a su alrededor se irían sumando otros talleres y factorías⁴⁴, con el consiguiente asentamiento de viviendas obreras. La primera industria operativa de Zarracina fue *La Asturiana*, inaugurada en 1857, y dedicada a la producción de sidra con manzanas que llegaban desde la carretera de Villaviciosa; a ella le siguió la panadería *La Esperanza* en 1863, y la fábrica de harinas *La Caridad* desde 1890⁴⁵. Fue *La Asturiana* la factoría de mayor relevancia del complejo, pionera en la gasificación de la sidra en España. Tras el fallecimiento del fundador, sus herederos

se encargaron de gestionar las instalaciones hasta que fueron cedidas a Amadeo Álvarez-Buylla, que constituyó *Industrial Zarracina, S.A.* Ya en la década de los sesenta sería adquirida por la entidad *Valle, Ballina y Fernández*⁴⁶. Desde su traslado al polígono de Porceyo en 1991 continúa en activo, por lo que puede considerarse una de las factorías con mayor trayectoria de Gijón. En cuanto a las instalaciones primitivas, fueron derribadas y sustituidas por un parque y un ambulatorio, siguiendo el proyecto del arquitecto Diego Cabezudo⁴⁷; este espacio verde, inaugurado en 1998, conserva actualmente como denominación el apellido Zarracina, en recuerdo a una de las figuras industriales más importantes de la ciudad.

3. Conclusiones

La expansión económica, territorial e industrial acaecida durante las últimas décadas del siglo XIX continuó durante la primera del siguiente. Su crecimiento, asociado inicialmente a la exportación del carbón y el hierro, fomentaría la construcción de equipamiento a tal fin en la ría de Aboño y el asentamiento de factorías cercanas al valle de Veriña, experimentando un gran auge a mediados del siglo XX con el desarrollo de la industria pesada. A ello se sumaría la apertura de astilleros en El Natahoyo, consolidando gran parte del área al sector marítimo; en este barrio, y al igual que en La Calzada, surgirían nuevas industrias, convirtiéndose a partir de entonces en los centros fabriles más relevantes de Gijón.

Tras la crisis y posterior reconversión industrial, acaecida fundamentalmente entre 1978 y 1985, la mayor parte de las industrias de la ciudad se vieron abocadas al cierre. Aunque esta situación se dio en todas las ciudades de larga tradición industrial de nuestro país, la intensidad con la que se produjo en Gijón trajo consigo un cambio radical en su economía y sociedad, modificando su fisonomía para siempre. Los elementos industriales, vestigios del pasado más reciente de la urbe, fueron destruidos sin miramientos en aras de la modernización; estas acciones, no exentas de interés político, se vieron favorecidas ante la inexistencia de una legislación específica de protección y por el alto valor económico de

[es/gijon/2008/07/10/orueta-vera-obispo-21675558.html](https://www.es/gijon/2008/07/10/orueta-vera-obispo-21675558.html) [20-I-2021]

⁴² Piñera/Granda, 2007: 21

⁴³ Suárez, 2017: 184

⁴⁴ Piñera, 2001: 43

⁴⁵ Fuertes, 1902: 443

⁴⁶ "Burbujas del Balagón". En: <https://www.lne.es/gijon/2013/05/05/burbujasbalagon-20656443.html> [23-IX-2021]

⁴⁷ Suárez, 2017: 182

algunos de sus emplazamientos. A partir de ese momento, la regeneración urbana se volvió en una cuestión vital que favoreció el impulso del sector terciario, convertido en el nuevo motor de desarrollo de Gijón. Sin embargo, este “lavado de cara” no conseguiría solventar todos los problemas que continúa arrastrando; uno de los más acuciantes ha sido la pérdida poblacional, una cuestión que se ha hecho más patente conforme pasaban los años, y que se extiende a todo el Principado de Asturias.

En esta nueva realidad, los elementos industriales parecen seguir viéndose como un pasado caduco que debe ser superado, pese a constituir una parte vital de la herencia histórica. El resultado ha sido demoledor: la especulación inmobiliaria se llevó por delante todos aquellos elementos que no gozaban de protección, e instaló en su lugar construcciones de grandes alturas y equipamientos urbanos como parques, centros de salud o escuelas. Las factorías que lograron resistir fueron expulsadas a las afueras, creando grandes polígonos industriales en Roces, Porceyo o Tremañes. Sin duda, la pérdida de los testimonios de la industrialización ha supuesto la desaparición de una parte de la memoria e identidad de la ciudad de Gijón. La comprensión de su importancia parece ser todavía una cuestión pendiente, tal y como ha quedado patente en este artículo. Los procesos de rehabilitación llevados a cabo han sido más bien escasos, y pese a que hoy cuenta con algunos ejemplos en los que ha primado la integridad del bien (como la conversión de la antigua Estación del Norte en *Museo del Ferrocarril de Asturias*), sin duda en otros no se ha actuado de forma respetuosa. Así, resulta incomprensible que la Fábrica de Tabacos, que goza de protección integral y que constituye una muestra singular de la simbiosis entre la arquitectura industrial y religiosa, haya sido rehabilitada privilegiando determinadas etapas constructivas que, por desgracia, han conllevado la destrucción de los espacios fabriles y su modificación parcial exterior.

Bibliografía

- Alvargonzález, Ramón María (1977): *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*. Gijón: Ayalga Ediciones
- (1985): *Industria y espacio portuario en Gijón. Tomo I*. Gijón: Junta del Puerto de Gijón
- Anes, Rafael / Ojeda, Germán (1983): “La industria asturiana en la segunda mitad del siglo XIX: de la industrialización a la expansión hullera”. En: *Revista de historia económica*, vol. I, nº2, Universidad Carlos III de Madrid, pp.13-23
- Cartavio, Ángel Román (1884): *Guía Industrial y Comercial de Asturias*. Oviedo: Imprenta de Vallina y Cia.
- Díaz, M^a del Mar (2014): “De la litografía industrial a la creación artística. Uso y gestión del patrimonio histórico litográfico asturiano”. En: *RIIPAC, Revista sobre Patrimonio Cultural*, 4, Málaga, pp.94-129
- Fernández, Carmen / Orejas, Almudena / García, Paloma / Gil, Fernando (eds.) (2015): *La Fábrica de Tabacos de Gijón. Arqueología e Historia de un espacio milenario*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón
- Fuertes, Rafael (1902): *Asturias industrial. Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*. Gijón: Imprenta F. de la Cruz
- Llorden, Moisés (1985): “Industrialización y desarrollo urbano: el ejemplo de Gijón durante la segunda mitad del siglo XX”. En: <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/1985/10/SG-LLORDEN.pdf> [30-I-2021]
- (1994): *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*. Oviedo: Universidad de Oviedo
- Marcos, Emilio (Dir.) (1991): *Arte e industria en Gijón (1844-1912), la fábrica de vidrio de Cifuentes, Pola y Cia*. Oviedo: Museo de Bellas Artes de Asturias
- Ocampo, Joaquín (2006): “Pesca y conservas de pescado en la economía marítima de Gijón”. En Ocampo, Gonzalo / Rodríguez, Ramón/ Rodríguez, Jesús Jerónimo: *Puerto de Gijón. Pesca y conservas*. Oviedo: Ediciones Nobel, pp.14-45
- Piñera, Luis Miguel (2001): *El arenal de San Lorenzo. Historia del ensanche de La Arena*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón
- (2011): *Fábricas y viviendas obreras en el primer Xixón industrial*. Gijón: KRK Ediciones
- Piñera, Luis Miguel / Granda, Francisco Javier (2002): *Los barrios del sur. Historia de Roces, Contrueces, Montevil, Santa Bárbara, Pumarín, Polígono de Pumarín, Nuevo Gijón, Perchera y la Braña*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón
- (2007), *Historias de El Llano*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón
- Prieto, Claudia (2015): *Chocolate y publicidad en Asturias. Las fábricas de chocolate*. Gijón: Muséu del Pueblu d’Asturies
- Rendueles, Estanislao (1985): *Historia de la villa de Gijón*, ed. facs. Gijón: Silverio Cañada

- Sendín, Manuel Ángel (1995): *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos
- Solís Sánchez, Natalia (2020): “La rehabilitación de las fábricas de tabacos en España: el caso de Gijón”. En: Álvarez Areces, Miguel Ángel (coord.): *Patrimonio de la Industrialización. Geografías, geometrías y empleos*. Gijón: CI-CEES, pp. 563-572
- Suárez, Rafael (2017): “La “parquización” como herramienta de regeneración urbana y reconversión industrial en Gijón”. En: *Geographos. Revista digital para estudiantes de geografía y ciencias sociales*, vol.VIII, 99, Universidad de Alicante , pp.161-189
- Tielve, Natalia (2010): “Patrimonio Industrial en el Waterfront de Gijón”. En: Morales, María de las Cruces (coord.): *El Waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*. Oviedo: Eikasia, pp. 179-223
- Toral, Elena: “De “La Begoñesa” a “Laviada y Cía.””. En: <https://docplayer.es/210965550-De-la-la-begonesa-a-laviada-y-cia.html> [20-IX-2021]
- Urbano, Jose María (2003): *La larga marcha de la siderurgia*. Llanera: Unión General de Trabajadores de Asturias

