

Los puertos asturianos en el siglo Ilustrado: el combate contra una debilidad crónica

The ports of Asturias in the Age of the Enlightenment: coming to grips with a chronic weakness

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO¹

Universidad de A Coruña, Facultad de Humanidades y Documentación

reyes@udc.es

<https://orcid.org/0000-0002-4263-164X>

Texto recibido em / Text submitted on: 26/06/2019

Texto aprobado em / Text approved on: 25/06/2020

Resumen. La España del siglo XVIII asiste al renacimiento de su política naval con la creación de importantes infraestructuras militares (arsenales) e inversión tecnológica (navíos de línea). Sin embargo, por lo que respecta al ámbito costero desde la óptica civil, el análisis del estado de los puertos que no tenían un estricto interés estratégico y militar, es decir, los comerciales y pesqueros, se aprecia una situación en la que se alternan la destrucción y el deterioro con las reiteradas peticiones de los gremios de marineros para mejorar los muelles, diques y construcciones anexas. En Asturias podemos afirmar que la práctica totalidad de las demandas de auxilio serán atendidas administrativamente (elaboración de proyectos, planificación de impuestos para sufragar las obras, frecuentes visitas de los ingenieros militares), lo que no equivale a que se ejecutaran de manera completa, perfecta o siquiera que garantizaran una perdurabilidad en el tiempo que fuera más allá de algunos lustros.

Palabras clave. Política naval, Puertos, Ingeniería, Asturias.

Abstract. In the eighteenth century Spanish naval policy experienced a renaissance with the building of important military infrastructures (arsenals) and investment in technology (ships of the line). As regards the country's coasts from a civil perspective, however, an analysis of its commercial and fishing ports, which were not strictly of any strategic or military interest, paints a picture in which their deterioration and ruination alternated with the repeated requests of the sailors' guilds for improvements to be made to quays, docks and associated outbuildings. In Asturias, it can be claimed that practically all the requests for assistance were heeded by the administration (the drafting of projects, the planning of taxes to defray building costs, the frequent visits of military engineers, etc.), although this does not mean to say that they were fully met or guaranteed their sustainability for more than a few decades.

Keywords. Naval policy, ports, engineering, Asturias.

¹ Trabajo realizado en el marco del Proyecto I+D+i del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación orientada a los Retos de la Sociedad, "Culturas urbanas: Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico" (ref. HAR2015-64014-C3-2-R), del Ministerio de Economía y Competitividad de España, con una cofinanciación del 80% FEDER.

De todas las ingenierías, aquella que desarrolla su labor en, bajo, sobre y con el concurso y oposición del agua es la que más dificultad conlleva. Tanto es así que con la llegada de la nueva dinastía Borbón, quien diseña lo que será el futuro cuerpo de ingenieros, Jorge Próspero de Verboom, afirma taxativamente que los españoles no conocen las técnicas para construir en el agua y no confía en ningún español para estas tareas, que se encomiendan a flamencos o franceses, hombres que están acostumbrados desde hacía siglos a luchar y vencer al medio acuático (GALINDO DÍAZ 2002; CÁMARA MUÑOZ 2005, 2015, 2016 y 2017; GARCÍA HURTADO 2017).

Nuestro objetivo es exponer el debate que se suscita en torno a los problemas que plantea el estado de las infraestructuras portuarias en el siglo XVIII, los proyectos que se elaboran, los intereses encontrados entre las distintas poblaciones costeras y en el seno de las mismas (terrestres – quienes no viven de manera directa del mar – contra marineros), los conflictos jurisdiccionales, la lucha por la obtención de los recursos económicos que permitan llevar a cabo las obras, etc. (MONGE MARTÍNEZ 1998; FISCHER y JARVIS 1999; DELGADO BARRADO y GUIMERÁ RAVINA 2000; FORTEA PÉREZ y GELABERT GONZÁLEZ 2006; O’FLANAGAN 2008; LE MAO 2015). Pues aunque en función de la localidad, la época o hechos puntuales se pueda achacar la responsabilidad del resultado a unos factores u otros, lo que es indudable es lo que existió sobre el terreno o se edificó sobre las aguas, que lamentablemente no se compadece con las necesidades que debía afrontar España, no solo como imperio ultramarino, sino como territorio donde la extensión de sus costas y el número de súbditos que tenían su medio de subsistencia en el mar hubiera exigido una mayor atención. Y esto era así porque no se trata de una cuestión solo económica o social, sino que tiene una profunda naturaleza estratégica, como sí pondrán de manifiesto los afectados.

Podríamos achacar a la falta de planificación racional, de estudio de las necesidades estratégicas y económicas españolas a la hora de formular una suerte de política global costera o portuaria (que por otro lado no existió jamás), de las posibilidades de la Hacienda de sostener las edificaciones, los muelles, los diques, y las naves, en que tantos reales se invirtieron, pero que no se previó el coste de mantenimiento, que puede ser igual o más elevado que el de construcción (GARCÍA HURTADO 2016). Esbochemos un ejemplo de las consecuencias de esta manera de actuar a golpe de decisión a corto plazo. La Armada no contaba con recursos para poder llevar a cabo el carenado, la limpieza del casco, de sus embarcaciones. Era más grave todavía. Aunque hubiera dispuesto de los recursos económicos no poseía el número de diques que hubieran sido necesarios y, lo que era algo insalvable y a lo que nunca se

prestó atención, no disponía de buzos (GARCÍA HURTADO 2020). Esto es una paradoja, ya que España fue el primer Estado en crear academias para los buzos, pero también la primera en fracasar: el arsenal de Ferrol, la joya de la Armada, contaba con un buzo (anciano y enfermo), cuando las ordenanzas señalaban que cada navío debía disponer de uno. ¿Cuántas Marinas llevaron a cabo el hundimiento de sus propias naves porque no podían hacerse cargo de ellas? Esta idea suicida incluso se convierte en un sistema de defensa que se desarrolla en los planos por parte de los ingenieros. Ni que decir tiene que se trataba de una ruina desde el punto de vista moral, material y económico (las naves hundidas había que sacarlas a flote después, y eso suponía tener que emplear tecnología punta de la época, lo que conllevó que los pecios se dejaran en su sitio, con el peligro que suponía para la navegación y para la botadura de las naves – Archivo del Museo Naval de Madrid, en adelante AMNM, 0016-C-0006; Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército de Madrid, ArJ-T.5-C.4-160).

España crea una Armada desde la nada tras la Guerra de Sucesión que crece de manera exponencial, pero que no dispone de garantía alguna de un servicio de mantenimiento al nivel del capital invertido. Sin embargo, esta no era su mayor lacra. Los historiadores hemos olvidado que el principal problema de la Armada fue que no dispuso nunca de tripulación, de marineros, capacitados, integrados y, diríamos hoy, proactivos. Todos eran obligados a través de la fórmula de la matrícula de mar, lo que determinaba que se mirara con repulsión el Real Servicio y se utilizaran toda suerte de artimañas para escapar del embarque (VÁZQUEZ LIJÓ 2006). Por si estas dos fallas no fueran suficientes (incapacidad para conservar la flota y marinería reacia y escasa), hay un tercer elemento que a nuestro juicio se ha ocultado de manera vergonzante. Cuando en 1717 se crea la Academia de Guardias Marinas de Cádiz y en 1726 Felipe V decreta que España se divida en tres departamentos marítimos, con capitales en Cádiz, Ferrol y Cartagena, se inicia un período en que a la par que se transforman los puertos de Ferrol y Cartagena, también se establecen en ellos academias para formar a la oficialidad naval. Los programas de estudio eran avanzados, los profesores algunos de los mejores científicos de la época, pero el alumnado nunca estuvo a la altura. Primaba más el apellido que la inteligencia, el favor real que el mérito, de modo que el grado y el empleo no tenía por qué llevar aparejado un mayor conocimiento. Y esto es eludible en la infantería o en la caballería, pero el cuerpo científico por excelencia es la Armada: un combate naval se gana con cálculos matemáticos, conocimientos astronómicos y meteorológicos, aunque no se tuviera valor, sin embargo este no lograría nunca nada por sí solo (GARCÍA HURTADO 2012). El panorama no es tan idílico como se presenta habitualmente. Y si esta era la situación del

instrumento que garantizaba la estabilidad y la perduración del imperio y la seguridad de las rutas comerciales con América y el Pacífico, podemos empezar a imaginar cuál era el estado de los puertos.

Hemos estudiado el arsenal de Ferrol, pero no lo que se ve sobre el agua, sino lo que esta oculta. Era el mayor arsenal de España, el más moderno y el que poseía mayor capacidad para garantizar en su seno la seguridad de las naves. Sin embargo, nunca se supo cómo colocar las embarcaciones en su interior, que estaban más seguras fuera que dentro, solo se podía salir de él con una de las treinta y dos direcciones de la rosa de los vientos (es decir, más que un arsenal era una prisión) y jamás se alcanzó una profundidad en las excavaciones que fuera óptima. Si Ferrol hubiera sido un arsenal magnífico (todavía existe y es anatema negar sus bondades), no existirían otros proyectos que se diseñan no al mismo tiempo, sino cuando ya se ha concluido y está operativo, lo que explicaría que no se habían cubierto todas las expectativas ni resuelto todos los problemas de funcionamiento. No de otro modo se explica la propuesta para establecer otros arsenales al oeste y al sur de Ferrol, a menos de 200 kilómetros en ambos casos. Nos referimos a los proyectos para crear un “Nuevo Ferrol” en la concha de Artedo o para hacer de las islas Cíes el gran arsenal atlántico peninsular (Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid, en adelante CAGMM, PO-02-13).

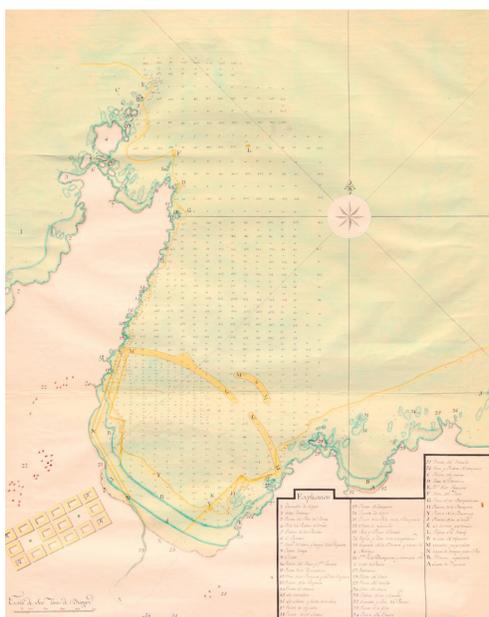


Fig. 1. Detalle del Proyecto de puerto para la concha de Artedo, firmado por Miguel de la Puente el 30 de noviembre de 1786. AMNM, E-35-4.

Con todo lo que hemos indicado hasta ahora simplemente pretendíamos esbozar el panorama de la construcción portuaria a la que la Corona prestó atención exclusivamente, la militar. Si la Armada padeció todas las carencias expuestas, no fue capaz de mantener lo que se le entregó, a nadie se le escapará que la situación de los pequeños puertos civiles, pesqueros, comerciales, va a ser muy lamentable, tanto porque a la Corona no le preocupan más que como enclaves en los que refugiarse de manera puntual por el estado del mar o ante una situación de peligro, como porque hasta 1786 cuanto rodea las labores de reconstrucción o mejora de los puertos estaba sometido a un complejo sistema de luchas administrativas entre los gremios, las autoridades locales, las regionales y diversas secretarías en Madrid. Hay que aguardar a esa fecha para que, como debió ser desde un primer momento, la Secretaría de Marina pase a centralizar, controlar y coordinar todas las tareas relativas a la construcción portuaria. Ahora bien, para las pequeñas poblaciones esto supone un problema añadido, porque su voz no llegará a la Corte. El mejor ejemplo es Gijón, que cuenta con apoyos de personalidades como Jovellanos y de su amigo Mazarredo, secretario de Marina. El resto de puertos asturianos se verán relegados. Más aún, a diferencia de las infraestructuras militares que corren totalmente a cargo del Estado, cualquier intervención en los puertos civiles recaía totalmente sobre la población de su entorno, lo que venía a concluir en un círculo vicioso: un pequeño pueblo pesquero precisa de al menos una mísera y débil infraestructura para llevar a cabo su labor marinera, pero al mismo tiempo la inexistencia de la misma reduce sus ingresos, provoca pérdida de población y a su vez una disminución de las rentas. ¿Cómo reparar entonces un muelle? Extendiendo la obligación de contribuir con impuestos a un área en torno al puerto, al considerar que sirve también a individuos que se dedican a otros cometidos, pues por él salen sus productos o llegan materias primas y suministros. Sobre el papel esto es sencillo, ejecutarlo era un infierno legal (GARCÍA HURTADO 2019).

Dado que toda la costa cantábrica es muy extensa, nos vamos a centrar en los puertos del Principado de Asturias (es fundamental ADARO RUIZ-FALCÓ 1986) por su posición central en la cornisa norte de España, y por ser la zona más cercana a la capital del Departamento (Ferrol) y contar con numerosas poblaciones pesqueras. Hemos llevado a cabo la recopilación de toda la cartografía portuaria del siglo XVIII y principios del XIX existente, que se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid, en la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid, en la Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, en el Archivo General de Simancas y en la Biblioteca Nacional de España. Los mapas que hemos estudiado suman casi un centenar. El propio

número de mapas y proyectos dedicados a cada uno de los puertos es por sí mismo una declaración explícita de la importancia que se les concede, y esto es más válido si cabe en el siglo XIX. Debemos tener en cuenta que no se trata de realidades constructivas, sino muchas veces, especialmente en el XVIII, de proyectos de construcción o de reforma. Tanto es así que podemos afirmar que durante el siglo XIX muchas de las actuaciones portuarias no fueron más que una ejecución sobre el terreno de lo que ya se había dibujado en el XVIII.

Hay ciudades que son lo que son su puerto. Sus fases de crecimiento, de expansión, coinciden exactamente con la etapa que en ese momento esté viviendo su puerto. Esto es fácilmente comprensible hoy día porque son un factor de generación de riqueza, de empleo, un polo de atracción de empresas y de población. Pero esto ha sido así siempre. El ejemplo más claro es la ciudad de Ferrol, que por una decisión política en 1726, que sea cabeza de uno de los tres departamentos marítimos de España, en la misma se va a ubicar un arsenal y un astillero. Así, pasa de ser un pequeño puerto de pescadores a ser la principal ciudad de Galicia y una de las más pobladas del norte de España en menos de medio siglo (MARTÍN GARCÍA 2003). Un ilustrado que ocupó altas responsabilidades en el Estado, que en paralelo a su hermano luchó toda su vida porque su ciudad de nacimiento tuviera un puerto funcional, nos referimos a Jovellanos y Gijón, vio frustradas todas sus iniciativas, informes, reuniones, cartas, presiones, etc. Nada de lo que él aspiró a ver se verificó en la realidad hasta un siglo más tarde. En un momento de hartazgo escribirá que los gobernantes, los políticos, son incapaces de comprender que hay inversiones económicas que no son elevadas cuando son necesarias y que sus efectos van a ser multiplicadores. Dicho de otro modo, invertir dos millones de reales en un puerto o en un tramo de carretera es una garantía de futuro. Sin embargo, esa misma cantidad destinada a construir un edificio para la administración, y aquí podemos incluir casi cualquier materia a la que destinaba recursos la Corona en el Antiguo Régimen, era dilapidar, malgastar, derrochar. Jovellanos lo expresó a finales del xviii con total claridad:

“Esta ilusión es tan general y tan manifiesta que se puede manifestar también sin el menor recelo que ninguna nación carecería de los puertos, caminos y canales necesarios al bienestar de sus pueblos, solo con haber aplicado a estas obras necesarias y útiles los fondos malbaratados en obras de pura comodidad y ornamento [antes ya había criticado que la guerra sea el primer destino del gasto público]” (JOVELLANOS 1795: 140).

Debemos contemplar los puertos como los cimientos de una ciudad.

Nunca analizamos, comentamos o valoramos lo que se halla bajo la superficie de la tierra cuando admiramos un edificio, y mucho menos la submarina cuando nos hallamos en un muelle. Sin embargo, lo que está oculto a la vista es fundamental. No se suele alabar la tecnología subterránea ni la belleza de su disposición. Del mismo modo, cualquier ciudad portuaria corre el peligro de ser contemplada sobre el nivel del mar cuando lo que la hace singular, única, original, una proeza técnica, es aquello que el agua esconde. Sin los muelles, sin las dársenas, sin los diques, ese puerto sería otro y el hábitat humano también. ¿El puerto elige el poblamiento o a la inversa? Incluso hoy la primacía es del puerto. En el pasado de manera indiscutible.

Por limitaciones de espacio, y porque lo que señalaremos es aplicable a otros puertos del Cantábrico, nos vamos a centrar en un par de enclaves de la costa asturiana, donde saldrán a la luz intrigas, envidias, corrupción, conflictos entre administraciones, subidas de impuestos para financiar las obras (algunas durarán más de un siglo y en las mismas se suceden las construcciones y las demoliciones – por la naturaleza o por el hombre). Será una constante el lamento de las localidades sobre la insuficiencia de numerario para llevar a cabo las reformas en sus puertos, aludiendo a la pobreza de Asturias, a la inclemencia del tiempo que impide hacerse a la mar o al destino de los impuestos a fines distintos de los que los habitantes desearían.

Antes de analizar la situación concreta de sus muelles, es necesario que presentemos las tres poblaciones que vertebrarán las siguientes páginas. Luanco, Candás y Lastres se encuentran en la zona central y oriental de Asturias. Todas se ubican en una zona que geomorfológicamente se denomina “rasas costeras” y que atraviesa de manera transversal la costa cantábrica (FLOR 1983). Consiste en una plataforma litoral que oscila entre los pocos centenares de metros y los cinco kilómetros de ancho, a una altura inferior a los 300 metros de altitud. Esto determina que los enclaves portuarios, así como sus hábitats poblaciones, tengan unos emplazamientos con una orografía muy complicada por su elevada pendiente y la desigualdad del terreno. En escasos metros se pasa de esa planicie costera al nivel del mar. Lo que por un lado facilita las comunicaciones terrestres este-oeste, por otro complica el poblamiento que se efectúa en esas laderas que descienden hacia el océano, disponiéndose en una suerte de anfiteatro. Aprovechando pequeñas ensenadas y calas se construyen muelles, malecones, en los que resguardar las embarcaciones o simplemente como barreras para disminuir el azote de los temporales, cuando las aguas del océano alcanzan hasta las viviendas. Estas estructuras debían hacer frente al Cantábrico, para lo que no estaban preparadas, porque habían sido levantadas sin ciencia (SUÁREZ VICTORERO ROBLEDO 1896: 92-93), por falta de

mantenimiento y siempre por la hostilidad del océano.

El concejo de Gozón, del que forma parte Luanco, en 1684 contaba con 489 vecinos (1921: 14) y su gremio marineró tenía un papel muy activo en la defensa de sus intereses, como se muestra en 1687 cuando solicita al ayuntamiento que se restaure la cabeza del muelle, destruida en los temporales invernales. En 1806 Luanco poseía 400 vecinos, mayoritariamente vinculados al mar y “poco acaudalados” (CARTAÑÀ MARQUÈS 2003). Todavía en la segunda década del siglo XX “suspira la localidad por un puerto” (1921: 16). Candás contaba con 1.084 habitantes en 1751 y menos del 10% estaban profesionalmente vinculados con el mar (SUÁREZ ÁLVAREZ 2013: 403, 409-410). Es de las tres localidades la que económicamente tiene una menor dependencia marítima. A principios del siglo XIX se afirma que es una “villa de poca consideración” y que contaba con un pequeño muelle que solo podía albergar pinazas y pequeños pataches, que precisaban de la marea para acceder y salir (CARTAÑÀ MARQUÈS 2003). Por su parte, Lastres en el siglo XVII, su época de esplendor, poseía más de 800 vecinos (SUÁREZ VICTORERO ROBLEDO 1896: 107). Su vinculación con la actividad pesquera era de tal intensidad que su decadencia viene marcada directamente por la ruina de su muelle y su situación a lo largo del XVIII (id.: 108-111), hasta el punto de poder afirmarse que la desaparición de su puerto como enclave mercantil motivó la instalación de muchos de sus habitantes dedicados al comercio en Galicia y que utilizaran otros puertos para aquellas embarcaciones que no podían atracar en Lastres. Su desplome será enorme, hasta el punto de que en el siglo XIX el número de vecinos será de unos 150 (idem: 115). Y así, en 1806, el puerto será abandonado, “quedando a la merced del furibundo mar” (id.: 121).



Fig. 2. Ubicación de Asturias en el norte de España. Localización de los puertos de Luanco, Candás, Gijón y Lastres en Asturias. Elaboración propia.

Las causas que explican el declive y despoblación de estos puertos son de

tres tipos. En primer lugar, las guerras marítimas durante el siglo XVIII y el curso dificultan las actividades pesqueras y comerciales (disminuye la pesca y la captura de ballenas). En segundo lugar, la implantación del sistema de la matrícula de mar por la Real Armada ejerce una enorme presión, pues desincentivaba e impedía desarrollar las labores marineras de manera estable, con las consecuencias obvias para el grupo familiar (en Luanco se pasa de 141 pescadores en 1754 a 126 en 1781 y en Candás de 109 a 88; IVER MEDINA 2013: 6-7) y para los gremios, que desde mediados del siglo XVIII pierden la fortaleza de siglos anteriores (NÚÑEZ FERNÁNDEZ 1993: 13-15). Finalmente, y es el aspecto que deseamos exponer, el deterioro de las infraestructuras portuarias les impide disponer de un lugar en el que proteger sus embarcaciones o al que arribar de manera segura, y de este modo poder desarrollar una actividad económica.

1. Luanco

El 11 de julio de 1744 José Antonio de Colosía Mier y Noriega, ministro de Marina de la provincia de Avilés (“juez conservador de los muelles de este departamento”), escribe al marqués de la Ensenada para notificarle el acuerdo adoptado por el concejo de Luanco. Señala que el diputado del gremio de mareantes de Luanco le ha informado que el invierno pasado el mar destruyó 11 pies (1 pie es igual 0,27 metros) en la parte central del muelle, amenazando con derruirse el conjunto si no se actuaba con rapidez. Colosía envía a Luanco un perito para que determine la gravedad del destrozo y realice una estimación del presupuesto que exigirá devolver el puerto a un estado de seguridad. Notificados los vecinos de Luanco si preferían hacer frente al importe de la reparación mediante subasta o por su propia cuenta (es decir, por administración, abonando al maestro, oficiales y obreros sus jornales) optan por la segunda opción, con la pretensión de que los trabajos estén culminados antes del 1 de noviembre, a fin de estar protegidos de las tempestades invernales (carta del ministro de Marina, José de Colosía, al marqués de la Ensenada, 11 de julio de 1744; Archivo General de Simancas, en adelante AGS, Secretaría de Marina, en adelante SM, leg. 385). Las actuaciones de Colosía reciben su aprobación el 22 de julio.

Ya el 3 de julio Colosía había encargado al maestro arquitecto José Muñiz que se dirigiera a Luanco y examinara el muelle. El día 5 se reúnen los dos citados en Luanco con el escribano José Gutiérrez Jove, que toma declaración a Muñiz. Según este en el muelle se detectan las siguientes averías: “rompimiento y abertura de diez y seis pies de distancia a la cabeza del citado muelle (...) hacia la parte de dicha

cabeza del muelle había desplomados y arruinados once pies de largo por quince de alto... al otro lado de dicha abertura y hacia la parte de la iglesia de dicha villa se hallan otros quince pies también desplomados”. En total, se habían venido abajo cuarenta y un pies de largo con quince pies de alto. El maestro recomienda comenzar lo antes posible e intervenir desde los cimientos, pues de otro modo el conjunto amenaza ruina, singularmente la cabeza del muelle. La urgencia viene determinada por el deseo de aprovechar los meses de verano, pues en caso contrario el destrozo será mucho mayor tras el paso del invierno, lo que además de impedir el uso del muelle para cualquier tipo de embarcación, elevará el coste y la complejidad de las obras. Lo único que hay que reedificar totalmente es el frente hacia la parte del mar, donde se deben emplear sillares, aprovechando aquellos que sean útiles de los derruidos para economizar. Incluso detalla cómo se debe proceder técnicamente (AGS, SM, leg. 385).



Fig. 3. Plano de la concha de Luanco, 1785. M.N.M., E-36-9. Detalle. 1. Muelle existente. 2. Muelle proyectado.

Muñiz ofrece hacerse cargo de la obra por un importe de 6.000 reales,

exigiendo que se le dé cantera, un cable y una polea para poder subir los materiales. Se compromete a entregar una fianza y a terminar la obra para el 1 de noviembre, si el 1 de agosto recibe 2.000 reales, otro tanto el 20 de septiembre y la última parte el 1 de noviembre.

Luanco es el mejor ejemplo de una población que hace frente a sus problemas sin buscar el auxilio de las autoridades del Principado ni de la Corona. Eso sí, el precio que pagarán por ello, singularmente el gremio de mareantes, será elevadísimo. Las continuas reparaciones que debieron efectuar en los muelles de mar y de tierra durante la primera mitad del siglo XVIII les endeudaron enormemente, pues hipotecarán todas sus propiedades. De poco sirvieron que asumieran deudas por 86.000 reales, 2.500 ducados y 8.000 reales (AGS, SM, leg. 385). El océano se llevó sin misericordia al mismo tiempo las piedras del muelle y las monedas que las habían sufragado. Así pues, su situación económica era bastante complicada. Para mayor abundamiento, y como una ironía del destino, estaban obligados a contribuir económicamente a la mejora de los muelles de Gijón (2 reales por carga de pescado fresco y salado) y Lastres (2 maravedís en libra de todos los géneros y 8 reales por millar de sardinas).

En el último tercio del siglo Luanco solicitará a la Corona su apoyo para reconstruir su muelle en 1770, 1775 y 1779. También exponen que la situación de su puerto era de extrema gravedad y corría serio peligro de desaparecer por completo. Aprovechan para plantear que cesen los arbitrios con que contribuían a Gijón y Lastres y que pasaran a invertirse en su propio puerto. Nada se les concede. Por tanto, es lógico que el agravamiento de la situación con el paso de los años, la inexistente intervención sobre el muelle, es decir, que su estado continúe deteriorándose, llegue un momento en que concejo y gremio de mar se unan y elaboren una representación solicitando que se repare y construyan nuevas infraestructuras. Esto tiene lugar el 12 de septiembre de 1785. La situación que se vive en Luanco es casi terminal, no solo en su puerto sino en la propia localidad: la marea penetra ya hasta la calle principal, con lo que esto conlleva para los cimientos de los edificios; la subsistencia de una cuantiosa población de marineros y carpinteros de ribera está en juego; numerosas lanchas de pesca están expuestas a graves riesgos; las pérdidas económicas por la caída del comercio para la Real Hacienda se estiman en 500.000 reales, debido a que el puerto no garantiza la seguridad de las embarcaciones. Pero no desean plantear un panorama negativo, sino que dan a conocer a la Corona las enormes posibilidades del puerto de Luanco si se invierte en su mejora: capacidad para proteger en él más de 200 buques de 500 a 600 toneladas (esta cifra es, a todas luces, exagerada); magnífico anclaje; posibilidad de fondear en dos lugares en su ensenada; protegido por el cabo de Peñas de las tempestades; punto de abrigo para los barcos que transitan esta costa.

Ahora sí toma cartas en el asunto la Armada. Un personaje a quien debemos algunos de los mejores mapas de la costa asturiana de los años 1785 y 1786, el capitán de navío e ingeniero de la Armada Miguel de la Puente, elabora un plano en el que se representa el actual puerto y el futuro proyectado. Su fecha es 28 de diciembre de 1785, cuando remite el plano, el informe y el coste de la obra. El presupuesto era muy elevado, 1.143.184 reales, aunque sería una inversión rentable pues podrían amarrarse 100 embarcaciones de 100 a 300 toneladas. No exento de defectos, Puente estima que Luanco es uno de los mejores abrigos de la costa. En este punto se inicia un agrio debate en el que Gijón va a ser objeto de aceradas críticas (también tuvo poderosos defensores). Para algunos autores Puente es el responsable de que Gijón viera paralizadas las obras de su puerto en 1790 (momento en que los recursos que se le destinaban se encaminan al puerto de Ribadesella) y que hasta muy avanzado el siglo XIX no contara con una infraestructura a la altura del relieve de su población y necesidades. Un hombre solo no pudo lograrlo, pero sí es cierto que en Asturias las autoridades del Principado y numerosos concejos no vieron nunca con buenos ojos, cuando no directamente sabotearon e intrigaron, el papel preponderante y central que Gijón se encaminaba a tomar a marchas forzadas (AGS, SM, leg. 385).

Ahora bien, el problema era el mismo que en otros puertos. Ni Luanco ni el concejo de Gozón podían hacer frente al importe presupuestado mediante arbitrios. Se piensa en la creación de nuevos arbitrios que supusieran 14.000 reales anuales, aplicar el sobrante de la alcabala, incluir la aportación del Principado, pero ni de este modo era factible financiar la obra. La paralización del expediente determina nuevamente a villa y gremio de mar a dirigir otra representación al rey el 9 de octubre de 1789. El argumentario es el mismo que en 1785, aunque sería válido para cualquier otro puerto o fecha. La única nota original es que, para incrementar el dramatismo, el estado del puerto había empeorado.

La respuesta que mereció, fuera notificada o no, fue: “Que se tratará en finalizando las obras de Ribadesella; si antes no se propone arbitrios aceptables” (AGS, SM, leg. 385). Luanco estaba en manos de su gremio. En 1847 Luanco y su gremio solicitan 18.000 reales para efectuar diversas reparaciones. La respuesta fue la misma de siempre. Este puerto no se puede decir que contara con apoyo institucional precisamente.

2. Candás

Los marineros de Candás, como los de otros puertos asturianos durante los siglos XV y XVI (por ejemplo, Luarca), practicaban en los inicios de la Edad Moderna la pesca de ballenas (CASTAÑÓN FERNÁNDEZ 1964; RODRÍGUEZ

RODRÍGUEZ 2006), una captura que resultaba muy rentable por el aprovechamiento intensivo que se realizaba de la misma (barbas, grasa – aceite, pintura –, etc.), en un primer momento en la proximidad del litoral y con el paso del tiempo teniendo que navegar hasta las costas de Inglaterra e Irlanda en los siglos XVI y XVII, cuando no más al norte. En la primera década del XVII el rector del colegio de san Gregorio redacta un manuscrito, que no se imprime hasta 1695, donde leemos:

“Hay pez tan monstruoso en este mar de Asturias que solamente las barbas se venden en mucho dinero, y el pez trae de provecho a los que lo pescan más de 1.000 ducados, y lo más es de la grasa, que llaman saín, con que se alumbraba la gente común de esta tierra. Este pez se llama ballena” (CARVALLO 1695: 10).

Por los beneficios que obtenían de las ballenas debían pagar a la catedral de Oviedo un diezmo, obligación que estuvo acompañada de numerosos pleitos entre los pescadores y la iglesia ovetense. En el XVIII persiste esta pesca, a mucho menor nivel, y ya en el XIX es casi inexistente.

El siglo XVIII será para Candás, como lo fueron el XVI y el XVII (Archivo Municipal, carpeta 0, papeles sueltos, actas del 4 al 16 de septiembre de 1590; Archivo Histórico de Asturias, en adelante AHA, sección de protocolos, caja 2.166; caja 2.167, 22 de junio de 1615; caja 2.200, 17 de junio y 7 de noviembre de 1656), una continua lucha contra el Océano Cantábrico para defender, mantener, reconstruir, reedificar, mejorar y ampliar lo que para la población era un elemento imprescindible para su subsistencia, pero que los materiales y las técnicas empleados hasta entonces no habían permitido más que algunos paréntesis de tranquilidad y sumergir en las aguas de su dársena todos sus recursos. No va a ser, por tanto, un período distinto a los siglos XVI y XVII, pero a diferencia de para aquellos contamos con más información documental y gráfica.

Desde inicios del siglo la señal de alarma se hace escuchar: “los muelles están con mucho riesgo de caerse, en particular los de la parte del mar, porque el de tierra ya está arruinado y del de mar le faltan algunos cantos”. El regente de la Real Audiencia autoriza el 7 de agosto de 1728 a Candás que emplee en la reedificación lo que obtenga de la imposición de 32 maravedís en cada cántara de vino consumida y 4 maravedís por cada azumbre (AHA, Candás, caja 2.296). La necesidad debía ser imperiosa o lo obtenido exiguo para ejecutar la obra, pues en 1735 se hacen acreedores de un préstamo de 55.000 reales que les conceden las religiosas de San Pelayo de Oviedo, ofreciendo como garantía todos sus bienes (casas y embarcaciones). A pesar de que la Corona les había permitido cobrar 2 maravedís por cada libra de pescado consumido, 2 reales

en cada carga vendida y 2 reales por fanega de sal consumida, la suma era insuficiente para hacer frente al préstamo, ni tan siquiera a sus intereses. Por si la situación no fuera de por sí deplorable, finalizados los trabajos en el muelle un temporal lo devolvió a su anterior estado ruinoso. Las fuentes municipales describen estos años finales de la tercera década del siglo como “los años malos del hambre”, en que muchos pescadores abandonan la localidad para asentarse en otros puertos y la miseria reina por doquier (Archivo Municipal, 11 de diciembre de 1760, en un informe referido a 1737).

Como una solución, los vecinos, tras numerosas discusiones, acuerdan solicitar el 18 de julio de 1737 un nuevo crédito de 38.229 reales con la Obra Pía de Piloña, hipotecando sus fincas. El ayuntamiento ya hemos citado que contaba con diversos impuestos que destinar al pago de los préstamos, pero Candás recibe otro golpe. La Corona decide que el 50% de los ingresos de todos esos impuestos se destinen a la reparación de los puertos de Ribadesella y Llanes y de la parte que restaba a Candás un 4% a otros puntos de la costa. Así pues, todo parecía confabularse contra Candás, sin muelle, sin recursos, endeudada, en franco despoblamiento...

Nadie iba a sacar a Candás de su estado, al menos no un extraño. Esto explica el singular papel que adopta Rodrigo González Villar, regidor perpetuo por juro de heredad y procurador general del concejo de Carreño, quien va a adoptar en Asturias y en la Corte el papel protagonista como gran defensor de los intereses del gremio de pescadores y, por ende, del puerto de Candás. Su determinación le llevó a obtener el 27 de enero de 1734 del ayuntamiento un poder para llevar a cabo cuantas actuaciones considerara oportunas, y consta que se desplazó hasta Madrid, gastando de sus bienes unos 10.000 reales. Los resultados de su comisión no debieron ser favorables a Candás, pues ya hemos visto que solicitó préstamos en 1735 y 1737 (AHA, cajas 2.207 y 2.209).

El primer plano de Candás está fechado en 1763 (CAGMM, O-01/02) y Llobet realiza otro en 1765 (CAGMM, O-01/03). Ambos comparten la característica de que tienen por finalidad el establecimiento de una batería para la protección de Candás de las incursiones de los corsarios y de la amenaza inglesa, ya se tratara de etapas de guerra abierta o no, pues el acoso a las naves pesqueras no conocía más que de oportunidades de hacerse con un botín. No se proponen representar la disposición y características de su puerto, pero podemos conocer cuál era su estado en estos años. Llobet afirma que la rada de Candás tiene un tenedero “bueno y su fondo [es] capaz de recibir en tiempos urgentes cualquier género de embarcaciones” (CAGMM, O-01/03). Ahora bien, el puerto no estaba terminado a la altura de 1763: “A. Puerto que quedando en seco en marea baja recibe solo los barcos y embarcaciones que puedan entrar en marea alta, y hay

muelle aunque en parte arruinado; parece tratan sus vecinos de su recomposición” (CAGMM, O-01/02 y O-01/03, leyenda A). Una explicación a su situación es que sí fuera restaurado (han pasado tres décadas desde los préstamos), pero que una vez más el océano hubiera triunfado sobre el hombre.

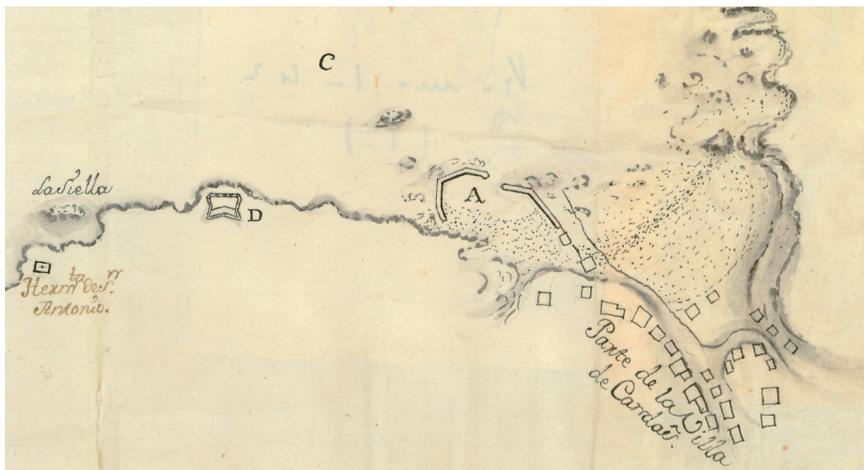


Fig. 4. Demostración de la rada y puerto de Candás en el principado de Asturias, s.f. (1763). CAGMM, O-01-02.

En cualquier caso, había que volver a reparar el puerto. El único estamento que faltaba por implicarse en la defensa de Candás era el eclesiástico, y ahora entra en escena. El cura de Candás remite una instancia, fechada el 3 de enero de 1767, ni más ni menos que al secretario de Marina, Julián de Arriaga, en la que expresa con detalle el lamentable estado del puerto y solicita su auxilio (AGS, SM, leg. 378). En el expediente consta una anotación del 30 de enero en el que se solicita que la Corona otorgue alguna ayuda a Candás y Arriaga lo envía para su dictamen al marqués de Someruelos, del Consejo de Castilla. En solo una semana ya estaba redactada la respuesta y en unos términos extremadamente duros:

“Este recurso del cura de Candás tiene contra sí la presunción de injusto (respecto de lo que expone de haberse repetidamente negado) ocultando los motivos de no haberlo conseguido; y no siendo este eclesiástico parte legítima para semejante instancia, me parece no haber motivo para hacer mérito de ella.

Vuestra Excelencia podría despreciarla o resolver como sea de su mayor agrado” (AGS, SM, leg. 378).

La opción fue, consta al margen de la carta, la primera: “despreciada”. Así pues, con el transcurso del tiempo, el deterioro del muelle prosigue, así como la imposibilidad de Candás de hacer frente a su reparación persiste, por lo que se expide una nueva representación a la Corte, pero ahora desde la villa. El 25 de octubre de 1769 Benito Miranda Carreño, regidor y alférez mayor de la villa de Candás, es quien efectúa un nuevo intento para que la Corona intervenga a su favor. El panorama que dibuja es desolador, pero advierte que de no actuar ahora el coste a corto plazo será mucho mayor, con el grave perjuicio para la población y para la Real Hacienda (AGS, SM, leg. 378).

Enfoca el problema de un modo que la inacción de la Corona, además de demostrar ingratitud, no es inteligente a medio plazo, pues si los hombres de Candás no pueden hacerse a la mar no habrá ingresos para la Real Hacienda, y lo que hoy tiene un precio el océano provocará que cada invierno se vaya incrementando. Dicho de otro modo, lo que solicitan es una inversión que será rentable para todos, no es una donación. Tras un largo paréntesis de un año y medio, el 17 de abril de 1771 la representación de Miranda Carreño se le envía al regente de la Audiencia de Asturias, a la sazón Teodomiro Caro de Briones, para que dé a conocer su parecer sobre este tema.

El regente ordena al arquitecto Pedro de Lizardi, en Avilés en ese momento, que se traslade a Candás y estudie el estado de su puerto, las obras necesarias, el presupuesto y cuanto estime de interés para resolver este problema. Lizardi lleva a cabo su cometido de una manera exhaustiva. Analiza los muelles (fracturados), la dársena (repleta de materiales procedentes de los reiterados destrozos, que además de hacer peligrar la navegación podía imposibilitarla), los puntos de rotura, etc., y elabora un magnífico plano que refleja cómo se encontraba el puerto de Candás en 1771 y las obras que proyectaba realizar en el mismo para garantizar su funcionamiento y seguridad. Lo que contempló era el resultado de numerosas intervenciones, llevadas a cabo con la mejor de las intenciones y siempre costosas, pero que el avance de la arquitectura hidráulica y los conocimientos actuales podían enfrentar el reto con unas garantías hasta ese momento desconocidas. Su memoria informa de la situación del puerto y advierte de que el coste de la reparación se incrementará si esta se retrasa, que ahora es de 544.200 reales y alcanzaría los 2.500.000 reales (AGS, SM, leg. 378).

Todo anunciaba que la cada vez más pequeña Candás (ahora contaba con unos 200 vecinos, eso sí, casi todos marineros), por fin, iba a contar con un puerto en condiciones. Lizardi remite su plano y su proyecto (fechado el 10 de junio de 1771) a Caro de Briones, y este lo traslada a Arriaga el 26 de junio, para que adopte una decisión. Desde el punto de vista técnico el trabajo estaba realizado. Como siempre, el principal obstáculo es de dónde obtener una can-

tividad tan elevada para sufragar las obras. Arriaga informa el 17 de septiembre al marqués de Someruelos que Miranda Carreño, como apoderado de la villa, había solicitado que se destinaran a Candás todos los importes con que desde ella se contribuía a la reparación de otros puertos asturianos. Esta idea ya la había expuesto en 1769, pero ahora añade la petición de que el expediente de la actuación en el puerto de Candás se apruebe con todas las formalidades, es decir, garantizando la inversión y confirmando la dirección de la obra.

Someruelos dirige a Arriaga el 28 de septiembre un extenso informe que es una exacta radiografía del estado de los arbitrios asturianos y su aplicación a las obras en los puertos. Se aprueba por la Corona la reparación y se informa al regente que saque a subasta pública la obra conforme al proyecto de Lizardi, que el 12 de diciembre fue informado positivamente por Jorge Juan y Santacilia, aunque juzgó “regular” el presupuesto (AGS, SM, leg. 378). Si los arbitrios de Candás no fueran suficientes, los vecinos podrían proponer otros, pero en modo alguno debían ser extensivos a otras localidades, ya que debían recaer exclusivamente sobre Candás. Todo está encauzado, pero ese diciembre los temporales azotaron la villa. Parecía que la naturaleza se obstinaba en subrayar su protagonismo (Archivo Municipal del Ayuntamiento de Carreño, oficio del gremio de mareantes al ayuntamiento de Carreño, 26 de diciembre de 1771).



Fig. 5. Puerto de Candás, 1771. Pedro Ignacio de Lizardi. AGS, Mapas, Planos y Dibujos (en adelante MPD), 06,088. Se aprecian que continúan las mismas zonas derruidas y la colmatación del puerto por la acumulación de escombros y la acción del oleaje y las mareas.

A petición del regente, Lizardi elabora el pliego de condiciones y normas que debían tener presentes los empresarios que desearan optar a la ejecución del proyecto, fechado en Avilés el 4 de febrero de 1772. Pero el principal enemigo de Candás, como de todos los puertos asturianos, no fue el Océano Cantábrico, sino su debilidad económica. El regente solicita a Candás información sobre el importe de la suma de los arbitrios, y la respuesta que obtiene es de 3.000 reales al año como máximo, y si se les concediera algún otro puede que alcanzaran los 600 ducados. Estas cifras le llevan a tomar la decisión de paralizar el proceso de sacar a subasta la obra, “por considerar como imposible hallar asentista que quisiera entrar”, sobre lo que consulta a Arriaga (Oviedo, 12 de febrero de 1772; AGS, SM, leg. 378). Es más, incluso sugiere que se emplee a Lizardi, a quien tiene en alto concepto, en las obras del resto de puertos y obras públicas en Asturias (AGS, SM, leg. 378, Oviedo, 12 de febrero de 1772), es decir, que abandone esta empresa. La Secretaría de Marina no duda en desvincularse de este proyecto. Al margen de la carta citada se anota: “Véase qué hay en esto y cómo nos podemos evadir de esta correspondencia.” Y ciertamente hizo mutis por el foro. Silencio administrativo. Ni la insistencia del regente en otra misiva a Arriaga, el 9 de diciembre, donde le recuerda que corresponde a Marina la competencia de reparación de puertos y que aguarda su decisión desde el 12 de febrero sobre sacar a subasta o no la obra de Candás, surte ningún efecto.

Nuevamente Candás, pero solo el gremio de mar, recurre a un préstamo en 1777, en esta ocasión de 115.000 reales, en las condiciones habituales (hipotecando sus bienes), que les concede una vecina de Cangas de Tineo, doña Catalina Villamil Ron. Obvia decir que esto no aliviaba la situación económica del gremio, pero sí que permitía al menos llevar a cabo labores de mantenimiento, de subsistencia, del puerto. Sin apoyos del Principado ni de la Secretaría de Marina, son los vecinos de Candás quienes toman la iniciativa. El 24 de octubre de 1779 encontramos una escritura para las obras del muelle (Archivo Histórico Provincial de Protocolos, en adelante AHPP, caja 2.227). La mejor prueba de que las obras avanzan es el plano de Miguel de la Puente fechado en octubre de 1785, donde se aprecian los muelles, que siguen el diseño de Lizardi.



Fig. 6. Plano de la concha de Candás, 1785. MNM, E-35-11. Detalle. 19. Muelles de la dársena.

Ahora bien, los trabajos no habían terminado, ya sea porque la dársena no estaba totalmente limpia o por desperfectos provocados por los temporales, pues hay documentación de los años 1787 (AHPP, caja 2.228, Candás, 9 de enero de 1787, ante Bernardo Prendes Hevia) y 1789 (tres escrituras de poder otorgadas por el gremio del mar a favor de Lorenzo Pérez Sierra, para asuntos relacionados con la obra de reparación del muelle; AHPP, caja 2.228, 22 de febrero, 26 de abril, 10 de junio de 1789, ante Bernardo Prendes Hevia) que son una prueba de que Candás seguía luchando por disponer de un puerto. El siglo concluye con los dos muelles en pie, pero el transcurso del tiempo, es decir, la acción del mar, les afectó y comenzaron a deteriorarse. Tras reiteradas y persistentes quejas y reclamaciones de ayuda, la mediación de dos diputados, Felipe de Canga-Argüelles y Ventades en 1849 y Andrés de Capua y Lanza en 1862, los recursos estatales llegarán y se reedificarán los muelles, se limpiará la dársena y se restaurará el malecón.

3. Lastres

Lastres es posiblemente, junto con Gijón, la población asturiana de la que poseemos más y mejor información documental y cartográfica (un estudio

en profundidad en GARCÍA HURTADO 2019). Esto es una prueba de la importancia que se le dio a este enclave, pero también, y esto sí que fue definitivo, de los innumerables problemas burocráticos que tuvo que hacer frente. Tanto es así que la mejor prueba de que no contaba con el favor de las autoridades del Principado es que el principal puerto del siglo XVI, uno de los más importantes del XVII, en el siglo XIX no dispondrá de un mediocre muelle al que amarrar y que cobije las ya escasas lanchas de pesca. Si esto aconteció no fue, en modo alguno, porque los vecinos de Lastres no lucharan durante más de un siglo por lograr ver cuando miraban al horizonte una estructura que les protegiera a ellos, a sus viviendas y a sus barcos del furioso azote del Cantábrico. La obstinación de este, las luchas intestinas entre las localidades costeras por ser destinatarias de los arbitrios, las maniobras para contar con el apoyo del Principado en un momento dado y avanzado el siglo de la Secretaría de Marina, etc. eran cuestiones que excedían el ámbito geográfico, técnico y económico. La política, más cruel si cabe cuando las arcas andan escasas, no fijará sus ojos en este pequeño y singular enclave costero. La circunstancia de que Lastres participará en el último tercio en la disputa por lograr que se construyera allí el muelle refugio de Asturias fue uno de sus últimos intentos por ocupar un lugar de relieve portuario. Ahí perdió ante Gijón, pero tuvo posibilidad de resarcirse al poco tiempo. El motivo fue la sede de la Ayudantía de Marina que había estado en Lastres hasta que por una epidemia de cólera en 1855 se ubicó en Villaviciosa, al fin y al cabo donde también se encontraba la Junta de Sanidad. El 3 de abril de 1883 los vecinos de Lastres solicitan que retorne a su localidad la ayudantía. El comandante de Marina de Gijón no apoya esta petición porque estima que sería perjudicial para los marineros y comerciantes de Tazones y Villaviciosa, además de que este último enclave marcaba una tendencia de crecimiento con respecto a Lastres, como demostraba el volumen comercial de uno y otro puerto.

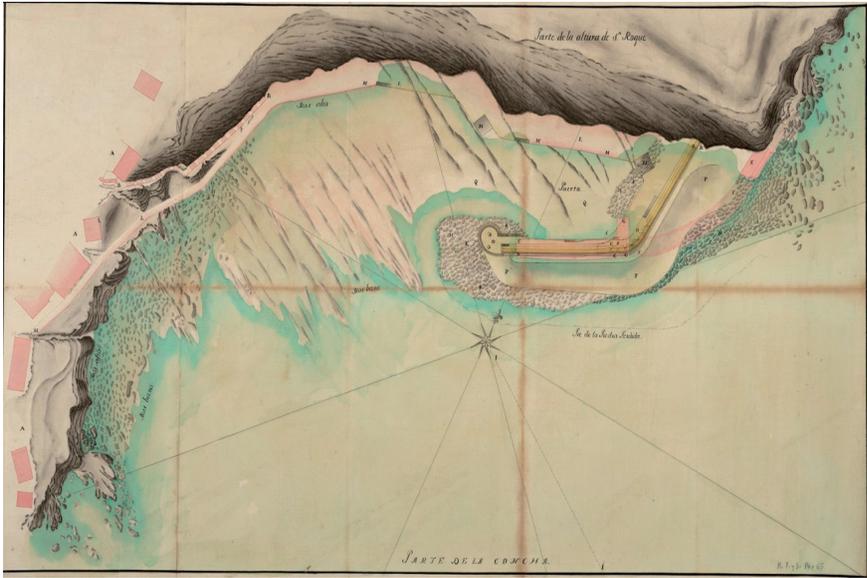


Fig. 7. Puerto de Lastres, 1768. AGS, MPD, 14,065. Detalle.

Conclusión.

Lastres, Luanco y Candás son tres poblaciones costeras que ejemplifican perfectamente lo que sucede durante el siglo XVIII en las infraestructuras portuarias de la España cantábrica. Frente a modelos constructivos basados en la experiencia y donde lo habitual es que los propios vecinos se encarguen del diseño y erección de los diques y elementos de contención del océano, en el siglo Ilustrado van a intervenir en el análisis, diseño y ejecución de las obras que debían cobijar las embarcaciones los técnicos más cualificados del momento, los ingenieros militares. Ahora bien, los procesos constructivos se dilatan de manera constante por problemas de financiación, conflictos jurisdiccionales o la acción de la naturaleza. Esto determina que podamos afirmar que durante toda la Edad Moderna la población marinera vive una suerte de castigo de Sísifo, por el cual nunca llegarán a contar con un estado óptimo de sus puertos (este término es excesivo, pues muchas veces no estamos más que ante una mera muralla de piedras lanzadas sin ciencia o débiles estructuras de madera, cuando no se trata de simples arenales donde zabordan las embarcaciones), pues ya sea porque la construcción se paraliza, lo que culmina con el deterioro de lo ya levantado sobre las aguas, o porque los proyectos no se verifican sobre el lecho marino, lo que les condena a la miseria y a sus enclaves a la despoblación, su vida es tan insegura sobre el océano como en tierra. Pero lo que sí

significa un punto de inflexión, que se verifica en el siglo XIX, es todo el volumen de planos, mapas, diseños, etc. que, aunque en algunos casos con más de un siglo de retraso, van a definir el perfil artificial de las localidades litorales de una manera ya permanente (la tecnología constructiva y los avances de la ingeniería hidráulica coadyuvan a esto) y que es casi exactamente la misma que la actual.

Pese a que estas pequeñas poblaciones litorales denunciaron a lo largo de todo el siglo XVIII un trato privilegiado hacia Gijón, el principal puerto asturiano, que aparentemente gozaba de la protección de las autoridades del principado y de Madrid, así como de los recursos que eran detraídos de la reparación de otros muelles, este no experimentó una evolución mucho más positiva que ellas (GARCÍA HURTADO en prensa). Las tensiones entre las diferentes jurisdicciones, los intereses contrapuestos de las distintas localidades, no desaparecen por el simple hecho de que desde 1786 la Secretaría de Marina se encargue de todas las obras portuarias. Incluso podemos afirmar que tuvo consecuencias negativas para las infraestructuras de menor coste (también inferior número de beneficiarios), y que factores como la crisis bélica finisecular, que concentra todos los esfuerzos políticos y materiales, el último impulso que la Corona proporciona económicamente para contar con una flota con la que librar la batalla final contra el Reino Unido y las enormes necesidades materiales y laborales de los arsenales peninsulares y de La Habana, todo contribuye a que las demandas de unas comunidades reducidas y menguantes de marineros del Cantábrico sean desatendidas. Esto no quiere decir que no se invirtieran cuantiosos caudales en los muelles asturianos (en Lastres se calcula en casi un millón de reales; SUÁREZ VICTORERO ROBLEDO 1896: 120-121), sino que no se adopta un plan sistemático y coherente que consolide las actuaciones y, como venía sucediendo durante toda la Edad Moderna, el océano dejará constancia sobre la costa, una y otra vez, de su debilidad material portuaria, una situación crónica de la que el siglo Ilustrado fue consciente, pero incapaz de solventar.

Bibliografía

- (1921). *Reglamento de la Sociedad "Unión Gozoniega" e Historia de "Gozón"*. Habana: Imprenta La Habanera de Solana Hnos. y C^a.
- ADARO RUIZ-FALCÓ, Luis (1986). *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*. 4 vol. Gijón: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia coord. (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia coord. (2015). *Ingeniería de la Ilustración*. Madrid: Fundación

Juanelo Turriano.

- CÁMARA MUÑOZ, Alicia coord. (2016). *El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo coords. (2017). *La palabra y la imagen. Tratados de ingeniería entre los siglos XVI y XVIII*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- CARTANÑÀ MARQUÈS, Elisenda (2003). “Descripción y reconocimiento de la costa de Asturias en 1806. Un informe del ingeniero militar Thomas Pasqual de Maupoey”. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VIII, 477. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-477.htm> (consultado en 2020.06.08).
- CARVALLO, Luis Alfonso de (1695). *Antigüedades y cosas memorables del Principado de Asturias*. Madrid: Julián de Paredes.
- CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, Luciano (1964). “Notas sobre la pesca de la ballena en relación con Asturias”. *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 51, 39-62.
- DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín eds. (2000). *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Madrid: Fundación Portuaria.
- FISCHER, Lewis R. y JARVIS, Adrian eds. (1999). *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*. Liverpool: Liverpool University Press.
- FLOR, Germán (1983). “Las rasas asturianas: ensayos de correlación y emplazamiento”. *Trabajos de Geología*, 13, 65-81. <http://geol.uniovi.es/TDG/Volumen13/TG13-04.PDF> (consultado en 2020.06.08).
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy eds. (2006). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria.
- GALINDO DÍAZ, Jorge Alberto (2002). *El conocimiento constructivo de los ingenieros militares españoles del siglo XVIII*. Barcelona. Tesis doctoral dirigida por Margarita Galcerán Vila y José Luis González Moreno-Navarro, leída en la Universitat Politècnica de Catalunya.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (2012). “El pensamiento naval español en el siglo XVIII”, in Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex, 121-182.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (2016). “El mantenimiento de las estructuras portuarias en el siglo XVIII: Un modelo de análisis”, in Manuel-Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao (eds.), *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela - Universidade da Coruña, 359-391.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (2017). “Ce que cache l’eau: la darse de l’arsenal espagnol de Ferrol dans la seconde moitié du XVIIIe siècle”. *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XXVII, 3, 245-265.

- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (2019). “Piedra sobre roca. Las poblaciones portuarias asturianas en el siglo XVIII entre proyectos y el Atlántico”, in Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *Soltando amarras. La costa atlántica ibérica en la Edad Moderna*. A Coruña: Universidad da Coruña, 15-50.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (2020). “The greatest treasure of the Spanish armada in the eighteenth century: From the Battle of Rande (1702) to the diving schools (1787)”, in Sünne Juterczenka (ed.), *The Sea: Maritime Worlds in the Early Modern Period*. Köln: Böhlau, en prensa.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (en prensa). “Las desventuras del puerto de Gijón de 1742 a 1817. Resistir a los hombres y al océano”.
- IVERMEDINA, Paz (2013). *Asociaciones de pescadores en el centro costero de Asturias. Cofradías, Gremios y Rulas en los siglos XIX y XX. Candás, Luanco, San Juan de la Arena*. Trabajo de fin de máster realizado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Oviedo, dirigido por el profesor Jorge Uría González. http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/19334/6/TFM_Paz%20Iver%20Medina.pdf (consultado en 2020.06.08).
- JOVELLANOS, Gaspar Melchor de (1795). *Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria*. Madrid: Imprenta de Sancha.
- LE MAO, Caroline (2015). *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne: XVIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Armand Colin.
- MARTÍN GARCÍA, Alfredo (2003). *Una sociedad en cambio. Ferrol a finales del Antiguo Régimen*. Ferrol: Edicións Embora.
- MONGE MARTÍNEZ, Fernando (1998). “Los estudios sobre historia portuaria. Una perspectiva crítica y metodológica”. *Hispania. Revista española de historia*, vol. 58, 198, 307-326.
- NÚÑEZ FERNÁNDEZ, Eduardo (1993). *Asociacionismo marinero en Asturias. Volumen I. Gremios, Cofradías, Pósitos y Sociedades de Mareantes*. Candás: Ayuntamiento de Carreño.
- O’FLANAGAN, Patrick (2008). *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*. Aldershot (R.U.) - Burlington (EE.UU.): Ashgate.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Manuel Ramón (2006). “La caza de ballenas”, in Javier Rodríguez Muñoz (coord.), *Asturias y la mar*. Oviedo: Editorial Prensa Asturiana, 31-48.
- SUÁREZ ÁLVAREZ, Patricia (2013). “Familia y sociedad en un concejo marítimo del noroeste peninsular: el municipio asturiano de Carreño en 1753”. *Estudios Humanísticos. Historia*, 12, 397-416.
- SUÁREZ VICTORERO ROBLEDÓ, Juan Antonio (1896). *Descripción Geográfico-Histórica del Concejo de Colunga en el Principado de Asturias*. Villaviciosa: Imprenta de la Opinión.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2006). *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid: Ministerio de Defensa.