

Breve historia del Dique de Gijón (1859-1950)

ELENA TORAL ALONSO

IES Jovellanos (Gijón)

En estos días asistimos con un descorazonador silencio e indiferencia al desmantelamiento de las viejas instalaciones del Dique Seco de Gijón. En Gijón los cierres de empresas, los desmantelamientos de sus instalaciones y la voracidad del sector inmobiliario para ocupar antiguos espacios industriales, sin guardar memoria de sus usos anteriores, han venido siendo algo tan frecuente que han dejado de ser noticia. Sin embargo, no deja de ser triste comprobar que una actividad industrial de larga vida en nuestra ciudad se extingue, y con ella todo vestigio de su existencia. Con frecuencia nos olvidamos de los orígenes de muchas de nuestras industrias y relegamos al olvido un pasado que merece ser recordado. Por ello es imprescindible recopilar, apresuradamente, la información necesaria para valorar con justicia el interés histórico- arqueológico de las instalaciones popularmente conocidas como el Dique.

Sin acceso a los archivos de la empresa y teniendo en cuenta la escasa huella dejada por esta actividad en los archivos públicos, se ha intentado reconstruir su historia utilizando tanto prensa local como revistas especializadas en temas navales o minero metalúrgicos, como aquella prensa nacional que dedicaba diariamente un espacio a los temas relacionados con el transporte y la construcción naval. Los datos así obtenidos pueden resultar algo imprecisos en lo relacionado con la estructura de las instalaciones, pero resultan de gran interés para valorar comparativamente la importancia de la empresa, para realizar un seguimiento de los buques en ella fabricados, para analizar formas de trabajo o relaciones laborales, etcétera. Sin embargo, por razones de espacio, nos limitaremos aquí a registrar a grandes rasgos la historia de la fábrica, sus propietarios y sus instalaciones.

Durante la primera mitad del siglo XIX se produjo una importante transformación en la construcción de buques que dio comienzo en 1820 cuando Aaron Manby construyó el primer vapor con casco de hierro, alcanzando su punto culminante en 1840 al aplicarse la propulsión a hélice a los nuevos barcos de casco metálico. Poco antes, en 1838, se había conseguido atravesar el Atlántico utilizando como único medio de propulsión el vapor. Por tanto, hacia mediados del siglo XIX, coincidiendo con el momento en el que en Gijón se daban los pasos decisivos hacia la industrialización, la moderna industria de construcción naval había adquirido sus caracteres básicos.

En la década de 1840 Gijón comienza a dejar de ser una pequeña villa dedicada al comercio y a la pesca, que concentra la actividad administrativa de su concejo y en la que apenas han empezado a organizarse pequeños talleres artesanales, para transformarse en un pequeño núcleo industrial que vinculará su actividad a la disponibilidad de carbones baratos. Esta transformación pudo producirse gracias a la progresiva mejora de las comunicaciones con las cuencas mineras, al desarrollo de la potencialidad comercial del puerto y a la presencia de capitales y técnicos extranjeros.

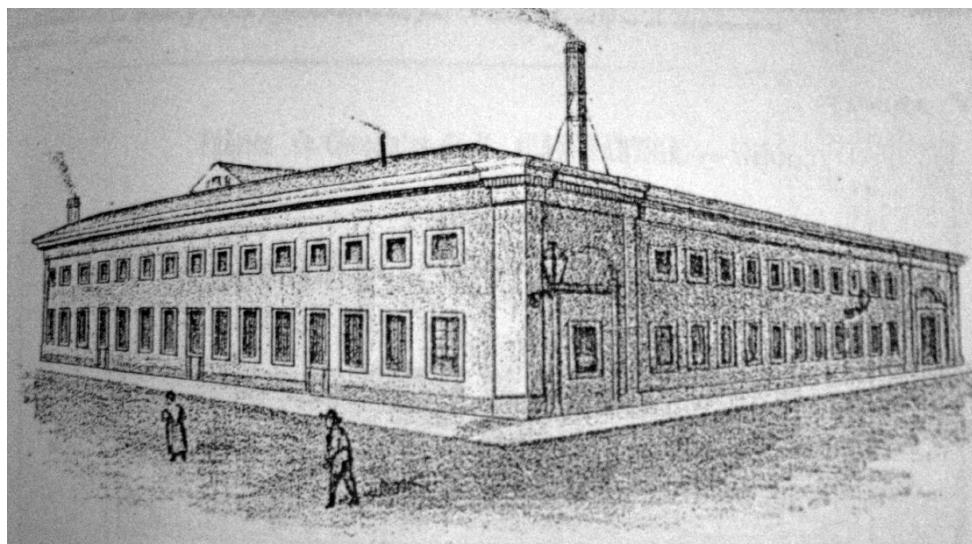
Sin embargo, aún faltaban algunos años para que el sector de la construcción naval se asentase en nuestra ciudad. No obstante, la actividad comercial a mediados del siglo XIX animaba ya a las empresas navieras a adquirir modernos buques de vapor, siendo el primero de los que prestó servicio en el puerto gijonés el *Jovellanos* (1857). Durante la primera mitad del siglo había predominado la política proteccionista sobre la industria de construcción naval española, política que comenzó a modificarse progresivamente para favorecer la importación de barcos de vapor desde 1847, generándose con ello la sustitución paulatina de la vela por el vapor en nuestra marina mercante. No obstante, esta sustitución se inicia con la adquisición de buques construidos en Gran Bretaña, en espera de que el sector adquiera el suficiente desarrollo en España (García López, *año*: 27 ss.).

HULTON Y CÍA. 1859

En este ambiente de expansión, muy favorecido con la inauguración del ferrocarril de Langreo en 1855, se creó en 1859 una pequeña empresa, Hulton y Cía., con el fin de instalar una fundición de hierro colado junto a la puerta del Infante en la plazuela de la Pelaya de Gijón, justo en los terrenos ocupados actualmente por el mercado del Sur. Esta era una pequeña fundición que en 1865 apenas daba empleo a veinticuatro trabajadores. La fundición, como otros pequeños talleres metalúrgicos de la ciudad, desarrollaba una actividad discreta que apenas dejó huella documental.

ANSELMO CIFUENTES Y CÍA. 1868

En 1868 se produce un cambio de propietarios que traerá consigo importantes consecuencias: en julio de ese año comienza a funcionar una nueva sociedad con el nombre Anselmo Cifuentes y Cía. que se hace cargo de los antiguos talleres y que entra en contacto con los constructores del ferrocarril del Noroeste, que emprenden en ese momento la construcción del tramo de 32 kilómetros que une Oviedo y Gijón. La nueva sociedad, de la que formaba parte, entre otros, el comerciante e industrial Ana-

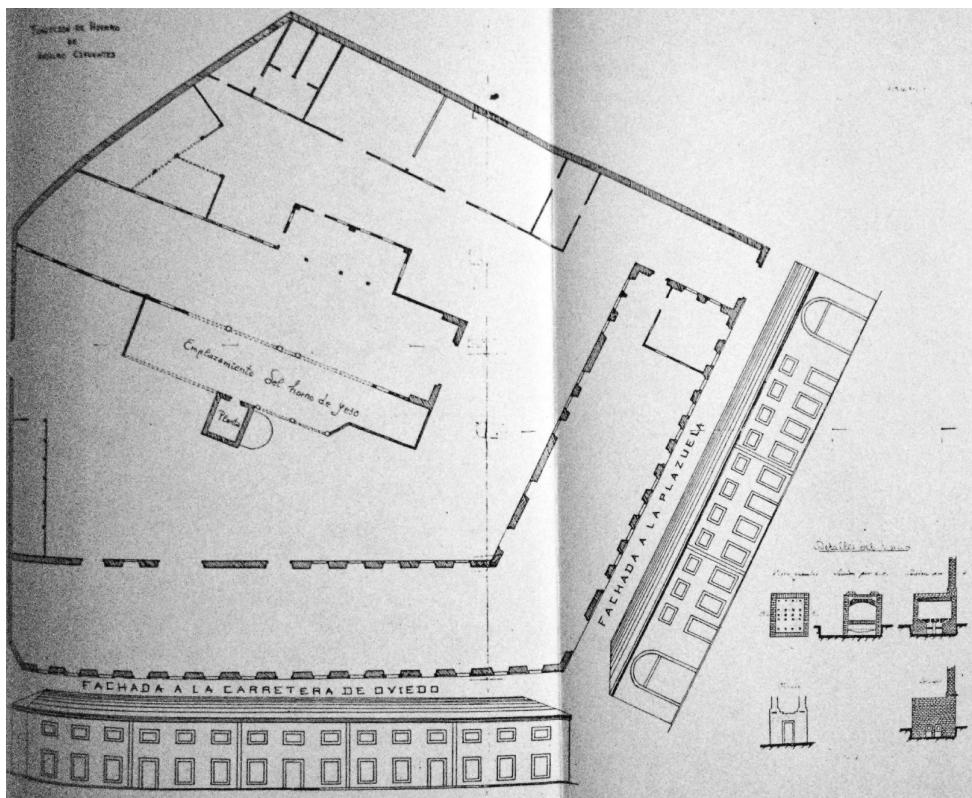


1. Fundición de Anselmo Cifuentes (Nemesio Martínez, 1884)

cleto Alvargonzález, subcontrata este tramo con José Ruiz Quevedo.¹ A pesar de las buenas perspectivas de negocio que podía suponer el contrato con el ferrocarril, la fundición podía definirse aún como una pequeña empresa, casi familiar, dedicada a la fabricación de maquinaria y estructuras metálicas en general. No obstante, sus nuevos propietarios eran hombres de negocios muy activos y afamados en la ciudad, vinculados a múltiples actividades industriales, entre los que destaca como principal socio Anselmo Cifuentes.

La primitiva fábrica se construyó siguiendo los modelos tradicionales desde finales del siglo XVIII en Gran Bretaña: pequeñas naves que bordean la manzana con fachada a la ciudad, abiertas hacia un patio central en el que se almacenan mercancías y se concentran las actividades complementarias (imágenes 1 y 2). Sin duda en el momento de su puesta en marcha la fábrica era capaz de atender sin estrecheces las tareas propias de los establecimientos metalúrgicos del momento; sin embargo, a medida que pase el tiempo se irá poniendo de manifiesto lo inadecuado de la localización dentro de los límites de la ciudad tradicional y la penuria de espacio disponible, dado el creciente volumen de las piezas de construcción con las que se trabajará a lo largo de la segunda mitad del siglo. De hecho, el establecimiento de Anselmo Cifuentes mantuvo un duro pulso con la Administración municipal en 1873 a causa de un horno de cocer yeso que tenía instalado en el patio del establecimiento y que contravenía la normativa munici-

¹ Breve resumen del pleito promovido por don Faustino Rodríguez San Pedro a la Sociedad Anselmo Cifuentes y Cía. reclamando 2.676.460,36 reales de vellón como remuneración de sus servicios (Gijón, 1885).



2. Fundición de Anselmo Cifuentes. Archivo Municipal de Gijón, 1873, expediente 83

pal de actividades molestas. Aun así la fábrica continuó ocupando las viejas instalaciones aún durante bastante tiempo.

En 1860, dos años después de la constitución de la sociedad, había comenzado a funcionar en La Felguera Duro y Cía., una gran fundición dotada de hornos altos que transformaba hierros procedentes de Bilbao y Llumeres con ayuda de carbones langreanos. La dependencia de la empresa del coste y regularidad de los transportes, tanto de las materias primas como de los productos elaborados, la condujo a acometer por su cuenta el transporte de las materias primas que necesitaba. Para ello adquirieron su primer vapor en 1861 en Inglaterra,² un buque de segunda mano que rebautizaron con el nombre *Adolfo*, complementado en 1864 con el vapor *Bayo*, procedente de Glasgow. Estos barcos traían hierros de Bilbao y retornaban con carbón, hierros manufacturados, botellas y vidrios. La Duro confió la sección de transporte

² En todo lo relativo a la constitución de las empresas navieras, manejamos los datos aportados por García López, año: 102 ss.

marítimo a José Ramón Olavarria, con quien pronto empezaría a trabajar su hijo Óscar Olavarria. En 1865 se creó una compañía mercantil naviera, Óscar Olavarria y Cía., orientada al tráfico de cabotaje, pero con bonificaciones y preferencia en los fletes para Duro y Cía. El gerente era Óscar Olavarria y los comanditarios, Duro y Cía. y Cifuentes, Pola y Cía. (sociedad propietaria en aquel momento de la afamada fábrica de vidrios gijonesa La Industria). Por tanto, aun sin ser socio mayoritario, es ya muy relevante la participación en la compañía naviera de Anselmo Cifuentes, que lo hace a título particular y como integrante de la compañía Cifuentes, Pola y Cía. Esto nos indica que antes de adquirir en 1868 la fundición de Hulton y Cía., Anselmo Cifuentes mantenía ya importantes contactos con la actividad naviera y con la empresa de Pedro Duro. Su interés por el comercio marítimo junto con los transformados metálicos era ya evidente y prefiguraba la orientación futura de su pequeña fábrica metalúrgica.

Desde los primeros años de la década de 1880, Anselmo Cifuentes tenía previsto trasladar su fundición al Natahoyo, donde sin duda podría desarrollar su actividad con mayor holgura, en un emplazamiento próximo al puerto y a la estación de ferrocarril y, sobre todo, en la línea costera, donde pensaba construir un pequeño dique para atender tanto a las actividades de limpieza y reparación de buques, como a la construcción de pequeños vapores de hierro. Esta pretensión de Anselmo Cifuentes le llevó a presentar en la Exposición Minero Metalúrgica de 1883 un modelo del dique seco que tenía en proyecto.³ Poco después, en 1885, en el diario madrileño *El Imparcial* se veía como inminente el comienzo de las obras para la construcción de un dique seco y talleres de maquinaria en la playa del Natahoyo de Gijón, y se felicitaban porque tales obras proporcionarían trabajo durante tres o cuatro años a muchos obreros en la ciudad.

Sin embargo, en septiembre de 1886, una crónica enviada a *La Correspondencia de España* por Mariano Belmás⁴ nos informa de la situación por la que está pasando la fundición de Anselmo Cifuentes. Según este cronista, Anselmo Cifuentes había comprado cuatro años antes (1882) unos terrenos lindando con el mar con la intención de instalar un dique y un astillero para dedicarse a construir vapores. Para poner en marcha estas instalaciones tuvo que solicitar la construcción de un muro de defensa presupuestado en treinta mil duros, para levantar después los talleres, construir el dique y establecer el astillero. Confiado en que la concesión se tramitaría con la debida diligencia, comenzó a preparar máquinas, trabajos y proyectos en relación con el nuevo establecimiento. Sin embargo, al cabo de cuatro años aún no había conseguido que se tramitase la licencia solicitada.

Con el fin de mostrar lo que podría hacerse en sus talleres cuando las oportunas licencias le fueran concedidas, Anselmo Cifuentes emprendió la construcción de un

³ «Exposición Minero Metalúrgica», en *El Imparcial*, 01/12/1883, p. 1.

⁴ Mariano Belmás: «Un paseo por Asturias», en *La Correspondencia de España*, 06/09/1886.

pequeño vapor de hierro en los antiguos talleres de la plazuela de la Pelaya. El buque allí construido, el vapor *Sala*, tenía 21 metros de eslora, 3,60 de manga y 2,28 de puntal, máquina de alta y baja presión con una potencia de 20 caballos. Como es lógico, su antigua fundición no contaba con las instalaciones ideales para este cometido, de forma que «... tuvo que armarse el barco fuera de la fábrica y conducirlo por tierra al muelle con el auxilio de cuarenta bueyes» hasta que llegó a la rampa de Lequerica, donde se botó al agua.⁵ Entre finales de agosto y principios de septiembre de 1886, se repitió la operación transportando hasta el agua, con ayuda de gran número de bueyes, otro pequeño vapor de hierro de 11 toneladas (12 metros de eslora, 3 de manga y 1,5 de puntal, con máquina de alta presión).

Todo esto pone de manifiesto el empeño y la determinación de Anselmo Cifuentes, en relación con la construcción de un dique y la puesta en marcha de un moderno astillero en la ciudad. Un proyecto que, además de colocar a su empresa en los primeros puestos entre los constructores particulares de vapores en España, complementaría sus intereses en el sector naviero. Al mismo tiempo, esta situación evidencia uno de los males más habituales en la España de la época, la desidia administrativa. Pero, sobre todo, trasluce el auténtico problema de fondo que ponía freno a una importante iniciativa empresarial en la ciudad: el enfrentamiento político entre los dos bandos torenista y pidalino. El mismo enfrentamiento que atizará la oposición entre apagadoristas y muselistas, en torno a la ubicación del nuevo puerto comercial de la ciudad.

La construcción de pequeños vapores con casco de hierro por una empresa privada en torno a 1885 era algo más novedoso, en España, de lo que a primera vista pudiera parecer. Especialmente si tenemos en cuenta que los primeros buques de hierro fabricados por Anselmo Cifuentes fueron construidos en un emplazamiento alejado del mar e inmerso en la trama urbana de una pequeña ciudad. Casi en las mismas fechas, en 1884, se botaba un pequeño buque de hierro en los talleres de los señores Otero, Gil y Cía. en El Ferrol, en un establecimiento calificado por *La Ilustración Española y Americana* como «el primero y único en España en su clase», «el único que la industria particular ha establecido en España para buques de hierro».⁶

A través de un grabado incluido en la misma publicación, podemos apreciar la simplicidad de sus instalaciones en aquel momento: disponía de dos gradas de 70 y 95 metros y tenía prevista la construcción de un dique de 115 metros de longitud. Las instalaciones se completaban con una sala de gálibos de unos 65 metros de largo y un taller provisto de las herramientas mecánicas, hornos y fraguas necesarios para la construcción de toda clase de buques de hierro, teniendo previsto también introducir las mejoras necesarias para abordar la construcción de buques de acero.

⁵ Felipe Menéndez: «Recuerdos del Gijón pasado (1857-1894)», en *RIMA*, 1925, p. 71.

⁶ *La Ilustración Española y Americana*, 15/09/1884, p. XXX.

Aunque novedosa, la construcción de buques de hierro en España parecía en aquellos años un negocio factible, según podemos comprobar en las palabras de J. G. H. publicadas en la *Revista Minera*:⁷

[...] se cuenta, para los grandes buques, con los magníficos Astilleros del Nervión, donde, bien dirigidos, se construirá tan barato o más que en Inglaterra; se cuenta con el establecimiento del Trocadero, de la Trasatlántica, en el cual algunos buques de importancia se construyen incidentalmente con lentitud, y se cuenta con el Arsenal civil de Barcelona. Para buques medianos se cuenta con los establecimientos de La Coruña, y también se puede contar con otros que aún no están creados.

Sería preciso ser completamente ciego en materias industriales para no ver segura la creación de un astillero en Gijón o en Avilés cuando la cuenca asturiana expida, como lo harán, por mar un par de millones de toneladas al año a los demás puertos de España. Por otro lado si Sevilla no quiere perder su matrícula de vapores tendrá que decidirse a construir allí los buques especiales para su tráfico, como en Asturias se harán los peculiares del suyo.⁸

CIFUENTES, STOLDTZ Y CÍA. 1888

El traslado de la fábrica a las nuevas dependencias en El Natahoyo se produjo por fin en 1888, fecha en la que la empresa empezó a desarrollar su actividad con el nombre de Cifuentes, Stoldtz y Cía. La fábrica ocupaba en torno a 1890, con todas sus dependencias, unos 14.000 metros cuadrados. Además de los talleres, se construyó un dique cuyas dimensiones interiores eran 87 metros de largo, 14 metros de ancho y 5,20 metros de calado en pleamar. El número de trabajadores empleado oscilaba en función de las actividades emprendidas y las necesidades del momento. Así, antes de inaugurarse el dique daba empleo a 154 obreros, que se habían reducido a 143 en 1897, ascendiendo de nuevo a 167 en 1899.

Las instalaciones relacionadas con la construcción de un dique seco eran complejas y por ello se solía convocar un concurso al que concurrían compañías europeas de gran tradición y calidad reconocida. Un elemento importante era, sin duda, la maquinaria de agotamiento de líquidos. Para darnos cuenta de su importancia, podemos observar el contrato firmado en 1886 para el establecimiento del dique seco de Santander con la casa Julius G. Neville y Cía. de Liverpool:

El desagüe se efectuará por cuatro poderosísimas bombas centrífugas, dos de ellas capaces de extraer unos 25.000 litros de agua por minuto cada una; las otras dos serán algo más

⁷ El hermano de Anselmo Cifuentes fue durante muchos años ingeniero jefe del Distrito Minero de Oviedo.

⁸ «Construcción naval en España», en *Revista Minera*, 1892, p. 296.

pequeñas. Las bombas estarán movidas por cuatro máquinas de vapor verticales acopladas a las bombas: dos de estas máquinas serán sistema Compound, es decir, con cilindros de alta y baja presión, que permite gran economía de combustible; y para que esta sea aún mayor, el vapor, después de actuar sobre el cilindro de baja presión, pasará por un calentador de agua para elevar la temperatura de la que va a las calderas.

Estas se construirán enteramente de acero en lugar de hierro, serán horizontales, de sistema Lancashire, o sea, de dos hogares interiores, y tendrá cada una 30 caballos nominales de fuerza. Su longitud será de unos 7 metros por 1,83 metros de diámetro.

Se calcula el peso total de la maquinaria en unos 70.000 kilogramos.⁹

El dique gijonés, a pesar de todos los retrasos que tuvo que padecer antes de que pudiera ponerse en marcha su construcción, debió avanzar a buen ritmo, de modo que en junio de 1891 el *Diario Oficial de Avisos de Madrid* da cuenta ya de que está a punto de terminarse la primera de las grandes compuertas y de que la segunda está bastante adelantada, por lo que se espera que pronto esté el dique gijonés en disposición de prestar servicio.¹⁰

En 1892 también se estaba construyendo un importante dique seco en los recién creados Astilleros del Nervión. La instalación había superado la prueba de desagüe y estaba previsto empezar a utilizarla en abril de ese mismo año. Este dique tenía unas dimensiones de 123 metros de largo, 27 metros de ancho y 7,20 metros de profundidad: «Seguramente sus dimensiones son más que suficientes para todas las necesidades de la marina mercante, y habrán de tardar muchísimos años antes de que haga falta uno mayor en España».¹¹ No cabe duda de que la instalación gijonesa era considerablemente más modesta ($87 \times 14 \times 5,20$ metros) y su coste de instalación, mucho menor.¹² De hecho fue en buena medida el elevado coste del dique seco de Astilleros del Nervión el que consumió la mayor parte del capital flotante de la empresa, llevándola prácticamente a la quiebra: «El costo que se le atribuye hoy, de $5\frac{1}{2}$ millones de pesetas, y con lo que le queda por hacer podrá llegar a 6, nos parece excesivo, por más que aun así sea menos de la mitad de lo que costó el de la Trasatlántica en el Trocadero. Los diques secos de esta importancia, siendo muy útiles y necesarios, representan capitales invertidos a los cuales es muy difícil, si no imposible, sacarles interés [...]».¹³ «Quizás el montar los astilleros con las ganancias hubiera sido posible si el señor Martínez Rivas, con más prudencia y mejor cálculo, se hubiera contentado con montar unos astilleros relativamente modestos, sin dique seco, sin talleres de artillería, y hasta

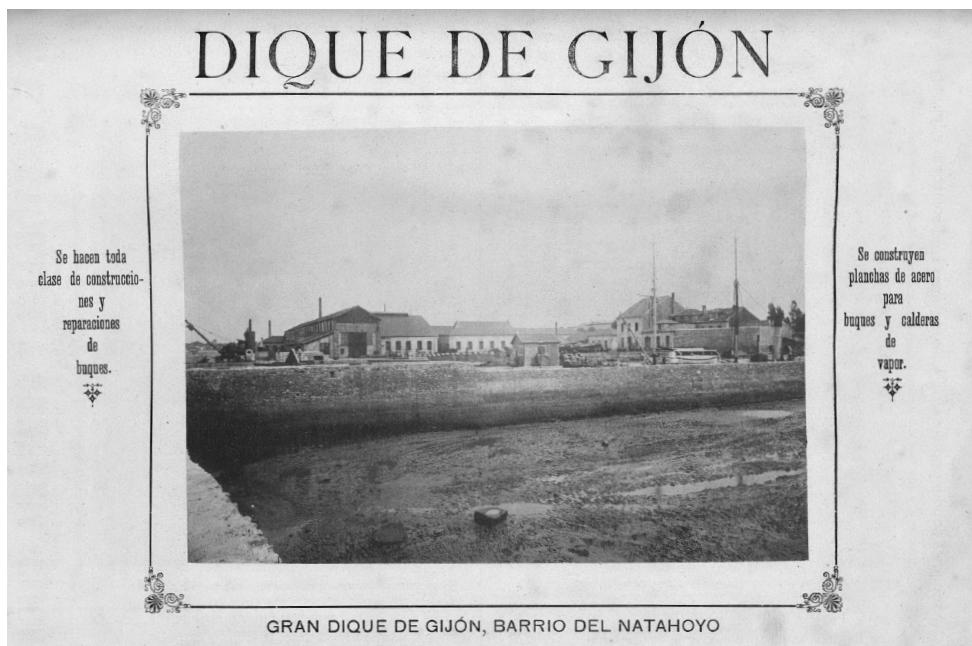
⁹ *Revista Minera*, 1886, p. 214.

¹⁰ *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 06/06/1891, p. 3.

¹¹ «El dique seco de Bilbao», en *Revista Minera*, 1892, p. 86.

¹² En el ejercicio de 1905 de la empresa Sociedad de Construcciones Metálicas, propietaria en ese momento de Dique Seco de Gijón, se valoraba el mismo en 276.059 pesetas (*Revista Minera*, 1906, p. 183).

¹³ «El dique seco de Bilbao», en *Revista Minera*, 1892, p. 86.



3. Álbum anunciador (1893)

quizás sin los talleres de máquinas, que le hubieran hecho en todo o en parte las fábricas de Barcelona o Sevilla ya montadas para ello [...]».¹⁴

Cuando revisamos noticias como las anteriores, relacionadas con los elevados costes que suponía la instalación de un dique seco, es posible que inconscientemente pensemos en una gran obra en la que deba ponerse en marcha gran cantidad de maquinaria de excavaciones. Por el contrario llama la atención la escasa mecanización de las labores en la construcción de una grada en el Arsenal del Ferrol en 1910. Aunque no tenemos documentación gráfica directa relacionada con la construcción de las instalaciones gijonesas, podemos pensar que los trabajos en nuestra ciudad no debieron de ser muy diferentes de los que se realizaron en 1910 para la excavación y el explanamiento de unas nuevas gradas en los astilleros del Ferrol por la Sociedad Española de Construcción Naval. En estas fotografías podemos comprobar el carácter puramente artesanal de las labores, el empleo de mano de obra femenina para portear tierra y la ayuda de picos y carretillas como material de trabajo básico.

La muerte sorprendió en ese mismo año de 1892 en que se terminaba la construcción del dique a Anselmo Cifuentes, por lo que el desarrollo posterior de la empresa debe relacionarse ya con sus herederos. El encargado de proyectar las nuevas instalaciones

¹⁴ J. G. H.: «Los Astilleros del Nervión», en *Revista Minera*, 1892, p. 140.

ciones fue el ingeniero del establecimiento, Enrique Stoldtz, quien además compartió la dirección (en tanto que socio colectivo) con Anselmo Palacio.

En 1894 se pensaba que la fábrica estaba «... llamada a adquirir gran importancia para el día en que, terminado el nuevo puerto, sea fácil la entrada de buques de un calado superior al que hoy consiente la poca profundidad del fondo».¹⁵ Las nuevas instalaciones (imagen 3) pensaban dedicarse a «reparación de vapores, construcción de máquinas y de grúas, calderas de vapor y material minero» (Canella y Bellmunt, 1987: 85). La fábrica de Cifuentes, Stoldtz y Cía. tuvo una muy favorable acogida en las páginas del periódico de Madrid *El País*, que le dedicó un amplio artículo firmado por Alfredo Sastre Picatoste el 11 de octubre de 1894, en el que se dice:

La fábrica el Dique está recomendada en las guías de Gijón como uno de los centros fabriles dignos de verse, y es visitada por todos aquellos forasteros que no van solamente a darse tono y a lucir sus más o menos esculturales formas en la playa.

A primera vista podría parecer sorprendente el amplio espectro de actividades relacionadas con la construcción mecánica emprendidas por la empresa, pero en la España de aquellos años esta dispersión de la actividad era algo habitual, incluso en las grandes empresas. Veamos por ejemplo el planteamiento de una empresa similar establecida en 1886 en el puerto de Pasajes (Guipúzcoa):

La Sociedad Anónima Española de Construcciones Navales se ha constituido en Madrid con este título y capital de 600.000 pesetas representado por 1.200 acciones de 500 pesetas, una sociedad cuyo objeto es: la explotación de talleres, astilleros y demás en Pasajes o cualquier otra localidad; la contratación y ejecución de obras públicas; la construcción del material naval de guerra y de comercio y sus accesorios, la construcción de cañones, máquinas y obras metálicas de cualquier naturaleza. Forman la base de la nueva sociedad las tituladas Sociedad de los Talleres y Astilleros del Loira y Banco Marítimo, domiciliadas en París.¹⁶

Entre los productos más importantes salidos de la fábrica hasta 1891, antes de que el dique comenzara a funcionar, merecen destacarse varias grúas de vapor que funcionaban en el muelle de Gijón, las calderas de algunos vapores, las calderas para las fábricas de vidrios de Gijón y Avilés, las calderas para la Unión Hullera y Metalúrgica de Sama, gran parte del material de vía y planos inclinados de las minas del marqués de Comillas en Ujo, etcétera, siendo la capacidad de fundición de sus talleres suficiente para piezas de 5 toneladas (Caballero y Palacios, 1891: 117). A lo largo de la década de 1890, continuó su producción tradicional de calderas y maquinaria. Abasteció a la

¹⁵ Alfredo Sastre Picatoste: «La industria asturiana», en *El País*, 11/10/1894, p. 1.

¹⁶ *Revista Minera*, 1886, p. 32.

mayor parte de las fábricas de la región, construyó las grúas del muelle de Lequerica e incluso, dada la bondad de sus trabajos, logró enviar productos fuera de Asturias a las minas de Almadén y la Azucarera de Aranjuez.¹⁷

Los trabajos relacionados con la reparación de vapores y construcción de calderas para barcos alcanzaron también una estimada calidad, destacando la de los vapores *Jovellanos*, *Ángeles de Gijón*, *Martina*, etcétera. En 1894 se había reparado allí el vapor *Cantabria*, de 600 toneladas, que necesitó mejorar su hélice y su quilla. La última reparación realizada en 1897 fue la del vapor *Norte*, de los señores Pedrós y Cía.,¹⁸ y el vapor de mayor porte reparado hasta ese momento, el *Carmen de Melitón*, González y Cía. que carga 1.300 toneladas.

La última década del siglo XIX fue un momento de gran actividad económica en la ciudad, generándose en estos años un tejido industrial más amplio y diversificado gracias a la constante apertura de nuevos establecimientos fabriles. Esta fiebre constructiva alcanzó su punto culminante en los años finales del siglo con la repatriación de los capitales indianos. Esta febril actividad fue recogida por la prensa madrileña en los siguientes términos:

A Gijón, el primer puerto de cabotaje de España, acuden a cargar el precioso mineral barcos de todas las matrículas, y allí encuentran los fabricantes combustible barato y a la mano de obra para alimentar los altos hornos y poner en acción los motores, que a su vez transmiten el movimiento y la fuerza a complicada maquinaria. Consuela el espectáculo de vida y actividad que se observa en la segunda población de Asturias. Elevadas chimeneas obscurecen el cielo con sus negros penachos de humo, y el ruido de las máquinas, en incesante labor, turba la apacible quietud y el melancólico silencio de los alrededores de la villa.

Y el ir y venir de la población obrera, el continuo movimiento de carros y caballerías conduciendo primeras materias o arrostrando los productos de la fabricación, todos estos detalles propios de la vida de los pueblos que trabajan [...].¹⁹

En 1899 la marcha de la empresa, a la que ya se conocía popularmente con el nombre el Dique, nombre que conservó incluso después de que se hubieran abierto otros astilleros en la ciudad, parecía muy favorable y por ello pudo concurrir con éxito a la Exposición Industrial de Gijón organizada en ese año. El Dique contaba con pabellón de exposición propio en el que se exhibían magníficas calderas y vagonetas.²⁰ La expo-

¹⁷ *El Noroeste*, 15/08/1897, número extraordinario.

¹⁸ Con fecha de 18 de marzo de 1897, *El Noroeste* notifica que en ese día saldrá del dique de Cifuentes, Stoldtz y Cía., en El Natahoyo, completamente reparado, el buque *Norte* que la compañía se había comprometido a reparar para el 19 de marzo, lo que nos hace pensar que se trataba de una empresa que trabajaba con gran seriedad y cumplimiento de plazos.

¹⁹ *El País*, 31/07/1894.

²⁰ En el artículo «Gijón minas y fábricas», en *La Correspondencia de España*, 27/08/1899, se hace un breve recorrido por la exposición.

sición no solo sirvió de escaparate para la empresa, sino que también obtuvo el premio otorgado por la comisión que representaba a la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao para el ramo de la mecánica.²¹

Este establecimiento había adquirido fama especialmente por las reparaciones de buques. En sus talleres se construían calderas y todo tipo de máquinas de vapor para la navegación y para la industria en general. De hecho, la construcción de buques no fue durante bastante tiempo una actividad prioritaria para la empresa dentro del ámbito naval, sino un complemento valioso a sus muchas ocupaciones.²² Entre las obras construidas en los talleres del Dique que más interés y admiración despertaron dentro de la ciudad, merece destacarse la maquinilla de vapor adquirida por la Junta de Obras del Puerto para dar servicio a un tramo de los muelles de Lequerica.²³

Sin duda, la posibilidad de contar en Gijón con un establecimiento capaz de construir y de reparar buques (casco y maquinaria) resultaba indispensable tanto para los navieros dedicados al cabotaje, como para los barcos de pesca que operaban en el puerto de Gijón y en otros puertos del Cantábrico. De hecho, en los talleres del Dique se repararon multitud de barcos que operaban en la zona cantábrica, incluso barcos de procedencia británica que habían sufrido percances en este litoral.

Como muestra de las múltiples reparaciones de buques acometidas en los talleres del Dique en los años del cambio de siglo, podemos destacar la reparación del vapor *Ardanaz* por una avería en sus fondos (entró en el dique el 18 de febrero de 1897 y salió de él el 21 del mismo mes). Apenas había abandonado el dique el vapor *Ardanaz*, se dispuso a entrar el *Norte*, que desde hacía varios días estaba embarrancado en la playa de Luanco. En abril del mismo año se reparaba el vapor *Jovellanos* y esperaban turno dos pequeños vaporcillos pesqueros. En julio de ese mismo año se estaba reparando el *Hernán* y en agosto el *Julián*.²⁴

La forma más habitual de operar consistía en remolcar el buque averiado hasta Gijón, donde permanecía fondeado en el antepuerto hasta que el Dique pudiera acometer las reparaciones necesarias. Para introducir el buque en el dique se esperaba el momento en el que la marea alta facilitase la maniobra. En ocasiones la mar gruesa dificultaba o impedía la apertura de las puertas del dique y el buque debía regresar al antepuerto en espera de que mejorasen las condiciones de la mar.

Aunque es muy escasa la documentación sobre el establecimiento relativa a estos primeros años, hemos localizado una descripción detallada de la fábrica, sus instalaciones y sus productos correspondiente a julio de 1899, justo antes de la integración del establecimiento en el grupo Sociedad Española de Construcciones Metálicas, pu-

²¹ *El Imparcial*, 31/08/1899.

²² «Dique Seco de los señores Cifuentes, Stoldtz y Cía.», en *El Avance*, 08/10/1899, p. 1.

²³ *El Noroeste*, 22/02/1897, p. 2, y 10/06/1897, p. 2.

²⁴ Ibídem, 16/02/1897, 18/02/1897, 19/02/1897, 21/02/1897, 20/04/1897, 24/04/1897 y 01/07/1897.

blicada en el diario de Madrid *El Liberal*, que da cuenta detallada sobre para quiénes trabajaba la empresa e, incluso, el valor de sus productos:

La fábrica de los señores Cifuentes, Stoldtz y Compañía, de Gijón, que comprende varios talleres de construcción y reparación de maquinaria, calderas de vapor, fundición de hierro y bronce, tiene dentro de sus terrenos un dique seco, que presta muy buenos servicios a los numerosos vapores de la matrícula: mide 74 metros de largo interior por 14 de ancho, y en él se han hecho reparaciones de gran importancia; sus tarifas, tanto de entrada como de estancia, son iguales a las que rigen en el de Bilbao.

En sus talleres de construcción se han llevado a cabo obras de gran importancia que acreditan un establecimiento de esta clase, acercándolo al nivel de los primeros de España: el vapor *Sala*, de 70 pies ingleses de eslora y en el que emplearon exclusivamente materiales del país, la batería de calderas, sistema de hervidores, instalada en las minas de Almadén; las construidas para Turón, Sociedad Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias; Azucarera de Aranjuez; para los vapores *Jovellanos*, *Galicia* y *Norte* y otras para hornos de pudelaje de las fábricas de Trubia, La Felguera y Moreda, pueden competir con las importadas del extranjero.

Las grúas de vapor para los muelles de La Coruña y Gijón; las máquinas horizontales de 50 caballos instaladas en las fábricas de los Sres. Duro y Compañía, y don Antonio Velázquez de La Felguera y en el coto minero de María Luisa perteneciente a la Sociedad Unión Hullera, construidas hace algunos años con tanta perfección como las iguales traídas de las mayores fábricas inglesas.

En algunas de las sociedades citadas, en la Hullera Española del señor marqués de Comillas, lo mismo que en el coto minero de Labiana [sic] del señor Martínez Rivas de Bilbao, pueden verse muchos frenos, vagones y otros materiales correspondientes a la industria minera, construidos en estos talleres.

En el taller de fundición de hierro pueden fundirse piezas de 10 toneladas de peso.

En la instalación que estos señores presentan en la Exposición Regional de Gijón, pueden admirarse, aparte de buenos y variados modelos de cocinas y estufas, bombas de vapor, engranajes, hélices y otros efectos perfectamente concluidos, una caldera combinada de hervidores y multitubular de 84 metros cuadrados de superficie de calefacción, y una máquina vertical de 36 caballos, destinadas ambas a la Sociedad Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias.

Dado el desarrollo de la industria en todo el país, y muy especialmente en la región asturiana, creemos sin temor a equivocarnos que la fábrica de los Sres. Cifuentes, Stoldtz y Compañía ha de llegar antes de pocos años a aumentar en el doble los productos de su fabricación.²⁵

Aunque la mayor parte de las descripciones disponibles tienen una función clara de exaltación que lleva a sus autores a incidir en el elogio y evitar referencias a cualquier

²⁵ *El Liberal*, 17/07/1899.

aspecto que pudiera menoscabar el prestigio del establecimiento, lo cierto es que, pese a esa insistencia en la modernidad de las instalaciones, el tipo de trabajo que se realizaba entonces en el Dique podría parecernos hoy muy primitivo. Así, el 22 de abril de 1897 un carro tirado por dos bueyes que conducía **tojo** para la fábrica cayó a las gradas del dique, resultando muerto uno de los bueyes, el otro con una pata rota y el carro medio destrozado.²⁶

No obstante, esta fundición era por entonces una de las más importantes de la provincia. En el *Anuario de Electricidad* del año 1900, solo se recogen dos fábricas de calderas en Asturias, la de Cifuentes, Stoldtz y Cía. y la Fábrica de Mieres. También figura este establecimiento en la reducida nómina de talleres de construcciones metálicas asturianas junto a la Fábrica de Mieres, García Fernández de Avilés, La Begoñesa (Laviana y Cía.) y la Sociedad La Amistad.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS (SECM). 1901

En enero de 1901 se estaba poniendo en marcha una sociedad anónima con un capital de unos 12 millones de pesetas con los marqueses de Urquijo y Aldama, diferentes capitalistas de Madrid, Bilbao y Asturias, y que integraría, como punto de partida, las siguientes fábricas: Maquinista Guipuzcoana de Beasain, Talleres de Zorroza de Bilbao, Cifuentes y Stoldtz de Gijón y La Constancia de los hermanos Caro de Linares.

El objetivo de esta sociedad era desarrollar y perfeccionar la construcción mecánica, especializando los distintos establecimientos, de modo que cada una de las fábricas integradas en la nueva sociedad concentrarse su actividad en un aspecto determinado de las construcciones metálicas. Como complemento, estaba previsto construir en Madrid un centro técnico y una nueva fábrica especializada en materiales metálicos destinados a la construcción de edificios. En una fase posterior se pretendía también acometer la construcción en Asturias de una fábrica especializada en locomotoras.²⁷

Finalmente la sociedad quedó constituida con un capital social de 12,5 millones de pesetas, con sede social en Bilbao y con oficinas y administración en Madrid. La presidencia correspondía al marqués de Aldama, la vicepresidencia a Eduardo de Aznar y Tutor y el cargo de director gerente a José Orueta. Además se contaba con un vocal por cada una de las fábricas integradas en la nueva compañía, así Anselmo Palacio lo era en representación de Cifuentes, Stoldtz y Cía. de Gijón.²⁸

²⁶ *El Noroeste*, 23/04/1897, p. 2.

²⁷ «El trust español de los talleres de construcción», en *Revista Minera*, 1901, p. 5.

²⁸ «Sociedad Española de Construcciones Metálicas», en *Revista Ilustrada de Vías Férreas*, Madrid, 25/04/1901, p. 208.

6 de los 12,5 millones de capital social corresponden a los aportes de las cuatro fábricas, y el resto, de suscripción, se pensaban destinar a la construcción de la nueva fábrica de Madrid, a la creación de un almacén general de Bilbao y a las reformas necesarias en los restantes talleres. La primera reforma será la de la fábrica de Beasain para dedicarla exclusivamente a la construcción de material móvil de ferrocarriles. El acondicionamiento de la fábrica se encargó a la American Car and Foundry Company de Nueva York. Se esperaba también que se encargaran de las instalaciones y de su manejo dos ingenieros de dicha compañía y, al mismo tiempo, que la citada compañía suscribiese un millón de pesetas que se le habían reservado. Por su parte la fábrica de Zorroza concentraría su actividad en la construcción de máquinas de vapor, calderas y azucarería. Por su parte, la pequeña fábrica gijonesa debía especializarse en calderería de puentes, armaduras, lavaderos y material de minas.²⁹ Los 6 millones que se destinaron a suscripción pública fueron tomados por la casa Urquijo y Cía., Eduardo de Aznar y sus amigos, que constituyen el grupo de Bilbao, y Emilio Olavarría, que representa al grupo de Gijón.

En estos momentos las instalaciones de Gijón, con una superficie construida de 15.942 metros cuadrados, incluían: taller de calderería, taller de fundición de hierro y bronce, taller de modelos y el dique. Para dar movimiento a toda la maquinaria, la empresa tiene instaladas máquinas de alta presión, una de ellas, sistema Walter y otra, multitubular. Entre los productos que elaboraba podían encontrarse grúas, calderas, máquinas de vapor, vagones para minas, gasómetros y armaduras, dedicándose al mismo tiempo a todo tipo de reparaciones.³⁰

Si bien en estos años del cambio de siglo todavía era habitual encontrar talleres no especializados, cuya producción englobaba múltiples actividades, desde la *Revista Minera* esta falta de especialización de la metalurgia española comenzaba a considerarse ya un inconveniente para su desarrollo: «Los talleres que pretenden hacerlo todo rara vez llegan a la suprema perfección en ramo alguno, y sobre todo producen caro, pues en la repetición del mismo trabajo es en lo que se apoya la baratura y crédito de los productos de los grandes talleres del extranjero».³¹ Por eso desde esta publicación se acoge con buenas expectativas el nacimiento de un *trust* como el de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, formado por varias fábricas dedicadas a las construcciones metálicas y dispuestas a especializarse progresivamente.

Durante este año de 1901, la actividad del Dique se vio afectada tanto por el cambio de titularidad y la reorganización de la empresa, como por la huelga desatada en la ciudad que con un cierre patronal paralizó la actividad de muchos talleres. De he-

²⁹ «Sociedad Española de Construcciones Metálicas», en *Revista Ilustrada de Vías Férreas*, Madrid, 25/04/1901, p. 174.

³⁰ R. Fuertes Arias: *o. cit.*, pp. 238-239.

³¹ *Revista Minera*, 1903, p. 88.

cho, a finales de año son frecuentes en la prensa local las noticias referentes a barcos que trabajan en el puerto gijonés y que son reparados en los Astilleros Euskalduna en Bilbao (vapor *Carbones Asturianos*, vapor *Carmen*, vapor *Gijón* o vapor *Florencio Rodríguez*).³²

El comienzo de siglo marcó un punto de inflexión para la construcción de buques de casco metálico en España, que si bien continuaba muy alejada de los tonelajes botados en otros países, logró pasar de 327 toneladas en 1901 a 2.040 en 1902.³³ En este ambiente de expansión era lógico pensar en la buena marcha del viejo Dique de Gijón, con una situación muy favorable en relación con el abastecimiento de materias primas y con la posibilidad de contar con trabajadores especializados, abundantes en la ciudad. De hecho, desde las páginas de la *Revista Minera* se insistía con frecuencia en la estratégica situación de Gijón en relación con esta actividad industrial:

[...] Mucho se hace en los astilleros de la Constructora Naval Española en Cádiz, algo en los talleres de la Trasatlántica en el Trocadero; todavía hay que esperar que los del Nervión en Bilbao entren en actividad, y es de creer que los astilleros de Sestao de la Sociedad Euskalduna emprendan la construcción de buques mercantes; pero aun con todo esto, dudamos mucho que se cuente con todas las instalaciones necesarias para reponer las pérdidas de buques y atender a crecimientos probables. Parece que todavía cabe un buen establecimiento en Asturias, donde en materiales y personal se cuenta con muy buenos elementos.³⁴

Aunque las instalaciones del antiguo Dique debieron haber sido mejoradas entre 1901 y 1905, en este último año el diario *El Popular* afirma: «Gijón tiene solo un dique seco para la reparación de embarcaciones, y este es demasiado pequeño, no teniendo mayor longitud que de doscientos pies».³⁵ Sin embargo, en 1904, en un artículo titulado «Gijón industrial» publicado en la *Gaceta de Caminos de Hierro* del 10 de agosto, la visión que se ofrece del Dique Seco de Gijón es menos negativa:

[...] situado junto al mar, con dique seco para carenaje de buques, con 87 metros de largo por 14 de ancho y con calado de 5,20 metros en pleamar de mareas vivas. En los talleres de este establecimiento se han construido vapores de hierro de poco calado, un remolcador, grúas, calderas, material de vías férreas y se llevan a cabo reparaciones de buques, pudiendo fundir piezas de 5.000 kilogramos de peso. Da ocupación a 150 o 200 obreros, según las necesidades, y abona por jornales más de 4.000 pesetas cada quince días por término medio.³⁶

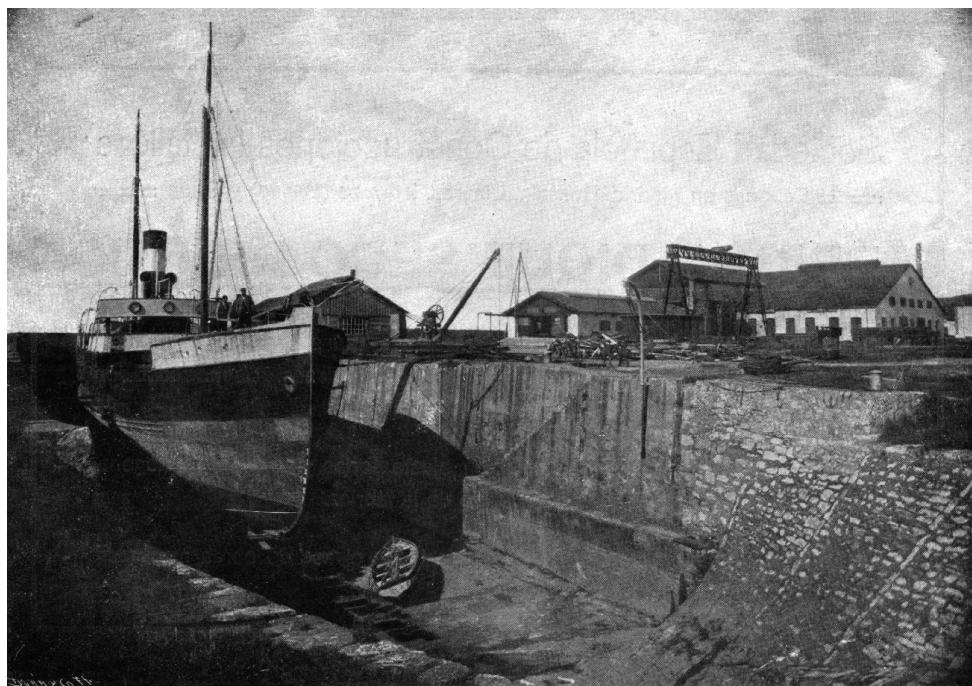
³² *El Noroeste*, 16/09/1901, 19/09/1901, 07/10/1901 y 08/12/1901.

³³ «La construcción naval en el mundo en 1902», en *Revista Minera*, 1903, p. 108.

³⁴ «Construcción naval en España», en *Revista Minera*, 1901.

³⁵ *El Popular*, 19/05/1905.

³⁶ *Gaceta de Caminos de Hierro*, 10/08/1904, p. 439.



4. El Dique de Gijón (1911)

Los talleres del Dique aumentaron en 1909 su producción general, tanto en lo relacionado con la reparación de buques, como en lo relativo a «alguna obra de importancia» para la Marina de guerra. Daba empleo a 130 trabajadores, «a pesar de la crisis general por que atraviesa aquella región».³⁷ De hecho, las cuentas de la SECM fueron más desfavorables en 1909 de lo que habían sido en 1908 por «la menor producción de los talleres de Beasain, dependiente a su vez de la flojedad de las demandas de las compañías de ferrocarriles españoles».³⁸ En contraste, los talleres del Dique de Gijón habían registrado en 1909 un mayor movimiento. Los trabajos para la Marina de guerra continuaron a lo largo de 1910 y dan prueba de la calidad de los trabajos de calderería realizados en el astillero gijonés, como pone de relieve una noticia insertada en *La Correspondencia de España*:³⁹

El administrador de la S.E. de Construcciones Metálicas y Dique de Gijón nos escribe atenta carta rogándonos rectifiquemos una noticia publicada el día 10 del actual. Decíamos en un telegrama de nuestro corresponsal en Cádiz que las nuevas calderas del *Infanta Isabel*

³⁷ «Sociedad Española de Construcciones Metálicas», en *Revista Minera*, 1910, p. 177.

³⁸ *Madrid Científico*, núm. 663 (1910), p. 17.

³⁹ *La Correspondencia de España*, 16/06/1910, p. 7; y *El Noroeste*, 04/06/1910, p. 3.

llegarían, en julio, de Inglaterra, y según nuestro comunicante, han sido construidas por la sociedad mencionada en Gijón y están camino de La Carraca.

EL IMPULSO DE LOS AÑOS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Si bien la segunda mitad de la década de 1880 se había caracterizado por la introducción en España de la moderna industria naval y los años del cambio de siglo, tras la guerra de Cuba, corresponden con un primer momento de auge para este sector, no será hasta los años de la primera guerra mundial cuando la construcción naval cobre por fin importancia, alcanzando volúmenes de producción importantes y renovando de forma generalizada sus instalaciones. En este favorable momento la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, como los restantes astilleros españoles, trató de aprovechar la coyuntura para dar un nuevo impulso a su negocio.

Esta bonanza animó a muchas empresas de transformados metálicos de Gijón a reorientar su producción hacia la elaboración de buques, lo que condujo a una clara competencia por los espacios costeros disponibles. La empresa gijonesa Sociedad Riera y Cía. (S.en C.), que se dedicaba a la construcción y reparación de maquinaria, en los primeros meses de 1917 fue transformada, a través de una ampliación de capital, en sociedad anónima con el nombre Astilleros Riera para dedicarse a los mismos trabajos que venía realizando, pero con especial atención en la construcción de buques. Además de sus antiguas instalaciones, estaban construyendo en ese momento nuevos talleres en la carretera de Gijón al Musel y gradas en la playa del Arbeyal, en Jove.⁴⁰ Por su parte, los antiguos astilleros que en Gijón había instalado la Constructora Gijonesa pasaron a manos del conde de Mieres, administrador delegado de la sociedad Fábrica de Mieres, por un plazo de diez años para darle mayor impulso a la construcción de buques mercantes.⁴¹

Para atender a las nuevas necesidades relacionadas con el incremento de producción durante la guerra, la sociedad Constructora Gijonesa había solicitado en 1915⁴² autorización para prolongar en una longitud de 28 metros el muro-dique de defensa del varadero establecido por dicha sociedad en la desembocadura del río Cutis, en Gijón. Durante el periodo de información pública se presentó una reclamación del administrador de la SECM, Fábrica y Dique de Gijón, oponiéndose a la concesión solicitada, fundándose para ello en los perjuicios que se le ocasionarían entorpeciendo las maniobras de entrada y salida de los buques en su dique, mayor arrastre de arenas y dificultades para su dragado (imagen 5).

⁴⁰ *Revista Minera*, 1917, p. 116.

⁴¹ Ibídem, p. 108.

⁴² *La Construcción Moderna*, 28/02/1915, p. 21.



S. Fábrica y
dique seco en
Gijón. *Mundo
Gráfico* (1916)

La SECM no pasaba por buenos momentos, a pesar del respiro que el auge de la construcción naval supuso para sus cuentas. En 1915 el beneficio producido por sus fábricas había sido solo de 838.046 pesetas, y como las cargas importaron 1.409.998 pesetas, saldó la operación con unas pérdidas de 571.952 pesetas. Al año siguiente, en 1916, los beneficios habían ascendido a 1.367.171 pesetas y las cargas sociales de 1.369.530 pesetas, con lo que la pérdida fue solo de 2.358 pesetas. No obstante, la situación seguía siendo poco favorable y algunos de sus consejeros, como Eduardo Dato, presentaban la dimisión.⁴³ La guerra evitaba la competencia de la industria europea con las fábricas españolas, pero al mismo tiempo no permitía el abastecimiento de algunos materiales y máquinas imprescindibles para esta industria.

Evidentemente, y a pesar de los problemas económicos, en este ambiente de euforia fue necesario introducir nuevas mejoras y ampliaciones en las instalaciones del antiguo dique gijonés. En 1917 la SECM, Fábrica y Dique de Gijón, solicita la instalación de dos gradas para la construcción de buques al este de la entrada del Dique Seco en la playa del Natahoyo de Gijón. Las gradas debían sobresalir unos 50 metros aproximadamente del muro de costa, quedando el resto de su longitud asentado sobre terrenos propios de la compañía.⁴⁴ En 1918 la *RIMA* nos informa de que el Dique disponía en ese momento de una importante grada capaz para buques de hasta 80 metros de eslora. Entre las dos gradas previstas se pensaba instalar una potente grúa de 20 metros de altura, terminada ya en esos momentos y construida en los talleres de la misma empresa, SECM de Madrid.⁴⁵

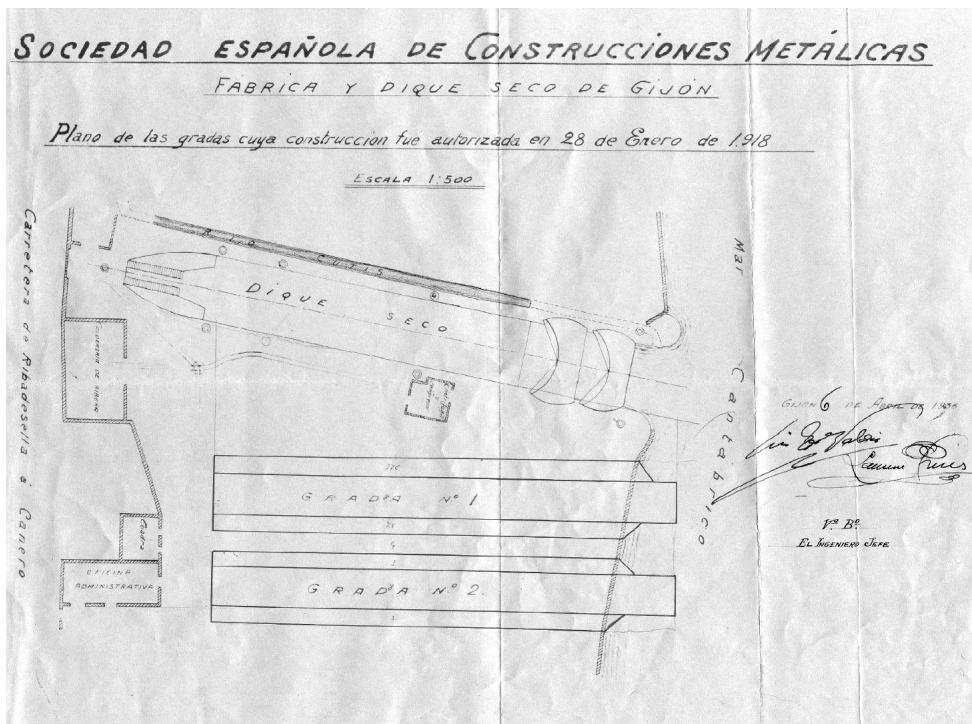
Sin embargo, la autorización necesaria para la construcción de las dos nuevas gradas en el varadero de dicha sociedad no llegó hasta el 28 de enero de 1919, en una fecha muy próxima ya al comienzo de la crisis de la industria naval española de los años veinte.⁴⁶ A través de un acta de reconocimiento del 6 de abril de 1936 de las obras efec-

⁴³ *Revista Minera*, 1917, p. 238.

⁴⁴ *RIMA*, 01/05/1917.

⁴⁵ «Construcciones Navales en Gijón», en *Revista Minera*, 1918, pp. 163-164.

⁴⁶ *Madrid Científico*, núm. 982 (1919), p. 13. Según el diario gijonés *El Noroeste* (30/11/1918), el ingeniero director había informado favorablemente a la Junta de Obras del Puerto a finales de noviembre de 1918.



6. Plano de 1936 de las instalaciones efectuadas en 1919

tuadas en 1919 (imagen 6), sabemos que las obras se realizaron conforme al proyecto aprobado y que la grada número dos se desplazó ligeramente «... hacia la primera, situándola paralelamente a la misma a una distancia de dieciocho metros y medio entre ejes, con evidente ventaja sobre lo proyectado por ocuparse menos sitio con la instalación y no afectar para nada a las instalaciones de Astilleros del Cantábrico, S. L.»⁴⁷

En vista del conflicto abierto entre la SECM y la Constructora Gijonesa en 1917 y del retraso en tramitar la solicitud de construcción de las gradas solicitadas por la SECM el mismo año, podemos mantener una sombra de duda sobre la imparcialidad de la Junta de Obras del Puerto en estos conflictos y sobre hasta qué punto pudo perjudicar los intereses de la sociedad propietaria del Dique. Los contactos políticos y la influencia de la Constructora Gijonesa, ya en manos del conde de Mieres, parecen más sólidos, llegando incluso a conseguir la asistencia de la infanta Isabel a la botadura del vapor *Antonietta*.

⁴⁷ En 1936, cuando se realiza esta acta, la empresa limítrofe con el Dique se llamaba ya Astilleros del Cantábrico, pero en su día fueron las instalaciones de Constructora Gijonesa, que en 1917 habían pasado a manos de Manuel Loring, conde de Mieres.

Los intereses empresariales por ocupar los terrenos de las playas del Natahoyo fueron múltiples en estos años finales de la primera guerra mundial. Por un lado el conflicto entre la Sociedad Española de Construcciones Metálicas y la Constructora Gijonesa por ocupar el mismo espacio, ya de por sí reducido, para construcción de buques. Por otro lado, la solicitud realizada a comienzos de 1917 por José Tartiere, como gerente de la Sociedad Industrial Asturiana, para ocupar una extensión de terreno de 139.000 metros cuadrados en la playa del Natahoyo de Gijón para escombrera de la fábrica de Moreda:

Linda el expresado terreno de la zona marítimo-terrestre por el sur con propiedad particular, por el oeste con el cerro de La Coroña, por el este con un muro que se construirá paralelo al canal de entrada del Dique Seco de Gijón y por el norte con otro muro que se proyecta de planta poligonal, presentando la concavidad al expresado rumbo.

Completa la obra un espigón saliente en dirección a la Piedra del Vendaval para cortar la propagación de la resaca defendiendo la boca de entrada del Dique Seco.⁴⁸

En general, estos fueron años muy favorables tanto para las construcciones navales, como para las construcciones metálicas en general, y los talleres del Dique mantuvieron una actividad constante. En 1919 la SECM había conseguido por fin ampliar sus instalaciones con dos nuevas gradas, de forma que, aprovechando el dique, pudiesen montarse tres quillas al mismo tiempo. Para completar las obras, una vez terminadas ambas gradas, se procedió a derrumbar el muro de contención del Dique para facilitar el acceso de estas al mar. Podemos conocer esta parte de las instalaciones del Dique de Gijón a través de un plano levantado en 1936. En el plano solo se incluye la localización del dique y las gradas, sin atender a la disposición de los talleres. En este plano se pone de manifiesto lo limitado del espacio disponible: el Dique quedaba constreñido entre el río Cutis canalizado y la carretera de Ribadesella a Canero.

OCUPACIÓN DE LOS TALLERES DEL DIQUE POR LA FÁBRICA DE MOREDA Y GIJÓN EN 1924

Terminada la Gran Guerra, Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania están en disposición de recuperar sus posiciones de privilegio en la construcción naval mundial. Al mismo tiempo se produce un incremento en el tonelaje medio de los buques en construcción para la marina mercante. El comercio intercontinental se había intensificado en los años del conflicto y las necesidades económicas aconsejaban un aumento en el

⁴⁸ *RIMA*, 01/02/1917.

tonelaje de los buques. Así, en 1918 los barcos de comercio en construcción en los astilleros ingleses tenían como tonelajes más comunes 3.000, 5.000 y 8.000 toneladas, claramente superiores al tonelaje medio hasta el momento de la marina mercante inglesa, que no pasaba de 1.450 toneladas.

Esta tendencia al aumento de tonelaje de los buques requería astilleros de mayor capacidad que los gijoneses, orientados en su mayor parte a la construcción de pequeños buques de cabotaje para las compañías mineras y siderúrgicas.⁴⁹ También requería empresas más fuertes, y de ahí que al terminar la guerra dieran comienzo procesos de integración de las pequeñas compañías tradicionales. Sin embargo, no fue el aumento en el tamaño medio de los buques lo que planteó los mayores problemas a la industria naval española y asturiana, sino la terrible crisis de trabajo del sector a comienzos de la década de 1920 que prácticamente paralizó la construcción de buques, por lo que muchas instalaciones se quedaron fosilizadas hasta la década de 1950.

El 9 de enero de 1924, después de que gran parte de Europa se viera asolada por destructivas tormentas, le tocó el turno a la bahía de Gijón. Además de causar problemas en gran número de buques, un golpe de mar provocó enormes desperfectos en la compañía Astilleros de Gijón,⁵⁰ destrozando «parte del taller de ajuste, la techumbre y todos los retretes».⁵¹ De hecho, el agua había alcanzado la grada en donde se estaban construyendo en ese momento varios buques para la Compañía Arrendataria de Tabacos. Aunque no hay noticias concretas que hagan referencia a posibles daños causados por el temporal en las instalaciones de la SECM, es probable que también estos talleres se vieran afectados por el temporal dada su proximidad a los Astilleros de Gijón, siendo la falta de noticias al respecto consecuencia del cierre temporal de estos talleres como respuesta a la terrible crisis posbélica que afectó al sector. Paralizada o no por completo la actividad en el Dique, la SECM continuaba defendiendo sus derechos sobre los terrenos en los que se asentaban las instalaciones. Así, cuando el 10 de enero de 1924 se estudiaba la posibilidad de ampliar el Macelo Municipal utilizando los terrenos colindantes, la SECM reclamó ante el consistorio sus derechos de propiedad sobre ellos.

⁴⁹ «Adquisición de buques por empresas mineras y metalúrgicas. // En estos últimos tiempos se ha hecho notar la conveniencia para muchas empresas evidente de disponer de medios de transporte propios, y algunas sociedades industriales y mineras demuestran haberse dado cuenta de ello. [...] // También la S. I. A., que explota la fábrica de Moreda, de Gijón, ha adquirido recientemente en la suma de 575.000 pesetas un vapor que dedicará al transporte de carbones entre Asturias, Santander y Bilbao. // En fin, sin salir de la región cantábrica, en el dique Natahoyo de Gijón, la Sociedad Española de Construcciones Metálicas se está ahora terminando la construcción de un vapor, encargado a dichos astilleros, para el servicio de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera», *Madrid Científico*, núm. 950 (1918), p. 15.

⁵⁰ La compañía Astilleros de Gijón había sido fundada en 1917 por el conde de Mieres, que había adquirido los varaderos de la Constructora Gijonesa.

⁵¹ *La Prensa*, 10/01/1924; y *La Voz*, Madrid, 10/01/1924, p. 3.

Ante tantas dificultades, no sorprende que en octubre de 1924 la empresa Fábricas de Moreda y Gijón tome en arriendo los antiguos talleres del Dique Seco del Natahoyo con el objetivo de ampliar el ramo de ajuste de su empresa, ya que los talleres existentes en ese momento en Moreda «... resultan insuficientes dado el continuo aumento de trabajo en tan importante centro fabril, que en la actualidad duplicó la producción, tomando como comparación la mayor que se logró durante el periodo de la Gran Guerra». ⁵²

Moreda y Gijón, desbordada por los encargos y no viéndose capaz de construir con la rapidez necesaria nuevos talleres, optó por alquilar los talleres, aparentemente sin uso en el momento, del Dique Seco. Tenía previsto dotar estos talleres de máquinas potentes y herramientas adecuadas para realizar trabajos que antes se estaban encargando en otras provincias o en el extranjero y aprovechar las antiguas instalaciones para «... abordar la producción en gran escala de muelles para vagones y automóviles, estirado en frío de barras, aparatos de manutención y fabricación de maquinaria, utilizando para ello los aceros especiales al cromo, cromo-níquel, silícium o manganeso, que ya fabrica, aunque en pequeña escala, las Fábricas de Moreda y Gijón». ⁵³ Además la empresa esperaba continuar con la producción de material para minas.

Vemos, pues, que Moreda y Gijón se encontraba inmersa en un proyecto de ampliación a corto y medio plazo, para el que se calculaba un desarrollo mínimo de tres o cuatro años. Entre las previsiones de la empresa en ese momento estaba dar trabajo a unos dos mil obreros, si bien por el momento emplearían solo unos cincuenta, vinculados ya a la empresa. Con ello las viejas instalaciones del Dique continuarían ligadas a la actividad de transformados metálicos, pero por el momento desvinculadas de la construcción y reparación de buques. Este cambio de uso no parece haber implicado, no obstante, un cambio en la propiedad de las instalaciones.

DIVISIÓN DE LAS INSTALACIONES Y OCUPACIÓN DEL DIQUE POR ASTILLEROS DE GIJÓN. 1926

El volumen de trabajo de Fábricas de Moreda y Gijón no debió responder a las altas expectativas que tenía la empresa porque, apenas dos años después de haber ocupado los talleres del Dique, las viejas instalaciones recuperaron en parte su primitiva actividad vinculada a la construcción y mantenimiento de buques. La empresa Astilleros de Gijón, puesta en marcha por el ingeniero Manuel Loring, conde de Mieres (Rodríguez Rodríguez, 2006: 577), venía trabajando desde 1918 sobre el antiguo varadero de la

⁵² *El Noroeste*, 08/10/1924, p. 3.

⁵³ Ibídem.

Constructora Gijonesa que había ampliado aquel mismo año con dos nuevas gradas.⁵⁴ Astilleros de Gijón se había establecido al amparo de la favorable coyuntura que había supuesto para la construcción naval la primera guerra mundial y había logrado sortear las dificultades planteadas al sector al terminar esta. En octubre de 1926 el volumen de trabajo aconsejó a la empresa hacerse cargo del antiguo Dique Seco, inmediato a sus instalaciones, y todavía en propiedad de la SECM:

[...] proponiéndose dedicarse a la reparación de toda clase de buques dentro del mismo, limpieza de fondos y obras de ajuste, por estar para ello esta industria en combinación con los talleres que allí tiene la Fábrica de Moreda y Gijón.

No ha podido por menos de regocijarnos tan feliz nueva como es la reaparición de una industria local de tan brillante historia como el Dique Seco del Natahoyo, que desde hace varios años se hallaba inactivo, volviendo ahora a funcionar con personal competentísimo que sabrá ser continuador acertado de los anteriores éxitos de esta industria.

Por otra parte, la reapertura del Dique representa para Gijón un positivo beneficio, puesto que el empleo de personal en aquellos talleres viene a aliviar en algo la crisis de trabajo que padecen los obreros en hierro gijoneses y que en una población eminentemente trabajadora como la nuestra se hace sentir en grado sumo.⁵⁵

Por tanto las antiguas instalaciones de la SECM quedaron divididas, por un lado, en el Dique, donde Astilleros de Gijón continuaba realizando las tradicionales tareas de limpieza y reparación de buques; y, por otro lado, en los talleres que seguían ocupados por Moreda y Gijón y que podrían ayudar también en las obras de ajuste relacionadas con las reparaciones. A partir de este momento, las noticias relacionadas con Astilleros de Gijón o con Moreda no suelen distinguir en qué parte de las instalaciones se está trabajando y por ello apenas tenemos constancia de las modificaciones que pudieron haber sufrido. Pero todo parece indicar que, en general, se aprovechó lo existente sin acometer remodelaciones de importancia. Como única referencia de interés al respecto puede destacarse el incidente del 1 de octubre de 1928, cuando poco antes de las cinco de la tarde, justo en el momento en que estaba a punto de concluir la jornada laboral, se oyó en los talleres un tremendo estallido debido a la explosión de un compresor que hizo salir lanzada una pieza del mismo «... con tal fuerza que atravesó el tejado y fue a caer en los terrenos de los Astilleros de Gijón».⁵⁶

Durante algún tiempo la empresa Astilleros de Gijón marchó con regularidad, trabajando para armadores como Antonio Suardíaz y Ángel Rivas, para los que construyó en 1930 el primer buque (el *Capricho*) con motor diésel que se botó en la ciudad.⁵⁷

⁵⁴ *El Noroeste*, 30/11/1918.

⁵⁵ *La Prensa*, 10/10/1926.

⁵⁶ *El Noroeste*, 02/10/1928.

⁵⁷ *La Prensa*, 20/12/1929 y 28/03/1930.

En los años siguientes continuó desarrollándose una gran actividad en este astillero, de donde saldrá una serie de motonaves con nombres como *Mariano Benlliure*, *Goya*, *Cervantes* o *Zuloaga*.

En 1933 la situación cambia radicalmente: el 14 de marzo se cierran los Astilleros de Gijón como consecuencia de la «falta absoluta de obra que se venía dejando sentir en los mismos».⁵⁸ Este cierre suponía dejar en la calle a 141 obreros:

Al terminar hoy las faenas diarias han quedado cerrados los astilleros de Gijón, conforme a lo anunciado por la empresa. Con esto quedan en paro 141 obreros especializados. Precisamente hoy se recibió oficio del Ministerio de la Gobernación en el que lamenta no poder conceder las cien mil pesetas solicitadas para remediar la crisis de trabajo, acrecentada con el cierre de los astilleros.⁵⁹

Por otra parte, los talleres ocupados por Fábricas de Moreda y Gijón comenzaron a pasar también por serias dificultades a comienzos de la década de 1930, cuando los efectos de la crisis de 1929 se dejaban sentir con claridad en España. La Fábrica de Moreda y Gijón permaneció cerrada entre el 8 de diciembre de 1931 y el 3 de marzo de 1932 como consecuencia de un prolongado conflicto laboral que enfrentó a los trabajadores y a la empresa. Finalmente se acordó reanudar los trabajos en los siguientes términos:

Como en la mayoría de los talleres sobra personal a causa de la crisis de trabajo, se establecerán turnos, que trabajan una semana cada uno. En los hornos se establecerá la jornada de seis horas y en los talleres de laminación, en tanto no queden normalizados los trabajos en la fábrica, se trabajará cuatro, cinco o seis días por semana, según las necesidades de los pedidos y abundancia del material. Se procurará, en suma, que todo el personal de la fábrica turne en el trabajo para evitar mayores perjuicios.

En los talleres de construcción del antiguo dique, que pertenece a la empresa de la fábrica de Moreda, se reanudarán las faenas el próximo lunes, creyéndose se hará lo propio en la fábrica, aunque la normalidad en esta depende de que el horno alto pueda funcionar, pues, dado el tiempo que lleva apagado, se ignora si podrá ponerse en marcha.

La comisión arbitral irá estudiando los salarios y las normas de trabajo en todos los talleres, comparándolos con los que rigen en la fábrica Duro Felguera, y conocidos estos datos determinará la revisión de salarios fijando cuáles deben rebajarse y cuáles mantenerse.⁶⁰

⁵⁸ *La Prensa*, 15/03/1933.

⁵⁹ *El Siglo Futuro*, 15/03/1933, p. 4.

⁶⁰ *ABC*, Madrid, 04/03/1932, p. 29.

CREACIÓN DE ASTILLEROS DEL CANTÁBRICO Y REAPERTURA DE LAS INSTALACIONES DEL DIQUE DEL NATAHoyo EN 1934

En septiembre de 1934, se pone en marcha una nueva sociedad dispuesta a establecer un nuevo astillero ocupando para ello las antiguas instalaciones del Natahoyo, sobre las que se había asentado hasta el momento Astilleros de Gijón. El ingeniero naval Ángel Rivas Suardíaz, que antes había trabajado precisamente en la empresa Astilleros de Gijón, y el industrial gijonés especializado en el ramo metalúrgico Ramón Fernández Montes,⁶¹ fundan una empresa que se llamará Astilleros del Cantábrico, S. L.:

[...] la cual se dedicará de lleno a la construcción y reparación naval y construcciones metalúrgicas en general, tales como cubiertas y entramados de edificios, vagonetas, lavaderos de minerales, etc.

Para el desenvolvimiento de los trabajos ha tomado dicha entidad los terrenos que fueron de Astilleros de Gijón y el Dique, comenzando sus actividades con la construcción de un buque para don Justo Ojeda y la entrada en el Dique del vapor *Jesús Antonio* de los señores López de Haro [...].⁶²

Esta empresa confiaba, una vez más, su éxito a la combinación de la construcción naval con otras construcciones metálicas, fundamentalmente las relacionadas con la minería, así como al mantenimiento y reparación de buques. Se trataba de asegurar carga de trabajo en tiempos difíciles. Por ello no sorprende que en agosto de 1935 se estuviera construyendo una grúa flotante por encargo de la sociedad adjudicataria del muelle trasatlántico, destinada a la colocación de bloques de 80 toneladas de peso para la construcción de su dique.⁶³ Sin embargo, el interés por especializarse en la construcción naval de la nueva empresa era patente y por ello intentó obtener la adjudicación de unos cañoneros para la Marina española con gestiones ante el Gobierno y recaudando el apoyo del diputado a cortes por Asturias Bernardo Aza.⁶⁴ Más adelante, en 1935, se establecieron contactos con el subsecretario de Marina Civil y diputado por Asturias Eduardo Piñán (Acción Popular) para exponerle los planes de ampliación del astillero y el deseo de obtener encargos del Gobierno.⁶⁵

En 1936, primero el cambio de Gobierno y después el estallido de la guerra paralizaron la actividad del astillero.

⁶¹ Ante el cese de actividad de los Astilleros de Gijón, el armador Antonio Suardíaz encargó a los Astilleros de Ramón Fernández Montes dos nuevos buques, botados en septiembre de 1934 con los nombres de *Don Quijote* y *Sancho Panza* en el muelle de Fomento (*La Prensa*, 14/09/1934).

⁶² *La Prensa*, 27/09/1934.

⁶³ Ibídem, 01/08/1935, p. 3.

⁶⁴ Ibídem, 01/12/1934.

⁶⁵ Ibídem, 28/08/1935.

ADQUISICIÓN DE LAS INSTALACIONES POR DURO FELGUERA Y REAPERTURA DEL VIEJO DIQUE. 1940

En el momento de creación del primer astillero gijonés, Anselmo Cifuentes estableció importantes vínculos, por un lado, con empresas armadoras dedicadas al cabotaje y, por otro lado, con una de las grandes siderurgias de la provincia, Duro Felguera. Podemos suponer que el astillero de Cifuentes, Stoldtz y Cía., además de facilitar el mantenimiento de los buques vinculados a la Duro que arribaban al puerto gijonés, utilizaría hierros de esta compañía en sus construcciones. Sin embargo, entre 1901 y 1940 no parece haber existido una especial vinculación entre las siderurgias asturianas y el astillero gijonés, probablemente porque la nueva propietaria, la SECM, tenía vínculos preferentes con el capital siderúrgico vasco. Posteriormente, se había intentado en Asturias una asociación similar entre empresas siderúrgicas y astilleros en 1917 por el conde de Mieres, que adquirió el antiguo varadero de la Constructora Gijonesa en El Natahoyo para aprovechar el impulso de la construcción naval en los años de la Gran Guerra, al tiempo que construía buques para servicio de sus empresas y daba salida a los aceros Siemens que se producían en Fábrica de Mieres. En 1940 será la Duro Felguera la empresa que intente instaurar una asociación similar adquiriendo los antiguos talleres y el dique de la SECM en El Natahoyo.

La Duro se hizo cargo tanto de los antiguos talleres como del viejo dique seco, que ocupaban el angosto espacio situado entre la desembocadura del río Cutis, los varaderos de Astilleros del Cantábrico y el Macelo Municipal. En ese momento los talleres llevaban algún tiempo sin uso, con las techumbres derruidas, la vieja grada abandonada, las compuertas del dique inutilizadas y parte de la maquinaria también en mal estado.⁶⁶ Rápidamente se abordaron las remodelaciones⁶⁷ necesarias para reemprender la actividad en el viejo astillero, con una inversión que superó el millón de pesetas:

- se reconstruyeron las dos gradas (de 80 y 90 metros de longitud respectivamente);
- se adquirieron dos grúas eléctricas de 5 toneladas cada una y se electrificó la grúa existente para dotarla igualmente de una potencia capaz de mover 5 toneladas;
- el dique seco se prolongó 16 metros para que pudiera atender mejor las necesidades de los buques que vinieran a hacer reparaciones y transformaciones;
- se instaló un nuevo taller de carpintería y se reformaron los talleres de forja y ajuste.

⁶⁶ *Voluntad*, 31/10/1940, p. 1.

⁶⁷ Ibídem.

Sin embargo, en 1941 todavía se trabajaba en precario, de modo que cuando un buque entraba en el dique, como las compuertas todavía no estaban operativas, se construía a toda velocidad un muro de cierre que podía alcanzar los 20 metros trabajando en dos turnos de cuatro horas y aprovechando la bajamar.

Estas importantes obras de remodelación en un momento en el que de nuevo parecía revitalizarse la construcción de buques no pasaron desapercibidas ante la competencia y, una vez más, surgieron intereses encontrados sobre los terrenos situados al este de la fábrica. La Duro tenía previsto ampliar los talleres para crear una factoría «... que partiendo del emplazamiento actual llegue a los muelles de Fomento». ⁶⁸ Pero en ese espacio estaban en ese momento funcionando los Astilleros del Cantábrico (sobre las gradas construidas en 1916 y 1918 por la Constructora Gijonesa), que también tenían previsto solicitar la ampliación de sus instalaciones en el espacio del Fomentín,⁶⁹ de modo que los deseos de la Duro se vieron truncados una vez más.

En 1944 los astilleros de Duro Felguera, en consonancia con el importante volumen de obra contratada en la ciudad, tenían en construcción once buques con motor diésel y un vapor. En total el valor de los buques en construcción ascendía a unos 23 millones de pesetas. Los barcos eran todavía de pequeño tonelaje y oscilaban entre 500 y 1.500 toneladas. En su mayor parte eran pequeños mercantes, fruteros y de pesca.⁷⁰ En la ciudad estaban en funcionamiento, además del astillero de la Duro, los Astilleros del Cantábrico (4 buques), los Astilleros Riera (3 buques), los Astilleros Montes (5 buques), Constructora Gijonesa (4 buques) y Astilleros Ojeda (2 buques), y todos ellos aprovechaban los hierros producidos en la provincia.⁷¹ Pronto liderarán la construcción naval en Gijón Juliana Constructora Gijonesa y el astillero de Duro Felguera.

Aunque los planes originales de expansión de la empresa no prosperaron, la política de mejoras y reacondicionamiento continuó, de modo que en 1947, siendo director del Dique Vicente Figaredo, se inauguró la ampliación del viejo dique seco. El ingeniero autor del proyecto fue Carlos Roa, que prolongó el dique hasta los 130 metros de eslora y amplió su manga hasta 24 metros.

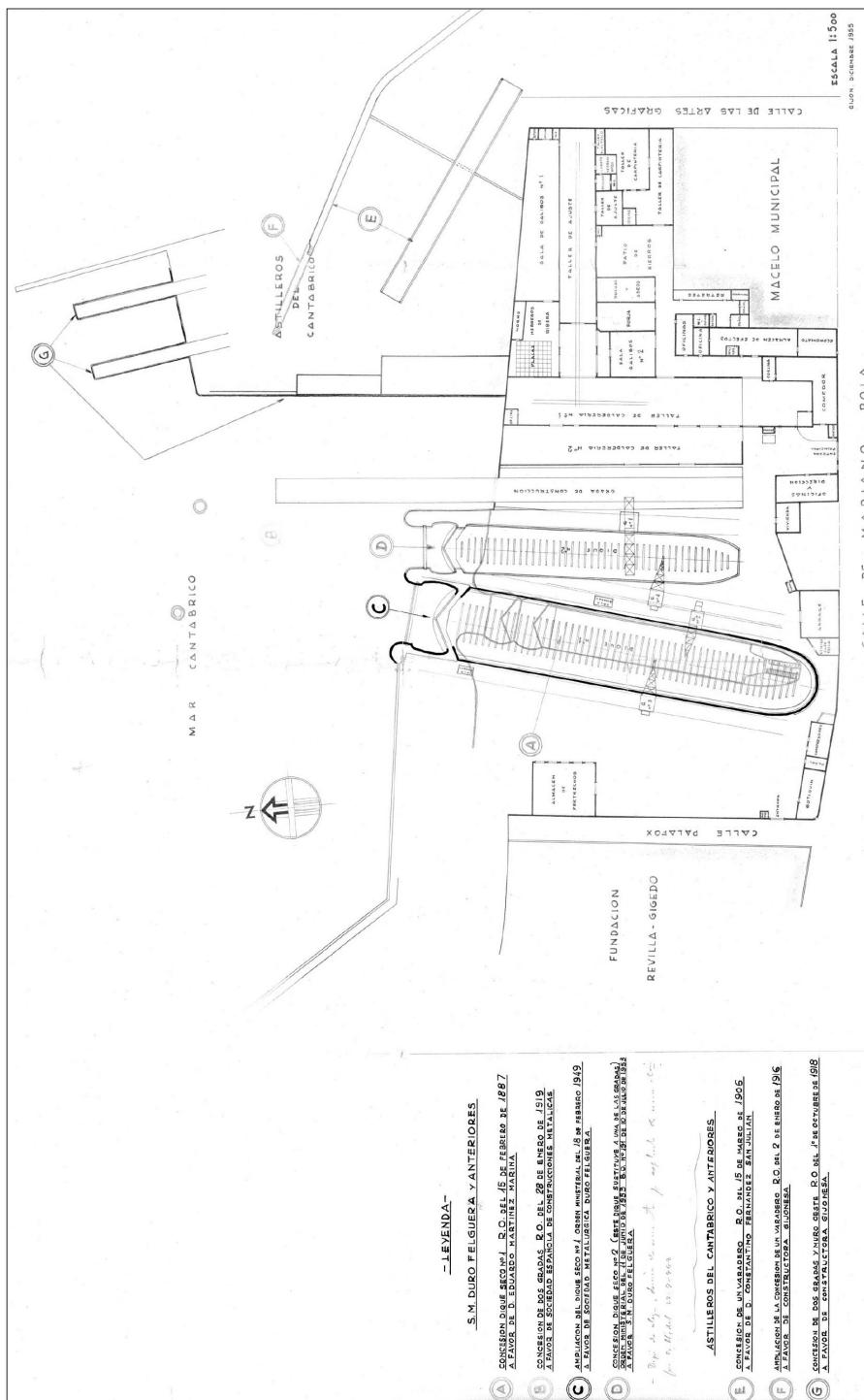
En la década de 1950 continúa el impulso de la construcción naval y Duro Felguera acomete una vez más importantes reformas en su factoría. En diciembre de 1952 el Ayuntamiento de Gijón acuerda dar el visto bueno a la solicitud de Duro Felguera que pretende establecer un paso a nivel sobre la carretera a Adanero en El Natahoyo para facilitar el transporte de escombros procedentes de la explotación minera de la

⁶⁸ *Voluntad*, 31/10/1940, p. 1.

⁶⁹ Ibídem.

⁷⁰ «Intensa actividad en los astilleros gijoneses», en *La Vanguardia*, 16/03/1944, p. 7.

⁷¹ *La Vanguardia*, 06/02/1944, p. 9.



7. Planos de las instalaciones en 1955

Camocha con destino a relleno de sus nuevos terrenos. Se trata de llenar una extensa zona marítima en las proximidades del monte Coroña, por la parte posterior de la Fundación Revillagigedo, con la finalidad de ampliar sus talleres.⁷²

Las remodelaciones continuarán en los primeros años de esta década (imagen 7) con la sustitución de una de las gradas por un segundo dique, más pequeño que el anterior. Con ello quedará configurado el astillero histórico y se abrirá paso a un nuevo periodo de gran actividad constructiva que se verá muy limitada por la falta de espacio. Finalmente, la remodelación del astillero de Juliana Constructora Gijonesa en 1960 significará el paso a un segundo plano para el viejo Dique.

BIBLIOGRAFÍA

CABALLERO, R.; y M. PALACIOS (1891): *Guía ilustrada del viajero en Gijón*, Gijón: **editor**.

CANELLA, F.; y O. BELLMUNT (1987 [1899]): *Guía general del viajero en Asturias*, Gijón: **BAA**.

GARCÍA LÓPEZ, J. R. (**año**): *Historia de la marina mercante asturiana*, t. II, **lugar: editor**.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Manuel Ramón (2006): «La construcción naval: los astilleros industriales», en **autor (año)**, *Asturias y la mar*, Oviedo: Prensa Asturiana.

⁷² *Voluntad*, 12/12/1952. Aprobado en la permanente del ayuntamiento el 09/12/1952, con la aprobación previa de la Jefatura de Obras Públicas.