

# El Puerto Gijón - Musel

SU ACTIVIDAD EN EL DECENIO 1949 - 1958

SU ESTADO ACTUAL (1961)

Enlazamos las exposiciones que hicimos<sup>1</sup> sobre el puerto de Gijón, con la actividad del mismo en el decenio 1949-1958, para ofrecer por último una síntesis de su importancia y estado en el año 1961, sobre la base de los datos más recientes que poseemos, que son los del año 1960.

Al reflejar la actividad del puerto en el decenio indicado, nos referimos a los tres conjuntos portuarios que lo componen: el puerto local, Sociedad «Fomento de Gijón» y Musel.

En los diez años comprendidos entre 1948 y 1959, el tráfico ha pasado, de ser inferior a los tres millones de toneladas, a superar los cuatro millones, cifra que se alcanzó en el año 1956 y se mantuvo en los de 1957 y 1958, alcanzando en este

---

(1) J. GARCÍA PRADO: «El tráfico del puerto Gijón-Musel en el año 1949». Rev. Estudios Geográficos, año XI, núm. 41, págs. 711-714. y «La villa de Gijón». Tip. La Industria. Gijón 1954, págs. 277-323.

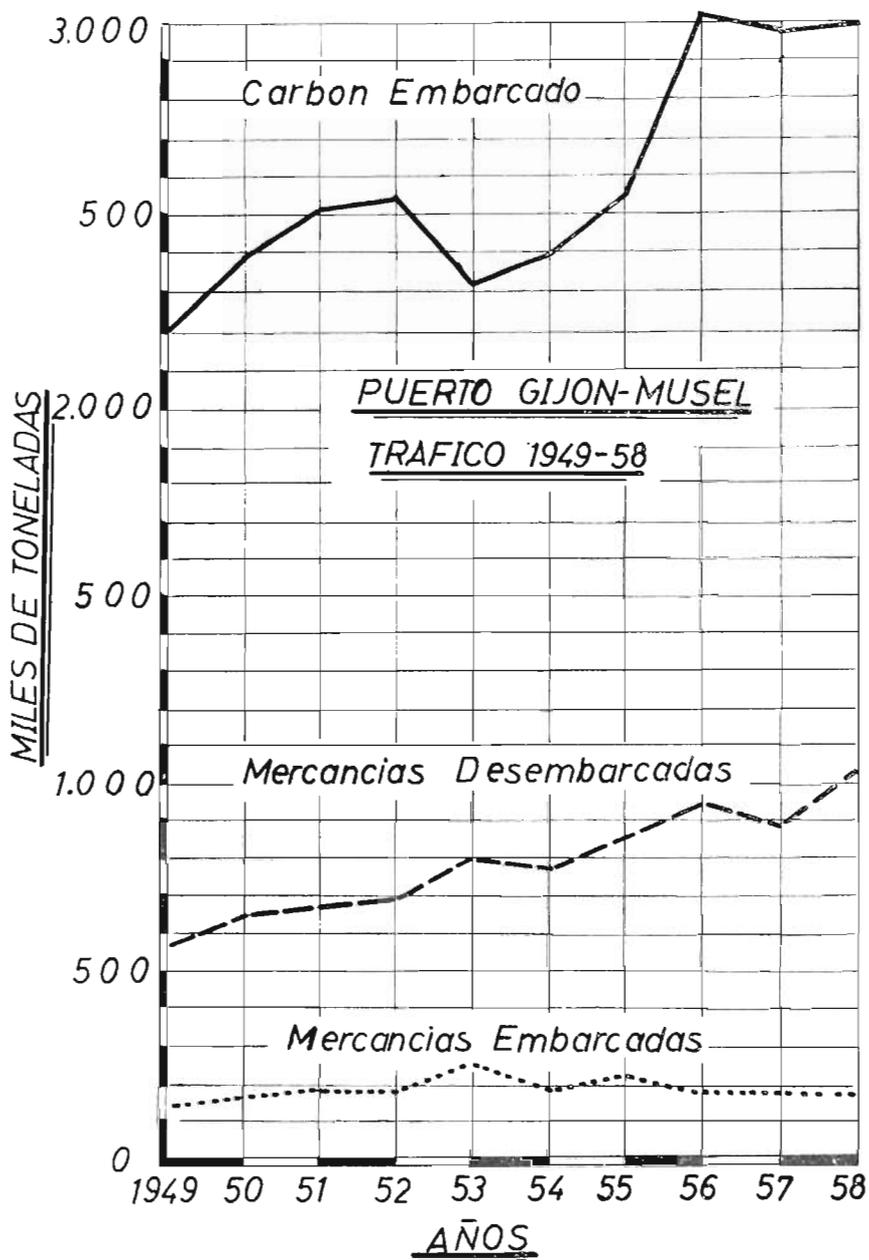
último la máxima del decenio con 4.176.876,5 Tm. Lo que supone un tráfico de ritmo creciente durante el decenio, un período de igualdad o estancamiento de 1951 a 1954 y un salto de más de medio millón de Tm. 25%, de 1955 a 1956.

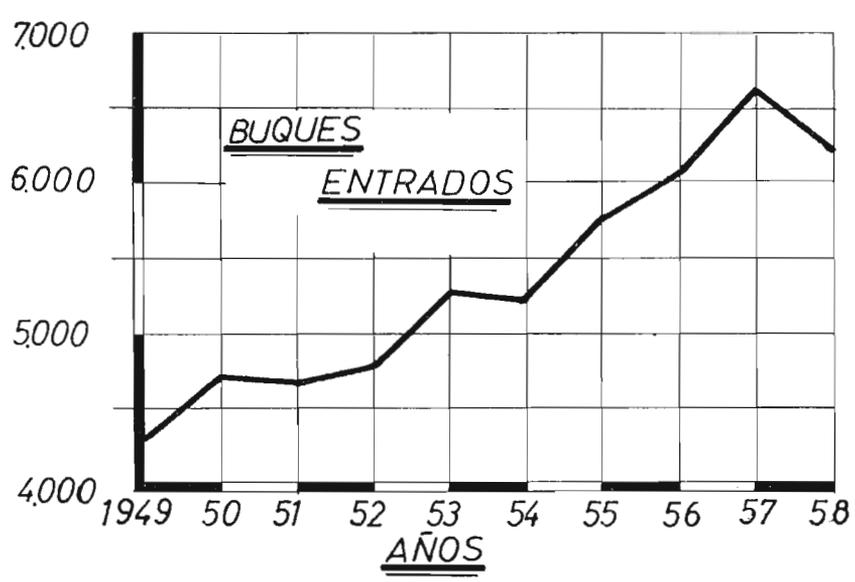
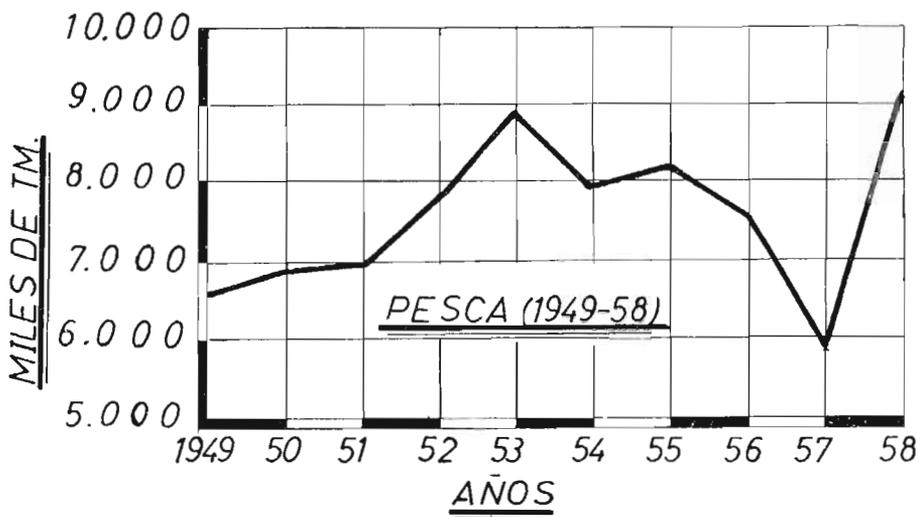
Dada la índole especial de puerto carbonero, se advierte una diferencia muy marcada entre el carbón y las restantes mercancías. Las mercancías embarcadas son muy inferiores a las desembarcadas, hallándose en la proporción de 1 : 4. En las desembarcadas se acusa una intensificación notable, pues de poco más de 560.000 Tm. en 1949 se pasó a superar el millón, exactamente, 1.025.261 Tm. en 1958, mientras que las mercancías embarcadas sólo experimentaron un ligero aumento de unas 50.000 Tm.

El carbón sigue siendo la mercancía de mayor tráfico y si bien se mantiene con valores casi constantes hasta 1955, del orden de 2,3 a 2,5 millones de Tm., supera en 1956 los tres millones para mantenerse muy cerca de dicha cantidad en 1957 y 1958.

Debemos prestar un poco de atención a las características del tráfico en este decenio porque reflejan los rasgos clásicos de la actividad de este puerto: preponderancia del carbón embarcado sobre las mercancías en general, de las mercancías desembarcadas sobre las embarcadas y tendencia general al aumento en la actividad; pero convendrá que las recordemos al hablar de lo que el puerto refleja al finalizar el año 1960, por el cambio que supone con respecto a esta estampa clásica.

Hemos de reconocer que el movimiento de mercancías de toda índole y su tendencia general al aumento, obedece a las mejoras realizadas en las instalaciones del puerto, a la intensificación de la vida industrial de Asturias y de España como causa general, y como causa especial, a la actividad del complejo industrial ENSIDESA de Avilés y a su lógica repercusión en la economía regional.





He aquí los datos en que basamos nuestras apreciaciones:

PUERTO GIJÓN - MUSEL  
TRAFICO (1949 - 1958, EN TM.)

Años	Mercancías desembarcadas (Excepto Carbón)	Mercancías embarcadas (Excepto Carbón)	Carbón embarcado	TOTAL
1949	560.254,2	138.628,9	2.204.571,8	2.903.454,9
1950	649.194,5	160.554,1	2.394.341,2	3.204.089,8
1951	654.433,5	180.348,7	2.521.234,1	3.356.016,3
1952	689.476,2	180.536,0	2.548.567,2	3.418.579,4
1953	791.136,3	245.871,1	2.324.952,7	3.361.960,1
1954	770.574,6	187.545,6	2.395.916,6	3.354.036,8
1955	849.560,1	221.126,0	2.545.394,8	3.616.080,9
1956	943.780,8	198.541,3	3.023.489,2	4.165.811,3
1957	896.567,2	187.260,0	2.926.776,4	4.020.603,6
1958	1.025.261,0	178.855,0	2.972.760,5	4.176.876,5

El aumento experimentado en el tráfico total es del 43,5%, con respecto a la cifra inicial del 1949, en cuyo aumento corresponde la mayor proporción a las mercancías desembarcadas, que casi se han duplicado en el transcurso del decenio, manteniéndose con respecto al carbón en la relación de 1 : 3 al finalizar el año 1958. La relación entre las mercancías desembarcadas y las embarcadas es aproximadamente, en el mismo año de 1958, de 6 : 1, mientras que el tráfico total de mercancías, en relación con el carbón, acorta distancias y si al iniciarse el decenio era de 3,1 veces en favor de éste, al finalizar ya no es más que 2,4 veces mayor que aquéllas.

Este cambio favorable a las mercancías se mantiene en los años siguientes y se verá en el tráfico del año 1960, del que nos ocuparemos más adelante.

Las mercancías embarcadas y desembarcadas se clasifican, atendiendo a la importancia de su tráfico, en: Cales, Abonos, Minerales, Hierros, Madera, Pinos, Cereales y Carga general. Los datos del decenio son:

MERCANCIAS EMBARCADAS Y DESEMBARCADAS

(Excepto Carbón) (1949 - 1958)

DESEMBARCADAS

Años	Cales	Abonos	Minerales	Madera	Pinos	Carga Gral.
1949	12.148,9	12.799,6	246.557	7.627,2	165.156,7	115.964,3
1950	13.624,2	9.166,7	282.549	23.798,6	175.134,6	144.920,3
1951	25.700,8	16.665,1	301.151	22.743,7	172.514,5	115.657,8
1952	37.109,1	15.059,8	328.240	22.843,8	193.208,5	92.964,1
1953	22.437,6	23.676,0	366.896	20.954,8	184.514,6	129.325,7
1954	14.756,3	14.682,3	368.262	18.306,4	186.055,1	131.562,1
1955	18.535,0	20.629,2	402.146	20.313,1	205.089,9	133.412,0
1956	22.571,7	19.742,3	468.700	19.436,6	193.211,6	143.990,7
1957	28.338,7	14.480,6	430.389	16.688,3	202.909,2	138.922,9
1958	29.536,4	16.084,3	528.916	12.214,3	206.373,8	183.244,2

EMBARCADAS

Años	Cales	Abonos	Minerales	Hierros	Madera	Carga Gral.
1949	14.956,6	2.098,4	26.451	67.136,1	5.820,9	22.165,0
1950	24.546,0	1.012,4	4.693	96.550,0	4.934,9	28.817,0
1951	38.254,9	1.073,6	6.897	105.085,0	4.506,5	24.530,9
1952	40.412,2	126,0	28.139	88.729,8	3.008,6	20.120,1
1953	77.488,9	238,0	6.209	115.673,9	2.747,0	37.382,2
1954	40.278,8	90,0	2.172	86.789,8	3.781,0	48.549,2
1955	55.159,4	41,4	29.200	105.550,3	3.642,6	21.653,3
1956	57.039,3	—	20.463	88.868,2	3.406,3	18.538,8
1957	62.348,2	—	10.036	81.270,3	5.344,0	16.994,8
1958	66.883,7	—	2.500	77.593,8	4.436,7	22.062,0

Entre la carga general figuran en los siete primeros años del decenio partidas importantes de cereales, variando de las 9.500 Tm. a las 26.000, máxima cantidad que se descargó en el año 1953. Igualmente se hallan incluídas cantidades importantes de brea destinadas a la empresa de bituminados asfálticos ELSAN que tiene sus instalaciones en el Musel. Los abonos cargados van reduciendo su importancia año tras año hasta desaparecer como mercancía del puerto en 1956, entre las embarcadas; pero no en las desembarcadas, donde suponen de 15.000 a 20.000 Tm. por año. Aumenta considerablemente el tráfico de minerales desembarcados, pasando de 246.000 Tm. en 1949 a más del doble, 528.000, en 1958. Los pinos y la madera son mercancías de abundante tráfico en el Musel, reclamadas por las necesidades de la minería y la construcción, y los hierros embarcados son un índice de la industria siderúrgica asturiana.

La pesca capturada y subastada en las canchas de la Rula gijonesa es una importante fuente de riqueza, valorada en más de cien millones de pesetas al año.

En cuanto a las variedades capturadas y su cantidad durante el decenio que comentamos veamos los datos que figuran a continuación:

P E S C A (en kgs.)  
(1949 - 1958)

	1949	1950	1951	1952	1953
Merluza	474.284	415.874	464.589	583.007	508.118
Pescadilla	570.871	459.903	698.323	732.949	780.565
Bonito	1.347.704	2.067.317	1.795.328	1.717.387	1.449.802
Bocarte	416.835	125.193	148.199	385.606	624.599
Paiometa	62.828	140.301	162.607	147.729	844.048
Sardina	348.371	428.097	559.061	540.749	426.694
Besugo	762.419	517.697	397.120	462.407	635.583

Pancho	189.182	178.496	94.085	98.403	172.121
Salmonete	42.855	45.567	25.895	37.736	39.038
Gallos	114.303	130.339	153.052	168.389	210.860
Varios	2.268.315	2.210.989	2.381.785	2.889.115	3.199.342
TOTAL	6.597.967	6.719.773	6.880.044	7.763.477	8.888.770
	1954	1955	1956	1957	1958
Merluza	545.684	449.287	368.366	262.096	181.334
Pescadilla	619.520	560.804	283.909	417.395	352.963
Bonito	1.849.929	2.036.579	1.612.353	1.475.692	3.398.237
Bocarte	580.953	588.837	245.687	285.268	435.793
Palometa	467.891	572.666	325.759	453.665	28.798
Sardina	717.851	271.408	99.640	269.407	465.072
Besugo	410.537	480.885	456.936	320.367	352.810
Pancho	222.219	258.046	244.611	82.407	75.974
Salmonete	91.116	27.729	19.651	24.965	25.567
Gallos	167.848	145.463	176.749	203.089	94.405
Varios	2.228.135	2.896.625	3.731.070	1.996.225	3.656.436
TOTAL	7.946.683	8.288.329	7.564.731	5.790.576	9.069.389

Las especies obtenidas en mayor cantidad son el bonito, el besugo, la pescadilla y la merluza, la sardina y el bocarte con lo que queda caracterizado el puerto en cuanto a este orden de actividad.

La merluza se pesca durante todo el año, pero preferentemente en la primavera; el besugo, en los meses de invierno; la sardina, de abril a octubre; el bocarte, de abril a junio, y el bonito, desde San Juan (24 de junio) a Todos los Santos (1 de noviembre).

La cantidad obtenida varió de 6,5 millones de kg. en 1949 a 9.069.389 que fue la de 1958.

Son de excelente calidad los mariscos, especialmente las nécoras, se obtienen en grandes cantidades y son muy populares los «oricios», y tiene un significado especial por su im-

portancia, valor y número de embarcaciones empleadas la «costera del bonito».

El movimiento de pasajeros que se mantuvo durante el primer quinquenio alrededor de los 3.000, alcanzó la cifra más alta, con 3.690, en el año 1952; pero en el segundo quinquenio fue descendiendo el número hasta ser en el año 1958 de 1.546, descenso que siguió en años posteriores, lo que refleja condiciones desfavorables del puerto para los buques que hacen servicios en líneas regulares con etapas fijas. El puerto en su conjunto, por la índole de las mercancías que se cargan y descargan, por la falta de buenos hoteles a pie de puerto y las malas comunicaciones con Gijón, no ofrece facilidades para recibir pasajeros en cantidades importantes. Véanse las cifras correspondientes al decenio:

MOVIMIENTO DE PASAJEROS  
(1949 - 1958)

Años	Embarcados	Desembarcados	TOTALES
1949	2.145	1.131	3.276
1950	1.983	1.347	3.330
1951	1.787	825	2.612
1952	2.209	1.481	3.690
1953	1.952	1.102	3.054
1954	1.848	1.084	2.932
1955	1.576	849	2.425
1956	1.245	573	2.818
1957	1.042	586	1.628
1958	929	617	1.546

El movimiento de buques sigue un ritmo paralelo al del tráfico en general, habiéndose experimentado un aumento en el decenio de unas dos mil unidades, que además son también de mayor tonelaje. En 1949 fueron 4.273 los buques entrados y en 1957 se alcanzó la cifra máxima con 6.605.

## MOVIMIENTO DE BUQUES

(1949 - 1958)

Años	NACIONALES		EXTRANJEROS
	Entrados	Salidos	Entrados igual a salidos
1949	4.273	4.249	26
1950	4.761	4.727	39
1951	4.690	4.733	49
1952	4.857	4.791	69
1953	5.326	5.283	102
1954	5.289	5.218	96
1955	5.776	5.720	104
1956	6.032	5.992	149
1957	6.605	6.545	77
1958	6.227	6.282	65

Los buques extranjeros pertenecían a 22 naciones distintas, ocupando el primer lugar entre ellas, por el número total de buques durante el decenio, Alemania, con 405, a la que siguen en orden de importancia numérica: Holanda, 95; Inglaterra, 85; Noruega, 46; Panamá, 40; Dinamarca, 31; Estados Unidos, 17; Italia, 12; Suecia, 12 y Puerto Rico, 8; y otras con menos.

Desde 1954, última fecha de referencia sobre el estado del puerto en la obra ya citada *La villa de Gijón*, se han realizado importantes obras de acuerdo con el proyecto de la Junta de Obras de 1947, dividido para su ejecución en dos fases. La primera de ellas incluía el puerto pesquero, el Dique Oeste y una serie de obras complementarias por un valor de cerca de cuatrocientos cincuenta millones de pesetas. Estas obras se suponía se hallarían terminadas en el año 1965, pero lo estarán en el de 1962, como más adelante diremos:

Las obras ejecutadas son:

Vía de acceso directo a los cargaderos.

Adoquinado de la zona central y de tránsito de los muelles de ribera.

Red de aguas para el II espigón en el Musel.

Pavimentación del segundo tramo del Dique Norte.

Edificio para los Servicios de la Junta en el Musel.

Construcción de los tinglados en la primera alineación del muelle de ribera.

Pavimentación de muelles en la dársena de Gijón.

Vías en el II espigón del puerto del Musel y nuevas vías para el F. C. de Langreo.

Edificio para Aduana y servicios diversos en el II espigón.

Cocherón para locomotoras del F. C. de Langreo en el Musel.

Ampliación del cocherón para locomotoras y vagones en Aboño.

Edificio para taller de carpintería en el Musel.

Consolidación del espaldón del dique de Santa Catalina en el puerto interior.

Muro de cierre en el puerto del Musel.

Modificación de la vía del F. C. de Aboño al Musel.

En el año 1954 se terminaron las obras del II espigón o de trasatlánticos que se habían empezado en 1948 y también las de ampliación y mejora de la estación de Aboño.

Igualmente se ha trabajado en las obras de «Ampliación del Puerto del Musel, primera fase» que con un presupuesto líquido de 431.750.383,07 pesetas se puede decir que prácticamente están terminadas, toda vez que solamente faltan por invertir unos dieciocho millones en obras de superestructura, para cuya terminación hay de plazo hasta finales del próximo mes de setiembre.

Se halla en ejecución la rectificación de la carretera de Gijón al Musel en la curva del Tallerín y se han iniciado las

obras del proyecto de viviendas para empleados y obreros con la adquisición de los terrenos necesarios para su edificación.

Desde el mencionado año de 1954 se han adquirido y puesto en servicio: 2 grúas eléctricas de 45 Tm., 8 eléctricas de 3 Tm., 3 locomotoras-ténder de vapor para vía de ancho normal, 2 grúas de vapor de carretón, vía RENFE; 2 tractores, 10 remolques y dos estaciones de carga de baterías, 3 grúas automóviles, 40 vagones RENFE y 20 de vía estrecha.

Se puso en servicio una instalación depuradora de agua para locomotoras en Aboño<sup>2</sup>.

Es de todos sabido que de las tres partes de que consta el llamado oficialmente puerto Gijón-Musel, la más importante es la del Musel, porque el puerto interior, también llamado local o de Gijón y la dársena particular de la Sociedad «Fomento de Gijón» tienen poco calado, están dotadas de insuficientes vías férreas y la barra y los bajos próximos impiden la entrada de buques en días de mala mar. Ahora bien, la denominación oficial en que al nombre de la villa se une el del topónimo del lugar de la parte del puerto más activa, no debe de prevalecer una vez terminadas las obras del proyecto en su totalidad y cegadas las dársenas del puerto interior, se extiendan los muelles desde Santa Catalina hasta el Cabo de Torres y nuevas e importantes barriadas de Gijón lo rodeen totalmente.

En la actualidad los muelles cubren una superficie total de 525.100 metros cuadrados, de los que 32.000 son del del antepuerto de Gijón y 120.000 del puerto exterior; 36.000 de las dársenas comerciales del primero, más 52.100 de las dársenas particulares, 250.000 de las dársenas comerciales del Musel y 35.000 de su dársenas pesquera.

---

(2) Debemos esta información a la amabilidad de don Felipe Leguina, Secretario de la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel.

La anchura de la entrada en el Musel es de 400 metros y su calado llega a 18 metros mientras el canal de entrada en el puerto interior es de 15 metros y el calado de 4 metros en B.M.V.E., siendo las bocanas de 400 y 85 metros, respectivamente. El mayor buque entrado en el Musel fue el «Reina del Pacífico», de 184 metros de eslora, 12,60 de calado y de 35.000 Tm.

Los muelles del antepuerto de Gijón miden 440 metros, los de la dársena para el tráfico comercial, 560 metros y los de la explotación particular de Fomento, que son tres, miden 350, 208 y 240. Tienen instaladas grúas y servicio de aguada para los buques.

El Dique Norte del Musel para amarre de punta y embarque de carbón y tiene 1.140 metros de longitud y está dotado de 4 grúas cargaderos para el carbón.

En los muelles de Ribera hay tres alineaciones utilizadas para tráfico de mercancía general y carbón con una longitud total de 667 m. y disponen de 10 grúas, dos almacenes, dos cargaderos de carbón y servicio de aguada.

El primer espigón, cuya alineación Norte se destina a mercancía general, tiene 6 grúas y servicio de agua, mientras la alineación Sur es para carbón, en cuyo embarque utilizan 2 grúas-cargaderos, dos eléctricas de 3 Tm. y disponen de servicio de aguada. La longitud de las dos alineaciones es de 534 metros.

La alineación llamada de la Estación Marítima es de 225 metros y en ella se halla un cargadero de carbón capaz para 50.000 Tm. El segundo espigón tiene en sus dos alineaciones, Norte y Sur, 654 metros de longitud, 11 grúas, dos almacenes y servicios de aguada, gas, fuel-oil y gasolina.

En la dársena pesquera de 420 metros hay instalada una grúa de vapor y servicio de agua y gas-oil.

Las superficies descubiertas para depósito de carbón en Aboño, Musel y Dique Oeste de Fomento ocupan 56.270 metros cuadrados, existen 4 almacenes cubiertos, de ellos 3 en el Musel que suman 7.650 metros cuadrados y el del Muelle de Fomento, de 1.200 metros cuadrados.

Entre las diversas instalaciones del puerto existen en la Concha de Gijón dos diques secos de la Duro Felguera, dos de Astilleros del Cantábrico y dos de la S. A. Juliana; el varadero de la Sociedad de Fomento y los talleres de los Astilleros de la Duro Felguera, del Cantábrico, G. Riera, S. A. Juliana, Marítima del Musel e Hijos de A. Ojeda.

La Junta de Obras del Puerto posee talleres bien equipados para reparaciones mecánicas, de locomotoras y vagones, eléctricas y uno de carpintería y modelos en el Musel y Aboño.

Hay dos cámaras frigoríficas de la Unión de Armadores de Buques pesqueros con fábricas de hielo: una en el Musel y otra en el puerto interior. Junto a ellas se hallan las canchas para la subasta del pescado, y en el Musel disponen los armadores de un almacén para la preparación y envase del pescado que tiene una superficie de casi 2.000 metros cuadrados.

El puerto está servido por carreteras y caminos de 8 a 11 metros de anchura en una longitud de 5.040 metros son: las dos interiores de los puertos de Gijón y del Musel, la del Dique Norte y la que une el Musel con Gijón en el barrio de La Calzada. Los ferrocarriles en ambos puertos, en la estación de Aboño y el tramo Aboño-Musel suman 65.803 metros en el ancho Renfe y de vía estrecha (Langreo).

El material flotante con que cuentan está constituido por 3 remolcadores, una barcaza y una grúa.

El tráfico en el año 1960 presenta las siguientes particularidades: Entraron 564 pasajeros y salieron 586. El número total de buques entrados fue de 6.143 nacionales con 4.810.267 Tm. R. B. y 118 extranjeros con 158.521 Tm. o sea un total

de 4.968.788 Tm. y 6.261 buques. Los buques extranjeros pertenecían 50 a Alemania; 17 a Holanda, 15 a Norteamérica, 9 a Liberia, 6 a Panamá, Inglaterra, Grecia y Noruega están representadas en este tráfico con 4 buques cada una; Francia con 3, Brasil y Yugoslavia con 2, y Finlandia e Italia con 1.

El mayor buque entrado fue el «Kandelfels», alemán, de 156 metros de eslora, 9,05 de calado y 16.999 Tm.

Se descargaron 4.037.622 Tm. distribuidas en la siguiente forma:

Carbón ... ..	2.746.962 Tm.
Productos petrolíferos ... ..	93.013 »
Minerales ... ..	576.521 »
Maderas ... ..	157.679 »
Cales y cementos ... ..	14.568 »
Hierros ... ..	221.761 »
Abonos ... ..	10.760 »
Brea ... ..	13.738 »
Fruta ... ..	3.678 »
Cereales ... ..	11.021 »
Varios ... ..	187.916 »

Los carbones representan el 68% y la mercancía general, el 30%.

El tráfico de embarque ascendió a 3.853.844 Tm. repartidas así:

Carbón ... ..	2.672.953 Tm.
Productos petrolíferos ... ..	101.978 »
Minerales ... ..	373.916 »
Maderas ... ..	80.160 »
Cales y cementos ... ..	140.613 »
Hierros ... ..	370.710 »
Abonos ... ..	12.774 »
Fruta ... ..	3.678 »
Cereales ... ..	11.517 »
Varios ... ..	82.542 »

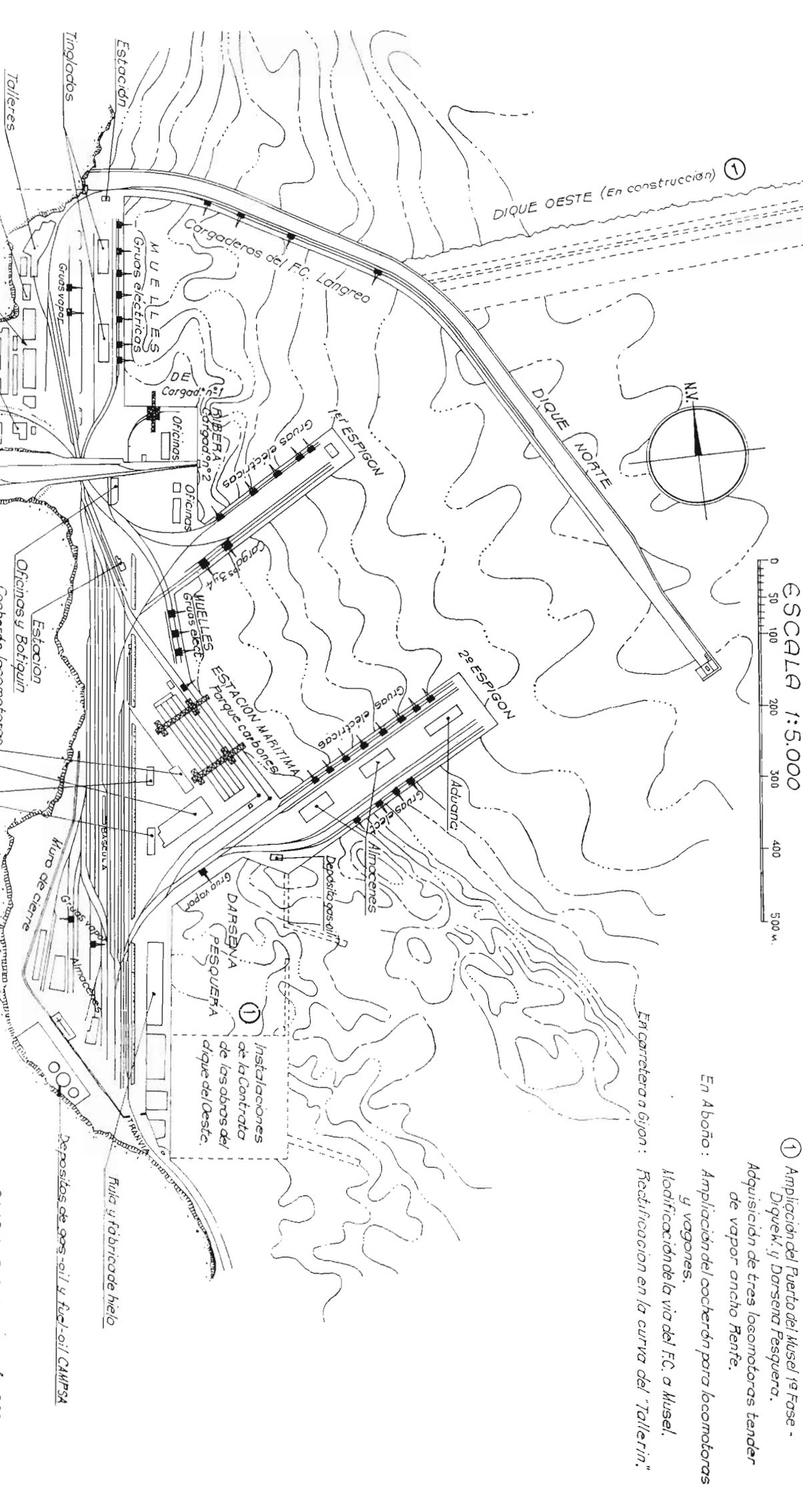
Los carbones embarcados suponen más del 69% del tráfico y la carga general, casi el 28%.

La tendencia clásica antes indicada en el tráfico del puerto presenta nuevos aspectos dignos de ser destacados, tales como: el hecho de que el carbón desembarcado sea tan importante como el embarcado y que la mercancía general haya experimentado un aumento considerable, reduciendo la diferencia que siempre ha existido en su comparación proporcional con el carbón.

Aumenta el tráfico total, aumenta el del carbón, aumenta el número de buques y también el porte de los mismos.

Han mejorado las condiciones de seguridad y es de hecho el Musel un puerto de refugio, llegando a él buen número de buques de arribada en días de temporal. Las predicciones de los que auguraban tan excelentes condiciones se están cumpliendo.

Es además un buen puerto pesquero: en el año 1960 se capturaron 7.741.907 kg. de peces y 604.214 de moluscos y no se tienen datos de los crustáceos. El valor del pescado, cuyos datos conocemos, en primera venta, fue de 122.422.393,95 pesetas.



ESCALA 1:5.000



- ① Ampliación del Puerto del Musel 1ª Fase - Diquek, y Darsena Pesquera. Adquisición de tres locomotoras tender de vapor ancho Renfe.

En Aboño : Ampliación del cocherón para locomotoras y vagones.

Modificación de la vía del F.C. a Musel. En carretera a Gijón : Rectificación en la curva del "Tallerín".

① Instalaciones de la Contrata de las obras del dique del Oeste.

Depositos de gas-oil y fuel-oil CAMPSA

Fuía y fábrica de hielo

Grúas vapor

Almacenes

DARSENIA PESQUERA

Grúas vapor

Almacenes

Grúas eléctricas

Deposito gas-oil

Almacenes

Grúas eléctricas

Almacenes

ESTACION MARITIMA

Forja carbones

Grúas eléctricas

MUELLES DE CARGA n.º 1

Oficinas

MUELLES DE CARGA n.º 2

Grúas eléctricas

MUELLES DE CARGA n.º 3

Grúas eléctricas

Tinglados

Estacion

MUELLES DE CARGA n.º 4

Grúas eléctricas

Talleres

Grúas vapor

Oficinas y Botiquin

Muro de cierre

GRASOURA

TRAVIA

TRAVIA