

# Evolución histórica del puerto de Lastres: del esplendor comercial y pesquero de los siglos XVI y XVII a la actual reconversión en puerto deportivo

---

Rebeca Menéndez Marino\*  
*Universidad de Oviedo*

## RESUMEN

Desde mediados del siglo XVI el puerto de Lastres empezó a destacarse como uno de los principales de la región, debido al auge de la pesca, la caza de la ballena y el comercio marítimo. Pero la prosperidad tornó en declive a principios del XVIII, tras la destrucción del fondeadero con el temporal de 1734. A partir de entonces, y tras varios intentos de reconstrucción fallidos, los tráficos comerciales desaparecieron y con ellos el antiguo esplendor del puerto, que desde finales del siglo XIX se dedicó casi en exclusiva a la pesca y la conserva. Pero actualmente, la regresión del sector pesquero ha forzado a muchos puertos asturianos, entre ellos al de Lastres, a buscar alternativas dentro del sector terciario, reconvirtiéndose parcialmente en puertos deportivos.

## PALABRAS CLAVE:

Puerto de Lastres, comercio marítimo, pesca de la ballena, industria conservera, obras portuarias, regeneración espacial.

## ABSTRACT

Around the middle of the 16th century Lastres began to stand out as one of the main ports in the region, due to the development of fishing, whaling and maritime trade. But the prosperity ended at the beginning of the 18th, when the great storm of 1734 destroyed the old harbour. From this time, although there were several unsuccessful attempts at reconstructing the port, the maritime trade disappeared and so did the good times. Since then, Lastres was exclusively devoted to the fishing and the canning industry. But nowadays, the crisis of these activities has forced some Asturian ports, Lastres included, to look for alternatives in the tertiary sector, reconvert part of their infrastructures as a yachting harbour.

## KEYWORDS:

Lastres, maritime trade, whaling, canning industry, harbour works, spatial redevelopment.

\* \* \* \*

---

\* El presente trabajo ha sido realizado con el respaldo de una beca del Programa Nacional de Formación del Profesorado Universitario (FPU), concedida por el Ministerio de Ciencia e Innovación en 2008 y cofinanciada por el Fondo Social Europeo. Proyecto HUM/2007/61140/Arte.

Aunque la puebla de Colunga, fundada por Alfonso X el Sabio, aparece documentada por primera vez en 1278<sup>1</sup>, las primeras noticias sobre el puerto de Lastres, principal enclave costero del concejo, datan de fines del siglo XIV. Si bien es cierto que los vestigios arqueológicos encontrados en la zona apuntan hacia un origen más antiguo del asentamiento lastrín<sup>2</sup>. Tal y como recogió el cronista decimonónico Juan Antonio Suárez Victorero “[...] No existen documentos que nos descubran su origen, ni se advierten señales de que fuera lugar de consideración hasta la mitad del siglo XVI: y no nos descañinaremos en asegurar que en el siglo XVII fueron edificadas las más de las casas y renovadas las que lo pudieron estar antes de este tiempo. [...] Sólo dos ventanas por el estilo gótico, que en el día se observan tapiadas en dos diferentes casas, [...] nos pueden obligar a formar el concepto de que su fundación no fue obra de estos últimos siglos; y aún a conjeturar que ellas fueron el primer origen de esta población [...]”<sup>3</sup>.

No fue hasta mediados del siglo XVI cuando el puerto de Lastres experimentó el verdadero despegue económico y demográfico, convirtiéndose así, junto con Llanes y Ribadesella, en uno de los núcleos portuarios más importantes del sector oriental de la región. Factor determinante del ascenso fue el auge de la actividad pesquera, cuya pujanza atestigua el hecho de encontrarse la marinería lastrina unida ya desde 1542 en la Cofradía de Mareantes de

Santa Ana<sup>4</sup>, la cual por aquel entonces parece ser que ya contaba con ermita y hospital propios. En torno a la pesca fueron desarrollándose los intercambios comerciales, siendo el intenso movimiento de mercancías el que motivó la promulgación el 5 de mayo de 1551 de la *Provisión Real para la construcción y financiación del puerto de Lastres*, obra “[...] importante y necesaria así (sic.) para los vecinos de dicho puerto como para los mercaderes y navegantes que a él van con sus navíos e mercaderías y provisiones e para los pescados que de allí se sacan para estos nuestros reinos [...]”<sup>5</sup>.

Con la construcción de este muelle no se perseguía sino adecuar las infraestructuras portuarias a la intensidad creciente de las actividades allí desarrolladas, difícilmente asumibles por el primitivo atracadero medieval, construido y financiado años atrás a expensas de los propios vecinos, que levantando hipotecas sobre sus embarcaciones, aparejos, heredades y quñones, crearon un rudimentario fondeadero que, aún dando abrigo a más de veinte embarcaciones mayores, padecía las lógicas deficiencias derivadas de la falta de conocimientos técnicos y constructivos.

Diez años después de la promulgación de la *Provisión Real* las obras del cay aún no habían llegado a su fin, como demuestra la visita de reconocimiento realizada en 1561 por el Gobernador López de Mesa, quien, tras inspeccionar los trabajos desarrollados en el muelle, ordenó su continuación y término, así como la recaudación de una sisa para sufragar los gastos. El cay y contracay del siglo XVI estaba compuesto por una muralla doble de mampostería gruesa unida por medio de argamasa de buena calidad y, según indica una contrata hecha por los vecinos de Lastres con el maestro de cantería Juan Carrandi en 1671, contaba además con un ornamental remate almenado<sup>6</sup>.

La construcción de este muelle fue el fundamento de la prosperidad que conoció el puerto durante todo el siglo XVII y la primera mitad del

<sup>1</sup> RUÍZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio (coord.), *Ribadesella, Caravia, Colunga*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1995.

<sup>2</sup> Entre los hallazgos arqueológicos cabe destacar el conjunto de túmulos funerarios neolíticos descubiertos a mediados del siglo XX en la rasa de Luces (parroquia de Lastres), así como los abundantes restos de la romanización, que dejó en el concejo una red de calzadas y puentes que interconectaban los principales núcleos de la zona -Colunga, Lastres, Luces, Lue y Santamera-. El puente romano de Astuera, conservado hasta 1979 en las inmediaciones de la playa, y el de San Pedro, aún en pie en el barrio homónimo, son los principales testimonios arquitectónicos de la presencia romana en Lastres, existiendo además una amplia nómina de restos muebles, tal como quedó recogido en la obra de VIGÓN CASQUERO, Braulio, *Antigüedades romanas de Colunga: (apuntes para un libro)*, Imprenta de La Opinión, Villaviciosa, 1894.

<sup>3</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Descripción geográfico-histórica del Concejo de Colunga*, [Reprod. facs. del ms. de 1837]; edición preparada por José Antonio Fidalgo Sánchez (ed. lit.), Colegio de la Inmaculada, Biblioteca Asturiana, Gijón, 1985, pp.55-56.

<sup>4</sup> VIGÓN CASQUERO, Braulio, *Copia de las capitulaciones de la fundación de la Cofradía de Santa Ana en la villa de Colunga en el año de 1542 y algunos apuntes acerca de la misma* [Manuscrito], Colunga, 1877.

<sup>5</sup> *Provisión Real para la construcción y financiación del puerto de Lastres*, en FERNÁNDEZ MARTÍN, Luis, *Provisiones Reales a favor de Asturias durante la regencia de los Reyes de Bohemia: 1541-1551*, Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1975, p.283.

<sup>6</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Descripción geográfico-histórica...*, Op.cit., p.71.

XVIII. Fue entonces cuando esta pequeña villa marinera entabló fluidas relaciones mercantiles, tanto por vía marítima, situándose dentro de las rutas del comercio atlántico europeo, como por vía terrestre, despachando hacia La Meseta, especialmente hacia los mercados de Rioseco (Soria) y Villada (Palencia), grandes cantidades de pescado en conserva –bien fuese en frescal, en escabeche, en salazón o en cecial<sup>7</sup>–, para cuya elaboración fueron construidas varias fábricas de escabeche y arenque, conservándose actualmente en algunas bodegas del casco antiguo los canales por donde se evacuaban las grasas y líquidos resultantes del prensado del pescado.

Un buen testimonio del apogeo que llegó a alcanzar la actividad pesquera por aquel entonces fue el auge paralelo de la artesanía cesterá, constituyendo la fabricación de banastas, cestos y *paros* un negocio altamente rentable, especialmente cuando el rendimiento del ramo era arrendado en exclusiva, como sucedió en 1626, cuando los vecinos acordaron ceder la explotación a Fernando Granda por 6.600 reales, cantidad elevada para la época pero de la que es fácil deducir lo copioso de las costeras<sup>8</sup>. Otras industrias subsidiarias crecidas al amparo de la pesca y el comercio fueron la tonelería, la artesanía redera y la calafatería.

Como así recogió Pascual Madoz, parece ser que contaba Lastres en el siglo XVII con “[...] 30 embarcaciones de distintos portes destinadas á la pesca de sardinas, besugo, bonito y ballena [...]. También reunía 26 buques mayores para el comercio con los puertos de Galicia, Portugal y Andalucía, y con los de Ámsterdam, Londres, Edimburgo, Burdeos y otros del extranjero (sic.) [...]”<sup>9</sup>. Entre los géneros exportados destacaban los frutos secos, los cítricos y las conservas de pescado, mientras que se importaban linos y lozas, vino, azafrán, grano y sal, resultando esta última de primera necesidad no sólo para el consumo doméstico, sino también para el mantenimiento de la industria de la salazón.

<sup>7</sup> El pescado cecial contó con una larga tradición en el puerto de Lastres, donde aún pueden observarse en el periodo estival secando colgadas en algunas galerías las pintarrojas o *golayos trechaos*.

<sup>8</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Descripción geográfica-histórica...*, Op.cit., pp.74-75.

<sup>9</sup> MADDOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, [Repr. facs. de la ed. de: Madrid: Imprenta del Diccionario geográfico-estadístico-histórico de D. Pascual Madoz, 1845-1850], Tomo X, Instituto Geográfico Nacional, Madrid, 1989. pp.96-99.

La caza de la ballena sarda constituyó otro de los puntales de la economía lastrina del siglo XVII, momento en que se produjo el renacimiento de esta pesquería en aguas del Cantábrico frente a los tradicionales caladeros del Atlántico Norte.

La actividad ballenera cundía sobremanera: la carne era vendida fresca o en salmuera, reservándose una parte para repartir entre los marineros implicados en el lance, otorgando como retribución y trofeo una de las aletas al pescador encargado de dar el arponazo certero y el vientre a la Cofradía de Pescadores; el saín, licuado en cubas metálicas en hornos de leña, era utilizado fundamentalmente como medio de iluminación, pero también como lubricante de maquinaria y como aglutinante para la pintura interior y exterior de las casas del pueblo; la cera blanquecina acumulada en las cavidades del cráneo era cotizada como base para la elaboración de ungüentos y como excipiente farmacológico; las barbas eran muy apreciadas en la industria textil, especialmente en corsetería –donde aún perdura la denominación de “ballenas” en vestidos, corpiños y lencería–, y en la elaboración de sombrillas; por último, la osamenta era aprovechada como elemento constructivo para las modestas casas de los pescadores, así como para la fabricación de muebles, abalorios y ornamentos.

El intenso aprovechamiento que se hacía de las ballenas acrecentó el atractivo de su captura, reportando pingües beneficios a los encargados de su explotación, que generalmente corría a cargo de forasteros acaudalados que arrendaban al lugar la casa-fábrica y los utensilios necesarios para el aprovechamiento de la ballena. Desde finales del siglo XVI el negocio fue explotado por Gutierre de Hevia, vecino de Villaviciosa, siendo traspasado el arriendo en 1637 al también maliayés Pedro Balbín por un espacio de doce años<sup>10</sup>.

Por aquel entonces fue edificada la Casa de la Ballena, emplazada junto a la desembocadura del río Astuera en la playa de Lastres, donde además del beneficio del saín y el despiece de la ballena eran almacenados los pertrechos de la caza. Las ballenas eran remolcadas por los esquifes hasta la playa aprovechando las pleamares, así, cuando la marea bajaba, el cetáceo quedaba varado en la arena, desde donde era izado hasta la fábrica, siendo ésta la razón por la que se optó por ubi-

<sup>10</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Descripción geográfica-histórica...*, Op.cit., pp.77-78.

car la Casa de la Ballena en la ribera en lugar de en el puerto. El único testimonio de la existencia de la Casa de la Ballena, además de las fuentes orales indirectas, fue el proporcionado por Juan Antonio Suárez Victorero, quien aseguraba que en torno a 1837 aún se conservaban los muros de la fábrica, los instrumentos de caza y numerosos restos óseos. Sin embargo, de este establecimiento, que debió de arruinarse totalmente en la segunda mitad del siglo XIX, no se conocen documentos gráficos ni descripciones exhaustivas que permitan reconstruir con exactitud su situación o apariencia.

La pesca, el comercio y la caza de la ballena alteraron notablemente la estructura de la población en el concejo, afectando muy especialmente a la villa marinera, debido a la afluencia de colonos y foráneos llegados al pueblo como arrendatarios, armadores e industriales, destacando en número las familias vizcaínas, montañesas y gallegas.

El correlato del crecimiento demográfico fue la transformación de la morfología urbana, con la aparición de los barrios balleneros de La Nansa, La Fragua, La Plaza, El Penayu y La Atalaya –punto desde el que eran avistados los cetáceos y que dio lugar a un topónimo muy habitual en los enclaves costeros de toda el área cantábrica–. Todos estos barrios fueron desarrollándose en torno a la calle Real, antiguo camino principal que atravesaba el pueblo desde el Campo de la Iglesia, en la parte alta, hasta la Bajada del Puerto, y donde ya en el siglo XVIII se concentrarían algunas de las casas nobles de mayor interés arquitectónico, como la casona de la familia Victorero, el palacio de los Vallados, la casona de Pedro Suarpérez o la casa-palacio de los Robledo. Junto a los nuevos crecimientos se acometió también la reedificación y remozamiento del caserío preexistente, configurándose así la imagen e identidad del pueblo que, no sin alteraciones, se ha proyectado hasta nuestros días.

Cuenta Suárez Victorero cómo el apogeo constructivo del siglo XVII se apoyó en la existencia de “[...] excelentes canteras de una piedra de grano de bello lucimiento y de fácil laboreo [...]” en los terrenos comunes de la población, como también en la presencia de “[...] muchos arbolados, de los cuales se hallaban pobladas todas la riveras de la parroquia, de donde sacaron las maderas necesarias para la construcción de sus casas”<sup>11</sup>, especialmente

de los bosques del Campo de San Roque, de donde, según la tradición popular, procedía buena parte de la madera empleada.

Aunque el puerto de Lastres había padecido los embates del mar en varias ocasiones a lo largo del siglo XVII, habiendo que destacar los estragos causados por las tempestades de 1660 y 1671, la ruina definitiva la ocasionó el gran temporal de 1734, quedando el muelle completamente destruido, y con él las expectativas de continuidad del esplendor marítimo y mercantil, que, durante la centuria anterior, había actuado como factor de atracción para navieros, pescadores y negociantes de distinta procedencia. Forzando a partir de entonces su marcha hacia otros puntos del Cantábrico –la mayoría de los fletes se desplazaron hacia los puertos de Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Santander y Galicia–, y acelerándose así la desaparición de la actividad comercial.

Otra de las circunstancias concurrentes en la decadencia del fondeadero lastrín, fue la coartación de la libertad de autofinanciación de las obras de mantenimiento y reparación del muelle, sufragadas desde tiempos medievales con las recaudaciones obtenidas de la exacción de quijones y la imposición de censos, arbitrios y derramas entre los vecinos. Esta prohibición, hecha efectiva a partir del año 1698, siendo Gobernadores Barona y Cepeda<sup>12</sup>, impidió la cobranza de impuestos y tributos que no contasen con la licencia expresa del Consejo de Castilla, acabando con las iniciativas populares para la restauración del puerto arruinado.

A todo ello hubo que añadir la regresión experimentada por el sector pesquero, debido a la reducción de las capturas en general y a la extinción por sobreexplotación de la ballena sarda a principios del siglo XVIII. Pero también, y muy especialmente, a la restricción de la actividad pesquera únicamente a los mareantes matriculados. El establecimiento de las matrículas de mareantes –a través de la *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* de 1 de enero de 1751–, que significó el control efectivo de las autoridades de Marina sobre las actividades gubernativas de los gremios de mar, puso freno al libre ejercicio de la pesca, con la consiguiente mengua de las capturas<sup>13</sup>. También acarrió un impor-

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp.83-84.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p.87.

<sup>13</sup> VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2007.

tante recargo en el precio de la sal, importada desde Setúbal en el estuario del Sado, con lo que se resintió la industria conservera y, por extensión, la pesca, ya que, sin la sal era prácticamente imposible dar salida a las carguillas de frescos. Sirva de ejemplo los datos recogidos en un artículo de Suárez Victorero publicado en el *Asturiano* el 13 de mayo de 1851, donde explicaba como “La carguilla (que es tanto como decir 50 libras mayores) de congrio fresco [...] valía de 60 á 70 reales; pero después de la institución de las matrículas bajó su valor a 14 y 15 reales”<sup>14</sup>.

El convulso arranque del siglo XVIII en España también dejó su huella en el puerto de Lastres, pues la Guerra de Sucesión (1701-1715) motivó, de un lado, la merma de la población activa debido a la saca de marineros para la Armada Real, y, de otro, la organización de la defensa del puerto, cuyos restos, a duras penas, aún perviven en lo alto de la peña de la Punta del Muelle, hoy conocida como Punta del Castillo. Allí fue erigida una pequeña fortaleza –40 m<sup>2</sup> de superficie y 12 metros de altura divididos en tres plantas, las dos primeras para las estancias de los soldados y la tercera para la vigilancia y mando–, construida a expensas de Alonso Victorero Colunga para apoyar al monarca Felipe V. Contaba el fuerte con seis cañones, que según la tradición habían sido traídos desde el vecino puerto de Santander, dos de ellos ubicados en la planta baja del castillo y los cuatro restantes sobre la pendiente del acantilado. Ya bajo el reinado de Carlos III, cuya política defensiva impulsó la instalación de cañones a lo largo de toda la línea de costa, fue dispuesta a pie de puerto una batería de artillería, algunas de cuyas piezas fueron aprovechadas durante los siglos XIX y XX como noráis.

La única posibilidad para frenar el declive y reflotar la economía del puerto de Lastres, pasaba indefectiblemente por la construcción de un nuevo muelle que supliese al arruinado por el temporal de 1734. Esta fue la reivindicación colectiva que con insistencia defendieron los vecinos de Lastres, destacando entre ellos Juan de Rebollar, quien, elevando un informe al Consejo de Castilla, ejerció tal presión sobre las autoridades que las obras del nuevo fondeadero dieron comienzo en 1736,

<sup>14</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Observaciones sobre muelles, pesquerías y otras materias publicadas en el “Asturiano” y “Fomento de Asturias”*, Imp. de D. B. Gonz. y D. D. G. Solis, Oviedo, 1851, p.11.

siendo concluidas tres años después<sup>15</sup>. Si bien la desgracia no tardó en cernirse nuevamente sobre el puerto, pues el recién inaugurado atracadero fue destruido por un fuerte temporal en 1740, no siendo retomadas las labores de reconstrucción hasta 1749, cuando los propios vecinos, reaccionando contra el flagrante desinterés mostrado por las autoridades, emprendieron por su cuenta la reparación.

En 1763 Carlos III promulgó la *Real Orden para la renovación y consolidación del puerto de Lastres*, financiada “[...] a cargo de repartos en el Principado, subrogados poco después en varios arbitrios sobre el vino y el aguardiente [...]”<sup>16</sup>. El proyecto fue encomendado a Francisco Llobet, ingeniero militar encargado entre otros del diseño definitivo del arsenal de El Ferrol y de parte de la base militar de Cartagena, y que desde 1765 se encontraba trabajando en Cantabria, donde realizó los perfiles que acompañaban al plano y proyecto del puerto de Santander, siendo por aquel entonces cuando realizó diversos planos para los puertos asturianos de Gijón, Avilés, Luarca, Ría y Barra de Pravia, Luanco, Candás, Tazonés, Ribadesella y Lastres<sup>17</sup>. El trazado del puerto de Lastres de Francisco Llobet, fechado en 1765, fue rematado por el también ingeniero militar Maximiliano de la Croix en 1766, cuyo proyecto, salvo por el punto de arranque, era prácticamente idéntico al del primero. Pero las obras, emprendidas en 1768 bajo la dirección de Gregorio Espinosa de los Monteros, quedaron truncadas por la fatalidad una vez más, cuando en 1772 una fuerte tempestad derribó una de las grúas que se estaban empleando en la construcción, destruyéndose con la caída buena parte de los trabajos ejecutados.

Tras este incidente las labores de reconstrucción quedaron paralizadas hasta las postrimerías del siglo XVIII, retomándose entonces el propósito inicial con el nuevo plano levantado por Miguel de la Puente, el cual nunca llegó a trascender el ámbito proyectual, siendo sustituido en 1805 por el del ingeniero de Marina Joseph Müller, cuyo diseño tampoco sería llevado a efecto<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> ADARO RUÍZ-FALCÓ, Luis, *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, (Vol. VI), Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón, Gijón, 1976.

<sup>16</sup> MADDOZ, Pascual, *Diccionario geográfico...*, Op.cit., pp.97.

<sup>17</sup> AA.VV., *Los Ingenieros Militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Edicions Universitat de Barcelona, Barcelona, 1983.

<sup>18</sup> ADARO RUÍZ-FALCÓ, Luis, *El puerto de Gijón...*, Op.cit.



Fig. 1. Plano de Lastres, Francisco Coello, 1870. Fuente: Colección Padre Patac.

La dilación en las obras fue tal que “[...] en mayo de 1821 los habitantes de Lastres recurrieron á las cortes con una minuciosa y sentida reseña de las causas de la antigua prosperidad y decadencia de su puerto [...]”<sup>19</sup>. Pero todos los esfuerzos fueron en vano, pues, como así revela el plano de población realizado por Francisco Coello<sup>20</sup>, en torno a 1870 únicamente contaba el puerto de Lastres con un mura-

llón de tierra o contracay, las ruinas del antiguo cay erigido entre los siglos XVI y XVII y, a unos cincuenta pasos de éste, el muelle ruinoso que, asolado durante la primera mitad del XVIII, seguía sin ser reconstruido (Fig. 1).

La secular ambición de levantar en el puerto de Lastres diques amplios y modernos que permitiesen atraer nuevos tráficos y recuperar la prosperidad del pasado, quedó finalmente malograda, habiendo de conformarse los vecinos con un modesto puerto pesquero con capacidad para una flota reducida, y renunciando así a cualquier aspiración a restituir la importancia y el prestigio de los que había gozado tiempo atrás.

<sup>19</sup> MADDOZ, Pascual, *Diccionario geográfico...*, Op.cit., pp.97.

<sup>20</sup> COELLO, Francisco, *Planos de poblaciones de Asturias* [Material cartográfico], 1:20.000, (17 planos), 1870.

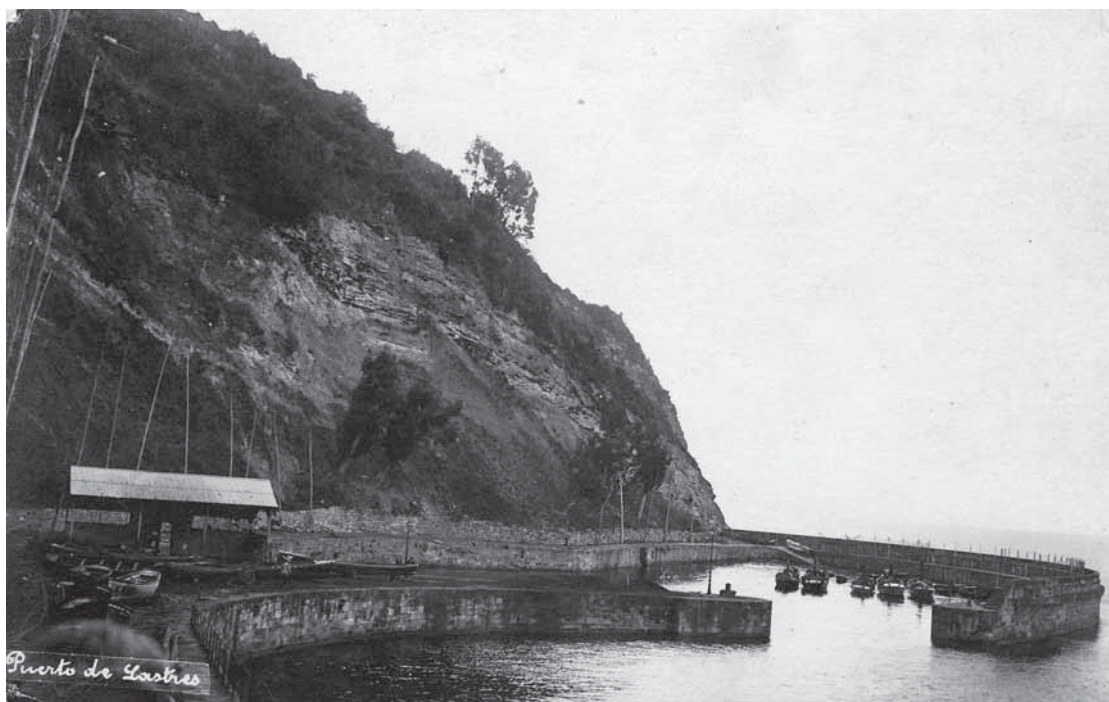


Fig. 2. Puerto de Lastres, Emilio Alonso, c.1920. Fuente: Museo del Pueblo de Asturias.

De la mala estrella del puerto de Lastres, de lo que pudo haber sido pero nunca llegó a ser, se lamentó Eugenio Ruidíaz y Caravia en un artículo publicado en *La Ilustración Gallega y Asturiana* el 18 de septiembre de 1880, donde se hizo eco de cómo esta villa “[...] sin muelle, por más que la naturaleza la haya dotado de una concha magnífica que puede competir con las mejores de la costa asturiana, y sin vías de comunicación con el interior de la provincia, atraviesa una situación de lamentable decadencia.[...] Del pasado esplendor de Lastres ya no queda casi nada. Su comercio y su industria han muerto, y en el puerto no hay ya animación y vida. Las olas han ido socavando los cimientos del primitivo muelle hasta derruirlo, y tras inútiles tentativas para repararlo ha sido forzoso desistir de semejante empresa, marchando naves y armadores a más abrigado puerto. Al mezquino que hoy existe sólo se amarran lanchas de pescadores que, tripuladas por expertos y arrojados marineros, surcan todavía impávidos el proceloso mar y recuerdan con amarga tristeza mejores días, cuando 40 naves de distinto tonelaje y arboladura anclaban en su hoy solitaria rada”<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> RUIDÍAZ Y CARAVIA, Eugenio, “La villa de Lastres”, en *La Ilustración Gallega y Asturiana*, nº26, Tomo II, Madrid, 18 de septiembre de 1880.

El 22 de julio de 1870 fueron adjudicadas en pública subasta las obras de construcción del nuevo muelle de Lastres<sup>22</sup>, para las cuales, según recoge Luis Adaro, fueron empleados los materiales de desecho de fábricas anteriores –mampuestos y sillares regulares de grandes dimensiones–, muchos de ellos fondeados en la dársena causando encalles y accidentes en bajamar. Las obras de ambos muelles, el de tierra y el de mar, fueron desarrolladas simultáneamente, planteándose ya entonces la creación de un malecón que, partiendo del primero, mitigase la resaca dentro de la dársena de atraque (Fig. 2).

Inaugurado el fondeadero en 1875, el comercio local experimentó un tímido repunte, siendo éste el momento en el que, a instancia de varios comerciantes e industriales del puerto de Lastres, fue establecida una Aduana de tercera clase “[...] para el comercio de cabotaje y para exportar los frutos y productos del país”<sup>23</sup>, comprometiéndose los solicitantes a sufragar los gastos de instalación y mantenimiento.

<sup>22</sup> *Gaceta de Madrid*, 19 de junio de 1870, nº170, p.2, “Adjudicación en pública subasta de las obras de construcción de un muelle en el puerto de Lastres”.

<sup>23</sup> *Gaceta de Madrid*, 19 de agosto de 1875, nº 231, p.479, “Real Orden para el establecimiento en el puerto de Lastres de una Aduana de tercera clase”.

Sin embargo, y a pesar de este empeño tenaz por resucitar el puerto, el tráfico de mercancías fue decreciendo paulatinamente con el paso de los años, hasta extinguirse casi por completo durante la primera mitad del siglo XX. Esta decadencia la achacaba Suárez Victorero, en una serie de artículos apologéticos sobre el puerto de Lastres publicados en el *Asturiano*, el *Fomento de Asturias* y *El Espectador* entre 1847 y 1851, entre otras causas a la falta de faros en el sector oriental de la región, por lo que entendía como algo “[...] indispensable la necesidad de erigir *fanales* [...], sin lo cual ni la reposición de los muelles, ni las carreteras, ni todas las demás mejoras que tiendan á dar salida a nuestras producciones, ni entrada á las extranjeras (sic.), podrán tener cumplido efecto.”<sup>24</sup> Durante los años 60 del siglo XIX fueron construidos los cuatro faros encargados de iluminar toda la costa oriental asturiana -el de Llanes (1860), el de Ribadesella (1861), el de Tazones (1864) y el de San Emeterio en Pimiango (1864)-. Sin embargo, entre Ribadesella y Tazones no existía ningún punto lumínico, lo cual dificultaba la entrada al puerto de Lastres, especialmente durante la navegación nocturna, orientándose los marineros por medio de fogatas encendidas en la punta conocida como *Prau del Picu*, donde años más tarde sería erigido el Faro de Lastres. Pero la construcción de éste se demoró hasta las últimas décadas del siglo XX, cuando el Ministerio de Fomento y Obras Públicas puso en marcha el *Plan Nacional de Señales Marítimas 1985-1989*, entrando en funcionamiento finalmente el 1 de julio de 1994.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, al calor de la explotación de las minas del concejo, destacando entre ellas los yacimientos de antracita de La Riera y Carrandi, ambas propiedad del industrial Braulio Vigón, y del beneficio de las minas de espató flúor del vecino concejo de Caravia, el puerto de Lastres empezó a atraer flujos mineraleros. Éstos, aunque muy discretos, sobre todo en comparación con los grandes puertos carboneros asturianos, como San Esteban de Pravia, Avilés o Gijón, recuperaron en cierta medida la actividad mercante de la villa, abriendo una vía inexplorada hasta el momento, el tráfico minero. A tal efecto fue habilitado, por Real Orden de 2 de

<sup>24</sup> SUÁREZ VICTORERO, Juan Antonio, *Observaciones...*, Op.cit., pp.14-15.

marzo de 1926<sup>25</sup>, el pantalán de hormigón que hoy día aún puede contemplarse en medio de la bahía frente al barrio de San Antonio. El mineral, transportado por carretas hasta las proximidades de Lastres, era enviado al pantalán por medio de funiculares, cuyos restos perviven escondidos entre la maleza, desde donde era embarcado con destino a distintos puntos del norte del país, especialmente al País Vasco.

Pero, si bien el comercio y la minería diversificaron tímidamente la economía lastrina de finales del siglo XIX, la pesca y la conserva fueron, sin lugar a dudas, los sectores dominantes, hasta el punto de llegar a monopolizar ya desde el siglo pasado toda la actividad de esta villa marinera. Sin embargo, y a la inversa de lo acontecido en otros puertos del Cantábrico, en Lastres la pesca y la conserva no fueron las encargadas de espolear el desarrollo de las infraestructuras portuarias, sino que, por el contrario, fueron las sucesivas ampliaciones y reformas del fondeadero las que actuaron como acicate del crecimiento económico.

El número de embarcaciones fue incrementándose progresivamente entre 1850 y 1950 -los puntos álgidos del crecimiento de la flota lastrina se produjeron en los periodos comprendidos entre 1870-1890 y 1930-1950, con 79 y 100 nuevas matriculaciones respectivamente<sup>26</sup>-, lo que, unido a la modernización de las artes tradicionales con la introducción de los sistemas de pesca masiva, multiplicó notablemente el índice de capturas, empleándose buena parte de éstas para el abastecimiento de la renaciente y próspera industria conservera.

Uno de los factores esenciales del rápido ascenso del sector conservero desde mediados del siglo XIX, fue la popularización de los envases herméticos de hojalata, introducidos en Asturias a principios del siglo XX por Mateo Alvargonzález, hijo del célebre gijonés Calixto Alvargonzález y fundador de varias conserveras en Lastres y Candás. Esto supuso una auténtica revolución en el mundo de las conservas, pues, superados los métodos tradicionales de evisceración, deshidratación, sala-

<sup>25</sup> *Gaceta de Madrid*, 2 de marzo de 1926, nº61, pp.1177-1178, “Real Orden para la habilitación de un cargadero para el embarque de minerales en régimen de cabotaje en la ensenada de Lastres”.

<sup>26</sup> Elaboración propia a partir de datos recogidos en AA.VV., *Los pequeños puertos asturianos durante los siglos XIX y XX y los sistemas industriales locales*, Cuadernos de Investigación CEHOPU, Ministerio de Fomento CEDX-CEHOPU, 2008, p.161.





Fig. 3. La dársena de *El Muellín* y la antigua lonja, 1934. Fuente: Memoria Digital de Asturias.

zón y escabechado, el pescado no sólo guardaba mejor sus propiedades, sino que además lo hacía durante más tiempo. Ello, unido a la expansión del ferrocarril, permitió ampliar la red de mercados potenciales, convirtiéndose Asturias en líder nacional del sector durante todo el primer cuarto del siglo XX. Liderazgo cimentado fundamentalmente en la actividad de los puertos de Lastres, Candás, Luanco y Cudillero.

Entre 1893 y 1903 Lastres cuadruplicó el número de fábricas de conserva, llegando a contabilizarse hasta ocho establecimientos, número que, exceptuando la regresión experimentada en torno a 1913, se mantuvo hasta 1941, momento en que inició la escalada hacia la pica histórica alcanzada en 1953, con el funcionamiento simultáneo de diez factorías<sup>27</sup>, a saber: La Asturiana, La Rosario, La Constan-  
cia, La Cantábrica, La Lastrina, La Mercedes, Mardomingo, La Emma, La Argentina, El Navío y Juan Llera. Si bien, cabe precisar que

<sup>27</sup> AA.VV., *Los pequeños puertos asturianos...*, Op.cit., p.160.

se trataba de una industria atomizada, nutrida en número pero de limitadas dimensiones.

El volumen creciente de las capturas motivó la necesidad de levantar una Casa del Pescado que viniese a sustituir al primitivo tinglado que, situado en el extremo meridional de la dársena de *El Muellín*, hacía las veces de improvisada cancha de subastas (Fig. 3). Fue el 16 de enero de 1920 cuando, tras reunirse la Junta Directiva de la sociedad de mareantes "La Unión de Lastres", se acordó "[...] construir en el muelle una casa de venta de pescado á imitación de la mayor parte de los pueblos mareantes"<sup>28</sup>, cuya construcción sería financiada parcialmente a través de la imposición de una cuota del 4% sobre el valor total de la venta de todas las pescas efectuadas por la flota lastrina<sup>29</sup>. El proyecto, presentado el 25

<sup>28</sup> Archivo de la Cofradía de Pescadores de Lastres (A.C.P.L.), *Acta de la sesión del 16 de enero de 1920*, Libro de Actas de la Sociedad "La Unión de Lastres", Nº1 [Del 28 de mayo de 1911 al 28 de octubre de 1922], Fol. 26r.

<sup>29</sup> A.C.P.L., *Acta de la sesión del 28 de marzo de 1920*, Libro de Actas..., cit., Fol.28.



Fig. 4. Construcción del dique exterior y de la explanada de servicio, 1966. Fuente: Memoria Digital de Asturias.

de marzo de 1920 por el ingeniero José Vega, fue aprobado definitivamente el 13 de julio de 1921<sup>30</sup>, siendo adjudicadas las obras a la empresa gijonesa “Sociedad Constructora Sres. Hijos de F. Quely”, comprometida a completar el encargo en menos de tres meses desde la firma del contrato por el precio de 9.000 pesetas<sup>31</sup>, que serían abonadas en tres plazos: el primero, de 3.500 pesetas, al concluir las paredes del edificio, que según el contrato deberían estarlo para el 15 de noviembre; el segundo, de 2.500, se abonaría al terminar la torre y la techumbre antes del 1 de diciembre; y, el tercero y último, las 3.000 pesetas restantes, sería abonado al remate de la obra, previsto para el 1 de enero de 1922<sup>32</sup>. Sin embargo, las obras se dilataron sin justificación aparente

hasta el otoño, suscitando las protestas del gremio de mareantes, que amenazó con llevar al contratista ante la justicia para forzarle a acabar el edificio o, en su defecto, rescindirle el contrato<sup>33</sup>. La lonja entró finalmente en funcionamiento entre el 9 y el 14 de octubre de 1922<sup>34</sup>.

Dentro de la sobria concepción del edificio destacaban dos amplios vanos escarzanos, abiertos uno a cada lado del cuerpo frontal; la pequeña torre-campanario, que coronaba la fachada para marcar las horas de subasta, de estructura ortoédrica con vanos peraltados simples en los flancos y bíforos en el frente; y, el tímido frontón que remataba la puerta de acceso. A pesar de la gran sencillez arquitectó-

<sup>30</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de julio de 1921, n°205, p.420, “Concesión autorizando a D. Antonio Cristóbal, Presidente de la Sociedad de mareantes La Unión de Lastres, para edificar un pabellón destinado a casa de ventas de pescado”.

<sup>31</sup> A.C.P.L., *Acta de la sesión del 19 de octubre de 1921*, Libro de Actas..., cit., Fol.41

<sup>32</sup> A.C.P.L., *Acta de la sesión del 24 de octubre de 1921*, Libro de Actas..., cit., Fol.41r. y 42.

<sup>33</sup> A.C.P.L., *Acta de la sesión del 19 de febrero de 1922*, Libro de Actas..., cit., Fol. 44a.

<sup>34</sup> La sesión del 9 de octubre de 1922 se celebró, como había sido habitual desde 1911 –año de la fundación de “La Unión de Lastres”– en la Colegiata, sin embargo, la siguiente reunión, celebrada el 14 de octubre, tuvo lugar ya en la Casa del Pescado, que en adelante actuaría como sede permanente de la sociedad de mareantes. A.C.P.L., *Acta de la sesión del 9 de octubre de 1922* y *Acta de la sesión del 14 de octubre de 1922*, Libro de Actas..., cit., Fol.45r. y 47a.

nica de la lonja ésta llegó a convertirse en símbolo y emblema del puerto de Lastres, lo cual, lamentablemente, no consiguió evitar su posterior derribo.

La reforma de las infraestructuras portuarias continuó durante el siglo XX, sucediéndose entre 1935 y 1967 distintos proyectos para la ampliación del puerto. El más importante fue el que trazaron en 1943 los ingenieros Saturnino Villaverde y Carlos Roa Rico, revisado en 1947 por José Álvarez Castelar, director a la sazón del Grupo de Puertos de Asturias, que preveía la construcción de un gran dique exterior y el relleno parcial de la antigua dársena para habilitar una amplia zona de servicios. Las obras, adjudicadas a la empresa “Elosúa y Compañía S.L.”<sup>35</sup>, fueron ejecutadas bajo la dirección de Enrique Vera entre 1948 y 1967, contando con un presupuesto total de más de 17 millones de pesetas<sup>36</sup> (Fig. 4).

Tras esta intervención, que fue la de mayor envergadura de cuantas se habían emprendido en la larga historia del fondeadero, fueron acometiéndose distintas actuaciones aisladas, entre ellas la creación de una escollera de bloques prefabricados de hormigón bordeando el exterior del dique y el acondicionamiento de la explanada del muelle con la construcción de una hilera de almacenes al pie de la peña, la fábrica de hielo, el depósito de gasoil y la rula. Este último edificio, triplicando las dimensiones del primitivo, captó todas las actividades relacionadas con la subasta y el almacenaje del pescado, y también albergó desde entonces las dependencias administrativas de la Cofradía de Pescadores de Santa María de Sábada de Lastres.

Pero, perpetuándose el desfase histórico entre rendimientos e infraestructuras, la culminación del puerto coincidió con la regresión del sector pesquero a principios de la década de los 80, debido principalmente a la depauperación por sobreexplotación de los caladeros cercanos, la escasez de los incentivos y la tecnificación progresiva de la pesca –iniciada con la entrada en vigor de *Ley 147/1961 de Renovación y Protección de la Flota Pesquera*–, que dio la puntilla a las lanchas y el utillaje tradicionales.

Ante el languidecimiento de la actividad pesquera, muchos de los pequeños puertos asturianos, y entre ellos el de Lastres, se vieron obligados a buscar fuentes de sustento alternativas en el sector terciario. Así, la oferta turística, circunscrita antaño a la estampa pintoresca de pueblo colgado en la peña y a la extraordinaria calidad estética y paisajística del entorno, fue diversificándose y complementándose con la expansión de la hostelería y la implantación del ocio marítimo –pesca deportiva, club náutico, regatas, etc.–. Actividades exclusivas, generalmente asociadas a procesos de gentrificación y elitización espacial, de disfrute y trascendencia restringidos.

En 1985 comenzaron los trabajos para reconvertir la antigua dársena de *El Muellín* en puerto deportivo, que consistieron en el cierre de la bocana meridional, el dragado de la rada y la prolongación del malecón hacia el este para favorecer el abrigo de las embarcaciones. Sin embargo, la reforma, concluida durante la primavera de 1995, se saldó con el derribo injustificable de la antigua lonja, a la que, a pesar de formar parte de la identidad cultural del pueblo, le fue denegado el indulto, perdiéndose con ella no sólo parte de la esencia del puerto histórico, sino también un recurso turístico potencial.

La terciarización continuó durante la última reforma, entre 2007 y 2009, en la que, además de la instalación de nuevas palancas de pantalanés flotantes, ante la demanda creciente de amarres para embarcaciones de recreo, y el reacondicionamiento de la explanada –pavimentación de los viales, renovación de la red de saneamiento y habilitación de áreas peatonales y aparcamientos–, se afianzó la peña para evitar los argayos que, con relativa frecuencia, caían sobre los almacenes próximos y la carretera (Fig. 5).

También se inició entonces la rehabilitación del “Brisas de Lastres”, lancha emblemática que, tras más de medio siglo de actividad, fue echada en tierra definitivamente. Aunque el propósito inicial era habilitar en su interior un pequeño centro de interpretación o una oficina de información turística, ninguna de estas iniciativas ha llegado a prosperar, limitándose hoy por hoy a hacer las veces de monumento improvisado a la cada vez más mermada flota pesquera.

El mobiliario urbano y la ornamentación del espacio con la colocación de los antiguos cañones restaurados, acabaron de completar la transformación del puerto de Lastres.

<sup>35</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 20 de mayo de 1948, nº141, p.2020, “Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.- Adjudicando a “Elosúa y Compañía S.L.” la subasta de las obras del Puerto pesquero de Lastres”.

<sup>36</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 13 de abril de 1948, nº104, p.1138, “Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (Puertos).- Anunciando subasta pública de las obras del Puerto pesquero de Lastres”.



Fig. 5. Panorámica actual del puerto de Lastres, 2010.

De las grandes lanchas que años atrás llenaban la rada ninguna queda hoy, y las escasas que resisten lo hacen arrumbadas por las embarcaciones de recreo; los boliches y las nansas desperdigados antaño por la explanada y el espigón, pueden hoy contarse con los dedos de la mano; también han desaparecido del paisaje portuario los aparejos *encascaos*<sup>37</sup>, tan típicos de los pueblos marineros y que tantos motivos proporcionaron al costumbrismo asturiano. El espíritu mariner que vertebraba toda la vida del puerto ha ido desvaneciéndose para dar paso, al calor de lo que el filósofo Jean Baudrillard calificó como “la cultura del simulacro”<sup>38</sup>, a la réplica “turistizada”.

El enorme valor histórico, simbólico e identitario que poseen los pequeños puertos asturianos, los convierte en lugares con esencia y carácter, lo que Marc Augé definió como “lugares antropológicos”<sup>39</sup>, en contraposición a los espacios genéricos propagados por la globalización cultural y económica<sup>40</sup>. Y, es precisamente esa raigambre, esa naturaleza particular, la que ha de ser recordada, reivindicada y, llegado el caso, protegida de los estragos del mercado y el capital, pues, no podemos olvidar que la capacidad para integrar la herencia cultural en las ciudades y pueblos del presente, será la que determine la posición de éstos en el futuro.

<sup>37</sup> Teñidos y colgados secando al sol entre altos palos de madera.

<sup>38</sup> BAUDRILLAD, Jean, *Cultura y simulacro*, Kairós, Barcelona, 1978.

<sup>39</sup> AUGÉ, Marc, *Los no-lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona, 1993.

<sup>40</sup> KOOLHAAS, Rem, *La ciudad genérica*, Gustavo Gili, Barcelona, 2006.