

LAS INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMO FERROVIARIAS Y SU REPERCUSIÓN EN LA TRANSFORMACIÓN DEL LITORAL OCCIDENTAL GIJONES

Paz García Quirós
Museo del Ferrocarril de Asturias

El litoral occidental gijonés, comprendido en el arco geográfico que va desde la punta 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.

La antigua dársena local, dedicada desde época romana a la pesca y al transporte de mercancías con derechos arancelarios, cobra protagonismo por exigencias de la industrialización. Serán las vías férreas las que transformen la fisonomía del pequeño puerto pesquero en un puerto industrial y carbonífero con la llegada del Ferrocarril de Langreo a mediados del siglo XIX. A estas vías se sumarán las del Ferrocarril del Norte en la zona denominada de Fomento. Junto a estas vías convivirán las instaladas para el desplazamiento de los nuevos elementos de carga y descarga de los buques, las grúas. Será esta industrialización la que determine la importancia del pequeño puerto pero también la que provoque su decadencia. El crecimiento del tráfico marítimo obligará al remplazo de la pequeña dársena por una nueva, moderna y más amplia infraestructura portuaria: El Musel.

Toda una maraña de vías férreas irá implantándose en el nuevo puerto, interrelacionando el tráfico marítimo, los cargaderos y el transporte ferroviario. Se consideraba que de toda la maquinaria portuaria la más importante eran las grúas. Era imprescindible, por tanto, la instalación de vías y grúas a pie de muelle, para llevar a cabo el trasiego de mercancías entre los vagones del ferrocarril y los cargueros.

Parecía que la influencia de las instalaciones portuarias, y especialmente los medios de embarque, iba a determinar el rumbo de la economía gijonesa. La casa que fabrica la primera de las grúas para la Junta de Obras del puerto local en 1886, será la gijonesa Cifuentes, Stoldt y Cía. Cuando debe entregar la segunda de las grúas la empresa ya se encuentra asentada en un nuevo espacio industrial, el creado entre la antigua dársena y el nuevo puerto del Musel, donde se localizaban vías para el mejor traslado del material producido hacia el viejo puerto.

Cifuentes, Stoldt y Cía. será la fundición pionera en la ubicación de sus instalaciones en esta zona pero no será la única. La posibilidad del asentamiento en Gijón de una embrionaria industria ferroviaria, vislumbrada a través de Cifuentes, Stoldt y Cía., quedará suplida por la implantación de astilleros vinculados al litoral gijonés. La nueva zona se convertirá así en el núcleo fundamental de la industria naval asturiana, reconvirtiendo sus productos desde las grúas de vapor del puerto hacia la fabricación de barcos. La especialización de la industria en la franja litoral marcará necesariamente la evolución económica de la ciudad.

Podemos, por tanto, encarnar en Cifuentes la transformación de Gijón, y en especial de su espacio litoral, en la especialización de las fábricas asentadas en esta zona.

La transformación del litoral gijonés

La ciudad de Gijón nace y crece gracias al mar, en este emplazamiento quedan escritas las páginas de su historia pesquera, industrial y mercantil.

La localización topográfica de Gijón en la costa asturiana, con unas características geográficas ideales para el comercio marítimo, hizo que la villa se convirtiese desde épocas muy tempranas en una plaza importante desde el punto de vista fabril y comercial, incluso antes de la llegada de la revolución industrial

Desde el punto de vista fabril la historia del puerto de Gijón comienza con la implantación de una importante industria de salazones entre los siglos III y IV D.C., factoría que da idea de la importante romanización de la ciudad en época bajo imperial, puesto que prueba la adopción de una dieta plenamente romana. Este tipo de industrias se situaban en el puerto, en el lugar habitual de este tipo de asentamientos para facilitar el acarreo del pescado hasta la factoría, limitando con un arenal. Además se localizaban extramuros de la ciudad romana debido a los malos olores que la fábrica generaba. Desde el punto de vista pesquero parece probable la existencia de un sistema de pesca de altura y una ruta marítima específicamente cantábrica

Además, la existencia de esta importante industria cuyas dimensiones eran unos 4.500 metros cuadrados obligó a la instalación de un sistema mercantil que exportaba los productos ya elaborados y transportaba las materias primas, especialmente el pescado y la sal...

Desde el punto de vista comercial la situación de la ciudad romana de Gijón en el punto estratégico en la falda de una península que se adentra en el mar, el cerro de Santa Catalina, hizo posible su utilización como fondeadero natural. Así Gijón se convirtió en un enclave dentro del tránsito habitual de la navegación cantábrica, actuando como puerto de embarque en la ruta marítima hacia Burdeos o como estación para aguadas y provisiones de los barcos que se dirigían hacia el Golfo de Vizcaya. Hasta el momento Gijón es el único yacimiento de la costa asturiana que puede considerarse portuario. Las cerámicas halladas pudieron relacionarse con piezas de las costas inglesas, galesas y aquitanas, confirmando la importancia de Gijón dentro de la red comercial atlántica de este periodo.

Enclaves portuarios como el de Gijón adoptan un papel comercial de primer orden. Se convierten en lugares de exportación de recursos mineros regionales, como de los productos que procedentes de la Meseta o del Valle del Ebro, llegaban a la costa siguiendo las vías terrestres. Asimismo constituían un centro de redistribución hacia el interior de los productos llegados por vía marítima, en su mayor parte manufacturas. A esto habría que añadir la explotación de la pesca y el marisqueo.¹

En 1270 Alfonso X concede a la villa de Gijón Fuero y carta puebla. Proseguirán épocas de contiendas que acaban con la destrucción y ruina de la ciudad. El renacer urbano de Gijón tras su destrucción en 1395 fue lento, hasta que en 1480, los reyes Católicos dan su autorización para que en Gijón se construya un puerto. Gijón de nuevo cobró impulso gracias al mar. Desde entonces la historia de la villa corrió pareja al desarrollo y vicisitudes del puerto. Las primeras instalaciones portuarias estaban en San Pedro, pero los Reyes Católicos autorizaron la construcción de un cay o muelle de mar

¹ www.ffil.uam.es/gijon/G_romano.

de mayores dimensiones al otro lado del cerro. En 1552 este primer muelle se ve ampliado con un contracay o muelle de tierra. En 1595 se termina la antigua dársena que será destruida casi en su totalidad en 1749².

A principios del siglo XVII Gijón era considerado el puerto más importante del Principado.

En el siglo XVIII el puerto siguió desempeñando un papel importante en el desarrollo de Gijón, puesto que el progreso de la villa dependía en gran medida de él. El gran impulso del comercio marítimo con otros países llegó a partir del último tercio del siglo XVIII cuando el Real Decreto de 1765 y el Reglamento de 1778 permitieron al puerto de Gijón el libre comercio con las colonias americanas, poniendo fin al monopolio comercial de Sevilla y Cádiz, lo que llevó a la villa a conocer un moderado crecimiento urbano.

Además del comercio la otra actividad del puerto era la pesca. Abandonada la captura de ballenas desde finales del siglo XVII por la escasez de especímenes en la costa, los pescadores se dedicaban a las costeras de la sardina, el atún, el congrio, la merluza y el besugo. La sardina, tras abastecer la población, se preparaba principalmente para su envío a los territorios de León y Castilla, sobre todo en salazón y escabeche.

Al amparo del puerto y de las mejoras de las comunicaciones terrestres comenzó a desarrollarse en la villa una incipiente actividad manufacturera (curtido, loza fina) cuyas instalaciones se localizaban en su mayoría en el arrabal de la Rueda, en la zona occidental de la ciudad, extramuros de la antigua ciudad romana. La habilitación y reforma del puerto provocó asimismo un crecimiento urbano hacia poniente y mediodía desbordando la antigua Baxovilla del siglo XVII. Sin embargo la zona de la dársena se convertirá en el punto principal de la nueva ciudad, al ubicar en él una fuente donde se reunía el municipio, así como la puerta de acceso a la ciudad. El acceso a la villa permanecerá en esta ubicación hasta que éste sea llevado a la plaza del 6 de Agosto tras la construcción de la Puerta del Infante³.

El Plan de Mejoras de Jovellanos de 1782 modificó la fisonomía de la villa, con la reforma del puerto, la instalación del Real Instituto y la construcción del paredón de San Lorenzo.

A lo largo del siglo XIX la villa sufre una profunda transformación en todos los ámbitos. La antigua dársena local, dedicada antiguamente a la pesca cobra protagonismo por exigencias de la industrialización. Desde mediados del siglo XIX Gijón se convirtió en el núcleo habitado con mayor desarrollo industrial de Asturias.

Este panorama industrial se inicia con la Fábrica de Tabacos fundada en 1837 y trasladada el convento de las Agustinas Recoletas años después, muy cerca de la primitiva dársena gijonesa. Por este espacio se surtía de la materia prima. Fue la primera de las grandes empresas gijonesas. Este paisaje se amplía con numerosas fábricas, destacando en 1844 la creación de la Fábrica de Vidrios la Industria y en 1850 la Fábrica de Loza la Begoñesa, que más tarde cambiaría su razón social por la de Kessler Laviada y Cía., dedicada a la fundición de hierro y bronce y productos esmaltados.

² ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques....*, Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana. Biblioteca Gijonesa del siglo XXI, 8, 2000.

³ ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques....*, Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana. Biblioteca Gijonesa del siglo XXI, 8, 2000.

Se extienden además las infraestructuras portuarias y ferroviarias. Desde la década de los años cuarenta del siglo XIX el desarrollo minero industrial pondría de manifiesto tanto el deficiente estado de caminos y carreteras como la insuficiencia de las instalaciones portuarias asturianas. La accidentada orografía regional dificultaba la comunicación con la Meseta tanto por carretera como por ferrocarril, siendo la vía marítima la única capacitada para dar salida con garantía a los nuevos productos industriales, planteándose, por ello, la necesidad de un gran puerto comercial en la zona central debido a la proximidad de minas y fábricas. En aquel entonces el puerto de Gijón consistía en una pequeña dársena que quedaba en seco en las bajamares, totalmente insuficiente para atender las demandas de la nueva situación económica. Se sucederían entonces proyectos de reforma y ampliación, como los presentados por el ingeniero francés Eugene Flachet (1848-1850) o el de José Elduayen (aprobado en 1853), ingeniero que había proyectado el Ferrocarril de Langreo y que conduciría la producción carbonera de la cuenca del Nalón hasta los muelles locales de Gijón.

A partir del primitivo muelle local, la actividad fabril fue conquistando terreno en dirección oeste sobre la misma línea de costa hasta encontrar un freno natural en el cabo de Torres. Dos áreas diferenciadas se distinguen en la utilización de esta unidad. La más próxima al casco urbano, desde el cerro de Santa Catalina hasta el Natahoyo, albergó las funciones de puerto pesquero y carbonero en la dársena primitiva y los distintos muelles construidos a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Desde el Natahoyo hasta la punta Corona el espacio fue ocupado por distintas sociedades dedicadas a la construcción y reparación de buques

A mediados del siglo XIX la franja litoral presentaba una doble ocupación: la vieja dársena daba servicio a la actividad pesquera y los arenales, que estaban adosados a su costado occidental, la playa de Pando, satisfacción las incipientes necesidades veraniegas de la población⁴.

A la incipiente actividad industrial anterior a 1850 se agregó desde 1852 la transformación producida por la entrada en servicio del ferrocarril de Langreo⁵.

Serán así las vías férreas las que transformen la fisonomía del pequeño puerto pesquero en un puerto industrial y carbonífero con la llegada del Ferrocarril de Langreo a mediados del siglo XIX.

Comienza ahora el primero de los grandes cambios que protagonizará esta reducida franja litoral. Serán las iniciativas de las industrias ferroviarias las que marcarán el desarrollo de esta zona.

El carbón extraído de las minas del interior de Asturias era transportado por ferrocarril hasta el puerto para su embarque en buques hasta su destino final. La cantidad de carbón transportado hacía necesaria la introducción de nuevos métodos de embarque que supliesen a las largas planchas, canales o pescantes de hierro manuales, hacia las bodegas de los barcos. Los primeros medios de carga mecanizados conocidos son los pertenecientes al transporte del mineral por medio del Ferrocarril de Langreo. En su

⁴ Fue además en esta playa de Pando donde tuvo lugar un acontecimiento recogido en todos los anales gijoneses: el baño real que Isabel II protagonizó en el verano de 1858 y para el que se dispuso una caseta móvil, que acompañaba a los baños de ola en estos años de mediados de siglo

⁵ La llegada de la reina para inaugurar el ferrocarril de Langreo fue un acontecimiento que proporcionó además la construcción de una serie de arcos de carbón expresión de la industrialización de la villa.

concesión portuaria, el conocido muelle del carbón, verá la luz uno de los ingenios más representativos de la primera época del ferrocarril en el puerto: los Drops.

El Ferrocarril de Langreo proyecta una pequeña línea desde la estación de Gijón directamente a los muelles del puerto local con el fin de evitar un nuevo deterioro en los carbones a causa de nuevos transbordos del mineral desde los vagones que llegaban de las minas hasta las bodegas de los barcos. Pedro Antonio de Mesa lleva a cabo la instalación del nuevo ramal de acuerdo con el proyecto de Elduayen, ingeniero encargado de la construcción del ferrocarril. Para evitar las malas condiciones de calado del puerto y asegurar la descarga de carbón las vías se adentraban en el mar sobre un muro elevado. Se dispusieron así, en un principio dos medios de descarga en el remate del dique. Estos ingenios constaban de un castillete de madera por medio del cual se permitía bajar el vagón directamente al barco⁶. Este nuevo mecanismo de descarga podía embarcar hasta 16 vagones de cuatro toneladas en una hora. Sin embargo los problemas del puerto de Gijón, donde la mayor parte del tiempo los barcos se encontraba varados y no podían colocarse bajo el drop, obligaron a adoptar una solución nueva: la posibilidad de desplazamiento de estos medios de embarque permitiendo al drop ir al encuentro del buque. Se dotaba así de seis puntos de embarque que avanzaba perpendicularmente al muelle unos 3,33 metros, distancia suficiente para llegar a cualquiera de los barcos carboneros atracados en el dique del puerto. Así en vez de drops fijos los de Gijón tuvieron una tolva móvil contrapesada mediante cables.

Los drops estaban divididos en dos pisos y en su interior un sistema de dobles poleas y contrapesos puestos en movimiento por dos frenos de tornillo, permitían subir o bajar un platillo sin fondo donde se recibía el vagón. El vagón bajaba a la escotilla y basculaba por gravedad el contenido de los vagones del ferrocarril en las bodegas de los barcos. Este método permitía un ahorro de tiempo y de gasto de embarque, y muy especialmente garantizaba la llegada del mineral en las mejores condiciones. En 1857 se inaugura el primero de los drops colocado en el extremo norte de la dársena⁷. En 1873 se añadió un tercer drop situado en la misma punta del muelle. Sin embargo su ubicación en la cabecera del dique comenzó pronto a originar problemas, puesto que la descarga colapsaba el funcionamiento de la dársena. Además la movilidad de estos elementos produjo en reiteradas ocasiones averías en las arboladuras de los barcos acordándose así su instalación como puestos fijos.

Otro de los proyectos redactados para la ampliación de la dársena local solo llegaría a ejecutar la parte correspondiente al dique exterior de Santa Catalina o de Lequerica, concluido en 1864, con lo que se permitió a los buques estar al abrigo de temporales mientras esperaban turno para cargar o descargar mercancías.

⁶ Los drops de Gijón adoptaron el invento de William Chapman que había sido aplicado en las orillas de Tyne en Inglaterra.

⁷ El buque encargado de inaugurar este nuevo invento será la goleta francesa Antoine que en poco más de un cuarto de hora pudo llenar sus bodegas con el carbón de Langreo. Según las noticias del momento “los buques surtos en el puerto, al comenzar a funcionar el Drop saludaron este acontecimiento izando sus respectivos pabellones e imitando al capitán Clement que en el momento de descender el wagon sobre su goleta enarboló la bandera tricolor. Cuando el numeroso público que ocupaba todos los puntos culminantes del muelle, se admiraba de la rapidez y exactitud con la que se hacía la inauguración, fue sorprendido por el agudo silbido de la locomotora del ferrocarril que, atravesando las calles de Gijón llegó a la dársena empujando un nuevo tren de vagones que vino a completar la carga de la Goleta”. Revista Minera nº 176. Tomo VIII, 15 de septiembre de 1857.

La creciente demanda de infraestructuras portuarias y la falta de medios de los organismos públicos propiciarían la intervención de la iniciativa privada en la ampliación, construcción y explotación del puerto local. Así en 1870 se otorgaba a Anselmo Cifuentes la concesión para construir el muelle Victoria o muellín.

A estas vías se sumarán las del Ferrocarril del Norte en la zona denominada de Fomento. , y en 1879 se constituía la Sociedad de Fomento de Gijón que llevaría a cabo la construcción y explotación de los muelles y dársenas de su nombre.

Junto a estas vías convivirán las instaladas para el desplazamiento de los nuevos elementos de carga y descarga de los buques, las grúas. Todas estas transformaciones posibilitarán la hegemonía de Gijón dentro del panorama industrial asturiano, proporcionando un elevado número de industrias a lo largo de los siglos XIX y XX.

Las vías férreas irán incorporándose al paisaje del litoral gijonés. Cargueros, vagones, locomotoras y especialmente, la que se consideraba la maquinaria portuaria más importante, las grúas, marcarán el espacio portuario de la villa a finales del siglo XIX⁸

Parecía que la influencia de las instalaciones portuarias, y especialmente los medios de embarque, iba a determinar el rumbo de la economía gijonesa. La casa que fabrica la primera de las grúas para la Junta de Obras del puerto local en 1886, será la gijonesa Cifuentes, Stoldtz y Cía. Cuando debe entregar la segunda de las grúas la empresa ya se encuentra asentada en un nuevo espacio industrial, el creado entre la antigua dársena y el nuevo puerto del Musel, donde se localizaban vías para el mejor traslado del material producido hacia el viejo puerto.

La fábrica de Cifuentes, Stoldz y Compañía

Anselmo Cifuentes era un industrial gijonés implicado en numerosas actividades industriales y mercantiles. Cifuentes no era solo un industrial, sino que además en su búsqueda de mejoras de la ciudad plantea una serie de novedosas obras de infraestructuras en la villa de Gijón.

Así lo vemos aparecer en las fuentes documentales como uno de los promotores de las primeras propuestas de ensanche de la ciudad en el siglo XIX. El despegue industrial de la villa que comienza a mediados de este siglo obligará, junto con la presentida pérdida del carácter de plaza fuerte, a la organización del crecimiento de la ciudad. La primera propuesta en este sentido, la efectúa el industrial Anselmo Cifuentes en 1854⁹. El mismo plantea la posibilidad de construir un nuevo muro sobre la playa de San Lorenzo, parece entenderse que construyendo un malecón en línea recta entre la trasera de la parroquia de San Pedro y La Garita, procediéndose al relleno del espacio interno resultante para ampliación de la población.¹⁰

Otra de las tareas que se impone es la de localizar nuevos caudales y la construcción de una nueva traída de aguas para la ciudad en la década de los 70 del siglo XIX. Esta idea planteada ya por el Ayuntamiento contará con la colaboración de Anselmo Cifuentes que financiará un completo proyecto de abastecimiento de agua para la villa trazado por

⁸ GARCÍA QUIRÓS, M^a Paz: “Del tren al barco” en *Gijón, Ferrocarriles Portuarios*, Gijón, Ediciones Nobel, Autoridad Portuaria de Gijón, 2006

⁹ AMG. Fondo Histórico. Expediente 119/1854:

¹⁰ BLANCO GONZÁLEZ, Héctor. *Historia de la obra pública local en la villa y puerto de Gijón . La obra pública municipal*

el ayudante de obras públicas Ignacio Ferrín da Silva, proponiendo traer a la ciudad el líquido aportado por el manantial de Llantonés (Leorio).¹¹

También se debe a Anselmo Cifuentes la ampliación del espacio portuario gijonés. Además Anselmo Cifuentes estaba muy vinculado a las sociedades consignatarias de buques. La salida de los productos de sus fábricas por vía marítima le llevó a interesarse por los problemas de los fletes y el transporte marítimo lo que le obligaba a vincularse a las sociedades consignatarias y a disponer de almacenes en los muelles locales.

En 1870 se hace necesario acometer una segunda ampliación del espacio destinado al atraque de los barcos y se otorga a Anselmo Cifuentes la concesión para construir el muelle llamado Victoria o Muellín (donde se sitúa el edificio de la Lonja).¹² El 23 de mayo de 1870 el Ministerio de Fomento concede a Anselmo Cifuentes la concesión para construir un embarcadero y andén de madera adosados a la parte exterior del muelle Norte de la Dársena. Se denominó muelle Victoria y popularmente el Muellín. Al año siguiente pasó a la sociedad Florencio Valdés y Cía. En 1879 la madera fue sustituida por arcadas de piedra fabricando también un edificio con grandes almacenes. La concesión se firmó a nombre de Anselmo Cifuentes en 1870 pero su explotación continuó por parte de la Sociedad Florencio Valdés y Compañía.

Sin embargo, y pese a todas estas actividades públicas, la actividad fundamental de Anselmo Cifuentes fue la industrial.

La primera de las industrias en la que participa es la de vidrios de La Industria. Ésta es la fábrica de vidrio con más solera de Gijón. Remonta sus orígenes a un horno para hacer botellas construido en 1829 en el Natahoyo por José Pintado. Dos años después fue adquirido por Ramón Toral quien trasladó los útiles a unos terrenos inmediatos al paseo de Begoña, levantando un horno de seis crisoles destinado a la producción de vidrios planos. En 1844 tiene lugar la formación de una sociedad anónima denominada La Industria dedicada a la fabricación de vidrio para lo cual adquieren la factoría del señor Toral. Los socios fundadores fueron prohombres gijoneses como Felipe Canga Argüelles, Anselmo Cifuentes y Mariano Pola, asistidos por el técnico de origen suizo Luis Truan Lugeon (1799-1876).¹³

Su expansión la convirtió en continua demandante de técnicos y operarios especializados en los secretos de la fabricación del vidrio, mientras que los materiales básicos eran traídos del mismo Gijón o localidades asturianas próximas: barro de Ceaes y Pravia, arena de San Lorenzo y Luanco, cuarzo de Ribadesella y carbón de las cuencas mineras. Elaboraba botellas para sidra y objetos de regalo, estos últimos tanto en cristal como en loza, porcelana, mayólica o metal blanco. Poseía depósitos de sus artículos de vidriería en la calle San Bernardo nº 55 de Gijón y en el número 9 de la de Fruela en Oviedo. Recibía grandes pedidos de bodegas riojanas y de Portugal que antes de la instalación del ferrocarril del Noroeste eran servidos por vía marítima.

Más tarde Cifuentes participa en unos talleres de fundición del Humedal. Las primeras noticias que se tienen de esta fundición se remontan a finales de los años 50 del siglo XIX. Los orígenes de esta fábrica no están muy claros. En 1855 se crea por parte de

¹¹ BLANCO GONZÁLEZ, Héctor. *Historia de la obra pública local en la villa y puerto de Gijón . La obra pública municipal.*

¹² www.puertogijon.es

¹³ RATO Y ROCES, Calisto de : “Gijón” en Octavio Bellmunt y Fermín Canella, *Asturias*, Vol. I, Gijón, Talleres tipográficos de O. Bellmunt, 1895; reedición facsímil, Silverio Cañada Editor, Gijón 1988.

Stoldtz unos grandes talleres de fundición, calderería y ajuste, que la convierten en una de las sociedades industriales más antiguas de la ciudad. La fundición se localizaba al lado del Ferrocarril de Langreo, entre las vías y el mar, lo cual en aquellas fechas suponía una excelente comunicación con las cuencas mineras y una relativa proximidad al muelle. También hacia 1857 aparece la fundición de Hulton y Cía., fábrica en la que participaba el inglés Hulton, junto con otros industriales locales, entre los que destacaba Anselmo Cifuentes. Esta fundición ampliaba su actividad, no solo a la fundición de hierro sino también a la construcción de maquinaria industrial. En 1861 Hulton y Cía. solicita autorización al Ayuntamiento para trasladar su fundición, sita en la calle Don Alonso a la de Anselmo Cifuentes, contigua a la Plazuela del Infante, en los terrenos del actual mercado del Sur.¹⁴ No obstante no figura en el Registro de la propiedad el cambio de titularidad de la sociedad. En el expediente municipal de 1863 sobre la fuerza motriz del vapor empleada en las fábricas y talleres existentes el 1º de Enero de 1862 consta la Sociedad de Hulton y Cía y no la de Cifuentes.¹⁵

Lo que sí sabemos es que en 1865 Anselmo Cifuentes pide permisos para la construcción de varias edificaciones para cuadra en la finca conocida como el Balagón, situada al norte de la fábrica de Fundición de Hulton y Cía.¹⁶

En 1873 figura ya el plano de la fábrica de fundición de hierro de Anselmo Cifuentes situada entre la carretera de oviedo y la plaza del infante¹⁷

Una descripción de principios de siglo enumera la dotación tecnológica de los mismos. Montada a la altura de sus similares de Barcelona, Bilbao y Valencia refundió en 1869 1500 quintales métricos de lingote inglés y en 1879 soldeó 414 quintales métricos de lingote inglés y trabajó 135 de hierro dulce de la Felguera. El taller de ajuste contaba con un torno para trabajar piezas de 26 pies de largo y 5 y medio de diámetro, una máquina radial para barrenar agujeros de 6 pulgadas de diámetro, una máquina de cepillar con paso de 9 pies a lo largo y 4 a lo ancho y otras varias que permitían construir toda clase de maquinaria. El taller de calderería tenía grandes cilindros para doblar chapa de todos los gruesos, tijera- punzón y máquina para hacer remaches que facilitaba la construcción de calderas hasta 90 caballos de fuerza, una grúa carro de doble movimiento montada sobre rails permitía levantar y transportar de un punto a otro del taller pesos hasta de 15.000 Kg. Las fraguas estaban servidas por un ventilador, hallándose colocado en el centro de ellas un buen martillo pilón. El taller de moldería para hierro y metal tenía un cubilote en el que se podían preparar unos 170 quintales métricos de hierro.¹⁸

Esta nueva fundición triplicará su superficie con respecto a la de la calle D. Alonso. Sin embargo el traslado de la fundición traerá aparejados problemas con el Gobernador de la provincia. Si bien es cierto que este cambio de ubicación contaba con el visto bueno del Ayuntamiento, el gobernador, hará pública su oposición aplicando la R.O. de 18 de julio de 1861 por la que se prohibía la construcción de fábricas nocivas dentro de la

¹⁴ AMG. Fondo Histórico. Expediente 57/ 1861

¹⁵ VV AA. *Una historia de papel. 500 años en los documentos del Archivo Municipal de Gijón*. Memoria de Gijón. Ayuntamiento de Gijón. 2006

¹⁶ AMG. Fondo Histórico. Expediente 31/ 1865

¹⁷ AMG. Fondo Histórico. Expediente 83/ 1873

¹⁸ MUÑIZ, Julián G.: *La Industria Hullera. Su origen y desarrollo*. Imprenta moderna, Sama de Langreo. 1930

población. Estos problemas serán solventados por el propio Ministro de la Gobernación. Alegando que el traslado se trata de un mal menor, puesto que su ubicación anterior causa mayores perjuicios higiénicos y de salubridad a la población que el nuevo. La proximidad de los depósitos de combustible a las máquinas de vapor y la proximidad de las calderas de vapor a la vía pública serán los argumentos que permitan el traslado, aún dentro de la fortificación.¹⁹ Es más, en 1873 el Ayuntamiento concede autorización para seguir utilizando el horno de calcinación de yeso que tiene su fundición establecida en la Plazuela del Infante- carretera de Oviedo.²⁰ Lo cierto es que la instalación del horno le planteó varios problemas dada su toxicidad por la proximidad de edificaciones. La fundición prosperó durante la década de los años setenta y principios de los ochenta del siglo XIX. Durante estos años aparecen abundantes expedientes municipales de obras realizadas dentro de la fábrica.

En 1876 una nueva petición es elevada al Ayuntamiento, esta vez para levantar una pared de fábrica en la fundición en el Humedad²¹ y en 1877 se acometerá el alcantarillado de su fábrica de fundición.²²

Los años ochenta marcan una nueva fase en el desarrollo de la Fábrica de Cifuentes. En estos años se comienza la fabricación de grandes máquinas de vapor, barcos y grúas. En 1881 se comienza a construir en la fundición de Anselmo Cifuentes el vapor remolcador a hélice Sala, primer buque de vapor fabricado en Gijón. El vapor fue vendido meses más tarde como remolcador portuario al municipio gallego de Caramiñal. En 1886 se construye otro vapor similar, denominado vapor nº 2., destinado, esta vez, a las faenas de remolque del puerto local con el popular nombre del Grillo.²³

También en 1886 la empresa será la adjudicataria de las obras para la fabricación de una grúa de vapor para la Junta de Obras del Puerto de Gijón. La Junta de Obras del Puerto no poseía en 1880 ninguna grúa propia, puesto que la que tenía había sido prestada al puerto de Ribadesella. Ante la ausencia de este tipo de material y la necesidad de sus servicios, se propone adquirir en 1883 una grúa de 2ª mano de 4 toneladas.²⁴ La justificación para la adquisición de una nueva grúa era que en el puerto existían medios de carga suficientes para el carbón, que dependían de la sociedad del Ferrocarril de Langreo y que el resto de las grúas pertenecían a sociedades particulares, especialmente la de la Fábrica de Trubia, que podía utilizar el comercio con el permiso previo del Ministerio de la Guerra.²⁵ Por lo tanto no era necesaria la instalación de medios de carga en el antepuerto, pero sí en los trozos llamados Bombé y La Barquera.

La Junta de Obras del Puerto de Gijón firmó el 8 de abril de 1883 un proyecto para establecer dos grúas de vapor de tres toneladas que en doble y convenientemente sujetas pudieran levantar hasta 6 toneladas y que corrieran a lo largo de los muelles para su servicio, estableciendo la vía necesaria para lo cual era preciso trasladar los postes de

¹⁹ AMG. Fondo Histórico. Expediente 57/ 1861

²⁰ AMG. Fondo Histórico. Expediente 83/ 1873

²¹ AMG. Fondo Histórico. Expediente 73/ 1876

²² AMG. Fondo Histórico. Expediente 61/ 1877

²³ GARCÍA GARCÍA, Roberto.: *Orígenes de la industria naval en Gijón (1850-1939)*. Proyecto de investigación para el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, septiembre 2000

²⁴ Según el Director General de Obras Públicas de lo que se trataba era de comprar una grúa ya usada pero en estado de servir muchos años. Esta dirección ha acordado autorizar a la Junta para adquirir la grúa a que se refiere. 24 de enero de 1883. AAPG

²⁵ Memoria de 8 de diciembre de 1883. AAPG

amarre. Este proyecto fue aprobado el 24 de enero de 1885. No se podían proyectar grúas menores porque la parte más importante de la descarga lo constituía el mineral de hierro. Era frecuente tener que cargar y descargar piezas de más de 3 toneladas y para estos casos podían aún utilizarse las grúas propuestas mediante la adición de 1 polea y siempre que se sujetasen al pavimento. Debían ser giratorias y sobre carriles y con radio variable puesto que se preveía para las diferentes mangas de los barcos. Entre las mercancías que se podían descargar a granel tenían gran importancia la sal, el maíz y la cebada, por lo cual una de las grúas estaría provista de una cuchara sistema Priestman.

A pesar de la necesidad de al menos dos grúas la Reina Regente tan sólo autoriza la adquisición de una el 8 de julio de 1886. Los precios de adquisición se fijaron teniendo en cuenta que con toda probabilidad las grúas deberían comprarse en el extranjero.

Sin embargo quien se hace con el encargo de las obras va a ser un fabricante local, D. Anselmo Cifuentes, a quien se le adjudican las obras para la fabricación de una grúa de tres toneladas, por R.O. de 11 de febrero de 1887 por la cantidad de 16.548 pesetas. El 2 de enero de 1888 se hicieron las pruebas y la recepción provisional de la grúa. La definitiva se realiza el 29 de octubre de 1888 y aprobada en 15 de noviembre. Los planos eran copia de los aportados en el pliego de condiciones del ingeniero de la Junta Sr. García Arenal. Nada tiene de extraño esto sabiendo que en aquellas épocas no había construido grúa alguna los Srs. Cifuentes y que la primera que salió de sus talleres fue la que suministró a la Junta de Obras, por lo tanto con arreglo a los planos y condiciones fijadas.

Además de las grúas se proyectaba a la vez la construcción e instalación de vías para las mismas. Estas vías debían estar embutidas en el pavimento como se hacía con el tranvía y estar fabricadas con hierro fundido. Además habrían de llevar ganchos y en el enlosado se empotrarían barras de hierro provistas de argollas 4 en cada punto en dos sitios: el Bombé y La Barquera. Las vías deberían colocarse a 1,20 m del paramento en su carril exterior.

Para llevar a cabo la implantación de los carriles se hacía necesario el traslado de los postes de amarre de la flota. Esta obra, que en un principio debía de hacerse por cuenta del contratista de la vía para las grúas fue separada del proyecto a consecuencia de la orden de la Dirección de la Junta de Obras del Puerto de 1887 que autorizó la sustitución de los norays por bolardos.

Dionisio Cifuentes fue también el encargado de abastecer al puerto local con los "morriones" utilizados para sujetar las gruesas maromas de las embarcaciones encargadas del cabotaje. Esta obra sin embargo se llevaría a cabo tras la transformación de la fundición de Anselmo Cifuentes en la Sociedad Comanditaria Cifuentes, Stoldt y Cía. Así reza en la estampación de los "morriones" que aún hoy en día se pueden observar en el puerto local de Gijón.

La transformación llevada a cabo por la Sociedad, no sería tan solo nominal, sino que además llevaría consigo el traslado de sus instalaciones desde el centro de Gijón hasta el litoral gijonés.

Aunque la fundición estaba en el límite urbano y pegado a la línea de fortificación, una vez derribada esta y comenzada la expansión urbana, la ubicación de la fundición no era la idónea para los trabajos a los que se estaba dedicando la factoría. En lo concerniente a los buques fabricados el emplazamiento de la factoría adolecía de un grave problema: su relativa lejanía de la costa. Los barcos debían ser transportados para su botadura hasta la

dársena vieja de Gijón, debiendo ser conducidos por la calle Corrida y los muelles de Oriente y Abtao hasta la rampa de Liquerique donde se botarían al agua.

Lo mismo ocurría con la grúa fabricada en la fundición. El ingenio debía transportarse por tierra hasta los muelles del Bombé y la Barquera donde se instalaría definitivamente. También en este caso el camino obligado sería la calle Corrida.

Parecía claro que la ubicación de la fundición no era la más adecuada para el tipo de maquinaria que estaba construyendo la empresa.

A pesar de que la empresa no se dedicara en exclusiva a la construcción naval, sino que se estaba especializando en maquinaria de vapor con una tecnología moderna, se vio con buenos ojos el proyecto de trasladar a la playa del Natahoyo la fábrica, donde se había propuesto la construcción de un dique para las reparaciones de buques.

Ya en 1885 se realiza un informe por parte de la Policía Urbana en el que se indican las ventajas de construcción de un dique en la Playa del Natahoyo. En este proyecto estaban involucrados el Marques de San Esteban quien había parcelado los terrenos y Eduardo Martínez Marina que había adquirido los terrenos más occidentales que limitaban al oeste con el río Cutis, donde se plantea la construcción del dique y la fábrica de maquinaria para trasladar a este punto la fundición de Cifuentes.

En 1888 se constituye la Sociedad Cifuentes, Stoldt y compañía para la construcción y explotación de una fábrica de maquinaria y productos secundarios del hierro, la de un dique de reparaciones de buques y un astillero de construcciones navales.²⁶ La nueva sociedad se crea con un capital nominal de 600.000 pesetas en efectivo más una finca en el Natahoyo en la cual iban a instalar una nueva factoría. Participan en la nueva sociedad, industriales y financieros, a su vez involucrados en las navieras locales. Eduardo Marina aporta los terrenos, Anselmo Cifuentes su industria de fundición y Enrique Stoldt, ingeniero mecánico, aporta capital junto con sus conocimientos industriales.

Sería la primera concesión de terrenos en la zona marítimo - terrestre de Gijón para operar en el área del Natahoyo y ocupará una parcela de 2000 m².

La intención de la fábrica no era, por lo que parece deducirse del proyecto de construcción, la dedicación en exclusiva a la industria naval, si bien es cierto que la empresa se verá alentada por la actividad comercial del puerto de Gijón y las necesidades que surgían del mismo.

Desde un principio orientarán la actividad hacia la construcción y reparación de maquinaria relacionada con el transporte por mar. La empresa tendrá un gran desarrollo a finales del siglo XIX, dedicándose a la fabricación de maquinaria, la reparación de buques de vapor y vela en su dique y la fabricación de equipamientos metálicos para el ayuntamiento. Sin embargo no construirá mas vapores.

La gran obra realizada por Cifuentes en su nuevo emplazamiento será la construcción de una nueva grúa de tres toneladas para la Junta de Obras del Puerto. Ésta proyecta adquirir en 1896, por concurso, la segunda de las grúas que se había incluido en el proyecto de 1885 y que no se había podido llevar a cabo en aquel momento. En estos años se había hecho necesaria la adquisición de esta segunda grúa debido al aumento de tráfico portuario.

²⁶ Registro Mercantil de Asturias, Tomo 4, folio 34 a 44.

Cifuentes, Stoldt y Cía. presentan un proyecto de grúa por 17.990 pesetas que rebaja en 122,50 la licitación de la Junta. También en este caso presentan un plano de la máquina en el que se da suficiente idea del mecanismo de la grúa, copia del que había presentado en 1883 el ingeniero de la Junta. Sr. García Arenal. Existían sin embargo algunas variaciones que mejoran sustancialmente el proyecto original: la pluma y el carretón se fabricarían en acero Martin Siemens en vez de hierro forjado, sin disminuir las dimensiones de las chapas. Además las ruedas del carretón que por el roce sobre los carriles se desgastan rápidamente, que en el pliego de condiciones no tienen fijado material de construcción y que son de hierro en la grúa que se adquirió primeramente, serán en la que ofrecen en la actualidad de acero fundido y por lo tanto de mayor duración. El árbol central será de hierro forjado homogéneo y llevará en la parte superior una placa de acero fundido... Los tornos para arrollar las cadenas las proponen acanaladas, lo cual tiene la ventaja de evitar el roce de la cadena lateralmente y los saltos bruscos que por aquella suelen producirse. En la construcción de la caldera se sustituye la chapa de hierro por acero y la prueba en frío en lugar de hacerse a 8 ATM. se hará a 9 ATM. En el espesor no habrá variación. Las cadenas de eslabón corto estarán probadas a 8 ton en vez de a 6 que marca el pliego. Sin embargo la pluma de la grúa debería poder arriarse hasta quedar completamente horizontal y la que se propone solo llega hasta formar un ángulo de 10° en la horizontal. Esto no ofrece inconveniente alguno puesto que aparte de las malas condiciones en que se hallaría en aquella posición no se ha de usar nunca en ella pues la poca elevación a que quedaría el extremo de la pluma impediría colocar la carga sobre el muelle. Por último se propone el reemplazo del bronce que debía emplearse en almohadillas y casquillos por metal llamado Delta (hierro + zinc + cobre). En el informe de adjudicación se advierte que no debe admitirse esta sustitución.

El 10 de marzo de 1896 se firma el informe favorable por parte del ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Gijón. Las obras se inician el 2 de noviembre de 1896 y terminan el 19 de abril de 1897. La dirección General de Obras Públicas da autorización para aprobar el acta de recepción definitiva el 15 de noviembre de 1897.²⁷ En el acta de recepción provisional de la grúa se da una descripción detallada de la grúa: La grúa está montada sobre un carretón de acero cuyas ruedas están separadas entre sí por ancho español. Tiene 4 ruedas de acero fundido y dos ejes cuya separación es de 2 metros 60 cts. La pluma es de acero forjado y tiene 8 metros de longitud pudiendo arriarse por medio de vapor hasta formar un ángulo de 10 ° con la horizontal que pasa por el punto de giro. La caldera construida con chapas de acero de 9 Mm de grueso tiene 1,04 cts. de diámetro y 2,32 cts. de altura con 2 hervideros de 28 cts. de diámetro y está perfectamente roblonada. La máquina está provista de bomba de alimentación y depósito de agua de 2 cadenas y torno para hacer funcionar una cuchara sistema

²⁷ El 27 de octubre de 1897 Cifuentes escribe a Manuel Sanz:

Ya está probada la grúa, hágame el obsequio de decirme si podemos llevarla a Liquerica para pedir permiso a Artillería a fin de descargarla con la grúa que allí tienen, pues pensamos llevarla montada en el carro grande de la Fábrica. A lo cual responde: Recibo su cartame extraña muchísimo pues demasiado sabe usted que hace un mes están colocados los carriles para recibir la grúa en Liquerica y que por lo tanto no hay que preguntar si puede allí llevarse, lo lamentable es que no se haya hecho antes. AAPG

Priestman en cargas de mercancías a granel, de un dinamómetro sistema Duchamps que puede marcar hasta 10 t, de freno para sostener dicha carga, de un cajón contrapeso con 1500 lingotes cortados a propósito de 200 Kg. cada uno y de todos los aparatos complementarios: manómetro, pito, nivel de agua, tubo de descarga, llaves de regulador, etc.

Los movimientos de la grúa son de giro, elevación y descenso y traslación sobre carriles todas por medio de vapor. Se subieron pesos de hasta 3 toneladas, y poniendo polea suplementaria hasta 6 toneladas.²⁸

Por otra parte la fábrica trabajó para el Ayuntamiento en numerosas ocasiones. De ellos saldrían las farolas para el alumbrado público. Los espacios de mayor centralidad y representatividad dentro de la villa van a contar con la ejecución de diseños exclusivos, todos ellos de notoria calidad. Constituyen uno de los proyectos más señalados de este tipo el correspondiente a las farolas proyectadas para el bulevar de Corrida en 1899 por Mariano Medarde, especialmente por contar con un elaborado diseño materializado por la empresa local Cifuentes, Stoldt y Cía. Se fabricarán 16 columnas de alumbrado, tres de las cuales aun se conservan hoy en el campo de la iglesia parroquial de Somió²⁹. También será la fábrica de Cifuentes la que se encargue de la fabricación de las tapas de registro para el ayuntamiento, la fábrica de electricidad y más tarde para la Compañía Telefónica.

La construcción naval en Gijón. La especialización del espacio litoral gijonés

La evolución de la construcción naval en Gijón pasa por varias fases³⁰:

La primera de ellas podría considerarse artesanal con tipologías de embarcaciones más propias de la carpintería de ribera, sin un espacio industrial fijo, a excepción de la actual Plaza del Marqués con un espacio más o menos estable para la construcción de barcos por parte de los distintos maestros locales y un pequeño astillero de carpintería de ribera en el Natahoyo.

Más tarde la proliferación del tráfico comercial impulsó la adquisición de barcos de segunda mano que precisaban periódicas reparaciones con la consiguiente necesidad de astilleros que pudieran cubrir estas necesidades. Además el peso económico de determinadas familias de la burguesía gijonesa relacionadas con la actividad naviera y comercial favoreció la constitución de centros fabriles dedicados, aunque no en exclusiva, a las actividades de reparación y construcción de barcos. Esta importancia de la burguesía naviera de Gijón se manifiesta también en su peso aplastante en los organismos de poder local, municipal y en las organizaciones gremiales o de clase. Esta influencia económica y política se acrecentaba a través de los lazos familiares. En resumen, el comercio marítimo engendró un amplio sector burgués, cuya participación

²⁸ AAPG. Expediente 7.3/1 Proyecto para adquisición 2 grúas de vapor de 3 t. 1883 (Memoria. 8-12-1883. 20 p); Expediente 8.3/1 Expediente administrativo. proyecto para adquirir dos grúas de vapor 3 t, 1890; Expediente 8.9/1 Proyecto para adquirir la 2ª de las 2 grúas de vapor de 3 t proyectadas en el año 1889. 1896; Expediente 9.1/1 Liquidación. proyecto de adquisición de una grúa de vapor para el servicio del puerto. 1897. 10.9/1. Expediente administrativo. Proyecto de adquisición de una grúa de vapor para el servicio del Puerto. 1987.

²⁹ AMG. Fondo Histórico. Expediente 81/1899

³⁰ GARCÍA GARCÍA, Roberto.: *Orígenes de la industria naval en Gijón (1850-1939)*. Proyecto de investigación para el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, septiembre 2000

en la industrialización fue importante, por el contrario, son muy escasos los ejemplos de comerciantes ligados a otros sectores que llegaron a ser medianos o grandes industriales.

Esta evolución llevaría a la implantación en el litoral gijonés de una industria de construcción naval que se consolidó física y económicamente a lo largo del siglo XX hasta prácticamente los años 80 de este siglo. El desarrollo de un subsector especializado en la construcción naval fue un fenómeno relativamente reciente e impulsado por el auge industrializador y portuario de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX.

La creación de una flotilla local de mediana importancia vinculada al tráfico carbonero y la potenciación de la actividad pesquera tradicional, ahora acompañada por una industria conservera, desencadenaron la ocupación del borde suroccidental de la concha por una serie de compañías dedicadas tanto a la reparación como a la construcción de buques. En los años cincuenta del siglo XX existían siete factorías con gradas y astilleros copando prácticamente todo el espacio disponible entre los muelles de fomento y los del Musel: Astilleros del Cantábrico, el dique de Duro Felguera, Astilleros G. Riera, Hijos de Ángel Ojeda, Constructora Gijonesa, Astilleros José F. Montes y Francisco Orejas S. A. Todas ellas proporcionaron a la ciudad una fuente de empleo de primer orden, pues además de los propios empleados en los astilleros, generaban un número elevado de puestos de trabajo en empresas auxiliares, suministradoras y subcontratadas.³¹

El pionero en la construcción de barcos de forma industrial y de la ubicación de su empresa en la zona que más tarde será monopolio de este tipo de factorías será Anselmo Cifuentes. Será este empresario e industrial gijonés quien impulse de manera notoria la industrialización de Gijón en épocas tempranas.

Clemencín y Buitrago a principios del siglo XX mencionan los talleres de Cifuentes, Stoldt y Compañía: instalados en la playa de Gijón no solo construyen calderas, motores de vapor y toda clase de maquinaria, sino buques metálicos, algunos para transporte de viajeros³²

Cifuentes Stoldt y Cía. ocupa a principios de siglo una superficie de 15.000 m² en los terrenos del Natahoyo y cuenta con 158 operarios, destaca por un gran desarrollo en la construcción de máquinas y en la reparación de vapores.

En 1901 José de Orueta absorbería los activos de Cifuentes, Stoldt y Cía., y en 1902 será adquirida por capital vizcaíno dando origen a la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, sociedad con sede en Bilbao y que integra cuatro antiguas sociedades, entre ellas la de Cifuentes. Dedicará sus cuatro factorías a las construcciones metálicas y mecánicas y a la industria naval. La nueva sociedad va a dedicar su factoría gijonesa a las construcciones metálicas y la reparación de buques.

Las grandes obras realizadas por la fábrica de Cifuentes Stoldt y Cía. tenían que ver con las infraestructuras portuarias y las instalaciones marítimo - ferroviarias. El incremento de las necesidades de medios de embarque asociados a los transportes ferroviarios y marítimos, así como el aumento de las vías en la zona de la vieja dársena

³¹FLORES SUÁREZ, José M^a; GARCÍA QUIRÓS, M^a Paz: *La ciudad de vapor. Historia de la industria y el comercio*. Biblioteca Gijonesa del siglo XX. Gran Enciclopedia Asturiana. Gijón, 2000. .

³²CLEMENCIN, P.M y BUITRAGO, J.M.: *Adelantos de la siderurgia y de los transportes mineros en el Norte de España*. Imp. De San Francisco de Sales, Madrid 1900

y Fomento parecía vislumbra un futuro industrial relacionado con las infraestructuras marítimo ferroviarias. Sin embargo no parece haber sido así. La desaparición de Cifuentes del panorama industrial y la absorción de su industria por el capital vizcaino coincide con la desaparición de nuevas referencias de construcción de grúas y calderas y el abandono de los trabajos de transformación de hierro y acero.

Incluso podía haberse llevado a cabo la implantación de una importante industria de calderería relacionada con el transporte ferroviario que estaba en auge en aquel momento en Gijón. No hay que olvidar que a finales del siglo XIX las vías férreas habían transformado la fisonomía del pequeño puerto pesquero en un puerto industrial y carbonífero con la llegada del Ferrocarril de Langreo a mediados del siglo XIX. A estas vías se sumarán las del Ferrocarril del Norte en la zona denominada de Fomento y en 1879 se constituía la Sociedad de Fomento de Gijón que llevaría a cabo la construcción y explotación de los muelles y dársenas de su nombre. Junto a estas vías convivirán las instaladas para el desplazamiento de los nuevos elementos de carga y descarga de los buques, las grúas.

Sin embargo la posibilidad del asentamiento en Gijón de una embrionaria industria ferroviaria, vislumbrada a través de Cifuentes, Stoldt y Cía., quedará suplida por la implantación de astilleros vinculados al litoral gijonés.

La nueva zona se convertirá así en el núcleo fundamental de la industria naval asturiana, reconvirtiendo sus productos desde las grúas de vapor del puerto hacia la fabricación y reparación de barcos. La especialización de la industria en la franja litoral marcará necesariamente la evolución económica de la ciudad.

Cifuentes, Stoldt y Cía. será pionera en la ubicación de sus instalaciones en esta zona pero no será la única. La exclusividad en las actividades de reparación de buques aprovechando el hecho de ser la única factoría que contaba con un dique seco parece poner en alerta a otras empresas dedicadas a otros aspectos de la industria. Es el caso de la Constructora Gijonesa que en 1909 obtiene la concesión para construir un varadero en las proximidades del río Cutis para dedicarse a la reparación y construcción de buques de casco metálico, calderas y demás accesorios y que en 1912 construye su primer buque: el Antonio López. Este vapor será el que abra las puertas a la construcción naval. Desde la construcción de los dos buques fabricados en la década de los 80 del siglo XIX por parte de Cifuentes no se volverán a construir barcos hasta este momento.

A ellas se sumará la empresa Riera y Menéndez, ambos maquinistas navales, dedicada a la construcción y reparación de buques, en una zona próxima a la marisma del Arbeyal. Sin embargo la consolidación del espacio como eje de la industria naval no supuso la continuación en el tiempo de una producción de buques importante, sino que no será hasta los años de la neutralidad cuando los astilleros produzcan un número importante de buques. Las circunstancias favorables de la neutralidad en la Primera Guerra Mundial favorecerán la construcción generalizada de buques. Entre 1916 y 1919 la Sociedad Española de Construcciones Metálicas construirá dos vapores para la Sociedad Duro Felguera. En 1919 esta empresa construirá dos nuevas gradas añadiendo 1.265 m² a las antiguas instalaciones. En ellas realizaba trabajos de fundición y calderería, fabricando también piezas de maquinaria. El dique para reparación de barcos estaba capacitado para recibir buques de hasta 2.500 Tm. Los Astilleros Riera S.A. construirán entre 1918 y 1920 cinco buques y la Constructora Gijonesa realizará otras seis

construcciones entre 1914 y 1918, siendo el astillero local de mayor producción en estos años. Este astillero pasará en 1921 a denominarse Astilleros de Gijón y será propiedad del Conde de Mieres.

Aún así los astilleros no alcanzarán ni de lejos el vigor de la construcción naval vasca. Los años posteriores a la Guerra Civil son años de expansión durante los cuales se proyecta la construcción de rampas de varado y gradas de construcción en diversas empresas navales (Sociedad hijos de Ojeda, Talleres Guerra, etc.) La Sociedad Española de Construcciones Metálicas quedó integrada, a partir de 1940, en el grupo Duro-Felguera. Entre 1940 y 1945 el grupo siderometalúrgico invirtió notables sumas dirigidas a mejorar la productividad del astillero, dado que por aquel entonces la empresa contaba con buques propios para el transporte de materiales e incluso se llegó a proyectar la construcción de un nuevo dique seco. Astilleros G. Riera, se encuentra vinculado, desde 1952 con Astilleros del Cantábrico, entidad única configurada por dos plantas de producción separadas físicamente. S.A. Juliana Constructora Gijonesa, que anteriormente había sido Constructora Gijonesa pasa a manos de una empresa vasca.

En 1953 se funda la S.A. Marítima del Musel, último astillero instalado en Gijón, especializado en la construcción de buques pesqueros.

A mediados de los años setenta los astilleros gijoneses como los del resto del país habían experimentado los primeros indicios de que una fuerte recesión acechaba al sector. Pero será en los ochenta cuando las reconversiones de los astilleros se hacen habituales y obligan al desmantelamiento de la industria naviera y como consecuencia la de las industrias auxiliares. En el momento que se inicia el proceso de reconversión naval, los astilleros asentados en la bahía de Gijón se encuadraban dentro del grupo de los pequeños y medianos astilleros, y excepto Juliana Constructora Gijonesa pertenecían a sociedades de capital privado. Las empresas no lograron superar las graves carencias del sector: retraso tecnológico, diversificación de las ofertas y recualificación profesional de los trabajadores. En resumen, tras la llamada reconversión de los primeros años ochenta el sector naval gijonés quedó constreñido a dos únicos astilleros: Juliana Constructora Gijonesa, de capital público y Naval Gijón (Nagisa) participado al cincuenta por ciento por Duro-Felguera y el Grupo Orejas, resultado de fusionar en 1985 los astilleros Duro-Felguera, Marítima del Musel³³. A consecuencia de las medidas de ajuste, la plantilla de los astilleros gijoneses disminuyó en más del 50% pasando de 3.393 personas en 1975 a 1.292 en 1994, ocupando directamente a menos de mil personas en el 2000.

³³CUARTAS, Javier., “Los grupos económicos y empresariales” en *Historia de la economía asturiana*, Prensa Asturiana, Oviedo 1994. t. IV, p. 921-924.

Conclusiones

Las infraestructuras marítimo ferroviarias han incidido de manera diferente en las transformaciones del litoral occidental gijonés. Podemos hablar, por tanto, de tres zonas diferenciadas espacial, temporal y cualitativamente.

La primera de ellas, desde el punto de vista espacial y temporal, está representada por el Antepuerto y la Dársena tradicional, incluido el Muelle del Carbón. En ella las infraestructuras marítimo ferroviarias están representadas por los medios de embarque y las vías a ellas asociadas. Desde el punto de vista temporal es la primera de las zonas que se vio transformada en el ámbito ferroviario, con la instalación de modernos métodos de embarque como los drops a mediados del siglo XIX y las grúas. Se trata sin embargo de la zona que soportó un menor cambio en su espacio a lo largo del tiempo, puesto que contaba con una mayor tradición pesquera y comercial. Las mayores innovaciones vinieron dadas por la instalación de vías férreas para el desenvolvimiento de los medios de embarque. Desde el punto de vista de la explotación contó con la participación de empresas privadas, especialmente el Ferrocarril de Langreo, y a su desarrollo colaboró, como no podía ser menos, la Junta de Obras del Puerto.

La segunda de las zonas es la intermedia, la denominada de Fomento. Los arenales, que estaban adosados al costado de la vieja dársena y conocidos como la playa de Pando, eran utilizados por los gijoneses como lugar de ocio veraniego. Fue en esta playa de Pando donde tuvo lugar un acontecimiento recogido en todos los anales gijoneses: el baño real que Isabel II protagonizó en el verano de 1858³⁴ y para el que se dispuso una caseta móvil, realizada con extremado mimo y que respondía a la costumbre que acompañaba a los baños de ola en estos años de mediados del XIX. La constitución en 1879 de la Sociedad de Fomentó será clave para las transformaciones de este espacio al ganar al mar una franja de terreno. Estos terrenos se destinan a una actividad específicamente industrial y la actividad veraniega empieza a ser desplazada hacia otros lugares más atractivos. La playa de Pando desaparece (ante la airada protesta de los gijoneses). En 1885 se empiezan a utilizar los muelles de Fomento ganando al mar una franja de terrenos comprendidos entre las calles Marqués de San Esteban y Rodríguez Sanpedro. La construcción de los muelles de Fomento, como señala Alvargonzález, “fue acompañada de la generación de suelo urbano, porque el relleno de la playa de Pando, con el correlativo adelantamiento hacia el norte de la línea de costa, supuso el trazado de cinco manzanas frente a los nuevos muelles y la apertura de una calle asoportalada, la de Marqués de San Esteban, que comunicaba la estación del Ferrocarril del Norte con el centro urbano. Puerto y ciudad crecen pues, al unísono, en una operación de promoción conjunta que muestra la simbiosis entre desarrollo urbano y desarrollo portuario”³⁵. Las infraestructuras marítimo ferroviarias tendrán también en esta zona

³⁴ Esta visita se enmarcaba en el viaje oficial a Asturias y Galicia. SUÁREZ BOTAS, Gracia: “Crónica de las visitas reales: 1852-1928” en *Visitas Regias*. Gijón, Ediciones Nobel, Puerto de Gijón. Autoridad Portuaria de Gijón, 2004

³⁵ ALVARGONZÁLEZ, Ramón María; RIEGO, Bernardo; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Manuel Ramón: *Gijón. Visión y memoria portuaria*. Lunwerg Editores, S.A. 2001.

una importancia vital a la hora de la transformación del espacio, puesto que los nuevos muelles servirán prácticamente en exclusiva para el embarque de la materia prima transportada por el Ferrocarril del Norte con un entramado de vías y grúas que posibilitarán tales actividades.

La tercera de las zonas es la que se encuentra en la zona denominada el Natahoyo, en la parte más cercana al nuevo puerto de El Musel, entre la playa del Arbeyal y Fomento. En este caso la transformación de la zona tiene que ver con la esperanza frustrada de una incipiente industria de material marítimo ferroviaria. En realidad la especialización de las industrias asentadas en la zona marcará el paisaje litoral.

Cifuentes, Stoldt y Cía. será pionera en la ubicación de sus instalaciones en esta zona. La ubicación en esta zona de la fundición está obligada por varias razones:

La primera de ellas es la iniciativa de Martínez Marina y de un grupo de navieros e industriales que ven la necesidad de contar con un dique para la reparación de barcos que forman parte de la flota gijonesa. Estos vapores importados en su mayor parte de Inglaterra nuevos o de segunda mano precisaban continuas reparaciones que debían realizarse en otros puertos ante la inexistencia de un astillero local dotado de la tecnología necesaria en la zona de Gijón. El propio Anselmo Cifuentes se interesó por la construcción de vapores en su fundición, su intención parecía ser la de la comercialización de sus productos a través de los navieros locales. Por ello construye sus dos primeros vapores, que no salen rentables al tener unos costes superiores a los de los buques ingleses. Por otra parte la construcción no parecía necesaria para el tráfico portuario gijonés, puesto que el primero de ellos es vendido a un puerto gallego. Se cubría tan solo la necesidad principal: la reparación de los vapores que componían la flota local.

La segunda de las razones para la ubicación de la fábrica en esta zona es su interés en la construcción de grúas para la Junta de Obras del Puerto. La instalación de vías a lo largo de prácticamente todo el litoral occidental hasta la punta de Liquerique facilitará y colaborará en los proyectos de construcción de este tipo de ingenios. El aumento de tráfico carbonero y de otros productos pronosticaba la necesidad de un mayor número de métodos de embarque para la dársena local. Sin embargo el crecimiento del tráfico marítimo obligará al remplazo de la pequeña dársena por una nueva, moderna y más amplia infraestructura portuaria: El Musel, que no contará con la fundición de Cifuentes para la construcción de grúas para su infraestructura marítimo- ferroviaria. Será la industrialización la que determine la importancia del pequeño puerto pero también la que provoque su decadencia. La Junta de Obras encargará a otras empresas la construcción de grúas y cargaderos para el Musel. De entre estas empresas cabe destacar las españolas La Maquinista Terrestre y Marítima, Los talleres de Zorroza o Babcock-Wilcox.

Por otra parte la falta de un astillero local en continuo desarrollo va a suponer en Gijón que industrias de transformación de hierro y acero aglutinen la industria naval. No solo Cifuentes sino las siguientes empresas establecidas en la zona litoral se especializarán no en la construcción de barcos en un primer momento sino en los trabajos de fundición y calderería, así como en la construcción de maquinaria. Lo mismo ocurre en Barcelona con la Maquinista y en alguna industria vasca. Sin embargo al contrario de lo que ocurre

con la Maquinista Terrestre y Marítima, donde su dedicación prioritaria será la fabricación de máquinas y calderas, tanto para la industria ferroviaria como para la industria marítima, la evolución hacia una industria ferroviaria importante no se llevará a cabo en el caso gijonés. La posición industrial de la Maquinista se mantiene por su alta tecnología y sus constantes ampliaciones e inversiones. Mientras que la posibilidad del asentamiento en Gijón de una embrionaria industria ferroviaria, vislumbrada a través de Cifuentes, Stoldt y Cía., quedará suplida por la implantación de pequeños astilleros vinculados al litoral gijonés. El ejemplo de Cifuentes y su asentamiento en la zona litoral llamará a lo largo del siglo XX a la instalación de una industria naval que tendrá su núcleo fundamental en esta zona de la bahía gijonesa.

Por último las características geográficas de la zona, marcadas por la nueva infraestructura del puerto de El Musel, y que concentrará en esta zona entre puertos un número importante de industria naval, imprimirá un sello característico a la zona, reconvirtiendo sus productos desde las grúas de vapor del puerto hacia la fabricación y reparación de barcos.

Esta especialización de la industria en la franja litoral marcará necesariamente la evolución económica de la ciudad y la falta de un potente centro industrial eliminará de una forma contundente la implantación de una industria ferroviaria similar a la catalana o la vasca.

Bibliografía

www.ffil.uam.es/gijon/G_romano

www.puertogijon.es

Archivo Municipal de Gijón. Fondo Histórico.

Archivo de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Registro Mercantil de Asturias

ALVARGONZÁLEZ, Ramón María; RIEGO, Bernardo; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Manuel Ramón: *Gijón. Visión y memoria portuaria*. Lunwerg Editores, S.A. 2001

ARANDA, Joaquín: *Aquellas plazas, aquellos parques....*, Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana. Biblioteca Gijonesa del siglo XX, 8, 2000.

BLANCO GONZÁLEZ, Héctor. *Historia de la obra pública local en la villa y puerto de Gijón (1782-1937)*. *La obra pública municipal*. Gijón. Ayuntamiento de Gijón. 2006.

CLEMENCIN, P.M y BUITRAGO, J.M.: *Adelantos de la siderurgia y de los transportes mineros en el Norte de España*. Imp. De San Francisco de Sales, Madrid 1900

CUARTAS, Javier: "Los grupos económicos y empresariales" en *Historia de la economía asturiana*, t. IV. Oviedo, Prensa Asturiana, 1994..

FLORES SUÁREZ, José M^a; GARCÍA QUIRÓS, M^a Paz: *La ciudad de vapor. Historia de la industria y el comercio*. Gijón, Gran Enciclopedia Asturiana. Biblioteca Gijonesa del siglo XX.13, 2000.

GARCÍA GARCÍA, Roberto.: *Orígenes de la industria naval en Gijón (1850-1939)*. Proyecto de investigación para el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, septiembre 2000.

GARCÍA QUIRÓS, M^a Paz: “Del tren al barco” en *Gijón, Ferrocarriles Portuarios*, Gijón, Ediciones Nobel, Autoridad Portuaria de Gijón, 2006.

MUÑIZ, Julián G.: *La Industria Hullera. Su origen y desarrollo*. Sama de Langreo, Imprenta moderna. 1930

RATO Y ROCES, Calisto de: “Gijón” en Octavio Bellmunt y Fermín Canella, *Asturias*, Vol. I, Gijón, Gijón. Talleres tipográficos de O. Bellmunt, 1895; reedición facsímil, Gijón, Silverio Cañada Editor, 1988.

SUÁREZ BOTAS, Gracia: “Crónica de las visitas reales: 1852-1928” en *Visitas Regias*. Gijón, Ediciones Nobel, Puerto de Gijón. Autoridad Portuaria de Gijón, 2004.

VV AA. *Una historia de papel. 500 años en los documentos del Archivo Municipal de Gijón*. Memoria de Gijón, Gijón. Ayuntamiento de Gijón. 2006.