

Astilleros y metales

Elena Toral
Alonso

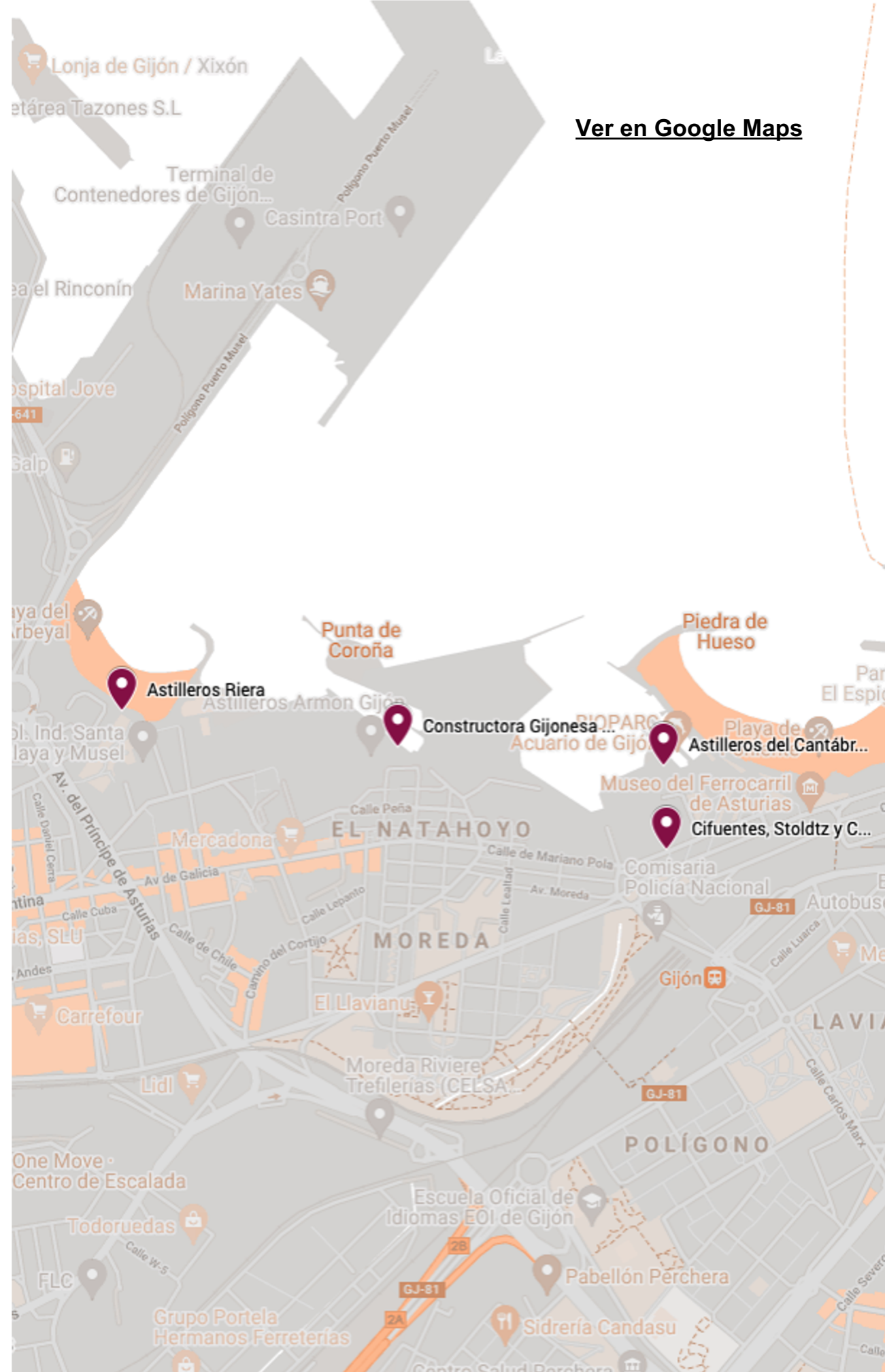
"(...) Mucho se hace en los astilleros de La Constructora Naval Española en Cádiz, algo en los talleres de la Trasatlántica en el Trocadero; todavía hay que esperar que los del Nervión en Bilbao entren en actividad, y es de creer que los astilleros de Sestao de la Sociedad Euskalduna emprendan la construcción 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 á crecimientos probables. Parece que todavía cabe un buen establecimiento en Asturias, donde en materiales y personal se cuenta con muy buenos elementos."

«Construcción naval en España»

Revista Minera, 1901

Imágenes: *Álbum Anunciador* (1893); *Gijón Guía* (1911); *Mundo Gráfico* (octubre 1916); *Gijón Veraniego* (1925); *La Esfera* (1918); *Vida marítima* 10-04-1918 (plano)

Ver en Google Maps



Cifuentes, Stoldt y Cía. «El Dique»

GIJÓN

En 1888 las dependencias de la antigua *Fundición de Anselmo Cifuentes* fueron trasladadas a la playa del Natahoyo, a un espacio inmediato a la estación de los Ferrocarriles del Norte, sobre la carretera a El Musel y con el mar a su espalda. Enrique Stoldt, como ingeniero de la empresa, fue el encargado de proyectar las nuevas instalaciones. En 1890 la fábrica ocupaba, con todas sus dependencias, unos 14.000 metros cuadrados. En febrero de 1891 se realizó la primera fundición, con presencia de público. Estas instalaciones se completaron con la construcción de un pequeño dique seco cuyas dimensiones eran de 87 metros de largo, 14 metros de ancho y 5'20 metros de calado en pleamar. El nuevo dique se inauguró en 1892. En su nuevo emplazamiento la empresa orientaba su actividad a la "*reparación de vapores, construcción de máquinas y de grúas, calderas de vapor y material minero*" y de ahí la necesidad del dique seco.

A lo largo de la década de 1890 continuó su producción tradicional de calderas y maquinaria. Abasteció a la 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*. Ya en junio de 1891 en sus talleres se terminaron una caldera para la fabrica de refinación de petróleo de Tremañes y otra para la fabrica de vidrios de Gijón.

El número de trabajadores empleado en este establecimiento oscilaba en función de la carga de trabajo a la que se estuviera haciendo frente en cada momento: 154 obreros en 1892 que se habían reducido a 143 en 1897, ascendiendo de nuevo a 167 en 1899.

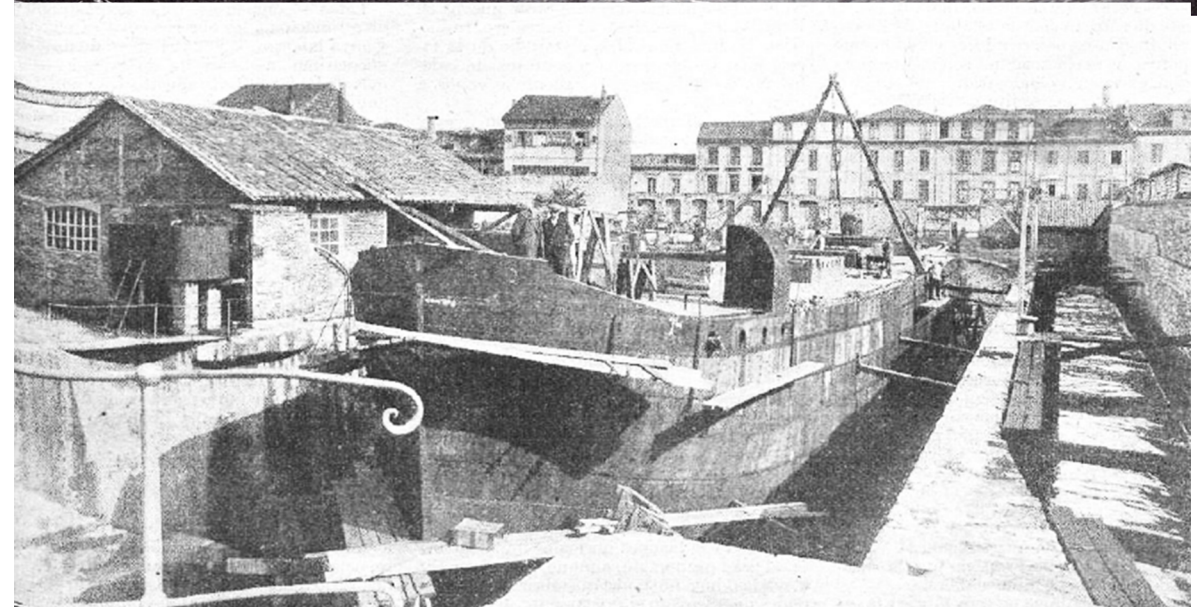
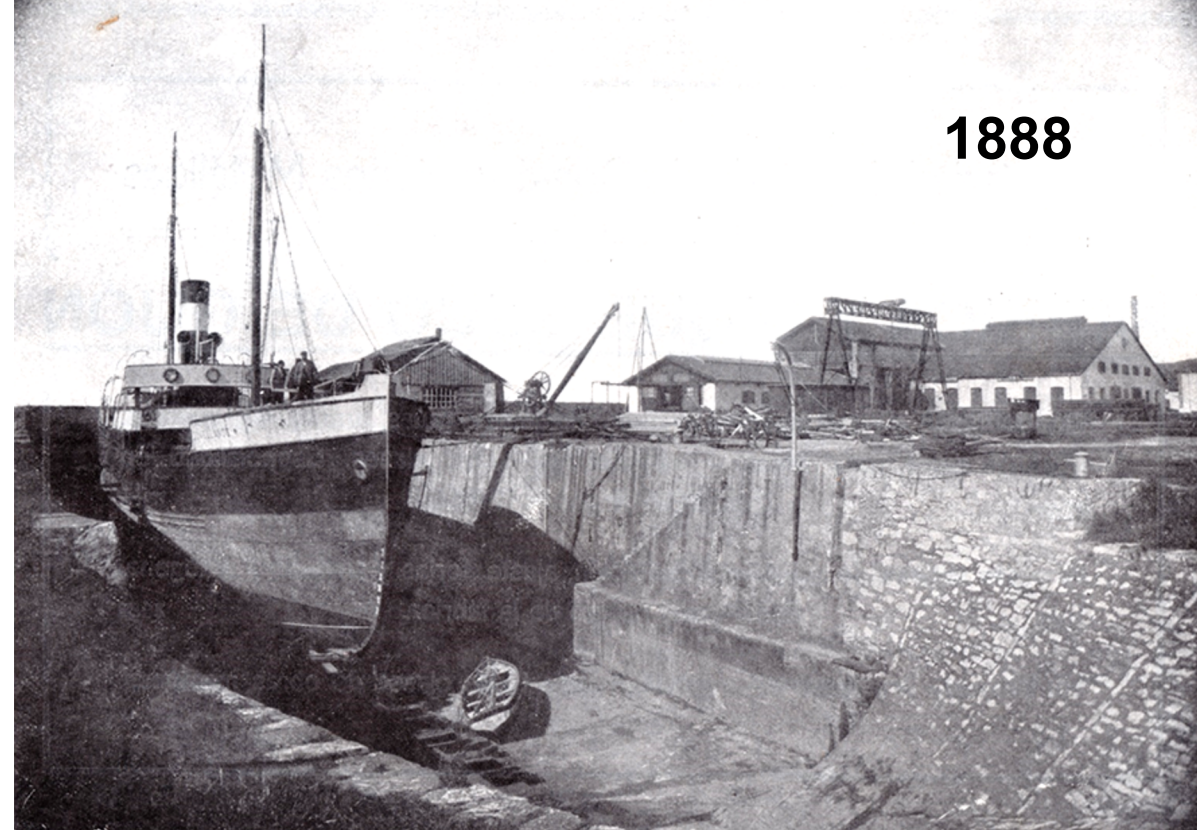
La fábrica fue conocida popularmente con el nombre "El Dique", nombre que conservó incluso después de que se hubieran abierto otros astilleros en la ciudad.

Localización

Estado actual: cerrado



1888



Astillero «Constructora Gijonesa»

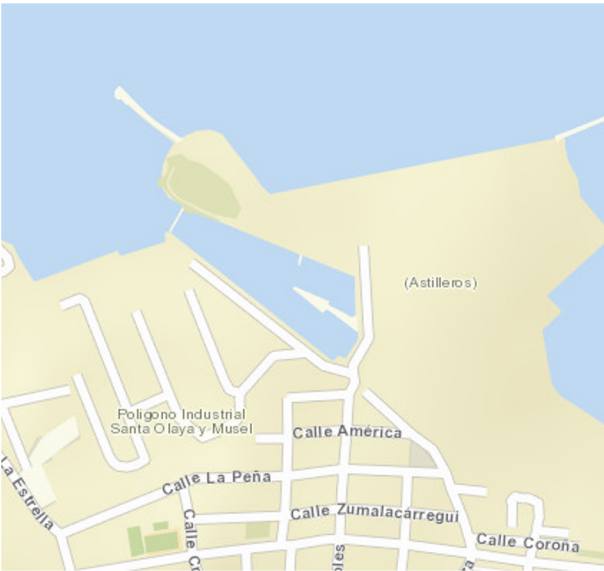
GIJÓN

La empresa *Constructora Gijonesa* fue fundada en Gijón, con un capital de 500.000 pesetas, con el propósito de atender a un amplio abanico de actividades relacionadas con la construcción, bien dentro del campo de la arquitectura, bien en relación con la ingeniería. Para hacer frente a sus amplios propósitos montó talleres aptos para el trabajo con piedra artificial, mármol comprimido, cemento y carpintería y cerrajería metálicas. Sus oficinas y espaciosos talleres, levantados en Santa Olaya, junto al mar, empleaban entre 125 y 150 trabajadores.

En torno a 1910-11 dio comienzo la construcción del varadero en el Natahoyo. En 1912, al tiempo que continuaban sus trabajos para grandes líneas ferroviarias, se produjo la botadura del vapor *Antonio López*. En 1914 se estaban construyendo otros dos vapores idénticos, de 26 metros de eslora, por 5,30 de manga, 2,60 de puntal y 160 toneladas de desplazamiento, que se esperaba terminar ese verano. Empleaba en estos momentos a 120 obreros y, además de construir buques, continuaba ocupándose en la elaboración de puentes para el ferrocarril Huelva-Ayamonte y de un muelle metálico, con almacenes y vía férrea, para El Ferrol.

El *Antonio López*, el *Josefin* y parte del *Antonieta* se habían construido en un astillero improvisado por temor a que la nueva actividad constructiva no obtuviese los resultados esperados. En 1915, comenzada la Gran Guerra, y como no se planteaban tantas dudas sobre la viabilidad del negocio de la construcción naval, “se le dotó de la maquinaria necesaria para esta clase de obras” Para ello en febrero de ese año se solicitó la concesión de una ampliación de 28 metros del dique correspondiente a su varadero, situado en la desembocadura del río Cutis. La autorización no llegó hasta 1917.

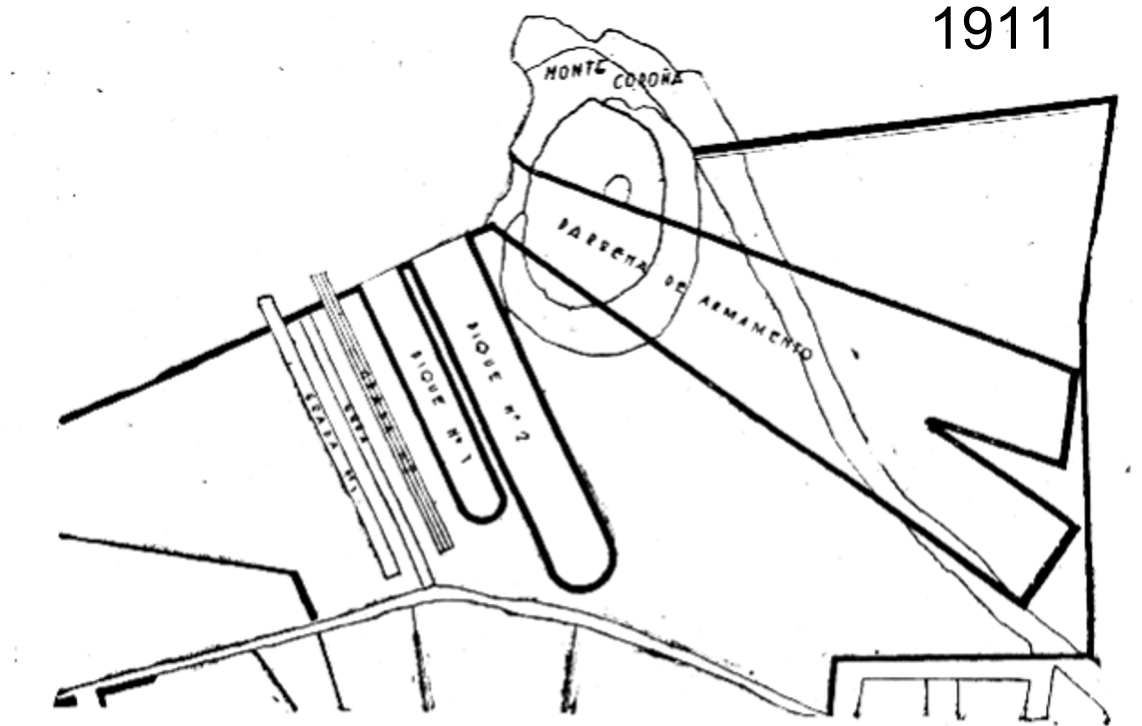
Localización



Estado actual: en uso



1911



S. A. JULIANA
CONSTRUCTORA GIJONESA
CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES
CALDERERIA Y CONTRUCCIONES METALICAS EN GENERAL
TALLERES MECANICOS DE FUNDICIÓN Y FORJA
**PROXIMA PUESTA EN SERVICIO DE DOS DIQUES SECOS
DE 125 Y 170 MTS. DE ESLORA**



«Astilleros de Gijón»

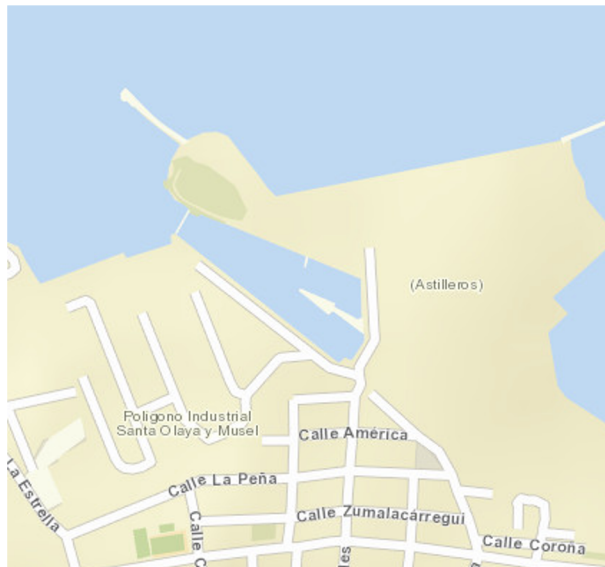
GIJÓN

En 1917 el conde de Mieres adquirió el antiguo varadero de la *Constructora Gijonesa* para para destinarlo al pujante y lucrativo negocio de la construcción naval. Realizó importantes obras para transformar el viejo varadero en una moderna factoría en la que se podría abordar la construcción de buques de hasta 2.500 toneladas. En 1919 daba empleo a 350 obreros. El conde de Mieres pudo construir así buques para el servicio de sus empresas y dar salida a los aceros Siemens que se producían en la *Fábrica de Mieres*, de la que era uno de los principales propietarios. Tanto los materiales como los trabajadores eran de origen español, lo que la prensa del momento presentaba como indudable muestra de patriotismo. El primer buque construido en los astilleros fue *Salvador*, proyectado por Jacinto Vez y Zetina, teniente coronel de Ingenieros de la Armada e ingeniero constructor de la compañía. Los astilleros ocupaban una superficie de 140.000 pies cuadrados y disponían de central de energía y de aire comprimido propias, taller de herreros de ribera, de calderería, de forja, de ajuste y de carpintería. En noviembre de 1919 se estaban realizando obras de ampliación y reforma. Se habían establecido nuevas gradas que permitían abordar la construcción de buques de 4.000 toneladas de carga. Al mismo tiempo, se estaba rellenando una gran extensión de marismas “*en las que se construirán nuevos talleres para montar la maquinaria moderna de gran potencia recientemente adquirida, con la cual, una vez instalada, se podrá dar a los trabajos el desarrollo necesario*”. En octubre de 1926 las expectativas de crecimiento de Astilleros de Gijón permitieron a la empresa hacerse cargo del antiguo Dique Seco del Natahoyo, inmediato a sus instalaciones, propiedad de la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*.

Los *Astilleros de Gijón* cesaron su actividad en 1933.

Localización

Estado actual: en uso



1917

Astilleros Riera y Compañía.

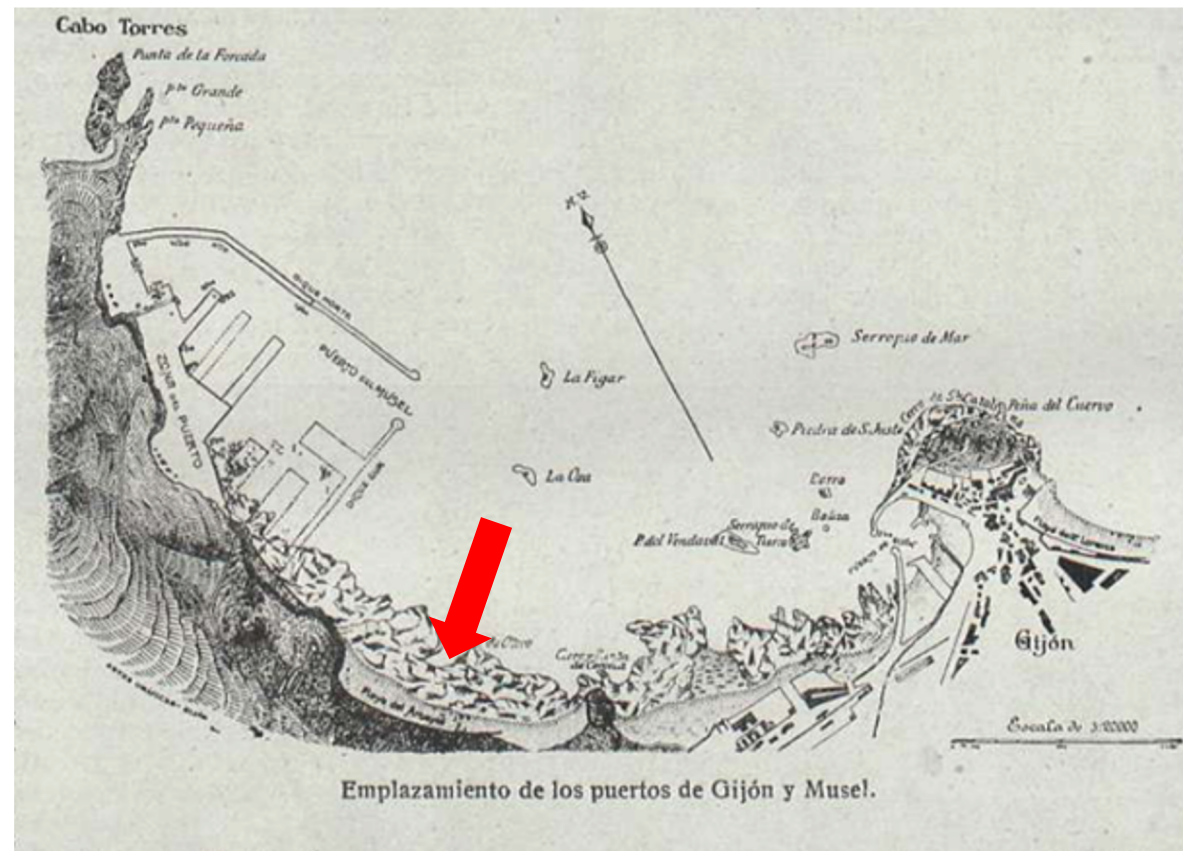
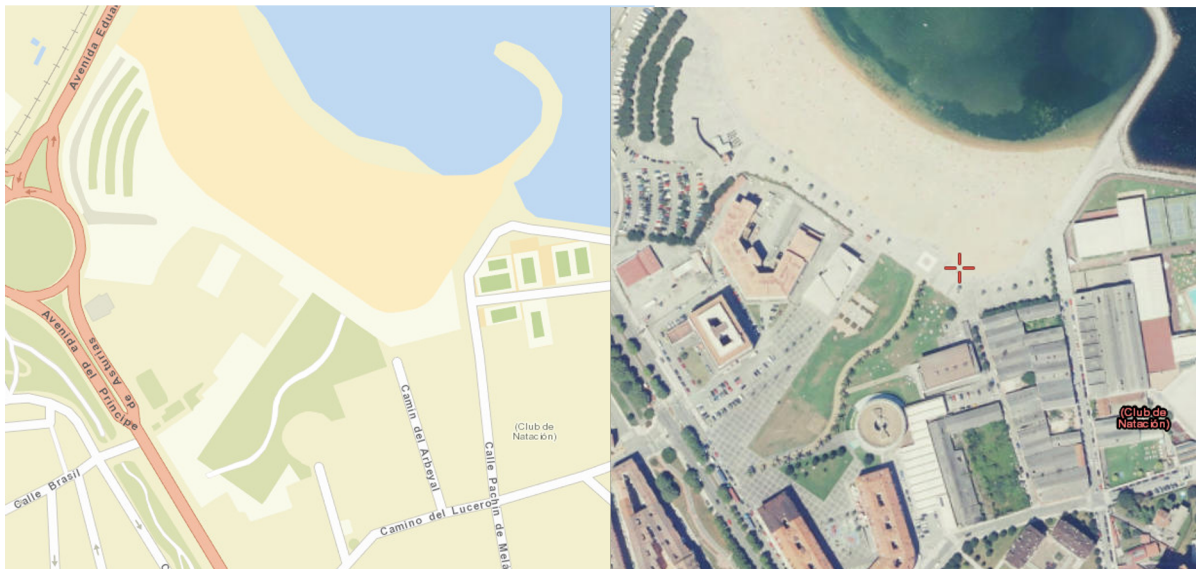
GIJÓN

1917

En enero de 1917, aprovechando la euforia del sector naval en España, Gervasio de la Riera, en nombre de la sociedad *Riera y Compañía* de La Calzada, solicitó autorización para ampliar los talleres mecánicos establecidos por él en Gijón en 1901 sobre la carretera a Veriña que ocupan un local muy modesto, con objeto de poner en marcha un astillero con dos gradas que se emplazarían en terrenos colindantes a la playa del Arbeyal, sobre la carretera de El Musel. Estaba previsto comenzar las obras en mayo. Gervasio de la Riera había acudido ya en 1899 al Primer Congreso de la Marina Mercante española, celebrado en Madrid, como representante de la clase de maquinistas, y en sus primeros talleres (1901) se había dedicado fundamentalmente a las reparaciones de buques y otras construcciones metálicas. Las obras del nuevo astillero avanzaron con rapidez por lo que en marzo de 1918 la empresa comenzaba a anunciar en la prensa local la puesta a la venta de sus antiguos terrenos, edificios y almacenes. La transformación de *Talleres Riera* en *Astilleros Riera*, obligó a construir nuevos talleres en los que “*se puedan fabricar máquinas, motores de buques de vapor y las maquinillas auxiliares de todas clases, tipos y tamaños, tanto para las grúas de a bordo como para los cabrestantes*”. El encargado de la dirección del astillero fue Arturo Gregson, ayudado en la sección de preparación de materiales por Lorenzo Mutiozabal. Como las circunstancias de la guerra hacían imposible disponer de maquinaria y herramientas de importación con la rapidez deseada, decidieron construir en los talleres del astillero todo lo necesario para su instalación. De esta forma en octubre de 1917 tenían ya empleados a 100 obreros. En 1920 todavía continuaba el proceso de expansión y se obtuvo autorización para establecer bolsadas de salida de las gradas de la factoría, conforme al proyecto firmado por el ingeniero de caminos José María Aguirre.

Localización

Estado actual: desaparecido



«Astilleros del Cantábrico»

GIJÓN

En septiembre de 1934 se constituyó una sociedad con el nombre *Astilleros del Cantábrico S.L.* para dedicarse a la construcción y reparación de buques y a las construcciones metálicas en general.

La nueva sociedad estaba constituida por el ingeniero naval Ángel Riva Suardíaz y el perito industrial Ramón Fernández Montes, ambos con experiencia anterior en el sector. Esta nueva sociedad ocupaba los terrenos de los antiguos *Astilleros de Gijón S.A.* y del antiguo Dique Seco.

En 1935 aspiraban a construir los buques de guerra proyectados por el gobierno de la República. Disponían para ello de gradas capaces para buques de hasta 5.000 toneladas de arqueo y un dique seco para buques de hasta 3.000 toneladas.

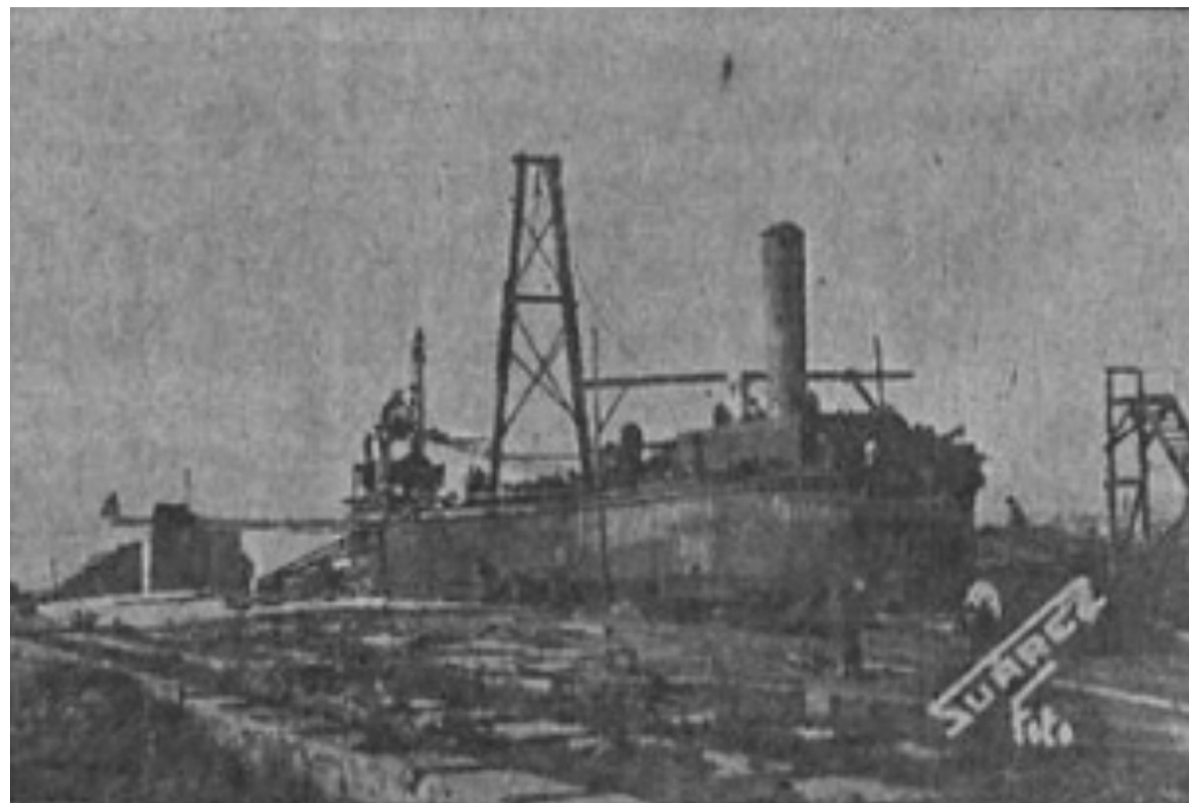
El conjunto del astillero contaba con las siguientes dependencias: una sala de trazados o de gálipos de 14 x 60 metros; un taller de ajuste con tornos, barrenas, sierras, máquinas de fresar , etc.; un taller de calderería con máquinas cortar y punzonar y un taller de forja con un martillo pilón y hornos de recocido y templado. Junto a este taller se levantaba en un edificio anexo la instalación de aire comprimido. Disponía también de un departamento de soldadura eléctrica que ya se consideraba indispensable en aquellos años. En la nave destinada a taller de ribera se doblaban las cuadernas con ayuda de pequeños hornos. Había además talleres sin uso por falta de encargos. Trabajaban unos 80 obreros.

Terminada la Guerra Civil, en 1941, la *Duro Felguera* adquirió el Dique Seco y sus viejos talleres situados junto al matadero para darles nueva vida.

Los Astilleros del Cantábrico centraron su actividad en las gradas de la playa de El Natahoyo que mejoraron y ampliaron.

Localización

Estado actual: desaparecido



1934