

# A recuperación do **patrimonio industrial:** o futuro do noso pasado

## La recuperación del **patrimonio industrial:** el futuro de nuestro pasado

Manuel LARA COIRA

O coñecemento da historia da humanidade ten unha das súas fontes na maneira na que as persoas obtiñan recursos para a súa supervivencia e fabricaban obxectos con fins diversos. Mesmo as evidencias arqueolóxicas de certos cambios fundamentais nos materiais e modos de fabricación serviron para definir os primeiros períodos de tal historia: a Idade de Pedra, a do Bronce, a do Ferro... Por iso non se discute a importancia de estudar e conservar as probas destes cambios.

Ao longo da Idade Media as innovacións nos usos da enerxía e as modificacións nos hábitos comerciais apresuraron o preguiceiro discorrer da historia e desembocaron coa segunda metade do século dezoito nuns cambios sociais, técnicos e económicos tan notables que se recoñeceron revolucionarios: iniciábase un fenómeno histórico, a Revolución Industrial, que non só afectaba a unha parte cada vez maior da poboación humana, senón que modificaba onde queira paisaxes e territorios, alterando tamén outras formas de vida, tanto animais como vexetais.

Multitude de actividades humanas que tiveran, e aínda teñen, profundas consecuencias históricas deixaron a súa pegada no que se coñece como patrimonio industrial: ferramentas, maquinaria, edificios, canteiras, minas, camiños, vehículos, pontes,

El conocimiento de la historia de la humanidad tiene una de sus fuentes en la manera en la que las personas obtenían recursos para su supervivencia y fabricaban objetos con fines diversos. Incluso las evidencias arqueológicas de ciertos cambios fundamentales en los materiales y modos de fabricación sirvieron para definir los primeros periodos de tal historia: la Edad de Piedra, la del Bronce, la del Hierro... Por ello no se discute la importancia de estudiar y conservar las pruebas de estos cambios.

A lo largo de la Edad Media las innovaciones en los usos de la energía y las modificaciones en los hábitos comerciales apresuraron el perezoso discurrir de la historia y desembocaron con la segunda mitad del siglo dieciocho en unos cambios sociales, técnicos y económicos tan notables que se reconocieron revolucionarios: se iniciaba un fenómeno histórico, la Revolución Industrial, que no sólo afectaba a una parte cada vez mayor de la población humana, sino que modificaba por doquiera paisajes y territorios, alterando también otras formas de vida, tanto animales como vegetales.

Multitud de actividades humanas que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas han dejado su huella en lo que se conoce como patrimonio industrial: herramientas, maquinaria, edificios, canteras, minas, caminos, vehículos, puentes,



Trasancos.

canles, embarcacións... Este singular patrimonio ten un valor social universalmente recoñecido como parte do rexistro de vidas de homes e mulleres correntes, e, como tal, proporciona un importante sentimento de identidade.

Por outra banda, posúe un valor tecnolóxico e científico na historia da enxeñaría, da construción, e da produción; e pode tamén ter un valor estético considerable pola calidade da súa arquitectura, do seu deseño ou da súa planificación. Ademais dos valores intrínsecos do emprazamento e da súa armazón, dos seus compoñentes, maquinaria e funcionamento, permanece a súa pegada na paisaxe industrial, na documentación escrita e, sobre todo, en aqueles rexistros intanxibles que almacenan as nosas lembranzas e os nosos costumes, únicos e insubstituíbles.

O coñecemento deste singular acervo cultural, a súa recuperación e a súa preservación para xeracións futuras non só garante unha mellor intelixibilidade do noso decurso histórico e do enorme impacto que a industrialización tivo sobre a cultura, senón que pode ofrecernos a posibilidade de revisar, e mesmo gozar da nosa propia pequena historia persoal. E non é menos importante o papel que desempeñan estes referentes culturais na revitalización dos vínculos de moitas persoas cos seus referentes territoriais.

canales, embarcaciones... Este singular patrimonio tiene un valor social universalmente reconocido como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y, como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad.

Por otra parte, posee un valor tecnológico y científico en la historia de la ingeniería, de la construcción, y de la producción; y puede también tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, de su diseño o de su planificación. Además de los valores intrínsecos del emplazamiento y de su entramado, de sus componentes, maquinaria y funcionamiento, permanece su aliento en el paisaje industrial, en la documentación escrita y, sobre todo, en aquellos registros intangibles que almacenan nuestros recuerdos y nuestras costumbres, únicos e irremplazables.

El conocimiento de este singular acervo cultural, su recuperación y su preservación para generaciones futuras no sólo garantiza una mejor inteligibilidad de nuestro decurso histórico y del enorme impacto que la industrialización ha tenido sobre la cultura, sino que puede ofrecernos la posibilidad de revisar, e incluso de disfrutar de nuestra propia pequeña historia personal. Y no es menos importante el papel que desempeñan estos referentes culturales en la revitalización de los vínculos de muchas personas con sus referentes territoriales.

A recuperación do patrimonio cultural, e en particular, das pegadas da industrialización pode —e debe— levar asociadas actividades de claro contido económico que axuden a tal recuperación pero que, por riba de todo, garantan a súa conservación e continuidade no tempo. A propia construción e conservación, o mantemento funcional, o turismo especializado e os usos educativos son algunhas posibles actividades que deben terse en conta ao considerar calquera proxecto deste tipo.

Conseguir o interese e o afecto público polo patrimonio industrial, favorecendo a apreciación dos seus valores, é sen dúbida o xeito máis seguro de conservalo. A inclusión deste patrimonio nas rutas rexionais e internacionais especializadas xa existentes, ademais de subliñar a continua transferencia da tecnoloxía industrial e a conseguinte mobilidade de persoas a grande escala, contribúe a facilitar sobre maneira os obxectivos conservacionistas e de sostibilidade asociados á recuperación das instalacións industriais.

Existe en Galicia un emplacements único, demorado e detalladamente explicado pola erudición de Andrés Pena Graña, que sobradamente responde a estes enunciados e que debería converterse en exemplo paradigmático de recuperación do patrimonio

La recuperación del patrimonio cultural, y en particular, de las huellas de la industrialización puede —y debe— llevar asociadas actividades de claro contenido económico que ayuden a tal recuperación pero que, por encima de todo, garanticen su conservación y continuidad en el tiempo. La propia construcción y conservación, el mantenimiento funcional, el turismo especializado y los usos educativos son algunas posibles actividades que deben tenerse en cuenta desde el planteamiento de cualquier proyecto de este tipo.

Conseguir el interés y el afecto público por el patrimonio industrial, favoreciendo la apreciación de sus valores, es sin duda la manera más segura de conservarlo. La inclusión de este patrimonio en las rutas regionales e internacionales especializadas ya existentes, además de subrayar la continua transferencia de la tecnología industrial y la consiguiente movilidad de personas a gran escala, contribuye a facilitar sobremanera los objetivos conservacionistas y de sostenibilidad asociados a la recuperación de las instalaciones industriales.

Existe en Galicia un emplazamiento único, demorado y detalladamente explicado por la erudición de Andrés Pena Graña, que sobradamente responde a estos enunciados y que debería convertirse en ejemplo paradigmático de recuperación del patrimonio industrial: el Concello de Narón, en el corazón y núcleo de la Tierra de Trasancos.

## A memoria histórica de Narón La memoria histórica de Narón

Xoán Gato

Cando hai máis dun cuarto de século formei parte do primeiro equipo de goberno democrático do Concello de Narón tiña, cos meus compañeiros, o soño de facer de Narón o lugar tranquilo e desenvolvido, dotado, solidario e sustentable.

Estamos a piques de conseguilo todo.

Cando logo cheguei a alcaldía, Narón era —quen llo diría hoxe aos máis novos— un lugariño no mapa, asombrado e apoucado en relación a Ferrol, algo indefinido, unha nebulosa, que por non ter nin tiña un núcleo que se puidera considerar urbano-, nin contaba con alumbrado público ou con beirarrúas... Van xa 20 anos, en 1987, que empezamos a poñer en valor a historia de Narón.

Sempre comparo a nosa Historia a unha vella árbore sementada polos devanceiros, pero ata as grandes árbores vizosas precisan dun constante traballo de especial protección, coidado e saneamento. No esteiro do río Xuvia a carón dunha grande represa as imponentes ruínas dun muíño do século XVIII constitúen a imaxe máis emblemática do noso Concello de Narón. Non lonxe



Cuando hace más de un cuarto de siglo formé parte del primer equipo de goberno democrático del Ayuntamiento de Narón tenía, con mis compañeiros, el sueño de hacer de Narón el lugar tranquilo y desarrollado, dotado, solidario y sustentable.

Estamos a punto de conseguirlo todo.

Cuando posteriormente llegué a la alcaldía, Narón era —quién se lo iba a decir hoy a los más jóvenes— un pequeño lugar en el mapa, asombrado y acoirazado por Ferrol, algo indefinido, una nebulosa, que por no tener no tenía un núcleo que se pudiera considerar urbano-, ni siquiera contaba con alumbrado público o con aceras... Hace ya 20 años, en 1987,

que empezamos a poner en valor la historia de Narón.

Siempre comparo nuestra Historia a un viejo árbol plantado por los antepasados, pero incluso los grandes y fructíferos árboles necesitan un constante trabajo de especial protección, cuidado y saneamiento. En el estuario del río Xuvia, próximo a una gran represa, las imponentes ruínas de un molino del siglo XVIII constituyen la imagen más emblemática de nuestro Ayuntamiento de Narón. No lejos de allí, en el lugar llamado O Ponto de Xuvia, también del siglo XVIII se conserva el mayor

industrial: o Concello de Narón, no corazón e núcleo da Terra de Trasancos.

Esta bisbarra setentrional, enmarcada polos dominios dos Mosteiros de San Martín de Xuvia e de San Salvador de Pedroso, mantivo durante moito tempo un admirable equilibrio entre a súa poboación e os recursos do seu territorio, nun sistema autosuficiente que era típico da economía das vilas señoriais na Alta Idade Media.

Tal autosuficiencia económica, na que as ocasionais carencias de cereal por malas colleitas se compensaban coas oportunas importacións e se equilibraban coa exportación de excedentes agropecuarios e pesqueiros, quebra cando Felipe V, xa desmembrado o imperio español en Europa tralos tratados de Utrecht e Rastadt e consciente da superioridade marítima británica, inicia a súa política de reconstrución naval e modernización das defensas marítimas peninsulares. En 1726 o seu Secretario de Mariña e Indias, o milanés de ascendencia galega José Patiño, decide converter a Ferrol en capital dun dos tres Departamentos no que dividira o litoral costeiro peninsular e pese a unha Facenda Pública en deplorable estado, desenvolvéronse na aldea tranquesa de A Graña as obras do primeiro arsenal e estaleiro do norte de España, ademais de modernizarse os cas-


Esta comarca norteña, enmarcada por los dominios de los Monasterios de San Martín de Xuvia y de San Salvador de Pedroso, mantuvo durante mucho tiempo un admirable equilibrio entre su población y los recursos de su territorio, en un sistema autosuficiente que era típico de la economía de las villas señoriales en la Alta Edad Media.

Tal autosuficiencia económica, en la que las ocasionales carencias de cereal por malas cosechas se compensaban con las oportunas importaciones y se equilibraban con la exportación de excedentes agropecuarios y pesqueros, se quiebra cuando Felipe V, ya desmembrado el imperio español en Europa tras los tratados de Utrecht y Rastadt y consciente de la superioridad marítima británica, inicia su política de reconstrucción naval y modernización de las defensas marítimas peninsulares. En 1726 su Secretario de Marina e Indias, el milanés de ascendencia gallega José Patiño, decide convertir a Ferrol en capital de uno de los tres Departamentos en que había dividido el litoral costero peninsular y pese a una Hacienda Pública en deplorable estado, se desarrollaron en la aldea tranquesa de A Graña las obras del primer arsenal y astillero del norte de España, además de modernizarse los castillos de A Palma y de San Felipe y de crearse un buen número de baterías costeras para la defensa de la ría.

de alí, no lugar chamado O Ponto de Xuvia, tamén do século XVIII conservase o máis grande muíño de mareas ou marés de Galicia. Tamén contamos coa torre do que foi o maior muíño de vento de España... Estes muíños, hoxe arruinados, son a pegada do meirande conxunto de Europa de abasto e procesamento de cereais para a mantenza da primeira cidade de Galicia naquel tempo, o Ferrol da Ilustración

Despois de moitos anos e de proxectos e de intentos de recuperación anuncio con satisfacción que o Concello de Narón está a firmar un ambicioso convenio coa asociación Buxa, para a recuperación integral desta memoria histórica viva. É un proxecto único no seu xénero que revalorizando as instalacións dos muíños industriais, incorporará este valioso conxunto patrimonial europeo aos circuitos internacionais do patrimonio industrial.

Imos reconstruír estes grandes muíños, vou recuperar a súa memoria histórica e antigo esplendor industrial. Unha herdanza única lexítima un novo modelo económico. Sei que a vizosa árbore que hoxe nos abriga, seguirá a acubillar mañá aos nosos fillos, e netos e bisnetos. Pola contra ás vindeiras xeracións de naroneses e naronesas corresponderá transmitir o espírito solidario e emprendedor, gozar e defender o noso legado, e comer del.


Di o tango que vinte anos non é nada, pero son moitos anos para escudriñar na nosa raizame, sentiéndonos cada día máis orgullosos de pertencer a un referente con identidade propia, a Narón, a Galicia, e a Europa. E vinte anos de goberno tamén son anos abondo para vivir hoxe cun envexable nivel de servizos que cada día vai a máis nunha cidade próspera, nun emporio de cultura, con futuro e con calidade de vida, nunha sociedade solidaria. 

Xoán Gato é alcalde de Narón.

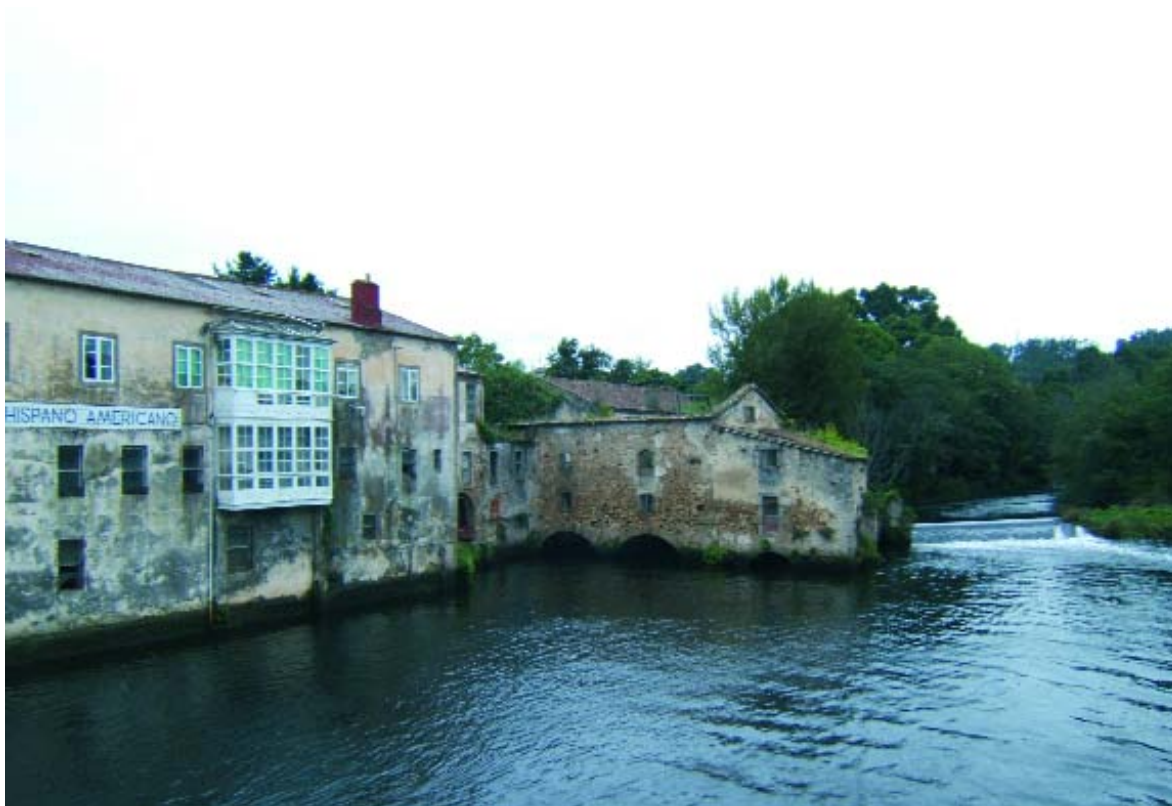
molino de mareas de Galicia. También contamos con la torre del que fue el mayor molino de viento de España... Estos molinos, hoy arruinados, son la huella del mayor conjunto de Europa de abasto y procesamiento de cereales para el sostenimiento de la entonces primera ciudad de Galicia, el Ferrol de la Ilustración.

Después de muchos años y de proyectos y de intentos de recuperación anuncio con satisfacción que el Ayuntamiento de Narón va a firmar un ambicioso convenio con la asociación Buxa, para la recuperación integral de esta memoria histórica viva. Es un proyecto único en su género que revalorizando las instalaciones de los molinos industriales, incorporará este valioso conjunto patrimonial europeo a los circuitos internacionales del patrimonio industrial.

Vamos a reconstruir estos grandes molinos, voy a recuperar su memoria histórica y antiguo esplendor industrial. Una herencia única legítima un nuevo modelo económico. Sé que el fructífero árbol que hoy nos abriga, seguirá resguardando mañana a nuestros hijos, y nietos y bisnetos. Por el contrario a las generaciones venideras de naroneses y naronesas corresponderá transmitir el espíritu solidario y emprendedor, disfrutar y defender nuestro legado, y comer de él.

Dice el tango que veinte años no es nada, pero son muchos años para escudriñar nuestra raíces, sintiéndonos cada día más orgullosos de pertenecer a un referente con identidad propia, a Narón, a Galicia, e a Europa. Y veinte años de goberno también son años suficientes para vivir hoy con un envidiable nivel de servicios que cada día va a más en una ciudad próspera, en un emporio de cultura, con futuro y con calidade de vida, en una sociedade solidaria. 

Xoán Gato es alcalde de Narón.



Trasancos.

telos de A Palma e de San Felipe e de crearse un bo número de baterías costeiras para a defensa da ría.

Mais é no curto reinado de Fernando VI cando o desenvolvemento urbano da ría de Ferrol recibe o seu empuxón definitivo, da man do Ministro de Mariña Don Zenón de Somodevila e Bengoechea (máis coñecido como O Marqués da Ensenada), que fora Intendente no arsenal de A Graña. En 1747, cunha Facenda máis saneada, Don Zenón encargou a Cosme Álvarez a confección dun ambicioso plan de arsenal na enseada de Ferrol ou mar de Xuvia, vastísimo proxecto que foi finalmente aprobado en 1750 e que daría orixe a “*unha cidade irrepitible*”, en palabras de Juan Gelpi.

A construción na enseada de Caranza do Estaleiro Real propicia o xurdir de numerosas instalacións para servizo e atención das necesidades de arsenais e estaleiros. Todas estas obras requiriron unha inxente cantidade de man de obra, chegada a miúdo de afastadas rexións (Só de Biscaia se desprazaron a Ferrol trescentos canteiros: “*El Sr. Marqués de la Ensenada, de Orden del Rey, manda enviar a Ferrol todos los canteros que se puedan sacar de mi pueblo...*” pode lerse nun documento datado o 21 de agosto de 1750 depositado no Arquivo Municipal de Tolosa), e a veciñanza local creceu en pouco tempo desde as preto de trescentas persoas de 1749 aos máis de trinta mil habitantes asentados en 1778, reinando xa Carlos III. A capacidade de abastecemento da bisbarra resultou claramente insuficiente para atender ás necesidades de semellante poboación e as tensións na subministración de cereais eran constantes, polo que houbo que botar man con frecuencia á importación de grandes cantidades de trigo, creándose unha notable rede comercial internacional.

Neste marco de actividade e crecemento económico, de entre os numerosos comerciantes franceses que se asentaron en Ferrol naqueles anos destacaron dous deles, Juan Lestache e Juan Lembeye, como oportunos promotores industriais, aproveitan-

Pero es en el corto reinado de Fernando VI cuando el desarrollo urbano de la ría de Ferrol recibe su empujón definitivo, de la mano del Ministro de Marina Don Zenón de Somodevila y Bengoechea (más conocido como El Marqués de la Ensenada), que había sido Intendente en el arsenal de A Graña. En 1747, con una Hacienda más saneada, Don Zenón encargó a Cosme Álvarez la confección de un ambicioso plan de arsenal en la enseada de Ferrol o mar de Xuvia, vastísimo proyecto que fue finalmente aprobado en 1750 y que daría origen a “*una ciudad irrepitible*”, en palabras de Juan Gelpi.

La construcción en la enseada de Caranza del Astillero Real propicia el surgir de numerosas instalaciones para servicio y atención de las necesidades de arsenales y astilleros. Todas estas obras requirieron una ingente cantidad de mano de obra, llegada a menudo de alejadas regiones (Sólo de Vizcaya se desplazaron a Ferrol trescientos canteros: “*El Sr. Marqués de la Ensenada, de Orden del Rey, manda enviar a Ferrol todos los canteros que se puedan sacar de mi pueblo...*” puede leerse en un documento fechado el 21 de agosto de 1750 depositado en el Archivo Municipal de Tolosa), y la vecindad local creció en poco tiempo desde las cerca de trescientas personas de 1749 a los más de treinta mil habitantes asentados en 1778, reinando ya Carlos III. La capacidad de abastecimiento de la comarca resultó claramente insuficiente para atender a las necesidades de tamaña población y las tensiones en el suministro de cereales eran constantes, por lo que hubo de recurrirse con frecuencia a la importación de grandes cantidades de trigo, creándose una notable red comercial internacional.

En este marco de actividad y crecimiento económico, de entre los numerosos comerciantes franceses que se asentaron en Ferrol en aquellos años destacaron dos de ellos, Juan Lestache y Juan Lembe-





Trasancos.

boación da vila ferrolá.

Juan Lestache iniciaba en 1775 a construción dun complexo industrial de muíños na marxe dereita da desembocadura do río Xuvia, no que catro muíños “*de nova invención*” chegaron a sumar unha capacidade anual de moenda de setenta mil fanegas de trigo (uns tres millóns oitocentos oitenta e cinco mil litros) que facía traer principalmente desde os portos cantábricos de La Requejada e Santander, os portos bálticos de Riga e San Petersburgo, e mesmo do distante Baltimore, entre outros portos de Portugal, Francia, Inglaterra e da propia Galicia. Ademais de con dilixentes axentes comerciais, contaba para iso cun bergantín e unha fragata que fondeaban en Ferrol desde cuxas augas unha dorna transportaba os cereais até os muíños da ponte de Xuvia. Na mesma paraxe ribeirá e aproveitando tamén a enerxía do río, complementou a súa industria fariñeira cunha fábrica de curtidos e unha fábrica de papel.

No seu afán de completar a capacidade de moenda das instalacións do río Xuvia, Lestache construíu, ademais do muíño de vento de San Mateo, outros muíños fluviais de menor tamaño, como os de Santa Cecilia e o de Os Amenadás, tamén localizados no termo municipal de Narón e o último deles magnificamente restaurado polo Concello.

Pola súa banda, aproveitando a enerxía das mareas, Juan Lembeye acometía en 1785 a construción dunha fábrica de fariñas nas Aceas do Ponto, no estero do río Freixeiro e nas proximidades dunhas vetustas salinas de orixe romana. Este muíño de mareas, o maior dos existentes en Galicia e até non vai moito un dos mellor conservados, cunha capacidade de moenda dunhas vinte e

ye, como oportunos promotores industriais, aprovechando todos os recursos energéticos disponibles en los contornos (los ríos, los vientos y las mareas) para la fabricación de harinas destinadas al abasto de la población de la villa ferrolana.

Juan Lestache iniciaba en 1775 la construcción de un complejo industrial molinero en la margen derecha de la desembocadura del río Xuvia, en el que cuatro molinos “*de nueva invención*” llegaron a sumar una capacidad anual de molienda de setenta mil fanegas de trigo (unos tres millones ochocientos ochenta y cinco mil litros) que hacía traer principalmente desde los puertos cantábricos de La Requejada y Santander, los puertos bálticos de Riga y San Petersburgo, e incluso del distante Baltimore, entre otros puertos de Portugal, Francia, Inglaterra y de la propia Galicia. Además de con diligentes agentes comerciales, contaba para ello con un bergantín y una fragata que fondeaban en Ferrol desde cuyas aguas un trincado transportaba los cereales hasta los molinos del puente de Xuvia. En el mismo paraje ribereño y aprovechando también la energía del río, complementó su industria harinera con una fábrica de curtidos y una fábrica de papel.

En su afán de completar la capacidad de molienda de las instalaciones del río Xuvia, Lestache construyó, además del molino de viento de San Mateo, otros molinos fluviales de menor tamaño, como los de Santa Cecilia y el de Os Amenadás, también localizados en el término municipal de Narón y el último de ellos magnificamente restaurado por el Ayuntamiento.

Por su parte, aprovechando la energía de las mareas, Juan Lembeye acometía en 1785 la construcción de una fábrica de harinas en las Aceñas del Ponto, en el estero del río Freixeiro y en las cercanías de unas vetustas salinas de origen romano. Este molino de mareas, el mayor de los existentes en Galicia y hasta no hace mucho uno de los mejor conservados, con una capacidad de molienda de unas veinticinco mil fanegas de trigo al año (un millón trescientos ochenta y


cinco mil fanegas de trigo ao ano (un millón trescentos oitenta e sete mil cincocentos litros), construíuse no emprazamento duns antigos muíños de roda vertical (de aí o nome de aceas), e era accesible desde o mar en embarcacións de pequeno calado. Ao igual que o muíño da ponte de Xuvia e no marco da política económica do momento, as aceas do Ponto recibiron tamén o título de Reais Fábricas concedido por Carlos IV.

Malia os seus intentos de adaptación e a súa resistencia á desaparición (quen subscribe recorda a moenda en O Ponto), a evolución técnica e mercantil envelleceu estas instalacións, que pecharon as súas portas cara a 1970, incapaces de sobrevivir nunha economía tendente ao xigantismo e á uniformidade, que menospreza o traballo de dimensións humanas, feito con gusto e orgullo sabedoría artesá.

Vinte e cinco anos despois daquelas primeiras xornadas de patrimonio industrial celebradas en Bilbao, a recuperación e posta en valor destas instalacións sería a mellor homenaxe a un esforzo empresarial único que edificou na bisbarra de Trasancos un conxunto de muíños de río, de mareas e de vento que proporciona-

“Conseguir o interese e o afecto público polo patrimonio industrial, favorecendo a apreciación dos seus valores, é sen dúbida o xeito máis seguro de conservalo”

ron a forza motora necesaria para o funcionamento dunha armazón de fábricas de fariñas, de curtidos, de papel, de tonelería, de tecidos, de laminado de cobre e de fundicións de bronce que serviron para o emprego e o sostemento da poboación que creceu ao abeiro dos arsenais e estaleiros de Ferrol, instalacións fabrís que en palabras do profesor José María Cardesín “*destacan polo seu peso e concentración no panorama español da época*”.

Pola importancia e proxección internacional das redes comerciais entón creadas, pola diversidade dos recursos enerxéticos utilizados nos muíños (río, mar, vento) e pola dimensión dun conxunto de instalacións que foron capaces de proporcionar o sustento a Ferrol, a vila da Ilustración, o complexo industrial muiñeiro existente no termo municipal de Narón constitúe sen dúbida o referente *muiñoloxico* máis importante de España, merecedor de ser recuperado e incluído nos circuitos internacionais de patrimonio industrial, consolidándose como ben cultural e sinal de identidade dunhas terras nas que deixou testemuña de procesos económicos que transformaron a visión do mundo e a nosa forma de estar nel. 

---

Manuel Lara Coira é presidente de BUXA, Asociación do Patrimonio Industrial de Galicia.


siete mil quinientos litros), se construyó en el emplazamiento de unos antiguos molinos de rueda vertical (de ahí el nombre de aceñas), y era accesible desde el mar en embarcaciones de pequeño calado. Al igual que el molino del puente de Xuvia y en el marco de la política económica del momento, las aceñas del Ponto recibieron también el título de Reales Fábricas concedido por Carlos IV.

Pese a sus intentos de adaptación y su resistencia a la desaparición (quien suscribe recuerda la molienda en El Ponto), la evolución técnica y mercantil envejeció a estas instalaciones, que cerraron sus puertas hacia 1970, incapaces de sobrevivir en una economía tendente al gigantismo y la uniformidad, que menosprecia el trabajo de dimensiones humanas, hecho con gusto y orgullosa sabiduría artesana.

Veinticinco años después de aquellas primeras jornadas de patrimonio industrial celebradas en Bilbao, la recuperación y puesta en valor de estas instalaciones sería el mejor homenaje a un esfuerzo empresarial único que edificó en la comarca de Trasancos un conjunto de molinos de río, de mareas y de viento que proporcionaron la fuerza motriz necesaria para el funcionamiento de un entramado

“El patrimonio industrial tiene un valor social universalmente reconocido y proporciona un importante sentimiento de identidad”

de fábricas de harinas, de curtidos, de papel, de tonelería, de tejidos, de laminados de cobre y de fundiciones de bronce que sirvieron para el empleo y el sostenimiento de la población que creció al amparo de los arsenales y astilleros de Ferrol, instalaciones fabriles que en palabras del profesor José María Cardesín “*destacan por su peso y concentración en el panorama español de la época*”.

Por la importancia y proyección internacional de las redes comerciales entonces creadas, por la diversidad de los recursos energéticos utilizados en los molinos (río, mar, viento) y por la dimensión de un conjunto de instalaciones que fueron capaces de proporcionar el sustento a Ferrol, la villa de la Ilustración, el conjunto de molinería industrial existente en el término municipal de Narón constituye sin duda el referente molinológico monumental más importante de España, merecedor de ser recuperado e incluído en los circuitos internacionales de patrimonio industrial, consolidándose como bien cultural y seña de identidad de unas tierras en las que dejó testimonio de procesos económicos que transformaron la visión del mundo y nuestra forma de estar en él. 

---

Manuel Lara Coira é presidente de BUXA, Asociación del Patrimonio Industrial de Galicia.