

PUERTO DE GIJÓN ¹

Reseña histórica

Desde tiempos antiguos se efectuaron tareas de carga y descarga de buques al pie del cerro de Santa Catalina, situado al este de la concha de Gijón y adosado al recinto de la ciudad, construyéndose a lo largo de los siglos lo que más tarde vino en llamarse el puerto local o de Apagador.

Ya en 1772 el capitán de navío don Diego Guiral emitió un informe al Consejo de Castilla calificando el lugar conocido como El Musel –al extremo oeste del semicírculo que forma la concha– como el mejor emplazamiento para un fondeadero, al abrigo del cabo de Torres. En 1790 el gijonés don Gaspar Melchor de Jovellanos fue comisionado para estudiar la rama del carbón en el Principado, siendo su recomendación construir un camino carbonero hasta Gijón “rematando con el proyecto del Musel”. A mediados del siglo XIX y ante la necesidad de dotar a Asturias de un puerto de refugio de importancia, la Dirección General de Obras Públicas encargó un proyecto, que presentó el ingeniero don Salustio González Regueral durante 1862 y en el que se decantó con toda claridad por El Musel como el lugar adecuado. Siguiéron años de vivas polémicas entre las distintas poblaciones costeras que disputaban por el futuro puerto, así como en el mismo Gijón entre los partidarios de ampliar el puerto local, los apagadoristas, en su mayoría navieros con intereses en los tráficos existentes, y los defensores del Musel o muselistas, donde se alineaban empresarios mineros que clamaban por unas mejores condiciones de embarque para hacer competitivo el carbón asturiano en otros mercados.

En 1883 se concedió a don José Ruiz de Quevedo la construcción y explotación del puerto del Musel, fijándose que “el concesionario podrá explotar las obras a medida que su estado de adelanto le permita, quedando en libertad de establecer las tarifas o derechos que juzgue convenientes para el uso del puerto, de los muelles, y demás obras que haya construido. Una vez terminadas, podrá enajenarlas en la forma que mejor estime”. Sin

¹ Caso de la División de Investigación del Instituto Internacional San Telmo, España. Preparado por Enrique Moreno Lagrú para servir de base de discusión y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada.

Copyright © Julio 2000, Instituto Internacional San Telmo.

No está permitida la reproducción total o parcial de este documento, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro o por otros medios.

Prohibida la reproducción, total o parcial, sin autorización escrita del Instituto Internacional San Telmo, España.

embargo, sólo se realizaron algunos trabajos auxiliares de escasa importancia, por lo que un año más tarde quedó caducada esta concesión. Finalmente, las obras del Musel comenzaron en 1893 con el dique de abrigo Norte, iniciándose la explotación comercial por la Junta de Obras del Puerto en 1907.

Desde el principio la actividad se concentró en la carga del carbón transportado por ferrocarril desde las cuencas mineras y con destino principal a los puertos peninsulares, en particular al de Bilbao. El dique Norte supuso refugio frente a los temporales pero no garantizaba la calma necesaria para las operaciones comerciales, por lo que se acometió la construcción del primer espigón, ultimado en 1913, al cual seguiría un segundo finalizado en 1947 y el llamado dique del Oeste, cuyas obras duraron desde 1950 a 1963. Poco a poco las salidas de carbón en cabotaje, que alcanzaron un máximo de 2,8 millones de toneladas en 1956, fueron disminuyendo mientras aumentaba la descarga de carbón y de minerales.

La década de los setenta representó un rápido crecimiento del tráfico de importación de ambos productos debido a la sustitución de materia prima nacional por la más competitiva de otros países. La progresiva reducción de los aranceles de productos siderúrgicos a raíz del Plan de Estabilización de 1959 hizo entrar en crisis a las empresas asturianas del sector –Duro Felguera, Fábrica de Mieres y S.I.A. Santa Bárbara– llevando al gobierno a intervenir a través de un plan de acción concertada al que éstas se acogieron fusionando sus activos siderúrgicos en una nueva sociedad, Unión de Siderúrgicas Asturias, S.A. (UNINSA), que en 1971 finalizó una planta integral en Veriña, zona no lejana del Musel; poco después, en 1973, la creciente intervención del INI en su capital acabó desembocando en su absorción por la empresa pública Ensidesa.

La carencia de áreas de servicio en El Musel, construido a partir del sistemático desmonte del acantilado del cabo de Torres, hizo que desde el comienzo de su explotación se habilitaran en el contiguo valle de Aboño estaciones de clasificación de las terminales ferroviarias que confluían en el puerto. En 1972 el INI creó la sociedad Parque de Carbones, con participación de Ensidesa (81,7%), Hunosa (16%), Nueva Montaña Quijano (1,3%) y Minero Siderúrgica de Ponferrada (1%), con el objetivo de mezclar los carbones nacionales con los de importación para conseguir una pasta apta para la producción de coque siderúrgico. En 1973 la Junta de Obras del Puerto estableció, también en Aboño, un parque de regulación de mineral de hierro. Se amplió el dique Norte para atraque de graneleros de hasta 100.000 toneladas de peso muerto y se construyó una terminal de descarga de graneles sólidos que comenzó a operar en el mismo año, contando con dos cintas transportadoras de 3,3 kms. a través de un túnel bajo el cabo con destino al parque de carbones y al de minerales, para proceder a su reenvío por otra cinta a Veriña o a su embarque en vagones de ferrocarril. Dicha terminal fue financiada por la Junta de Obras del Puerto y su explotación se adjudicó a Ensidesa en régimen de concesión administrativa por un período de cinco años, prorrogable a otros dos plazos de la misma duración. A su vez, Ensidesa subcontrató las operaciones a una compañía privada participada a partes iguales por diez consignatarios de Gijón. Igualmente en Aboño, la S.A. Tudela Veguín amplió en 1972 la planta cementera que disponía desde 1953 y dos años más tarde Hidroeléctrica del Cantábrico puso en funcionamiento la primera fase de su central térmica, preparada para quemar combustibles sólidos, líquidos y gaseosos.

Dentro del recinto portuario, Butano S.A. instaló en 1970 un gaseoducto de dos tuberías hasta los depósitos esféricos situados en la parte alta del cabo de Torres y, tras la construcción de un pantalán de petroleros, Campsa situó en 1978 tomas de carga o descarga para sus depósitos en una zona inmediata de terreno ganado al mar. El antiguo puerto local fue sufriendo un progresivo deterioro de sus instalaciones y en la década de los noventa fue transformado en puerto deportivo, remodelándose sus accesos con muy notable mejora en los espacios utilizados por la ciudad.

El puerto actual

Las instalaciones constan de cuatro partes diferenciadas: el puerto deportivo, una zona de astilleros en la que se asientan diversas empresas privadas de construcción y reparación de buques, el puerto comercial del Musel y el conjunto de almacenamiento y distribución del valle de Aboño.

La infraestructura de abrigo está adaptada a las características del Cantábrico en la zona, de una altura de ola significativa de 10,7 metros y un período medio de 14-16 segundos, con una máxima carrera de marea de 4,60 mts., es decir, está preparada para los fuertes temporales invernales propios de esta costa. La superficie de flotación es de 4.300 hectáreas, de las cuales 1.000 corresponden a antepuerto y accesos, y otras 1.800 a fondeadero y dársenas comerciales. La longitud de diques de abrigo es de 5.600 metros lineales, la de muelles de 1.300 y la de atraques de particulares 900. La superficie terrestre supone 2,1 millones de metros cuadrados, de los que 0,4 corresponden a almacenes y 0,16 a viales; los muelles descubiertos de la Autoridad Portuaria de Gijón (APG) suman 650.000 m², los cubiertos 22.000 m², y los cubiertos y abiertos 10.000 m², contándose con un almacén frigorífico privado de 28.000 m³. Operan siete remolcadores de un mismo concesionario y la APG es propietaria de cuatro locomotoras para el servicio ferroviario dentro del recinto portuario. Las comunicaciones por tubería comprenden oleoductos a los depósitos de C.L.H., Ditecepsa y Continental Oil, y gaseoductos a Repsol Butano y Dupont Ibérica. Dentro del puerto funciona un helipuerto en concesión a la Sociedad de Salvamento Marítimo y Renfe tiene una terminal de contenedores.

Las grúas, construidas entre 1972 y 2000, se desglosan en:

	<u>APG</u>	<u>Particulares</u>	<u>Total</u>
Portacontenedores de 52 Tm	1		1
De pórtico:			
De 50 Tm. (Muelle de Minerales)	2		2
> 12 Tm	7	2	9
De 12 Tm	11		11
De 6 Tm	4		4
TOTAL	25	2	27

Las instalaciones especiales de carga y descarga comprenden dos descargaderos automáticos de cemento a granel, un descargadero de asfalto y las tomas de gasolina, gasóleo y butano para las tuberías.