

FRANCISCO QUIROS LINARES

EL PUERTO DE GIJON

Introducción

El espacio portuario, como el urbano, es el resultado de una transformación humana del medio natural, llevada a cabo con el objeto de permitir el ejercicio de determinadas actividades, como el comercio, la industria, la pesca o la defensa naval. Esto implica, para las dos primeras, la existencia de unas relaciones marítimas con otros organismos portuarios y, en su caso, un sistema de relaciones terrestres que conecte el puerto con el ámbito territorial al que se destinan, o del que proceden, los flujos de mercancías que alimentan el tráfico. Ese ámbito puede ser de dimensión muy variable -desde la escala continental a la meramente local- en función, entre otros factores, del tipo de actividad desempeñado por el puerto, y de su localización.

Por otra parte, la infraestructura portuaria, como el trazado urbano, refleja a la vez los condicionamientos impuestos por el medio natural sobre el que se ha instalado y los distintos condicionamientos humanos derivados de los cambios técnicos y económicos producidos a lo largo del tiempo.

Es evidente que estudiar en profundidad estos aspectos, y otros que podrían enumerarse, cabe hacerlo al menos desde dos perspectivas distintas: bien dentro de la geografía de los transportes marítimos, lo que implica situar el análisis portuario -dentro de un marco general amplio -nacional, al menos-, o bien como un estudio subordinado al análisis urbano. Pero, aparte de este problema de enfoque, queda otro

derivado de la escala de profundidad a la que se aborda el trabajo, ya que mientras determinados aspectos pueden ser documentados mediante información impresa, - otros -como la determinación del área de influencia- sólo pueden serlo mediante el análisis de documentos originales cuya cuantía y complejidad suponen, en el caso de los grandes puertos, un salto dimensional y cualitativo.

A este respecto nuestro propósito es doble; es decir, pretendemos trabajar desde ambas perspectivas, pero en etapas escalonadas, la primera de las cuales es la representada por estas páginas, cuya finalidad es conseguir una primera aproximación al conocimiento del proceso de crecimiento de la infraestructura portuaria y del desarrollo y mutación del tráfico. Esta aproximación la hacemos únicamente mediante el uso de las fuentes de información impresas más importantes y asequibles.

La segunda etapa implica la profundización en el tema, determinando el alcance del área de influencia del puerto y las implicaciones entre la actividad portuaria y los usos industriales y residenciales del suelo, problemas cuyo análisis lleva a cabo Ramón Alvargonzález dentro de un estudio sobre la ciudad de Gijón.

Finalmente, en una última etapa aún no iniciada, nos proponemos insertar Gijón, y los demás puertos asturianos, dentro de la tipificación del conjunto de los puertos nacionales.

1.- EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Aún en los comienzos del siglo pasado la superioridad del puerto de Gijón sobre los restantes puertos de Asturias no estaba definitivamente decidida. La inexistencia de grandes volúmenes de productos de carga, y la limitada demanda de importaciones que generaba la cuenca del Duero -por otra parte mejor servida por Santander desde el siglo XVIII-, reducía la actividad de los puertos asturianos a mínimos volúmenes de intercambios. La carencia de un sistema vertebrado de comunicaciones impedía que ninguno de esos puertos destacase especialmente sobre los demás, limitando su influjo al breve postpaís representado por las sierras y valles cantábricos más inmediatos a cada uno de ellos.

En ese contexto, la relativa superioridad de Gijón se basaba en la mayor densi-

dad humana del área servida por su puerto. A medida que el sistema de comunicaciones de la región se articule sobre el eje meridiano del camino de Pajares y el transversal a éste representado por la carretera de la costa, empezarán a sentarse las bases para que, a la larga, el de Gijón pueda desplazar a los demás puertos de la región. El trazado de los ferrocarriles, bien directamente o a través de Oviedo, contribuirá a afirmar su dominio.

Sin embargo, la consecución de ese dominio no hubiera sido suficiente para convertir a Gijón en un puerto de gran tráfico, dentro de las modestas magnitudes absolutas de los puertos peninsulares. Lo que permite su crecimiento es el control de una parte sustantiva del tráfico marítimo de carbones generado por las cuencas del Nalón y del Caudal y, más recientemente, su conversión en un puerto siderúrgico. Pero no le faltarán competidores en esos mismos terrenos. Un precedente es la potenciación de San Esteban de Pravia en el siglo XVIII para el embarque de los carbones del Nalón, mediante la canalización de éste. Con posibilidades mucho mayores se plantea a finales del siglo pasado la competencia del puerto de Avilés que, enlazado con el ferrocarril del Norte, y dotado entonces de mejores condiciones técnicas, se presentó durante algunos años como un rival capaz de desbancar al de Gijón como primer puerto asturiano. Ya entrado el siglo XX consigue Gijón una superioridad manifiesta en razón de la construcción del Musel; sin embargo, todavía en la década de 1950 la renovación del puerto avilesino planteará de nuevo el dilema, resuelto finalmente a favor de Gijón a causa de la construcción en sus proximidades de una nueva siderurgia, y a causa, sobre todo, de las limitaciones de la ría de Avilés, de imposible adaptación a algunas de las grandes transformaciones de los transportes marítimos acaecidas en los últimos veinte años.

Se trata pues de un largo proceso, lleno de dificultades, en el que la última palabra la han tenido factores ajenos a la ciudad.

A) EL PUERTO VIEJO

La concha de Gijón queda delimitada entre el cabo de Torres y el promontorio de Santa Catalina, antiguo islote unido a tierra por un tómbolo, sobre el que se asentó la ciudad. Al parecer, el primer puerto de ésta se construyó, en el siglo XV, en el

lado oriental del promontorio, por cuya localización padecería, probablemente, de los aterramientos producidos por las arenas móviles que alimentaban el frente de dunas de la playa de San Lorenzo. De este modo, en aquel mismo siglo se acometió en el lado opuesto del promontorio y tómbolo la construcción de un cay (muelle de mar) que a mediados del siglo XVI se complementó con un contracay (muelle de tierra), delimitando entre ambos una pequeña dársena. Ya insuficiente a comienzos del XVIII, en la segunda mitad de aquel siglo se iniciaron obras de cierta importancia, cuya suspensión en 1789 permitió intentos de desarrollo de otros puertos asturianos, como los de Lastres y Ribadesella (1).

Cuando a mediados del XIX comenzó a activarse la explotación del carbón asturiano, construyéndose para darle salida el ferrocarril de Langreo a Gijón, ésta ciudad seguía disponiendo del mismo puerto que ya era insuficiente siglo y medio atrás. La bocana resultaba peligrosa por su angostura, y la dársena no admitía buques de más de 200 toneladas, quedando en las bajamares totalmente en seco; circunstancia que obligaba a aligerar el peso y a dar aparejos a los palos desde el muelle para mantener adrizados los buques, con el fin de evitar deterioros en los cascos. Además, en la dársena solamente cabían unos 80 o 100 buques de entre 50 y 200 toneladas. Fuera del puerto, la barra daba un calado de menos de 9 pies en las bajamares vivas, y los fondos de piedra constituían una amenaza siempre presente, que obligaba a tomar práctico. Todavía en 1860, con poco viento, los buques eran remolcados con lanchas de remos para entrar en el puerto; si aquel era fuerte se procuraba llevar un cabo hasta el muelle, desde donde los gijoneses introducían el buque a la sirga, halando de la maroma gratis (2).

A pesar de tantas limitaciones era el único puerto asturiano abordable con mal tiempo, lo que producía aglomeraciones de buques en busca de refugio, sobre todo en el invierno; este hecho, unido al ya denso tráfico mercantil, daba lugar a continuas averías por falta de espacio. De ahí el que desde mediados del XIX se formularan diversos proyectos de ampliación. De todos ellos sólo fue viable el menos ambicioso, y aún de modo parcial, pues únicamente se construyó un dique, el de Santa Catalina, que aprobado en 1858 estaba ya concluído en 1864 (3).

El dique de Santa Catalina representó, en efecto, la más modesta de las soluciones posibles, siendo una de sus limitaciones esenciales la de dejar la barra fue

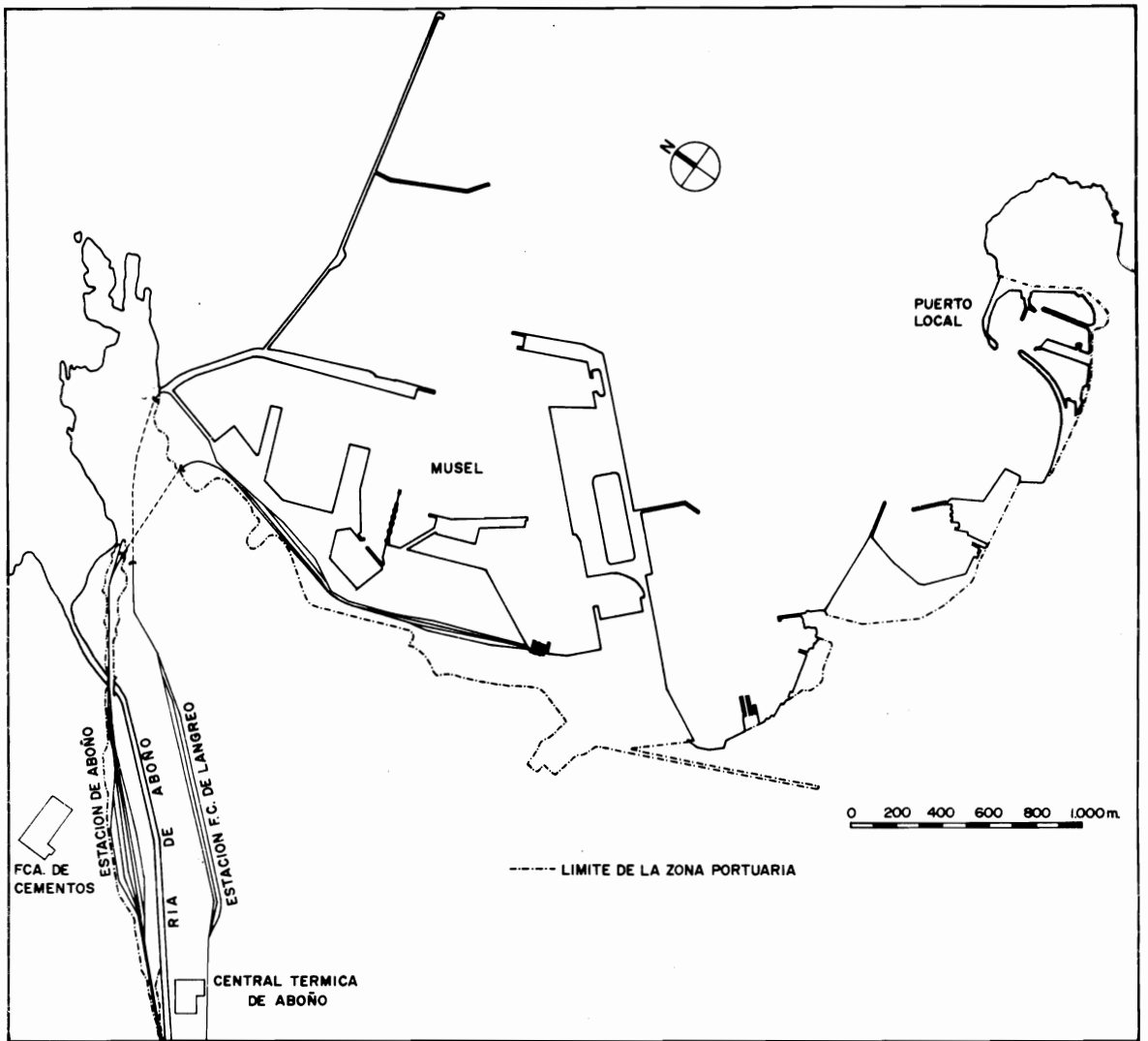


Fig. 1.- Esquema del conjunto del puerto de Gijón, en 1978.

ra del puerto, con lo que subsistía uno de los inconvenientes fundamentales del mismo. Pese a ello representó un progreso notable, al mejorar las condiciones de abrigo, lo que hizo posible la posterior expansión de las dársenas, si bien dentro de unos términos absolutos muy reducidos.

Así, en 1871 se terminó el "Muellín", que arranca del antiguo cay, entre el antepuerto y la dársena vieja, y en 1875 se inició la construcción de un malecón sobre la playa de Pando, al Oeste de aquella. A partir de esta última obra la sociedad "El Fomento", constituida en 1881, construiría el dique de abrigo y el espigón que delimitan las dársenas de "Fomento" y "Fomentín", entregadas a la explotación en 1885 (4).

La superficie de la dársena primitiva era de 2,87 ha; el dique de Santa Catalina añadió un antepuerto con 2 ha utilizables para fondeo, pero en total la línea de atraque no sumaba sino 540 metros. Las obras ejecutadas a partir de la construcción de aquel dique extendieron la línea de atraque a 1.525 metros y elevaron la superficie abrigada a un total de 9,5 hectáreas a finales del siglo pasado (5).

Pese a las sucesivas ampliaciones el puerto de Gijón no dejó en ningún momento de ser insuficiente e inadecuado, por varias razones. En primer lugar, por los calados, pues los muelles quedan en seco en las bajamares, de tal manera que sólo el último tramo del muelle del Carbón, el extremo de los muelles de Fomento, y el de Valdés, ofrecen algún calado en esa situación, junto con el de Santa Catalina. En las pleamares los calados medios eran de unos cuatro metros en las dársenas y de seis en el antepuerto. De esta forma, hacia 1887 se señalaba que los buques mayores que podían tomar carga al pie del muelle del Carbón eran de 400 a 500 tn, y en los de Valdés y Fomento de 1.000 a 1.800 (6)

Había pues una importante limitación en el calado de los buques, de tanta mayor trascendencia cuanto que las dimensiones de los mismos habían aumentado considerablemente desde mediados del XIX, además de darse la circunstancia de que los muelles con mayores calados no contaban con vías de ferrocarril, por lo que no podía cargarse en ellos de vagón a barco.

En efecto, a unos calados reducidos se añadía una insuficiente dotación ferroviaria y de medios de carga. El primer muelle dotado de ferrocarril fue el del Carbón, desde 1854. El muelle Oeste de Fomento y el espigón central de la misma sociedad

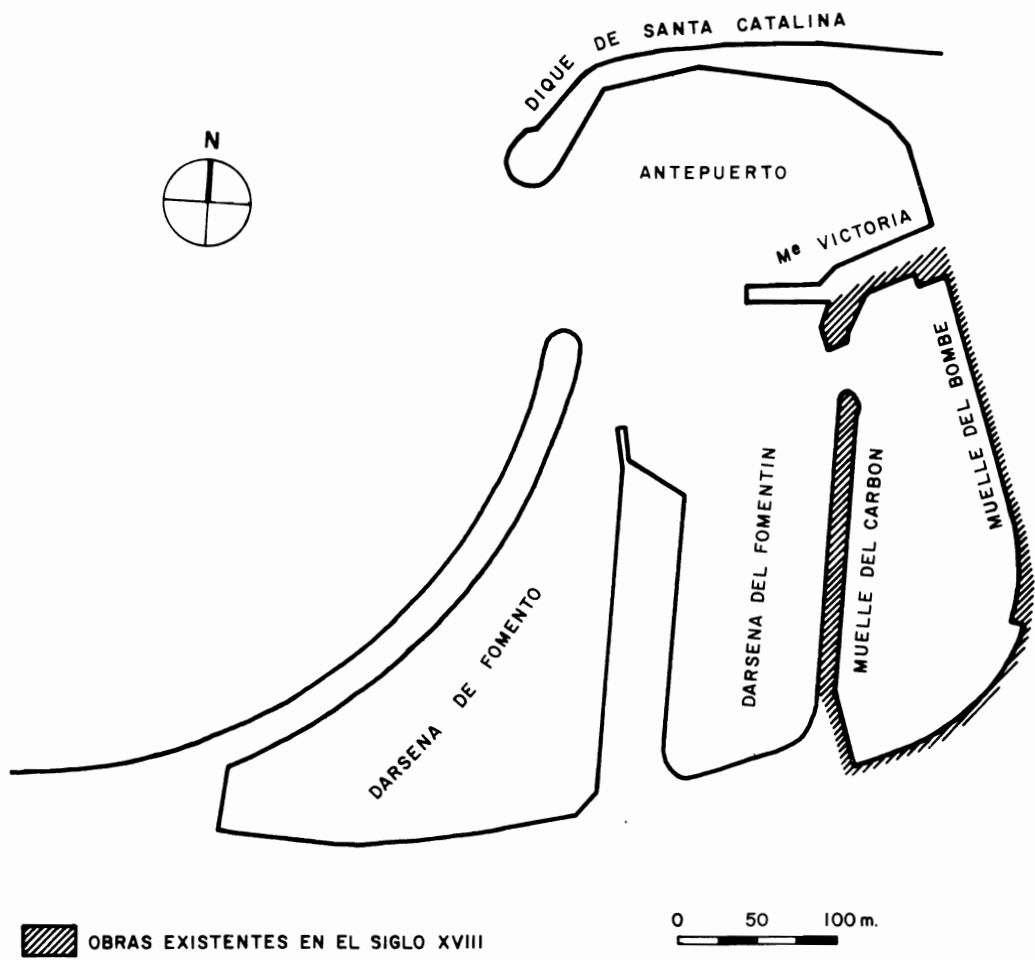


Fig. 2.- El puerto viejo de Gijón. Las áreas sin rayar corresponden a las obras ejecutadas en la segunda mitad del siglo XIX.

estuvieron servidos desde un comienzo por el ferrocarril del Norte pero, en cambio, los de Santa Catalina y Valdés, es decir, los que ofrecen mayores calados, carecieron siempre de servicio ferroviario, y el primero de estos ni siquiera estuvo habilitado y no tuvo buenas condiciones de acceso hasta que se realizó su ensanche entre 1896 y 1899.

Los medios de carga fueron también deficientes, de modo crónico. Inicialmente consistieron en drops instalados sobre el muelle del Carbón (en 1899 eran tres), sustituidos hacia 1910 por una grúa de 20 tn capaz de cargar 1.000 tn/día. En el muelle Oeste de Fomento otra grúa de la misma potencia volcaba los vagones de Langreo sobre las escotillas de los buques a razón de 800 tn/día; en el mismo muelle había otros dos grúas menores, de 6 y 2 tn, a las que hacia 1908 se añadió una de 30 tn para volcar vagones del Norte; en el espigón central de Fomento dos grúas más, de 10 y 3 tn completaban el equipo de carga utilizable por los ferrocarriles. En los muelles del Bombé y de Santa Catalina, sin servicio ferroviario, había dos grúas más, duplicadas en 1902 con otras dos de 15 y 8 tn. Finalmente, en 1889 se situó en el muelle de Santa Catalina una grúa de 80 tn para el manejo de las grandes piezas de artillería de la fábrica de Trubia pero, a diferencia de todas las demás, era fija y, además, manual. A comienzos de nuestro siglo tales medios de carga se consideraban deficientes y escasos, y sin duda lo eran entonces y desde muchos años antes (7).

Por tanto, a la escasa superficie de las dársenas, a la reducida línea de atraque, a las limitaciones de calado, se añadía la lentitud en la estiba del carbón derivada de unas instalaciones de carga cuya mayor sofisticación consistía en dos o tres grúas capaces de volcar vagones. Tales eran los medios del primer puerto carbonero de España en la época en la que el carbón era un producto clave. En semejantes condiciones se había llegado en 1899 a un movimiento de más de 300 tn anuales por metro lineal de muelles que, para la época, era un índice del grado de saturación alcanzado, con una densidad de tráfico en relación a la superficie que era diez veces mayor que la de los primeros puertos españoles y muy superior a la admisible.

La multitud de pequeños buques que operaban en unas dársenas diminutas, y la lentitud de los medios de carga, a lo que se añadían los buques que acudían a tomar carbón para su consumo, se traducían en la congestión del puerto. A pesar de que la generalidad de los buques no alcanzaban las 500 tn era frecuente que tuviesen que es

perar días y hasta semanas para poder atracar a los drops de Langreo, unas veces por no tener turno, otras por exceso de calado que les obligaba a esperar el momento oportuno con riesgo de, una vez cargados, quedar varados en la propia dársena. En otros casos, por falta de calado, tenían que desatracar sin completar la carga - para hacerlo en el antepuerto mediante gabarras, con lo que perdían una marea, a parte del encarecimiento de la operación.

Si esto ocurría con los buques menores, con los de algún porte era peor aún. Los vapores por encima de 1.000 tn que llegaban a la concha o al muelle de Fomento con carga general (cereales, carriles, maquinaria, etc), a pesar de ofrecer fletes bajos para el carbón habían de salir en lastre, porque no tenían posibilidad de ser cargados en un plazo razonable y en condiciones adecuadas. Por otra parte, los buques que operaban en los muelles particulares habían de abonar no sólo las tarifas propias de dichos muelles, sino también las de la Junta de Obras del Puerto, lo que venía a gravar las mercancías como el carbón, de gran volumen y poco precio.

A todo esto había que añadir la falta de coordinación derivada de la pluralidad - de organismos y sociedades implicadas dentro de un puerto reducido: Junta de Obras, dos compañías de ferrocarriles, y dos sociedades concesionarias, sin contar las empresas mineras, lo que dificultaba un uso racional del puerto, que resultaba así uno de los más caros y molestos de la Península (8).

La construcción del puerto del Musel mejoró indirectamente la situación de las - dársenas de Gijón, al contribuir a descongestionarlas. Se mantuvieron en actividad hasta 1965 aproximadamente, si bien desde algunos años antes su utilización era muy restringida.

B) EL PUERTO DEL MUSEL

La infraestructura marítima

Las limitaciones del puerto de Gijón no afectaban solamente al tráfico local. La dureza y frecuencia de los temporales en el invierno suponían en la costa cantábrica graves riesgos y frecuentes pérdidas, en buena parte debidos a la falta de puertos a los que poder acogerse durante las galernas, pues ninguno de los existentes

permitía la arribada en aquellas condiciones. El sector de costa inmediato a Gijón, por su posición central dentro del conjunto de la costa cantábrica, resultaba idóneo para localizar el puerto de refugio necesario, y dentro de aquel la Administración del Estado seleccionó la concha de Gijón como la más idónea para ese fin, por la profundidad de los calados ofrecidos por la ensenada del Musel y el abrigo representado por el cabo de Torres.

El proyecto de este puerto a algunos kilómetros de la ciudad suscitó un conflicto de intereses entre las clases dominantes gijonesas, ya que en definitiva representaba la posibilidad de beneficios para quienes tenían propiedades rústicas cercanas al nuevo emplazamiento portuario, y de perjuicios para quienes basaban su riqueza en las propiedades urbanas, cuyo valor pensaban que se vería afectado negativamente por el desplazamiento de actividades y residencias hacia el nuevo puerto.

De ese conflicto derivó el que se retrasase en varias décadas el inicio de las obras, para las que finalmente sirvió de base el proyecto redactado en 1891, que comprendía la construcción del dique Norte, de una longitud de 1.051 metros, y el muelle de Ribera que, arrancando de aquel, se desarrollaba paralelamente a la costa en una longitud de 1.270 metros, en su mayor parte con calados inferiores a 5 m. en bajamares vivas.

Las obras del dique Norte se iniciaron en 1893, pero tropezaron pronto con dificultades derivadas de algunas insuficiencias técnicas del proyecto que producían una forzosa lentitud, no consiguiéndose construir sino unos 75 metros de dique al año. De ahí que, para acelerar las obras, se constituyese en 1900 el "Sindicato Asturiano del Puerto del Musel", que asumió la contrata de las obras; a la vez se reformó el proyecto con objeto de conseguir mayor solidez y una disposición de los muelles que permitiera satisfacer las futuras necesidades del tráfico marítimo. La reforma incluía también la construcción de un dique Sur para conseguir mayor abrigo frente a las mares del Este y Noroeste, y la prolongación del dique Norte.

La intervención del Sindicato permitió una mayor celeridad, pero limitada, de todas formas, por el papel desempeñado por los temporales del invierno, pues si hasta 1902 el pequeño abrigo prestado por la punta del cabo de Torres fue suficiente para que aquellos no afectasen a la obra ejecutada, una vez rebasado aquel abrigo en el invierno de 1902-3, los temporales comenzaron a producir graves averías, cuya reparación ocupaba gran parte de las campañas del verano. El avance del di-

que resultaba así forzosamente lento, de tal modo que hasta 1916 no se alcanzó la longitud señalada en el proyecto; el muelle de Ribera, más a salvo de aquellas contingencias, estaba casi terminado en 1911 (9)

Todavía en 1922 las obras ejecutadas delimitaban una dársena que, sobre no tener sino 11 hectáreas de superficie, resultaba aún insuficientemente abrigada, pues la acción de la marejada, rebasando el extremo del dique Norte, se transmitía al espacio abrigado dificultando las operaciones de carga y descarga, mientras que la acción superficial de los nordestes resultaba molesta incluso con buen tiempo. Era necesario, por tanto, dar más abrigo al puerto, y también más amplitud, por lo que se acometió la prolongación del dique, terminada en 1930, y la construcción del Segundo Espigón -llamado algún tiempo de Trasatlánticos-, que iniciado en 1935 no se terminaría hasta 1958 aproximadamente. Con estas obras se consiguió aumentar la superficie abrigada, que en 1941 ya alcanzaba las 37 hectáreas, con 3.108 metros de muelles, aunque sólo en 1.950 de ellos podían realizarse operaciones comerciales (10).

Pero el incremento del tráfico de carbones producido tras la guerra civil como resultado de la supresión de las importaciones de carbón británico, obligó en 1947 a un nuevo proyecto de ampliación, cuya primera fase estaba integrada por la construcción de la dársena pesquera y del dique del Oeste (luego llamado Exterior, y ahora del Principe de Asturias). El dique, de una longitud inicial de 588 metros, se inició en 1950, quedando concluído en 1963; en cuanto a la dársena pesquera, en 1959 ya estaba en condiciones de ser utilizada, si bien veinte años después ha comenzado a desaparecer al rellenarse para ampliar la zona de servicio.

A comienzos de la década de 1960 los cambios previsibles en el tráfico, en razón del desarrollo de la siderurgia regional y del aumento en la eslora y calado de los buques de carga, llevaron a un nuevo plan de ampliación, con el objeto de mejorar el área de flotación, conseguir atraque suficiente para barcos de gran tonelaje, y disponer de equipo moderno para la descarga de graneles sólidos. Esto suponía, fundamentalmente, ampliar el dique Norte para hacerlo utilizable por barcos de gran calado, y construir sobre él una instalación para descargar graneles sólidos; además, acondicionar muelles en el Segundo Espigón y construir un acceso ferroviario para la parte Sur del puerto.

Así en 1966 se comenzó a ampliar el dique Norte para conseguir un calado de 14 metros a lo largo de 600 metros de muelle que permitiese el atraque de buques de hasta 65.000 TPM; sobre esa obra, que recibiría el nombre de Espigón Mineralero o muelle de los Pórticos, había de montarse el descargadero de graneles. En 1964 se habían iniciado, además, las obras del dique de Levante.

No obstante, la rápida transformación del tráfico obligó en 1968 a revisar totalmente el plan de ampliación para asegurar la entrada de buques de por lo menos 100.000 TPM, a la vez que se preparaba una nueva ordenación del puerto. Se trataba, fundamentalmente, de prolongar el dique Exterior, añadiéndole además un contradique que delimitaría una nueva dársena exterior, y de llevar a cabo el dique de Levante, igualmente con un contradique. Las antiguas dársenas del Musel quedarían así totalmente protegidas, siendo además posible una gran expansión de la zona de servicio, aparte de conseguirse el objetivo fundamental de disponer de nuevos muelles de gran calado.

Durante la década actual se han ido desarrollando las obras de esta gran ampliación, aún no concluída; previamente se había terminado en 1969 el acondicionamiento del dique Norte para barcos de gran calado. Sobre el dique de Levante, empezado en 1964, comenzaron a construirse diez años después los nuevos muelles de la Osa, y el contradique de este mismo nombre (más tarde llamado muelle Moliner) se construyó entre 1970 y 1975, configurándose así la mayor ampliación de atraques y superficies realizada en estos años. Entre 1970 y 1974 se construyó también un espigón para graneles líquidos, y se llevó a cabo el relleno de la zona de servicio, en la medida en que lo ha permitido la existencia de los astilleros de "Marítima del Musel" y del taller de bloques para las obras del propio puerto, situado en el arranque del dique de la Osa. En ese mismo sector se ha realizado entre 1974 y 1978 la obra del Rendiello, destinada a crear una dársena para barcos de poco porte.

En cuanto al dique exterior, quedó terminado en 1976, mientras que su contradique no se ha concluído todavía, aunque ya abriga la nueva dársena exterior. Dentro de ésta se hallan también en construcción dos nuevos muelles de minerales, que permitirán descongestionar el muelle de los Pórticos, actualmente muy sobrecargado.

Con este conjunto de obras —omitimos las de entidad menor— la línea de atraque comercial en el Musel ha pasado de 2.993 metros en 1969 a 5.390 en 1978, si bien

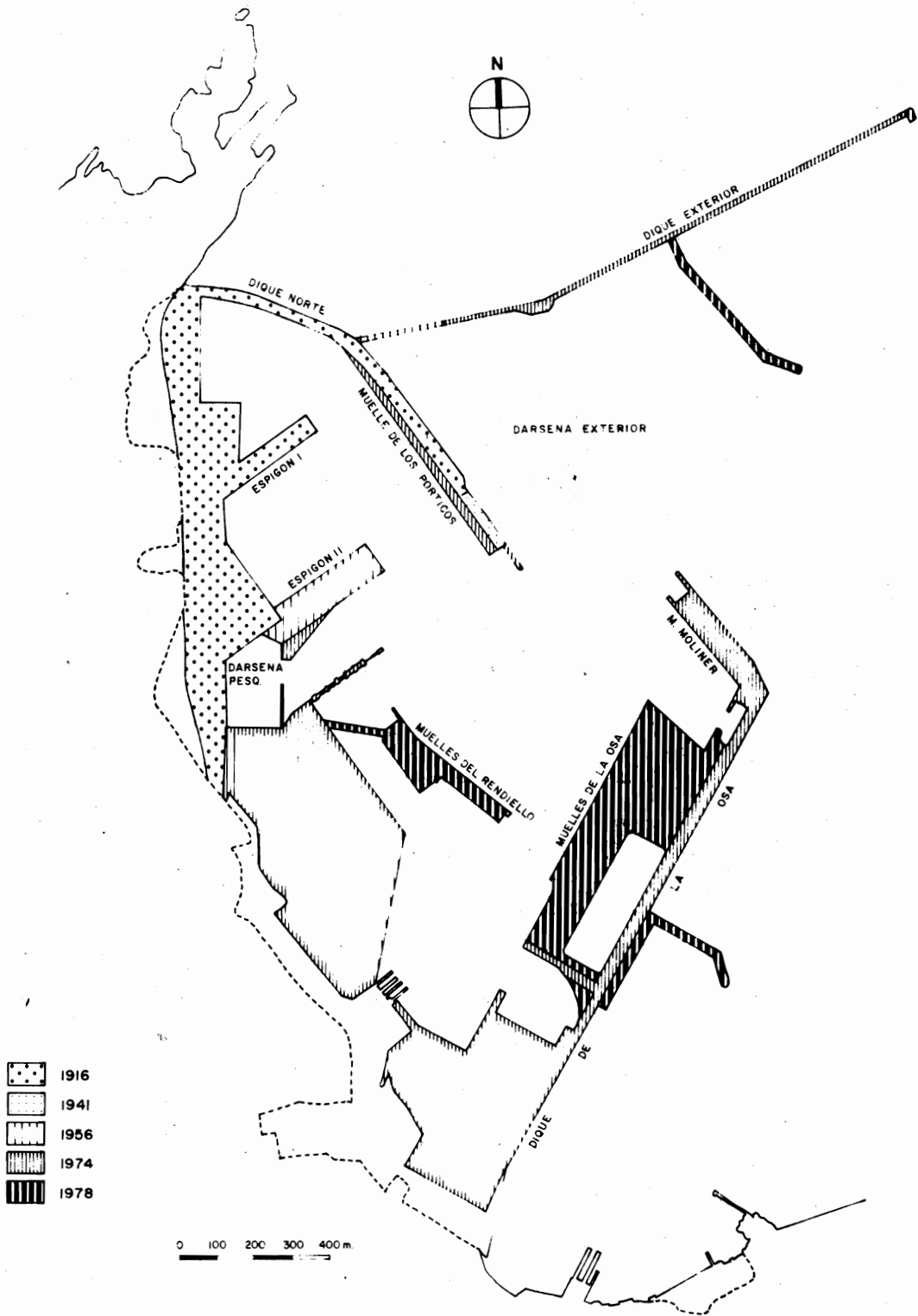


Fig. 3.- Esquema aproximado del desarrollo cronológico de los diques, muelles y áreas de servicio del puerto de El Musel, excluída la ría de Aboño.

en este último año casi mil metros carecían aún de instalaciones. Añadiendo los muelles de la dársena pesquera y los del puerto viejo -1.258 m- la línea total de atraque se elevaría a 6.993 metros. De los muelles del Musel, 973 metros tienen calados superiores a 12 metros, y en otros 2.489 oscilan entre 8 y 12.

Por lo que respecta a la superficie abrigada, las 37 hectáreas de 1941 -sin contar las 12 del puerto viejo- se habían convertido en 68,8 en 1969 y en 239 en 1978, considerando únicamente el antepuerto y las dársenas; además entre los dos últimos años citados la superficie de fondeadero, accesos, etc, ha pasado de 12 a 446 hectáreas. La superficie total de la lámina de agua abrigada se eleva así a 685 hectáreas en 1978 (11).

Los medios mecánicos de carga y descarga.- Desde un principio los minerales -- han constituido el tráfico fundamental del Musel, y a sus necesidades han debido de adaptarse, en primer término, las instalaciones destinadas al manejo de mercancías.

El primer dispositivo para la carga de carbón lo montó la compañía del Ferrocarril de Langreo sobre el dique Norte, al que el 12 de julio de 1907 atracó el primer vapor para tomar carga, mientras que el "Sindicato Veriña-Aboño-Musel" montaba dos cargaderos sobre el muelle de Ribera, a los que atracó el primer vapor carbonero el 16 de enero de 1908, si bien ya desde febrero del año anterior se venían haciendo en ese muelle embarques de mineral de hierro.

La concesión de Langreo en el dique Norte utilizaba en 1908 dos grúas de 30 tm para la descarga de vagones sobre los buques, pudiendo embarcar cada una de ellas, en régimen normal, 1.200 tm diarias. Los cargaderos del Sindicato tenían capacidades respectivas de 1.200 y 3.000 tm diarias en jornada de diez horas (12). La capacidad conjunta de carga superaba pues las 6.000 tm diarias, lo que, con un solo turno de trabajo, permitía embarcar 1,8 millones de toneladas en 300 días de trabajo, frente a los 0,5 millones de capacidad de carga del puerto viejo. Con tal capacidad los medios del Musel podían cubrir holgadamente las necesidades. A título de ejemplo, el total embarcado por los tres puertos carboneros asturianos en 1910 no fue sino de 1,03 millones de toneladas, pues más de la mitad de la producción asturiana iba por ferrocarril hacia el interior peninsular y otra parte utilizaba el ferrocarril de vía estrecha de la costa, mermando así el volumen del tráfico marítimo.

Desde el punto de vista de la disponibilidad de muelles y medios de carga el Mu-

sel era, a comienzos de la segunda década de este siglo, un puerto satisfactorio. No obstante, los buques tenían a veces que hacer esperas, pero no debidas a las condiciones del puerto, sino a la irregularidad en la recepción del carbón o a problemas de estiba. La primera estaba a su vez ligada al desajuste entre la producción de carbón y la capacidad de transporte del ferrocarril, pues unas veces faltaban vagones y otras, a la inversa, faltaba tonelaje de carbón. Por otra parte, la inexistencia de coordinación en los transportes también repercutía en el puerto, pues con frecuencia daba como resultado el que, al no haber en los muelles carbón de una determinada calidad u origen para completar de una sola vez la carga de un buque, éste tuviese que desatracar para dejar libre el cargadero, volviendo a atracar cuando llegaban más vagones consignados a ese barco.

La solución de este problema exigía la existencia de depósitos de carbón, bien fuese en el puerto, en la mina, o sobre vagón, o bien la coordinación del transporte ferroviario. Esta última era difícil de conseguir, dada la diversidad de empresas y organismos que intervenían en el proceso; en cuanto a los depósitos, no se podían establecer sobre vagón por falta de material, ni tampoco en las minas, que en su mayoría daban producciones muy pequeñas y carecían de espacio, ni en el puerto, cuya zona de servicio tenía todavía en la época a la que nos referimos una superficie muy reducida. De ahí la dificultad de introducir en Gijón procedimientos que eran comunes en otros puertos.

La adecuación del puerto para el tráfico de carga general fue algo más tardía, pues aún en 1911, al no existir medios para su manejo, resultaba imposible ese tráfico. Los buques que salían con carbón para el Mediterráneo habían de volver en lastre, o tan solo con 100 o 200 tm de carga general, ya que tenía que descargarse en gabarras y trasladarla al puerto viejo para su descarga a tierra, lo que significaba gastos que solo de modo excepcional podían soportar las mercancías. Por ello los buques preferían otros puertos dotados de grúas y enlazados con la red general de ferrocarriles, motivo por el que, dentro de Gijón, preferían a esos efectos los muelles de Fomento, en el puerto viejo (13). Este problema fue quedando resuelto a lo largo de la segunda década del siglo, conforme fueron dotándose los muelles con grúas para la carga general.

Pero a partir de los años iniciales de la tercera década del siglo el crecimiento

de la producción y del tráfico marítimo de carbones hizo progresivamente insuficientes los medios de carga disponibles, y se hizo necesario incrementarlos. Para ello se construyó un nuevo cargadero, denominado Parque de Carbones, sobre la segunda alineación de la Estación Marítima; se inauguró en 1930. Su capacidad de depósito era de 36.000 tm, que después de la guerra civil se amplió a 42.000, y su capacidad de carga puede alcanzar las 1.200 tm/hora, lo que representaba casi duplicar la capacidad de carga de todos los demás medios juntos. Por ello, desde que el Parque entró en funcionamiento disminuyó la actividad de los cargaderos antes existentes.

En los años inmediatos a la terminación de la guerra civil, cuando se abre una nueva etapa de gran crecimiento del tráfico de carbón, el Musel, con los cargaderos del muelle de Ribera, cuatro grúas para volcar vagones en la concesión de Langreo sobre el dique Norte, el Parque de Carbones, y un total de 19 grúas de pórtico para el manejo de carga general, resultaba un puerto bien dotado, en relación con las demandas del tráfico (14). Durante dos décadas no se produjeron por ello modificaciones de especial importancia en su equipamiento.

Pero en la década de 1960 comienzan a producirse cambios ligados a las modificaciones que experimenta el tráfico en su naturaleza y en su dimensión. El declive en que entran los embarques de carbón hace que los medios de carga para ese tráfico pasen a un segundo plano dentro de las expectativas del puerto, a la vez que van perdiendo actividad. En 1966 se dejaron fuera de servicio los dos cargaderos más antiguos, construídos entre 1907 y 1908; el equipo restante, a pesar de su vejez, resultaba más que sobrado para un tráfico que se reducía hasta niveles inferiores a los de la época de la inauguración del Musel. En cambio, el desarrollo de otros tráficos, fundamentalmente de descarga, obligaba a una renovación total del equipamiento, que afectaba no sólo a su capacidad, sino, más aún, a su naturaleza.

Así, en 1964 se construye un cargadero automático de cemento en el Segundo Espigón, al que en 1972 se añade otro situado en el muelle de Ribera, que mediante cinta transportadora conecta con la fábrica de Cementos del Cantábrico en Aboño. Desde 1970, un gaseoducto cuya toma se halla en el muelle de los Pórticos, trasvasa los gases licuados a los depósitos del cabo de Torres, y en el Pantalán de Graneles Líquidos funciona desde 1978 otra instalación similar para el traslado de petróleos

a los depósitos de CAMPSA. La pieza más importante, sin embargo, es el descargadero de graneles sólidos del muelle de los Pórticos, terminado en 1973, con 2.000 tm/hora de capacidad, que es el instrumento básico para la recepción de materias primas siderúrgicas. Aparte de estos dispositivos especializados, 64 grúas para el manejo de carga general expresan el crecimiento del puerto.

La infraestructura terrestre

En este aspecto vamos a aludir, muy brevemente, tan sólo a dos elementos que parecen especialmente significativos en la organización del espacio portuario: el sistema de comunicaciones y los depósitos de mercancías.

El sistema de comunicaciones del Musel ha descansado hasta hace muy pocos años sobre el ferrocarril. Sus conexiones ferroviarias se iniciaron con el ramal del ferrocarril de Langreo que desde Sotiello, por Aboño, alcanza el arranque del dique Norte a través de un túnel bajo el cabo de Torres. El enlace con la línea Gijón-León se estableció desde Veriña, también por Aboño, para alcanzar los muelles igualmente a través de un túnel bajo el cabo, también utilizado por el ferrocarril de vía métrica que empalmaba en Aboño con la línea del ferrocarril de Carreño. Todas estas conexiones estaban ya en uso en 1907, pues sobre ellas había de basarse la actividad portuaria. Dada la falta entonces de terrenos adecuados en el Musel, fué en Aboño donde se establecieron las respectivas estaciones de clasificación.

La vía métrica de Carreño perdió pronto su utilidad, pues los minerales de hierro de ese origen, para cuyo transporte fue construída, dejaron de exportarse a los pocos años. Así, con modificaciones no destacables, las comunicaciones ferroviarias quedaron circunscritas a las dos líneas restantes, una de vía estrecha y otra de vía ancha, que llegaban a través de la ría de Aboño, poniendo en comunicación el puerto con las cuencas del Nalón y del Caudal respectivamente.

Hacia 1965, y para atender desde el Musel las necesidades de la fábrica siderúrgica de Avilés, se construyó un ramal de vía ancha que desde dicha fábrica llega hasta Aboño, y muy recientemente se ha construído otro ramal que, derivando de la línea Gijón-León, penetra en el puerto por el Sur, con lo que se elude el paso por Aboño. Esta última conexión ha sido posible a partir de la gran ampliación de la zona de servicio llevada a cabo en la última década, pues con anterioridad lo re

ducido del espacio disponible había forzado, desde un comienzo, a prescindir de enlace por el Sur y a utilizar el trazado por Aboño.

En 1978 dependen de la Junta de Obras del Puerto 40,9 km de vías de ancho RENFE y 3,4 de ancho Langreo, incluyéndose en esas cifras las correspondientes a los dispositivos ferroviarios situados en Aboño, que suman unos 14 km.

Mientras el Musel ha sido un puerto predominantemente carbonero el tráfico movido a través de él ha utilizado, de forma casi exclusiva, el ferrocarril. Así, en 1962 - para el 91,5 por 100 de las mercancías entradas o salidas se utilizó ese medio de transporte, mientras que por carretera únicamente se movilizó el 3 por 100 (el resto corresponde al pequeño oleoducto que une los muelles a los depósitos de CAMPSA).

Pero en los últimos años, de acuerdo con un proceso universalmente generalizado, se ha producido una vinculación creciente del espacio portuario a la industria, y en primer término a la siderurgia, en este caso. Esa vinculación se basa en la - búsqueda de la economía que supone el transporte marítimo, y en consecuencia procura evitar la ruptura de carga que supondría la utilización tanto del transporte ferroviario como de carretera. Para ello procura igualmente disponer de sus propios equipos de maniobra, consistentes, ante todo, en cintas transportadoras o en medios equivalentes. Hemos visto antes como se han implantado en el Musel esos sistemas de transporte en los últimos años y, en efecto, en 1978, el 45 por 100 del tonelaje de mercancías se movilizó mediante cintas, y el 17 por 100 por oleoductos; como consecuencia igualmente de la vinculación a la industria el transporte por carretera se ha elevado hasta el 20 por 100, y en cambio el ferrocarril ha descendido al 13 (el resto corresponde a productos sin transporte), si bien para valorar este descenso - hay que tener en cuenta que de 1962 a 1978 el tráfico ha pasado de 3,3 a 11,6 millones de toneladas.

Por último, en cuanto a los depósitos se refiere, su número, dimensión y diversificación están, lógicamente, en relación con las características de cada puerto. - Dadas las que ofrece el tráfico de Gijón, los depósitos cubiertos tienen una dimensión reducida; en 1978 no suponen sino 0,5 hectáreas, a las que hay que añadir 0,3 correspondientes al Depósito Franco. En cambio los depósitos descubiertos, aún - sin alcanzar tampoco grandes superficies, han pasado de 5,6 hectáreas en 1959 y 6,5 en 1969 a 17,3 en 1978.

2.- EL TRAFICO DE MERCANCIAS Y PASAJEROS

El despegue del puerto de Gijón y su consagración como primer puerto regional están vinculados según hemos anticipado, al desarrollo del tráfico de carbones. A partir de ahí es desde nos interesa acometer la consideración del tráfico gijonés, aunque claro está que el inicio de ese desarrollo hay que fijarlo dentro de un período amplio de tiempo que, en función de los datos conocidos, y con un amplio margen, puede fijarse en los dos cuartos centrales del siglo pasado.

Como fuentes de información, y ante la dificultad de disponer de series estadísticas de fiabilidad asegurada y que cubren la totalidad del período a considerar, hemos hecho uso solamente de las que nos han parecido más idóneas y asequibles: la Estadística del Cabotaje (1857-1926) y las series deducidas de las publicaciones de la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, utilizándolas tal como las conocemos, a pesar de las dudas que a veces suscita su manejo, y prefiriendo, en caso de discrepancias entre las propias fuentes, las cifras más elevadas.

Para los años anteriores a 1910 no conocemos datos de la Junta de Obras, por lo que hemos utilizado únicamente la serie del Cabotaje, prescindiendo de la Estadística del Comercio Exterior por la reducida importancia comparativa de éste, en términos generales, según hemos observado para diversos años -por ejemplo, el cabotaje representó en 1872 el 85 por 100 del valor de todas las mercancías movidas por el puerto, y en 1878 el 91 por 100-.

Por otra parte, no distinguiremos a partir de 1907 entre el tráfico del puerto viejo y el del Musel, puesto que para el objeto que perseguimos esa distinción no resulta necesaria.

Por último, tanto las fuentes mencionadas, como otras de las que no hemos hecho uso, presentan diversos problemas de fiabilidad y homogeneidad, que no creemos necesario detallar aquí, dado el carácter meramente aproximativo de nuestro trabajo.

A) EL TRAFICO HASTA 1907

El movimiento de mercancías

Para años anteriores a 1857 no conocemos sino algunas referencias aisladas so

bre el tráfico gijonés. En 1825, y aparte del carbón de Siero y Langreo, se embarcaba habichuela para Cádiz, Sevilla y Cataluña, y maíz, trigo, jamones, alfarería del país y piedras de moler, como otros productos destacados; se exportaba también mucha avellana para Londres (unas 15.000 cargas). Las entradas se limitaban a cacao y azúcar que llegaba desde La Coruña y Santander, algún lino de Rusia, y otras mercaderías que llegaban desde Bilbao. En 1846 entre los productos exportados se mencionan, además de los citados antes, harinas, castañas y manteca de vaca salada; entre los importados, aguardientes, canela, aceite, grasa sardina, bacalao, hierro y aceros, y papel. Por el valor, el 60 por 100 del tráfico correspondía a las mercancías descargadas, y en sus tres cuartas partes era tráfico de cabotaje; no conocemos el tonelaje movido, pero sin duda era muy exiguo, pues el total de barcos entrados fue de 523, con un tonelaje medio de solo 45 toneladas por buque (15).

Hacia los años centrales del siglo el cabotaje lo hacían veleros gijoneses y alicantinos, sobre todo. Los mayores de aquellos eran tres goletas de 200 a 300 toneladas de carga que hacían tres o cuatro viajes anuales a Sevilla o al Mediterráneo, llevando carbón y vidrio, para regresar con aceite, vino y arroz; los veleros alicantinos, por su parte, ocho o diez, traían sal, retornando con carbón. Tres bergantines hacían cada uno un viaje anual a Cuba, transportando en conjunto alrededor de un centenar de pasajeros y de 600 a 700 toneladas de productos del país (barricas de sidra, manzanas y conservas), trayendo otras tantas toneladas de azúcar, además de pasaje. En torno a 1865 algunos vapores hacían ya escalas fijas en Gijón; así, los de la consignataria "Butler Hermanos", de Cádiz, de 500 a 1.000 toneladas, la hacían en sus viajes de Bilbao a Barcelona para carbonear, dejando mercaderías y tomando carga de carbón, hierros, conservas, fruta, etc (16).

El volumen del tráfico era muy reducido. El de cabotaje solamente se mantuvo por encima de las 100.000 tm anuales a partir de 1862, superándose las 200.000 desde 1879; para doblar esta última cantidad hay que llegar a 1897, y sólo la apertura del Musel permitirá una etapa de crecimiento mayor, apreciable desde 1911. Con todo, parece evidente la relación entre el incremento del tráfico y la mejora de las infraestructuras (construcción del muelle de Santa Catalina o apertura del ferrocarril del Norte, por ejemplo).

Según la Estadística del Cabotaje, el carbón y las manufacturas metálicas, jun-

to con la manteca de vaca, los vidrios y la cal, formaban generalmente la mayor parte del tonelaje cargado. Las mercancías descargadas eran, sobre todo, azúcar, bacalao, cereales y harinas, aceite, grasa de sardina, pescado salado, aguardientes, manteca, sal, tabaco, tejidos, carbón vegetal, madera, hierro y mineral de hierro.

Ahora bien, la importancia relativa de esos productos era muy diferente, destacando, a una gran distancia, el carbón, que desde 1858 representó en cada año, con pocas excepciones, más del 50 por 100 del tráfico total de cabotaje. El tráfico de hierros y manufacturas metálicas en carga se mantiene desde 1870 entre -- 10.000 y 40.000 tm anuales, con oscilaciones frecuentes que hacen variar su participación porcentual en el tráfico, pero manteniéndose siempre por encima del 5 por 100. La descarga de mineral de hierro, procedente de Bilbao (17), aparece registrada desde 1862, en que figura con algo menos de 7.000 tm, para alcanzar un máximo de 70.000 en 1909; hasta la Guerra Europea fue el segundo tráfico en importancia, con porcentajes que en algunos años llegaron a superar el 20. El tráfico de madera se sitúa constantemente por encima de 10.000 tm desde 1899. El último renglón destacable lo constituyen los productos alimentarios y la sal, que desde 1884 aproximadamente se mantuvieron entre las 10.000 y las 25.000 tm, llegando a representar -- en algún año el 8 por 100 del tráfico.

Gijón, puerto carbonero. -- Pero, como ya hemos dicho, el tráfico fundamental, con enorme diferencia, era el carbón, aunque con unos tonelajes totales que no dejaban de ser modestos. En toda la primera mitad del siglo pasado los embarques de carbón no alcanzaron nunca las 50.000 tm anuales: las 10.000 se superaron en 1836, y las 20.000 desde 1842, aunque no de modo constante; según la Estadística del Cabotaje las 100.000 tm de carbón embarcadas no se alcanzan hasta 1879.

Pero a medida que los instrumentos de transporte terrestre posibilitaron el incremento de los embarques de carbón, Gijón fue configurándose como un puerto carbonero. Desde la década de 1890-99 todo el incremento del tonelaje corresponde, prácticamente, al aumento en el tráfico de carbón, que situado en un 53 por 100 del cabotaje en 1890, llegaría al 91 por 100 en 1920 pasando de las 140.000 a las 989.000 tm.

El aumento del tráfico carbonero estaba vinculado a un conjunto de factores, --

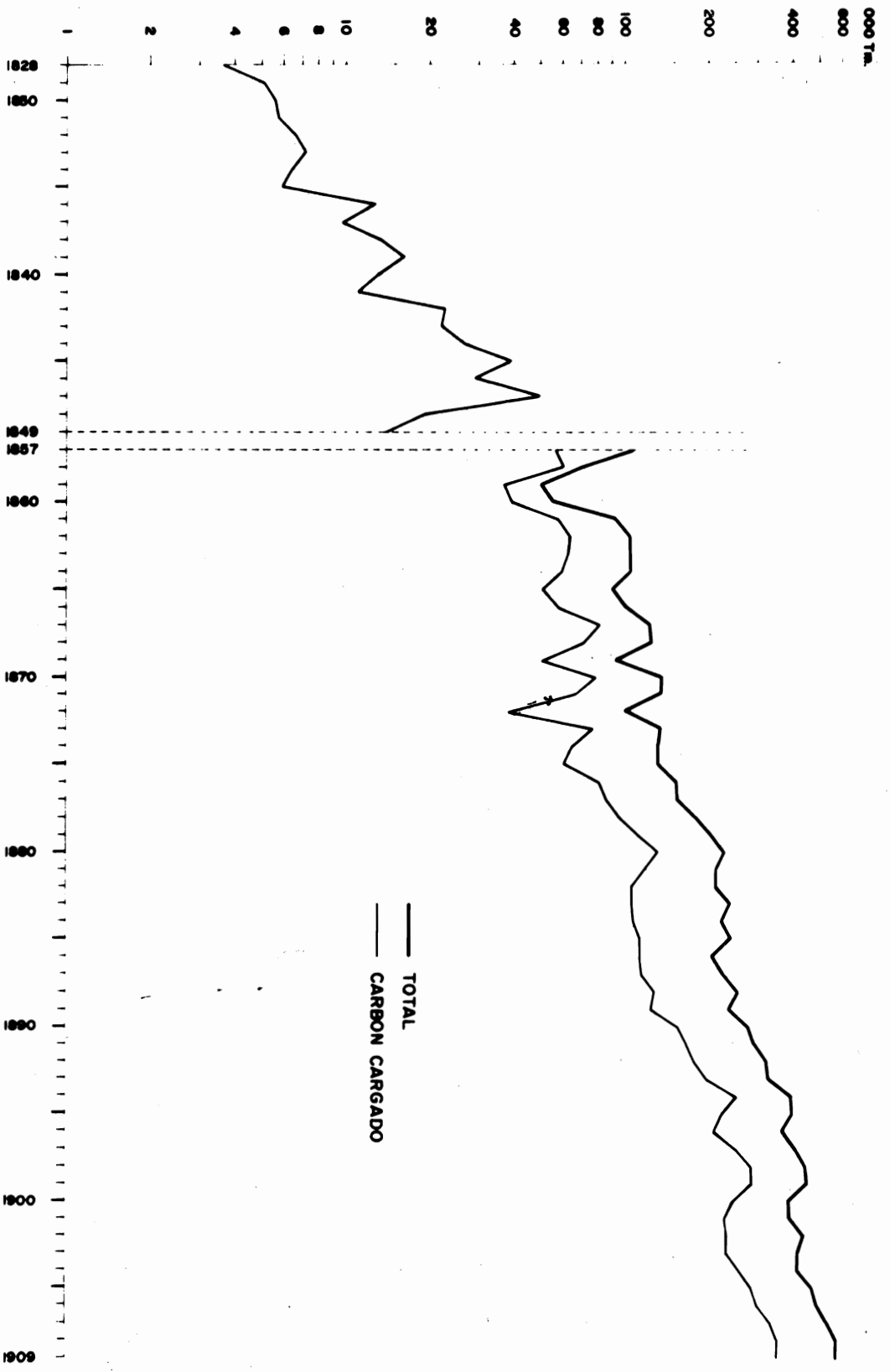


Fig. 4.- El tráfico de cabotaje por el puerto de Gijón entre 1828 y 1909, en miles de toneladas.

generales unos, locales otros, entre los que figuraba, desde luego, la adecuación del puerto a los progresos de la marina de vapor. En la medida en que esa adecuación era insuficiente aparecían limitaciones al tráfico.

A través de la Estadística del Cabotaje conocemos para el período 1857-1887 el volumen de carbón expedido desde Gijón hacia puertos del Mediterráneo y el expedido para puertos oceánicos, siendo manifiesto el predominio de los envíos a estos últimos a lo largo de todo el período, aunque no de forma igual. En efecto, de 1857 a 1874 los porcentajes recibidos por los puertos mediterráneos oscilan entre un mínimo del 16,5 y un máximo del 46 por 100; pero a partir de 1874 puede señalarse un retroceso paulatino de los envíos al Mediterráneo, que entre 1884 y 1887 quedan reducidos a porcentajes del 5 al 8.

Es verosímil que uno de los factores explicativos de ese retroceso en los envíos al Mediterráneo radique en el progresivo aumento del tonelaje de los carbones británicos que, por sus fletes más bajos, impedirían la penetración en el Mediterráneo del carbón cargado en Gijón en buques de porte forzosamente menor, a causa de las limitaciones del puerto. En efecto, hacia 1879 el carbón asturiano no podía ir a todos los puertos españoles porque las malas condiciones del de Gijón impedían obtener fletes baratos, tanto más necesarios dado el escaso valor del carbón en relación a su peso; para conseguirlo se estimaba necesario que pudieran entrar en el puerto barcos de al menos 2.000 toneladas, mientras que hacia 1887 se utilizaban para el tráfico con Barcelona buques de 1.400 a 1.800 toneladas. Pero además, a la falta de dimensión se unía el problema de la insuficiencia de los medios de carga, de tal modo que, no ya más allá del cabo de San Vicente, sino incluso en puertos tan próximos como Bilbao y Pasajes, había dificultades para colocar carbones asturianos (18). El hecho de que los medios de carga, sobre ser inadecuados, fueran propiedad de empresas privadas y no de la Junta del Puerto, era sin duda un factor importante de encarecimiento.

En realidad se trataba de una conjunción de factores de coste, entre los que se hallaba también el precio de producción. Así, todavía en 1909, cuando se iniciaba la utilización del Musel, la competencia ejercida por el carbón inglés se atribuía a los fletes británicos, menores, pero también a la mayor rapidez de carga en sus puertos, a los menores costes del carbón, y a las tarifas ferroviarias más bajas.

Los carbones ingleses estaban presentes en los principales puertos de consumo españoles, a los que llegaba en carboneros de 3.000 a 5.000 toneladas, mientras que los carbones asturianos solo dominaban en los mercados del interior de la Península y en aquellos puertos en los que no podían entrar más que buques de poco porte (19). La construcción y el equipamiento del Musel eliminarían progresivamente algunos de esos factores negativos, tales como la dimensión de los barcos o la ineficacia de los medios de carga.

El movimiento de pasajeros

Durante el siglo pasado el movimiento de pasajeros y de buques dedicados a su transporte, con destino a América y a puertos del litoral cantábrico, alcanzó cierta entidad, aunque nunca comparable a la de otros puertos peninsulares especialmente significados en este aspecto, como La Coruña, Vigo, e incluso Santander.

El movimiento de pasajeros desde Gijón hacia América durante el siglo pasado es conocido muy fragmentariamente, aunque desde luego no pudo dar cauce a toda la emigración regional, ya que las malas condiciones del puerto y la escasa importancia comercial de la plaza serían causa de que no hicieran escala en ella los buques de las principales navieras que hacían el tráfico americano. En el tercer cuarto de siglo parece ser que solamente salían emigrantes desde Gijón en pequeños buques de armadores locales; Alvargonzález ha documentado ventiseis viajes hechos entre 1858 y 1871 por seis de estos buques, cinco de ellos veleros de 220 a 250 toneladas, que transportaron a Cuba 3.352 pasajeros.

Poco más tarde, la flota gijonesa de vapores de Oscar Olavarría incluía dos vapores de 900 tn que hacían viajes a Cuba con pasajeros; el auge de la emigración en esa época indujo a la compañía a adquirir dos vapores de 3.500 tn, con capacidad para transportar mil personas cada uno. Pero las medidas para el control de la emigración, que excluyeron inicialmente al de Gijón como puerto de embarque, harían que este tráfico desapareciese hasta su habilitación en 1911 (20).

Por su parte el tráfico de pasajeros en cabotaje alcanzó también alguna entidad dada la dificultad que, hasta comienzos de siglo, representaron las comunicaciones terrestres en el litoral cantábrico, solo superadas, en un sector del mismo, a raíz de la construcción de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, que desde 1905 -

permitieron el enlace ferroviario de Oviedo con Bilbao. Hasta ese momento el medio de transporte más eficaz a lo largo del litoral fue la navegación de cabotaje, situación que, en relación al Occidente de Asturias y Galicia, se mantendría aún algunos años más, hasta la aparición de los transportes automóviles.

La Estadística del Cabotaje señala para el período de 1893 a 1900 un movimiento de pasajeros que oscila entre un mínimo de 455 en 1898 y un máximo de 2.576 en 1894. Al margen de la probable insuficiencia del registro, la mayor parte de los pasajeros embarcados se dirigían a Santander, y en menor medida a Bilbao. Estos dos eran también los puertos de procedencia más destacados, a los que había que añadir Barcelona entre los no cantábricos. Cabe suponer que en los primeros años de este siglo el cabotaje de pasajeros con puertos cantábricos se extinguiría prácticamente.

B) EL DESARROLLO DEL TRAFICO A PARTIR DE LA APERTURA DEL MUSEL

La evolución del tráfico global (1907-1978)

En 1907 comenzó a utilizarse el Musel para el embarque de carbones. Desaparecieron progresivamente las dificultades representadas por la falta de calados y se hizo posible la utilización de buques de mayor porte y, paulatinamente, el empleo de medios de carga proporcionados al volumen del tráfico, en cuyo crecimiento interviene no sólo la mejora de la infraestructura portuaria, sino también un conjunto de factores de carácter general (desarrollo de la industria nacional, expansión del mercado interior, etc). Según la Estadística del Cabotaje este tipo de tráfico superaría por primera vez el medio millón de toneladas en 1907 (525.000), incluyendo los dos puertos, el de Gijón y el del Musel, que a partir de ahora consideraremos conjuntamente, en lo que se refiere al tráfico. A partir de 1915 puede estimarse que el tráfico total, de cabotaje y exterior, rebasaría el millón de toneladas.

El impulso de refuerza a partir de 1923, en virtud de las disposiciones gubernamentales tendentes a incrementar el consumo de carbones nacionales y a mejorar las condiciones de su tráfico, de modo que en 1926 se rebasaba el umbral de los dos millones de toneladas de mercancías. Ese incremento responde, no de modo exclusivo, pero si fundamental, al del tráfico carbonero, que de 1920 a 1959 representó de modo constante del 70 al 80 por 100 del tráfico total.

Después de la guerra civil la eliminación de la importaciones de carbones extranjeros -hasta la liberalización económica que se inicia en 1959- supone el aumento de los embarques de carbón, que alcanzarán su máximo histórico en 1956. Esto hace que desde 1946 se rebasen los tres millones de toneladas de tráfico, alcanzándose en 1959 un máximo de 3,9 que tardaría diez años en ser superado, a causa del retroceso en el cabotaje de carbón derivado de la sustitución generalizada de esta fuente de energía. En compensación los suministros de minerales de hierro para la siderurgia son también un componente apreciable del tráfico que, al menos desde 1958, se sitúan por encima de las 500.000 tm anuales de modo casi constante, produciéndose a partir de 1968 el gran despegue de este tráfico.

Pero el desarrollo del movimiento portuario no ofrece un signo constantemente positivo. A partir de 1959 se inicia una contracción de la que no aprecian síntomas de recuperación hasta 1968, y que es debida a la crisis del carbón, cuyos embarques se reducen drásticamente, así como la descarga de madera para minas, sin que durante varios años aparezcan otras mercancías que reemplacen a aquellas, pues el aumento del tráfico petrolífero, aunque estimable por efecto de la incipiente motorización del país desde los comienzos de la década de 1960, no cobrará peso hasta los finales de la misma.

Además, a partir de 1960 se produce un cambio de importancia. El retroceso en el embarque de carbón hace que, proporcionalmente, crezca la importancia del tráfico de descarga, el cual aumenta también en términos absolutos y de forma muy acusada desde 1968. De 1958 a 1968 el tráfico de carga desciende de 2,9 millones de toneladas a 1,8, mientras que el de descarga pasa de 1 a 1,9; es decir, éste último sube desde el 25 al 52 por 100 del tráfico total.

Este cambio traduce el ocaso del cabotaje de carbón, tráfico que configuró durante más de un siglo al puerto de Gijón, a la vez que, desde 1968, cobran auge las descargas de mercancías demandadas por la siderurgia regional: importaciones de carbón siderúrgico y de minerales de hierro, a las que se une el fuerte incremento de las entradas de productos petrolíferos. Esto da lugar a un incremento muy acusado del tráfico, que desde 3,8 millones de toneladas en 1968 pasará a un máximo de 13,1 en 1976, aunque a partir de ahí se acusa una inflexión, reflejo de la crisis económica mundial.

En 1978 las mercancías descargadas han representado el 85 por 100 del tráfico. La pérdida de importancia de los embarques ha sido pues extraordinaria, y no solo en su participación porcentual, sino también en términos absolutos, pues el tonelaje se sitúa ahora en cantidades que son similares a las del período 1925-35 y un millón de toneladas por debajo de las cotas máximas alcanzadas entre 1955-59. El aumento de los embarques de productos siderúrgicos no ha compensado el descenso del cabotaje de carbón, como veremos.

Finalmente hay que precisar que, a la vez que se ha pasado a la superioridad de las entradas sobre las salidas, el tráfico exterior ha desplazado al de cabotaje. Este representa en 1959 el 93 por 100 del total, mientras que en 1978 quedaba reducido al 31; en el mismo plazo el tráfico exterior se ha multiplicado, pasando desde el 7 al 69 por 100. En términos absolutos, no obstante, el cambio es distinto, ya que el cabotaje, tras el bache experimentado de 1964 a 1971 y producido por la disminución del embarque de carbón, se sitúa luego en cifras equivalentes o superiores a las de veinte años atrás, a favor del desarrollo del cabotaje de productos siderúrgicos, petrolíferos, y de cemento, éste a partir de la construcción de la fábrica de Aboño. En ese mismo lapso de veinte años, en cambio, el tráfico exterior se ha disparado desde 0,2 millones de toneladas en 1959 a 8 millones en 1978.

Ha tenido lugar, por tanto, una transformación profunda en la naturaleza del tráfico, que desde el punto de vista de la infraestructura portuaria ha tenido su correlato, como ya vimos, no sólo en la expansión superficial del puerto, sino también en la transformación de sus instalaciones. Se ha modificado igualmente la naturaleza de la flota frecuentadora del puerto, antes integrada mayoritariamente por los pequeños carboneros de cabotaje; éstos han desaparecido prácticamente, sustituidos por los grandes graneleros, y por flotas especializadas en el transporte cementero y de petróleos, como buques más característicos. De ahí se han derivado transformaciones en el armamento local de buques y en el volumen de actividad de las casas consignatarias, aspectos estos en los que no vamos a entrar.

El cabotaje de carbón

Para el conocimiento de este tráfico entre 1910 y 1957 utilizamos los datos publicados en la serie Movimiento de fondos de la Junta de Obras del Puerto, y desde

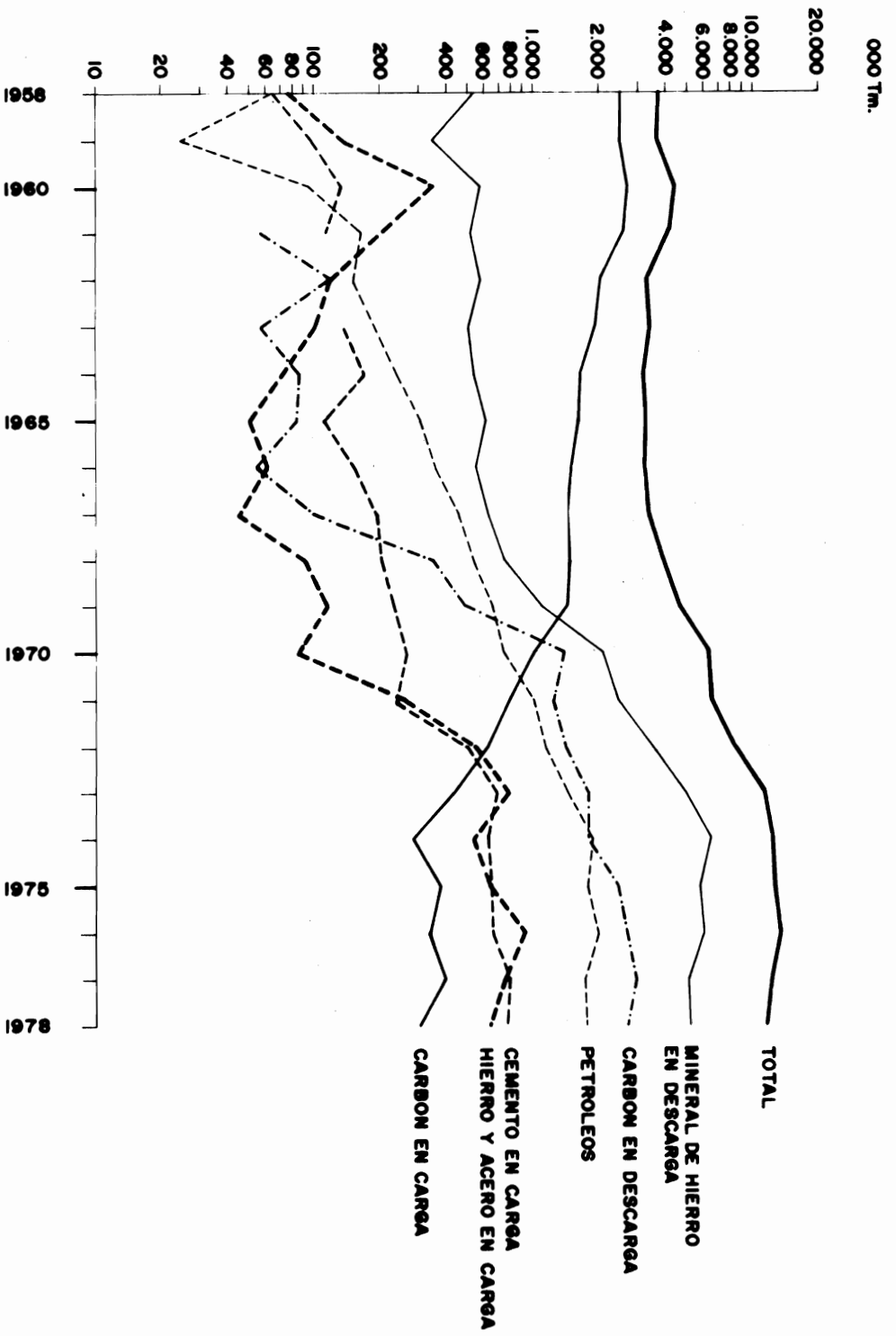


Fig. 6.- Los tráficos principales, por el tonelaje movido, entre 1958 y 1978.

1958 las Memorias anuales de la misma Junta. La serie resultante puede que no sea homogénea, debido a que en el primer caso parecen hallarse incluidos los suministros de carbón a los buques, mientras que en el segundo parecen estar excluidos, si bien hay que tener en cuenta que desde 1972 este tipo de suministro desaparece totalmente por la práctica extinción de los vapores de carbón.

El carbón embarcado, que en 1910 representó 0,4 millones de toneladas, en 1922 ya superaba los 0,7 millones. En medio se desarrolló el período de gran actividad de la Guerra Europea, durante la cual se rebasó en 1918 el millón de toneladas embarcadas. Los problemas de mercado aparecidos al término de la guerra se eliminaron con un repertorio de medidas protectoras que se reflejan en el tráfico a partir de 1923. Se abre entonces una etapa en la que a la par que aumenta notablemente la carga de carbones se lleva a cabo, como vimos en su lugar, la construcción de un sistema de carga que facilita ésta y reduce el coste. En 1930 alcanzaron a embarcarse así 1,9 millones de toneladas, para descender luego bajo los efectos de la crisis abierta en 1929.

Tras la guerra civil, y hasta 1959, se desarrolla un período en el que, ausentes los carbones extranjeros del mercado español en virtud de la política económica seguida, crecen los embarques de carbón asturiano, no solo por aquella ausencia, sino también por el incremento del consumo. Sin embargo, a partir de los primeros años de la década de 1960 comienzan a apreciarse los efectos del desplazamiento del carbón como fuente de energía (sustitución de las calderas de carbón en la industria, locomotoras y buques por las de fuelóleo primero y por la electricidad y los motores diesel después). Desde 1962 los embarques de carbón quedan por debajo de los dos millones de toneladas, y aproximadamente entre ese año y el de 1974 el cabotaje de carbón se extingue; en 1978 solamente se embarcaron 300.000 tm.

La práctica extinción de este tráfico ha representado también la extinción del que durante todo el siglo actual fue el cabotaje más característico de la Península, en el que se basaba la existencia de una flota carbonera. Ese cabotaje, para el que desde 1939 conocemos los puertos de destino, presenta, al menos desde esa fecha, y probablemente también antes, una notable diferencia respecto a la situación de finales del XIX en la que, según vimos, los envíos al Mediterráneo eran mínimos.

De 1939 a 1963 los envíos a los puertos cantábricos y gallegos nunca rebasan el

49 por 100, y en algún año se reducen al 28; en cambio el Mediterráneo, junto con el Atlántico andaluz y Canarias, se mantiene siempre por encima del 51 por 100. Conviene señalar aquí, aunque no sea un punto en el que vayamos a detenernos ahora, que el tráfico de los tres puertos carboneros asturianos ha presentado notables diferencias en cuanto a su destino, pues mientras desde San Esteban se caboteaba fundamentalmente hacia el Cantábrico, que junto con Galicia representaba más del 70 por 100 de su tráfico de carbón, el puerto de Avilés raramente alcanzaba un 25 por 100 de envíos al Cantábrico, ya que los puertos catalanes y valencianos, y en segundo plano - los andaluces, atraían la mayor parte de sus envíos.

A partir de la década de 1960 y a la vez que el carbón iba siendo desplazado como combustible, los puertos de destino, tanto desde Gijón como desde Avilés y San Esteban, se han ido reduciendo a los del Cantábrico hasta quedar casi exclusivamente limitados al de Bilbao, en razón del consumo siderúrgico. De este modo, los embarques de carbón, que en 1959 representaban el 67 por 100 del tráfico portuario gijonés, quedaron reducidos en 1978 al 2,7 por 100.

Finalmente, en estrecha vinculación con la minería del carbón y con las transformaciones introducidas en ella se halla el tráfico de maderas que, de 99.000 tm desembarcadas en 1923, llegó a 225.000 en 1955. En su mayor parte se trataba de maderas para entibación, producto que ha desaparecido totalmente de los muelles de Gijón, - pues en 1978 la descarga de maderas, de todas clases, no ha pasado de diez mil toneladas.

La expansión de los tráficos generados por la industria de base portuaria

En los últimos veinticinco años, aproximadamente, las ventajas de coste ofrecidas por el transporte marítimo y sus nuevas condiciones han inducido a la localización costera de las industrias pesadas basadas en materias primas de origen lejano, así como de industrias productoras de grandes volúmenes de graneles elaborados a partir de materias primas locales, lo que ha implicado la atribución a esas industrias de espacios portuarios de uso exclusivo (muelles, pantalanes, espigones) en los que, para evitar rupturas de carga, se instalan equipos específicos de maniobra, como oleoductos, teleféricos o cintas transportadoras. Estas últimas son comunmente utilizadas para el transporte de graneles sólidos, como ocurre en las siderurgias, en

las fábricas de cemento para embarque o en las centrales térmicas de carbón que su ministran energía a complejos industriales portuarios.

Todo ello implica un papel creciente de la industria en la organización del espacio portuario, y una dependencia también creciente del tráfico respecto de los flujos de materias primas y de productos terminados que genera la industria. Esa dependencia puede ser casi absoluta en puertos que, como el de Gijón, registran un bajo movimiento de carga general, sin que tampoco alcancen importancia otras actividades portuarias —el tráfico de pasajeros o el suministro de buques, por ejemplo—. Aún es más manifiesta la dependencia cuando el grado de diversificación industrial es embrionario, pudiendo hablarse entonces de puertos monoindustriales, en los que domina una sola actividad; es el caso de Gijón respecto a la siderurgia.

En efecto, la expansión reciente del tráfico gijonés concierne, en primer lugar, a la siderurgia, e incluye, fundamentalmente, la descarga de materias primas: carbón y mineral de hierro, el primero de importación en todos los casos, mientras que el segundo lo es en forma mayoritaria, pero no exclusiva; un tercer tráfico, menos importante y más irregular, lo representa la chatarra. Por último, el crecimiento de la siderurgia alimenta también el tráfico a través de la carga de productos elabo rados.

Las importaciones de carbón siderúrgico.— Aparte de importaciones reducidas que, de forma esporádica, se registran en años precedentes, aquellas cobran dimen sión y se hacen regulares a partir de la inauguración de la fábrica de ENSIDESA-Avilés en 1957, al ser insuficiente la producción asturiana para atender este tipo de consumo. Su cuantía no es bien conocida durante algunos años, ya que las canti dades indicadas por la Junta de Obras y por la Estadística de Carbones Minerales difieren en proporciones que a veces llegan al 500 por 100; sólo desde 1970 ambas series son coincidentes. De todos modos, hasta el final de la década de 1960 esas importaciones no fueron muy cuantiosas, ya que su destino era Avilés y las condi ciones de este puerto permitían la entrada de los carboneros entonces habituales, de forma que las descargas de carbón en Gijón no representaban sino una fracción minoritaria de las importaciones totales de stinadas a la siderurgia regional.

Sin embargo, pronto se producen modificaciones importantes en la situación. Por un lado, el crecimiento del tonelaje de registro de los buques graneleros dejó

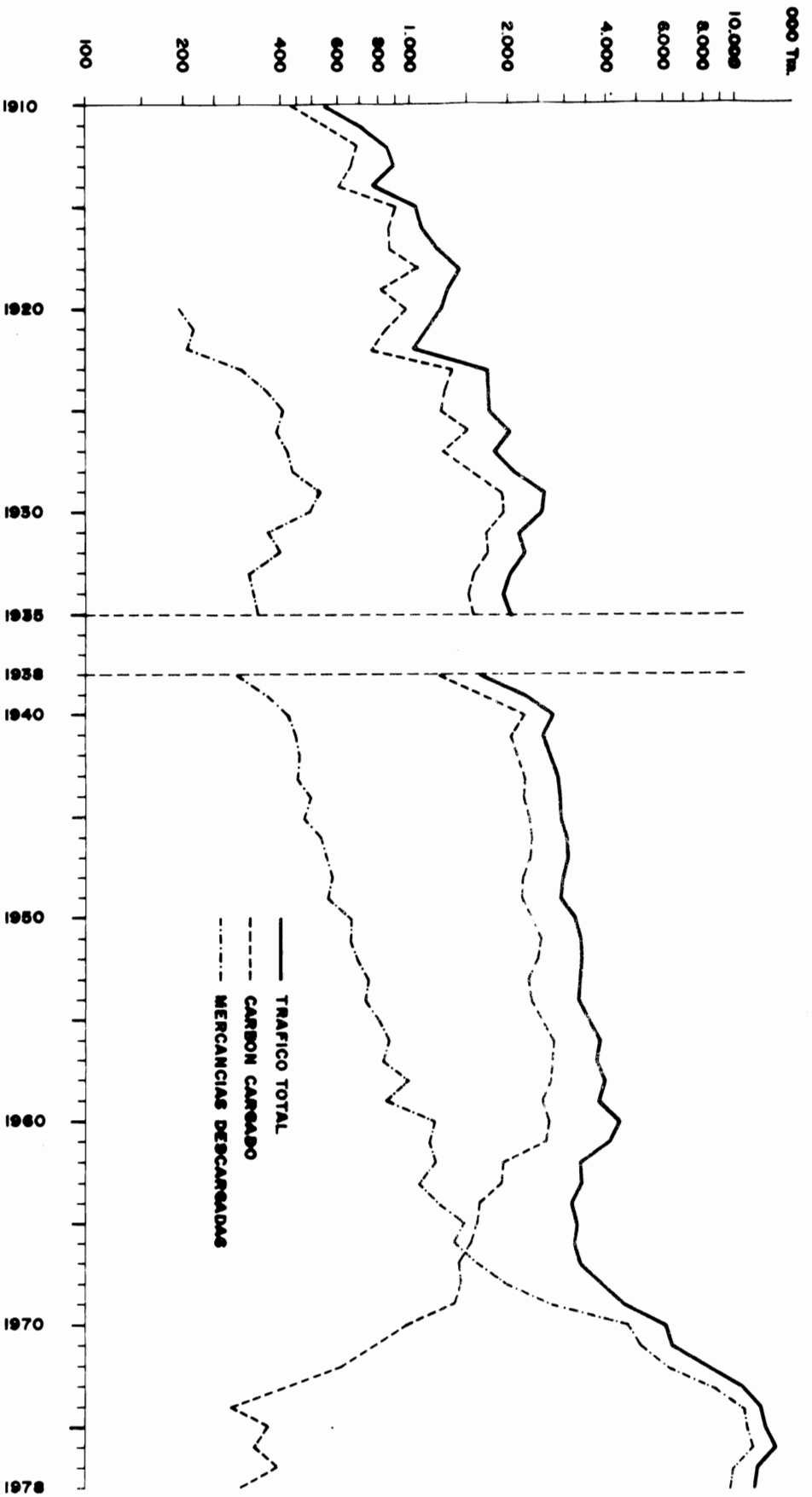


Fig. 5.- El tráfico total de los puertos de Gijón entre 1910 y 1978, con distinción de los embarques de carbón y de las mercancías descargadas, en miles de toneladas.

parcialmente desclasificado al puerto de Avilés, de manera que la siderurgia avilesina hubo de abastecerse desde Gijón; para ello El Musel quedó enlazado con ENSIDE SA por un ramal ferroviario desde 1965, lo que ha permitido que a partir de 1970 la fábrica haya recibido mayor volumen de suministros por el puerto de Gijón que por el de Avilés.

Por otra parte, la construcción de una nueva siderurgia en Veriña, en la inmediata cercanía del Musel, incrementó las necesidades de importación de materias primas y dió lugar al proyecto del Parque de Carbones de Aboño, situado en la ría de este nombre y separado por tanto del Musel únicamente por el promontorio del cabo de Torres; un breve túnel bajo el cabo une el puerto con el Parque. El objeto de éste es tratar y mezclar los carbones asturianos con los importados, para conseguir una adecuada homogeneización y permitir el suministro a las dos siderurgias integrales asturianas; además está previsto que suministre también carbón siderúrgico a Altos Hornos de Vizcaya, lo que, en su momento, incrementaría el tráfico de carga de carbones desde Gijón.

Por tanto, las nuevas necesidades de la siderurgia de Veriña, que empezó a trabajar en 1971, a la vez que la centralización en Aboño del suministro de carbones a la siderurgia regional, han dado lugar a un aumento de las entradas de carbón por Gijón, a la vez que desaparecía este tráfico en el puerto de Avilés. De este modo la descarga de carbón en El Musel ha pasado de menos de 100.000 tm en 1967 a 1,3 millones de toneladas en 1970 y un máximo de 2,8 millones en 1977, representando en este año el 24 por 100 del tráfico portuario. Polonia, los Estados Unidos y Australia son los principales países de origen de esos suministros

A la vez, se derivan de ahí nuevas posibilidades: El nuevo muelle de minerales, en parte ya construído, y en el que podrán atracar barcos de 200.000 TPM, permitiría convertir al Musel en puerto receptor y distribuidor de los carbones australianos y surafricanos a los países de la CEE, aparte de reducir el coste del transporte de los destinados a la siderurgia regional.

Las importaciones de mineral de hierro.— La descarga de mineral de hierro vizcaíno fue un tráfico tradicional en algunos puertos asturianos, para abastecer las

ferrerías, y en Gijón lo ha sido también desde el inicio de la siderurgia moderna en la región. Pero la aparición de grandes volúmenes de tráfico está ligada a la construcción de las dos grandes siderurgias costeras asturianas antes aludidas.

Ya la construcción de la fábrica de Avilés repercutió en el tráfico de Gijón, en la medida en que los suministros de mineral para la misma comenzaron a ser satisfechos, más que por yacimientos nacionales, por yacimientos lejanos, a raíz de la aparición de los grandes graneleros. Así, en 1958 la descarga de minerales de hierro representó ya más de 0,5 millones de Tm. Pero el gran crecimiento se inicia a partir de 1968 (0,7) para alcanzar el millón de toneladas en 1969, dos en 1970, 3,5 en 1972 y 7,5 millones de toneladas en 1977, que de modo casi exclusivo son ahora minerales extranjeros. Del 9 por 100 del tráfico en 1959 el mineral de hierro ha pasado a significar el 64 por 100 en 1978.

En 1973 el mineral llegado en cabotaje representó 1,1 millones de toneladas, frente a 3,7 millones de Tm importadas; en 1978 el mineral nacional había descendido a 0,7 millones y el de importación alcanzaba los 5 millones.

Otros tráficos siderúrgicos.— Durante algún tiempo alcanzó cuantías importantes la descarga de chatarra para los hornos altos, llegando en 1970 a 255.000 tm. Pero a partir de ahí la descarga de chatarra decrece hasta solo 19.000 tm en 1978. Es probable que ese descenso esté motivado por un aumento de los suministros locales de chatarra, a partir de los desguaces de buques en Gijón, más los de Avilés y San Esteban, y cuyo consumidor fundamental es ENSIDESA.

Mas importancia tiene el tráfico de productos siderúrgicos elaborados, tanto por su volumen como por su regularidad. Ha sido este otro de los tráficos tradicionales, generado por las pequeñas siderurgias decimonónicas de Mieres, Langreo y Gijón. Es a raíz de la construcción de los hornos de Veriña cuando los embarques de productos siderúrgicos se convierten en una partida sustancial del tráfico desde 1971, año en el que representaron 261.000 tm, para alcanzar un máximo de 907.000 en 1976. Posteriormente, la crisis ha reducido los embarques de modo apreciable, en una proporción que en 1978 alcanzaba casi un tercio del tonelaje cargado dos años antes.

A diferencia de otros, este es un tráfico cuya distribución entre el cabotaje y

la navegación exterior presenta grandes variaciones de unos años a otros, en función de las coyunturas del mercado.

El cemento..- Producto habitualmente presente en el tráfico gijonés a causa de los embarques procedentes de la fábrica inaugurada en Aboño en 1953, rebasaba ya las 100.000 tm embarcadas anualmente a comienzos de la década de 1960, época desde la que ha venido representando, casi sin excepción, entre el 4 y el 6 por 100 del tráfico total, con cuantías que han pasado de 0,2 millones de toneladas en 1968 a 0,7 - en 1978. El aumento del tonelaje ha sido especialmente acusado a partir de la inauguración en 1971 de la nueva fábrica de Cementos del Cantábrico, cuyos silos de almacenaje están conectados directamente con el puerto mediante una cinta transportadora. Esta fábrica forma parte del conjunto de instalaciones industriales de la ría de Aboño, que se benefician de un emplazamiento en excelente conexión con el puerto del Musel, constituyendo un tipo de complejo industrial portuario muy frecuente en los últimos años en la vecindad de los grandes puertos de carga seca.

Tal localización resulta muy favorable para la distribución del producto a los centros de consumo del litoral peninsular, y el cabotaje es, en efecto, el régimen en el que se embarca fundamentalmente, habiendo representado en 1978 el 92 por 100 de los embarques.

Otros tráficos de mercancías

Los productos petrolíferos..- Aunque aparecen ya en el siglo pasado, no rebasan las 100.000 tm anuales sino a partir de los comienzos de la década de 1960; desde entonces su crecimiento ha sido notable. La descarga ha pasado de 0,5 millones de toneladas en 1968 a un máximo de 1,9 en 1976. A la vez que la cuantía absoluta ha crecido también su cuota en el tráfico total, desde un 4 por 100 hacia 1960 hasta cerca del 14 en 1968, proporción en la que se ha mantenido desde entonces, con pocas oscilaciones.

Se trata de un crecimiento generalizado en la mayoría de los puertos nacionales, que no obedece a motivaciones locales, sino a causas de carácter general vinculadas a los cambios producidos en las fuentes de energía, al crecimiento del nivel de vida, etc. En su mayor parte es un tráfico de descarga, pues los embarques representan,

comparativamente, tonelajes insignificantes. Es también un tráfico predominantemente de cabotaje, ya que son productos que se reciben desde las refinerías del norte de la Península; solamente los gases licuados llegan en régimen de navegación exterior.

La escasa significación de la carga general.— El movimiento de mercancías distintas a las mencionadas tiene escasa trascendencia, no ya en relación con el tráfico total, comparación en la que el gran volumen alcanzado por las materias primas siderúrgicas tendería a disminuir la importancia de cualquier otro grupo de mercancías, sino también considerado en cifras absolutas.

En efecto, en 1978, si prescindimos de los productos ya especificados (algunos de los cuales, como los hierros y aceros, estadísticamente suelen incluirse entre la carga general), el puerto de Gijón solamente movió 329.000 tm; volumen de mercancías muy bajo que parece estar en relación con la inexistencia de un hinterland capaz de generar un tráfico de cierta entidad, y también con el bajo grado de diversificación industrial de Asturias, que limita la gama y el volumen de las mercancías movidas por el puerto.

El movimiento de pasajeros

Desde 1911 el puerto de El Musel fue habilitado para el embarque de emigrantes; en ese año empezaron a funcionar en él los Servicios de Emigración, y quedó incluido entre las escalas de los trasatlánticos de algunas navieras. Hasta el comienzo de la Guerra Europea el auge de la emigración indujo el desarrollo del movimiento de trasatlánticos, que se cifraba en unos 10 buques mensuales, de compañías españolas, francesas y alemanas, principalmente; en esos años el movimiento máximo de pasajeros se alcanzó en 1913, con cerca de 9.200, de los que 7.060 correspondían a los embarques. Durante el período de guerra el tráfico llegó a quedar casi anulado, pues solo la Trasatlántica española mantuvo parte de sus servicios.

El período de entreguerras conoció una recuperación importante, que en 1920 situaría en un máximo histórico de 10.152 el número de pasajeros movidos por el puerto. Entre 1922 y 1936 la Trasatlántica, el Lloyd Norte Alemán, la Hamburg Amerika, y la Compañía Hamburguesa Sudamericana, hicieron de forma casi constante doce sa

lidas anuales cada una desde El Musel. La Trasatlantique, que mantenía análoga frecuencia, la redujo desde 1931; alguna otra compañía, como la del Pacífico, mantuvo también servicios, menos frecuentes, hasta la guerra civil. Esta vendría a cortar totalmente un tráfico que ya se había visto muy afectado por la depresión de 1929; - de éste año al de 1935 el número de pasajeros descendió de 7.400 a 3.400. Al término de la guerra civil las circunstancias del país, y el inicio de la Guerra Mundial, impidieron la reanudación del tráfico, mantenido únicamente por la Compañía Trasatlántica, aunque espaciando las salidas cada 40 o 45 días, hasta la supresión del servicio en noviembre de 1941.

Una vez terminada la Guerra Mundial se produjo una cierta recuperación del tráfico de pasajeros, que entre 1946 y 1948 se aproximó a los 4.000 anuales, para decrecer drásticamente a partir de 1955. Los cambios de sentido de las corrientes migratorias, y la competencia de la aviación, anularon el tráfico de trasatlánticos, - de modo que el número de pasajeros queda por debajo de los mil al año desde 1962, reduciéndose progresivamente al limitado tráfico sostenido por los buques de la -- Trasmediterránea que cubren la línea de Canarias, utilizados por escasísimos pasajeros (199 en 1978).

3.- EL TRAFICO DE BUQUES

Para analizar este tráfico utilizamos, hasta 1920, la Estadística del Cabotaje. A partir de ese año hemos hecho uso de datos publicados por la Junta de Obras del Puerto.

La primera fuente mencionada no incluye, como es natural, el tráfico exterior, pero dado lo reducido de éste (en 1901, por ejemplo, de 1.956 buques entrados solamente 67 fueron extranjeros) esa exclusión no plantea por lo general problemas importantes para apreciar el volumen global del tráfico de buques y las características de éstos. Problema mayor representa la dualidad ofrecida por la propia Estadística, con una serie de buques entrados y otra de buques salidos, entre las que a veces se observan discrepancias de centenares de unidades.

Hemos interpretado que, tanto en uno como en otro caso, solamente se registraron los buques que hacían operación, lo que permitiría explicar esas diferencias,

ya que al ser el tráfico gijonés fundamentalmente de carga, resulta comprensible - que el número de salidas supere por lo general al de las entradas.

Hay que hacer, por último, la advertencia de que, aún operando por la razón apuntada con las cifras de buques salidos en régimen de cabotaje que da la Estadística de éste tráfico, la serie obtenida difiere ostensiblemente de la que para el período 1900-21 suministra la Junta de Obras en su Memoria de 1921-22. Pero depurar esas diferencias, o las que se presentasen respecto a otras fuentes de información de las que no hemos hecho uso, escapa a nuestra intención, que sólo incluye el apreciar, en sus caracteres más generales, el sentido de la evolución del tráfico. Para ello nos limitaremos a seleccionar algunos años que pueden dar idea del mismo.

El número y la dimensión de los buques.- Las modificaciones experimentadas - por el movimiento de buques reflejan, en el conjunto de sus características, las - transformaciones experimentadas por el puerto, en su infraestructura y en sus funciones, a lo largo del período que venimos considerando.

En 1890 salieron de Gijón 1.441 buques en cabotaje, distribuidos en partes casi exactamente iguales entre vapores y veleros, con un arqueo total de 193.000 toneladas. Ahora bien, mientras el arqueo medio de los vapores fue de 231 toneladas, el de los veleros no pasó de 38.

Aunque con oscilaciones apreciables, el número de buques aumenta desde estos años finales de siglo, y también el arqueo total, acusándose progresivamente, en - especial a partir de 1908 -apertura del Musel- la participación de los vapores en el tráfico; desde ese año los veleros comienzan a disminuir, proporcionalmente y también en cifras absolutas. Así en 1910, sobre un total de 1.781 barcos salidos, el 71 por 100 fueron vapores, cuyo número superaba en un 78 por 100 al de los salidos en 1890, mientras que los veleros disminuyeron casi en una tercera parte respecto a la misma fecha.

El reducido arqueo de los buques, mucho menor que el registrado en otros puertos importantes, obedecía al poco calado del de Gijón, pero también al aún menor de los múltiples y pequeños puertos que recibían desde Gijón su suministro de carbón. Por otro lado, una parte de los buques que entraban lo hacían únicamente para tomar carbón para su consumo, contribuyendo a que no hubiera una proporcionalidad

correcta entre el número de buques que tomaban carga y el volumen total de éste.

A partir de la Guerra Europea el incremento del tráfico se hace más acusado, a la vez que se aprecia un aumento en las dimensiones de los buques y una rápida disminución de los veleros. En 1925 el número de buques salidos llegaba a 2.739; en un 87 por 100 eran vapores, cuyo arqueo medio había ascendido hasta 478 tm, frente a las 64 de los veleros, de modo que la casi totalidad del arqueo global, situado en 1,16 millones de toneladas, correspondía a los vapores. El papel de los minúsculos veleros de cabotaje se fue mermando progresivamente en los años siguientes, aunque su presencia se seguirá registrando hasta 1954. En cambio, ya en los años inmediatos a la guerra civil los vapores habían experimentado un aumento muy apreciable en sus dimensiones: en 1934 el arqueo total duplicaba exactamente el de 1925, mientras el número de buques permanecía prácticamente igual.

El máximo histórico en el número de buques se alcanzó en 1957, año en el que, incluidos ahora los extranjeros (77 en total), entraron en el puerto 6.682 con cinco millones de toneladas de registro bruto y una media de 762 TRB por buque. A partir de ahí se inicia un cambio progresivo, con descenso en el número de entradas, sin que decrezca proporcionalmente el tonelaje total, y desde 1968, un fuerte incremento de éste. En ese año, con sólo 3.737 buques entrados, el TRB permanecía prácticamente igual que en 1957, y la media por barco había subido, por ello a 1.360 TRB.

Diez años después el número de barcos se ha reducido a menos de la mitad (1.827 en 1978), pero en cambio el tonelaje total se ha multiplicado por más de dos, alcanzándose una media de 6.065 TRB por buque. Crecimiento comprensible, ya que los barcos de más de 10.000 TRB han significado en el último año el 65 por 100 del TRB total, aunque no pasan del 16 por 100 del número de barcos entrados.

Estas transformaciones son paralelas, como puede verse, a las experimentadas por el tráfico de mercancías. En los últimos veinte años la regresión del cabotaje de carbón ha dado lugar a la casi desaparición de la flota carbonera, integrada en su gran mayoría por pequeños buques que distribuían el carbón a los puertos de la costa cantábrica, efectuando al cabo del año un gran número de entradas en Gijón (21). La aparición o el crecimiento de otros tráficos de mercancías ha significado la frecuentación del puerto por otros tipos de buques. Así, el aumento de la descarga de petróleos ha hecho subir las entradas de tanques desde 22 unidades en 1958 a 408

en 1978, representando ahora el 22 por 100 de los buques entrados; se trata de tanques que hacen el cabotaje de petróleo desde las refinerías del norte de la Península.

Pero el hecho fundamental ha sido la aparición de los graneleros producida por el desarrollo del tráfico siderúrgico. Este tipo de buques ha significado en 1978 el 24 por 100 de los entrados, pero en cambio su tonelaje de registro se eleva hasta acumular el 61 por 100 del total, como resultado de ofrecer más de 15.000 TRB - por término medio. El mayor de estos buques entrado en los últimos años alcanzaba las 87.000 TRB y 155.000 de peso muerto.

En cuanto a la bandera, en 1978 el 77 por 100 de los buques entrados eran españoles, pero en cambio su participación en el TRB total solo alcanzaba el 62 por 100, lo que se explica porque si a nuestros buques les corresponde la totalidad del cabotaje, en cambio su participación en la navegación exterior sólo fue en 1978 del 36 por 100, y es en ésta última en la que intervienen los grandes graneleros que transportan desde los yacimientos ultramarinos los cargamentos de mineral de hierro o de carbón siderúrgico, buques que son, en su mayoría de bandera extranjera.

En resumen, el puerto de Gijón puede ser calificado hoy como un puerto monoindustrial al que las magnitudes de su tráfico sitúan a la cabeza de los puertos peninsulares de carga seca. Ese carácter es resultado del papel de puerto siderúrgico que le ha sido asignado. El ejercicio de esa función casi única representa por el momento una limitación, pero crea también unas posibilidades, pues para cumplir aquella ha sido preciso dotarle de una infraestructura de tales dimensiones que le convierte en uno de los primeros puertos nacionales desde el punto de vista de la extensión de la lámina de agua abrigada y de los calados conseguidos, lo que, al margen de las limitaciones que el relieve impone a la extensión de su hinterland, le capacita para un amplio crecimiento industrial de base local.

N O T A S

(1) JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE GIJON-MUSEL: Memoria que manifiesta el estado de las obras del puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos. 1921-1922, Madrid, 1922, 195 pp; cfr. pp. 6-9.

(2) Véase MIÑANO, Sebastián de: Diccionario geográfico..., Madrid, 1826-1829, XI vols.; cfr. t. IV, p. 316. MADOZ, Pascual: Diccionario geográfico... Madrid, 1845-1850, XVI vols.; cfr. t. VIII, p. 407. DIRECCION DE HIDROGRAFIA: Derrotero de la costa septentrional de España, Madrid, 1860/61, 332 pp.; cfr. pp. 131-34.

(3) Véase Derrotero..., pp. 137-40. BONET, Joaquín: Biografía de la Villa y Puerto de Gijon. Primera parte, Gijón, 1976; XIII + 332 pp.; cfr. pp. 206-08. DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS: Memoria sobre el estado de las obras publicadas... 1859, Madrid, 1859.

(4) Véase Memoria ... 1921-1922, pp. 132-37. OLANO, Alejandro: Memoria descriptiva de las obras del puerto del Musel Gijón, Gijón, 1908, 126 pp.; cfr. p. 43. "La unión es la fuerza", Revista Minera, 1891, p. 354. BONET, p. 208.

(5) Véase Gijón y la Exposición de 1899, Gijón, 1899, XI + 322 pp.; cfr. pp. 175-77. JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE GIJON: Extracto del informe presentado por la ----- sobre el mejor emplazamiento para puerto de refugio y comercial en la Concha de Gijón, Gijón, 1879, 61 pp.; cfr. p. 13.

(6) En cuanto al tamaño de los buques, en 1863 ya eran conocidos en Gijón algunos con capacidad de tres mil toneladas de carga, que tenían que anclar en la ensenada del Musel. En 1902 la "Northumberland Shipbuilding" botó un carbonero, el "Mercedes", considerado entonces como el mejor del mundo, con capacidad de carga de 7.000 tm. Por la misma época la "Compañía de Carbones Asturianos" adquiría un vapor de 600 tm que era uno de los mayores que podían hacer el cabotaje de carbón en el Cantábrico, aunque la mayor parte de sus buques eran de 400 tm. Los carboneros de mayor porte, como el de 2.500 tm adquirido por "Hullera Española" en 1910, no debían operar en Gijón, sino

en Avilés. Véase OLANO, pp. 43-45. OLAVARRIA, OSCAR de: Voto particular de los vocales navieros, letrado y Director Facultativo de la Junta de Obras en el informe de los anteproyectos de puerto en Santa Catalina y en El Musel, - Gijón, 1887, 41 pp.; cfr. p. 17. Puerto de refugio en la costa de Asturias, Gijón 1863, VII + 26 pp.; cfr. p. V. "El nuevo tipo de buque carbonero", Revista Minera, 1902, pp. 122-23; "Vapor carbonero", Revista Minera, 1897, p. 350; "Nuevos vapores carboneros", Revista Minera, 1899, p. 112; "Vapor carbonero" Revista Minera, 1900, p. 10.

(7) Véase OLAVARRIA, Oscar: A los Cuerpos colegisladores. Observaciones sobre el proyecto de ley presentado en el Senado referente a la construcción de un puerto comercial y de refugio en El Musel, Gijón, 1889, 14 pp.; cfr. p. 11. DIRECCION DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE GIJON-MUSEL: Memoria 1911, Gijón, - 1912, 93 pp. "Grúas para el puerto de Gijón", Revista Minera, 1902, p. 329. OLANO, pp. 43-45. Gijón y la Exposición de 1899, cfr. plano pp. 176-77.

(8) "El primer puerto carbonero de España", Revista Minera, 1899, pp. 565-67; "La unión es la fuerza", Revista Minera, 1891, pp. 345-47 y 353-54

(9) OLANO, pp. 5-7, 11-25, 73-77, 80, 95-96, 102, 115 y 13; Memoria.... 1921-1922, pp. 58-63; Memoria. 1911, pp. 45-46.

(10) JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE GIJON-MUSEL: Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel y de su tráfico, ingresos y gastos. Período de 1922-23 a 1941. Gijón, 1942, 133 pp.; cfr. pp. 14, 26, 32 y 67-69.

(11) Para los párrafos precedentes véanse las Memorias de la Junta de - Obras correspondientes a los años que se mencionan.

(12) OLANO, pp. 18-19 y 124-126.

(13) Memoria. 1911, pp. 73-76. DIZ TIRADO, Pedro: Memoria referente a - Obras, Tráfico y Recaudación. Puertos de Musel y Gijón. Dirección Facultativa. 1916, Gijón, s.a., 103 pp.; cfr. pp. 48.

(14) Memoria ... 1922-1923 a 1941, pp. 14, 17, 80-84, 106 y 109.

(15) Véase MIÑANO, t. IV, p. 316, y MADUZ, t. VIII, pp. 410-13.

(16) Véase ALVARGONZALEZ LANQUINE, Romualdo: Notas para la historia de la navegación gijonesa desde 1860 hasta nuestros días, Gijón 1919, 30 pp. ROSETTY, José: Guía de Cádiz, El Puerto de Santa María, San Fernando y el Departamento para el año de 1865, Cádiz, 1865, XVIII + 314 + 228 pp.; cfr. p. 52 de anuncios.

(17) MORALES MATOS, Guillermo: Introducción al estudio geográfico de la siderurgia asturiana, Oviedo, 1976, 129 pp.

(18) ORIOL, R.: "Necesidad de un puerto para el desarrollo de la industria asturiana", Revista Minera, 1879, pp. 322-24. JUNTA DE OBRAS...: Extracto..., p. 12. OLAVARRIA: Voto ..., pp. 18-21. BAYO, Federico: Contestación dada al interrogatorio formulado por la Comisión nombrada por el Gobierno para el estudio de la reforma arancelaria y de los tratados de comercio por los representantes de la industria siderúrgica española, Madrid, 1890, 31 pp.; cfr. p. 25.

(19) Vida Marítima, 1909, p. 267.

(20) ALVARGONZALEZ, Ramón María: Gijón: industrialización y crecimiento urbano. Gijón, 1977, 247 pp.; cfr. pp. 220-21.

(21) QUIROS LINARES, Francisco: El puerto de San Esteban de Pravia, Oviedo, 1975, 84 pp.