

1865004

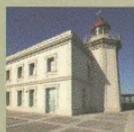
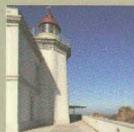
Leuchttower

Cap Torres

316.170

# EL CABO TORRES Y EL PUERTO DE EL MUSEL

*25 siglos de historia*



GIJÓN



Coordinación del proyecto:

Autoridad Portuaria de Gijón.  
Ayuntamiento de Gijón.

Base documental de la guía y de la exposición:

Armando Rodríguez González. (Apartado I).  
Juan Manuel Vidal de la Plaza. (Apartado I).  
Carmen Fernández Ochoa. (Apartado II).  
J. Antonio Ron. (Apartados III y IV).  
J. Antonio Suárez. (Apartados V y VI).  
Manuel Ramón Rodríguez. (Apartado VII).  
Paloma García Díaz. ( Parque Arqueológico y Natural de la Campa de Torres)

Ilustraciones y Fotografías:

Autoridad Portuaria de Gijón.  
Fundación Municipal de Cultura,  
Educación y Universidad Popular del Ayuntamiento de Gijón.  
José Antonio Suárez.  
Estudio Santy.

Diseño:

Eva Sandoval / Halo C.G.

Imprime:

Imprenta La Calzada.

D.L.: AS-3805/05

Edita:

Autoridad Portuaria de Gijón.



EL CABO TORRES  
Y EL PUERTO DE EL MUSEL

*25 siglos de historia*

GIJÓN



## ÍNDICE

### EL FARO TORRES Y OTROS FAROS DEPENDIENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El faro de Cabo Torres 9

Faros dependientes de la Autoridad Portuaria de Gijón 14

### EL CABO TORRES Y EL PUERTO DE EL MUSEL 25 SIGLOS DE HISTORIA

Presentación 25

El Cabo de Torres en el contexto del mar Cantábrico durante la antigüedad 26

La defensa del *litore maris* en tiempos de la monarquía Asturiana 40  
La ciudad marítima y las incursiones piráticas

Evolución histórica del puerto de Gijón 44

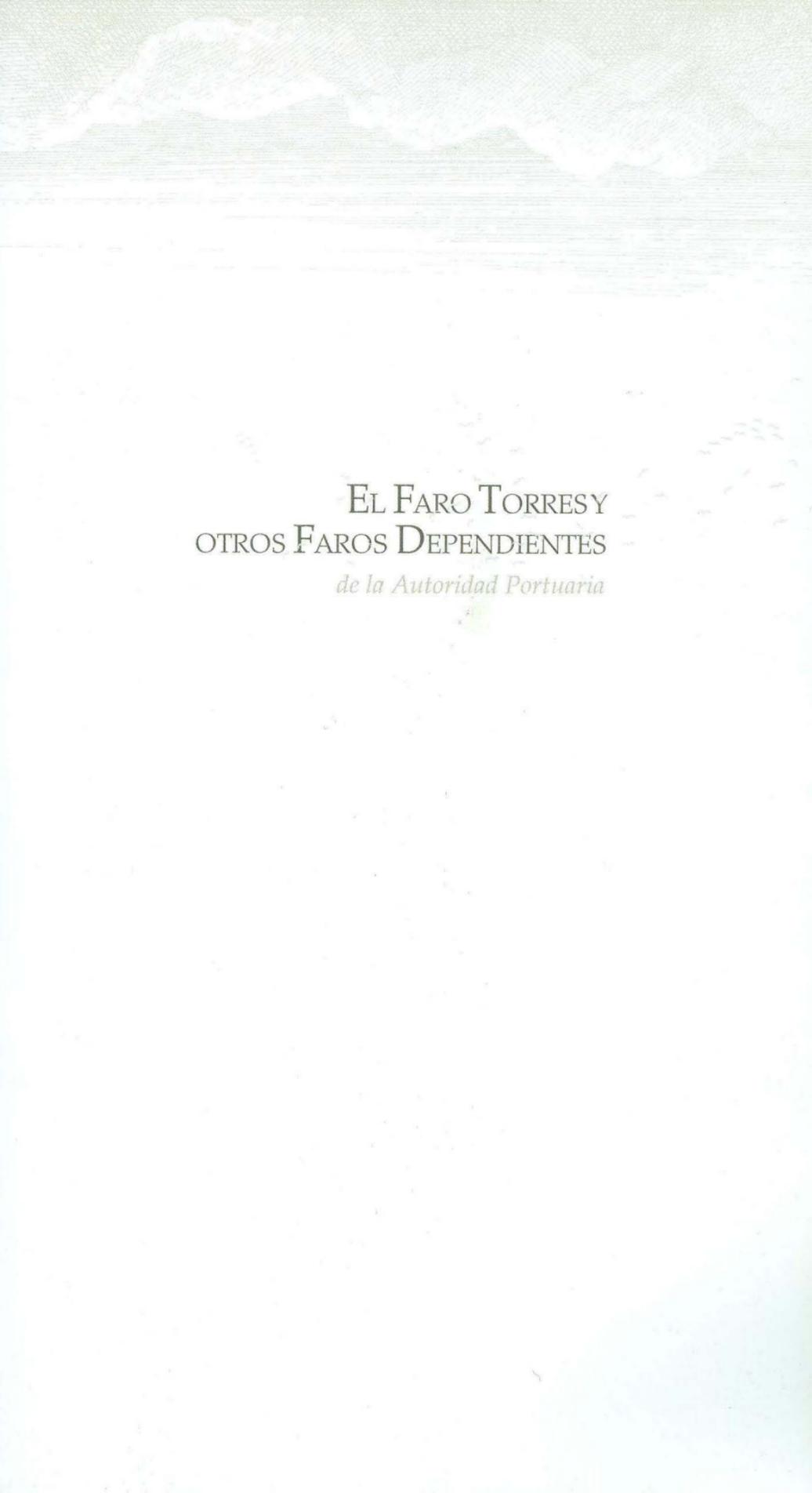
La aventura de la pesca "a mar lontana" y la caza de las ballenas 45

Torres en los derroteros Cantábricos 50

El pasado reciente del Puerto de Gijón 61

BIBLIOGRAFÍA





EL FARO TORRES Y  
OTROS FAROS DEPENDIENTES

*de la Autoridad Portuaria*



## EL FARO DE CABO TORRES

A comienzos del siglo XX la demolición del faro de Santa Catalina y su sustitución por una luz de pequeño alcance, no satisfacía las necesidades de señalización marítima del Puerto de Gijón; estas circunstancias, unidas al proyecto de construcción de un nuevo puerto en El Musel, fue abriendo la posibilidad de ubicar un nuevo faro en el Cabo de Torres.

El 27 de enero de 1913, el ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas remitió al director general de Obras Públicas el «Proyecto de aparato y linterna» para el nuevo faro de Cabo Torres, redactado por el ingeniero José Herbella, cuyo proyecto sirvió de programa para la redacción del edificio y torre de este faro, «de establecimiento tan conveniente para la navegación».

Una vez aprobado el proyecto se empiezan a proponer cambios de ubicación y mejora, como la inclusión de señales fónicas y apariencia, lo que ocasionó una demora en el inicio de las obras.

Finalmente, el subsecretario del Ministerio de la Guerra comunicó por Real Orden, con fecha 24 de septiembre de 1917, al Ministro de Fomento la aprobación —en todo aquello que afectaba a este ramo—, el actual emplazamiento del faro de Cabo Torres. El proyecto correspondiente de torre y edificio fue aprobado el 20 de octubre de 1917.

Por R.O. de 19 de febrero 1919 se dispuso que la Jefatura de Oviedo realizase los trabajos por el sistema de administración. Los retrasos en la ejecución de las obras del faro (en 1921 el faro aún no estaba construido) provocaron un desfase económico en el presupuesto.

En febrero de 1922 la construcción de la torre y el edificio estaban muy adelantadas y se preveía su terminación para mediados de ese año, por lo que se inició el trámite «con carácter urgente» de la adquisición en el extranjero de los aparatos ópticos que habrían de instalarse, ya que en España no se fabricaban. Según lo dispuesto en la R.O. de aprobación del proyecto, el Servicio Central de Señales Marítimas al redactar las bases para el concurso debían tener presente las prescripciones contenidas en el informe, lo que obligaba a su vez a tener que modificar en parte el Pliego de condiciones facultativas.

En las nuevas prescripciones se indica que el aparato debía ser análogo al proyectado, pero con óptica de tercer orden, pequeño modelo y linterna de 2,50 metros de diámetro, con fin de elegir en definitiva el más conveniente.

En la Gaceta de Madrid de 6 de abril de 1922 la Sección de Puertos de la Dirección General de Obras Públicas anunció la autorización y adjudicación por concurso de las obras de construcción de un aparato, linterna y accesorios para el faro de Torres, según R.O. de 27 de marzo.

El 13 de junio de 1923, el ingeniero jefe del Servicio de Señales Marítimas en carta dirigida a director general de Obras Públicas, le confirma que el edificio del faro se halla casi terminado, faltando tan solo algunos enlucidos y pintura. Por otra parte le comunica que es imprescindible el nombramiento de algún funcionario para su custodia y vigilancia.

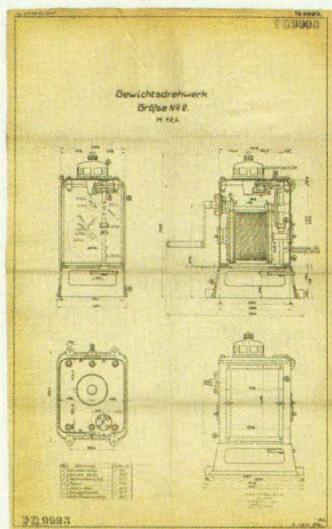
La Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, aprobó el 2 de febrero de 1924 el Acta de recepción en talleres, del aparato, linterna y accesorios para el faro de Cabo Torres, redactada y suscrita el 28 de enero de aquel año por el ingeniero José Herbella y Zobel. La adjudicación del concurso –anunciado en 1922–, para las obras de construcción y suministro del material, había recaído en la sociedad Julius Pintsch, de Berlín, a donde había sido comisionado Herbella, para la supervisión, comprobación y en su caso recepción de los aparatos, accesorios y piezas de repuesto.



## EDIFICIO

El encendido y apagado del faro, el control de la lámpara y del mecanismo de rotación y las labores de mantenimiento y limpieza, requerían la presencia continuada de personal en la instalación. Los faros estaban habitados por los torreros y sus familias por lo que se adecuaban para albergar tanto la parte oficial de servicio, talleres y almacenes como la de residencia de los técnicos.

## MÁQUINA DE ROTACIÓN

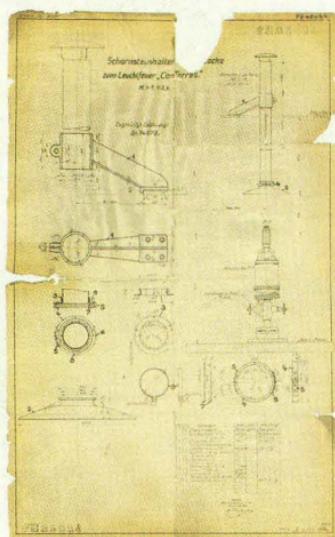


La característica de dos destellos cada 10 segundos se realizaba mediante el giro del sistema óptico con una máquina de relojería.

La óptica giratoria se movía por la fuerza transmitida por un peso que descendía por la torre y que se desmultiplicaba mediante engranajes para dar una vuelta cada 20 segundos.

Cuando el peso acababa su recorrido en el suelo de la torre, el torrero lo izaba nuevamente mediante la manivela.

## LÁMPARA

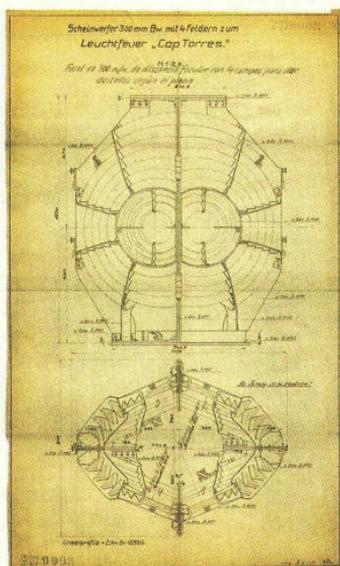


La iluminación se realizaba por incandescencia de vapor de petróleo a presión.

El torrero daba presión al aire que se mezclaba con el petróleo. Esta mezcla pasaba por un vaporizador que era calentado al inicio del encendido mediante un calentador de alcohol.

El vapor era quemado en el interior de un capillo que se ponía incandescente consiguiéndose intensidades luminosas muy grandes que podían ser reguladas variando la riqueza de petróleo de la mezcla.

## ÓPTICA

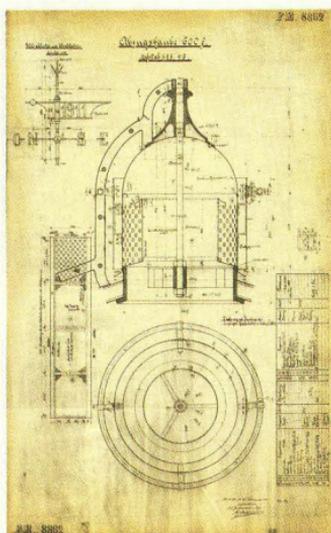


El aparato óptico está formado por 4 paneles ópticos agrupados 2 a 2, de manera que al girar cada 20 segundos se consiga la característica de dos destellos cada 10 segundos.

Los paneles aprovechan las leyes ópticas de dos formas. La parte central del panel es un elemento dióptrico y refracta los rayos incidentes de manera que salgan en la dirección del eje óptico.

superior e inferior son elementos catadióptricos que realizan una refracción-reflexión-refracción de los rayos para que salgan por la linterna paralelos a dicho eje.

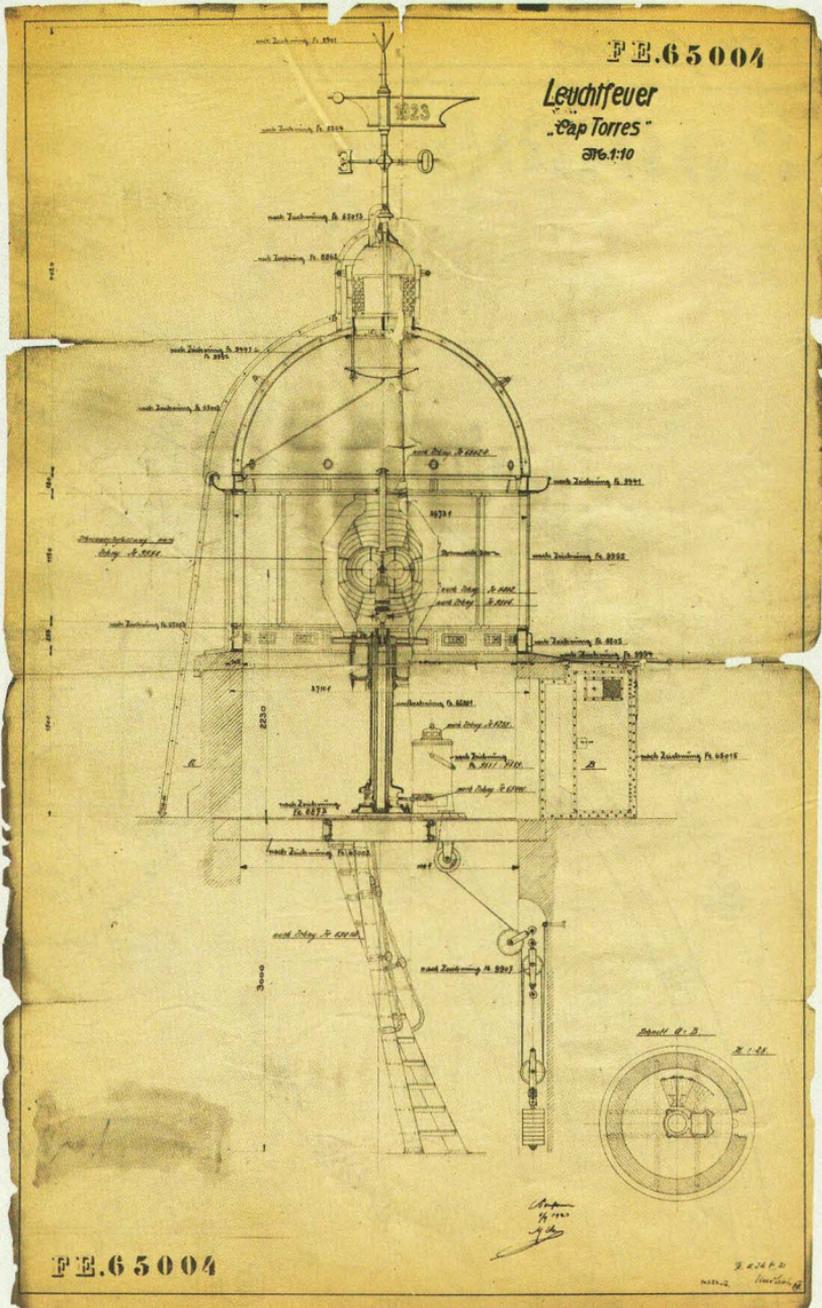
## LINTERNA



La linterna además de ser el elemento de protección de la instalación está diseñada para la evacuación de los gases de la combustión mediante la circulación de aire desde los respiraderos al cupulino y también a través del funnivor.

Sobre el cupulino se coloca la rosa de los vientos, la veleta y el pararrayos.

VISTA CONJUNTO



EL FARO DE CABO TORRES

# FAROS DEPENDIENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN

## EL FARO DE CABO TORRES



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 19/07/1924

Latitud: 43° 34,307 N

Longitud: 05° 41,948 W

Ritmo: GpD(2)B

Periodo: 10 seg

Alcance: 18 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 82

Altura sobre el terreno (m): 12

Soporte de la señal: Torre octogonal blanca sobre edificio

Observaciones L0,4 oc2,1 L0,4 oc7,1

Está situado en el Cabo Torres en el concejo de Gijón, a una altura de 70 m sobre el nivel del mar en una zona en donde se han encontrado restos de un importante asentamiento castreño-romano.

El edificio, recientemente restaurado, es de planta rectangular con dos alturas. En la parte superior se ha habilitado una amplia terraza. La torre octogonal se encuentra empotrada en la cara norte.

El Faro del Cabo Torres es una instalación compuesta por una linterna cilíndrica con montantes verticales, un aparato giratorio de 4º orden y distancia focal de 300 mm y un sistema de incandescencia por vapor de petróleo para dar una característica de dos destellos cada 10 segundos y un alcance de 18 millas náuticas.

## FARO DE CABO PEÑAS



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 15/08/1852

Latitud: 43° 39,330 N

Longitud: 05° 50,926 W

Ritmo: GpD(3)B

Periodo: 15 seg

Alcance: 35 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 117

Altura sobre el terreno (m): 21

Soporte de la señal: Torre octogonal gris claro

Observaciones L0,4 oc2 1 L0,4 oc2,1 L0,4 oc9,6

Sirena Morse P 60s (son 1,5 sil 1,5 son 4,5 sil 1,5 son 4,5 sil 1,5 son 4,5 sil 43,5)

Se encuentra situado en la meseta más saliente del Cabo Peñas a 100 m del nivel del mar y a unos 60 m del borde del acantilado.

Pertenece al concejo de Gozón.

El edificio es de planta cuadrada con tres alturas, la última abuhardillada. En la fachada norte está adosada la torre troncopiramidal de sección octogonal, que remata en cornisa con balconcillo, donde se levanta el torreón que soporta la linterna.

El terreno es llano de monte raso y pradería con una riqueza botánica especial dada sus determinadas condiciones de viento.

Se encuentra cercado por muro de mampostería y alambrada.

## FARO DE CANDÁS



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 01/10/1917

Latitud: 43° 35,599 N

Longitud: 05° 45,754 W

Ritmo: GpOc(2)B

Periodo: 10 seg

Alcance: 15 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 40

Altura sobre el terreno (m): 12

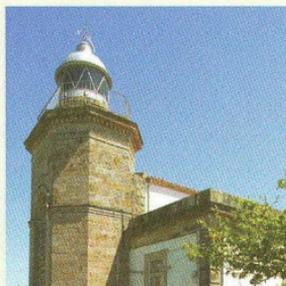
Soporte de la señal: Torre rojiza con casa blanca

Observaciones L4 oc2 L2 oc2

Está situado en el Cabo de San Antonio que forma el dique natural de abrigo de los vientos del oeste al puerto de Candás a una altura de 40 m sobre el nivel del mar. Se encuentra dentro del concejo de Carreño, en la capital.

El edificio es rectangular de dos plantas con torre troncopiramidal de sección octogonal adosada a la cara que mira a la punta. El terreno que le rodea es escarpado descendiendo en pendiente hacia el mar.

## FARO DE TAZONES



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 15/03/1864

Latitud: 43° 32,867 N

Longitud: 05° 23,905 W

Ritmo: DB

Periodo: 7,5 seg

Alcance: 20 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 127

Altura sobre el terreno (m): 11

Soporte de la señal: Torre gris, cúpula plateada, casa amarilla

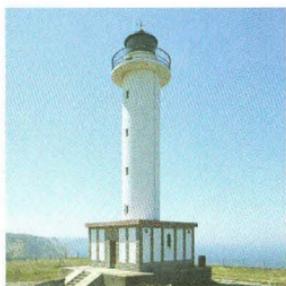
Observaciones L1 oc6,5

Se encuentra situado en la Punta del Olivo o de Las Ariceras a una altura de 127 sobre el nivel del mar en un terreno ajardinado de 2.000 metros cuadrados cerrado por muro de piedra con lajas de pizarra en la parte superior.

El edificio es de piedra arenisca y de planta rectangular con dos plantas, una inferior de 150 metros cuadrados y una superior de 50. La torre es octogonal y está adosada a la fachada norte.

Cuenta con un vidriera de la que sólo se conserva alguno de sus cristales originales de colores.

## FARO DE CABO LASTRES



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 01/07/1994

Latitud: 43° 32,029 N

Longitud: 05° 23,905 W

Ritmo: GpD(5)B

Periodo: 25 seg

Alcance: 23 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 117

Altura sobre el terreno (m): 17

Soporte de la señal: Torre cilíndrica blanca

Observaciones (L0,35+oc3,22)4+L0,35+oc10,37

Se encuentra situado en el Cabo de Lastres a una altura de 117 m del nivel del mar y a 150 m de la orilla.

Se trata de un edificio de mampostería de planta cuadrada de 6x6 m en el centro del cual nace una torre cilíndrica de 15 metros.

El terreno es un recinto rectangular de 30x40 m cerrado por muro de piedra y alambrada metálica

## FARO DE RIBADESELLA



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 10/08/1861

Latitud: 43° 28,376 N

Longitud: 05° 40,985 W

Ritmo: GpD(2+1)B

Periodo: 12 seg

Alcance: 25 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 115

Altura sobre el terreno (m): 8

Soporte de la señal: Torre decagonal con casa blanca

Observaciones L0,4 oc1,2 L0,4 oc4,8 L0,4 oc4,8

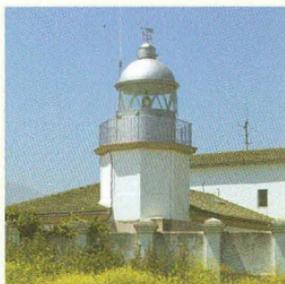
Se encuentra situado en la Punta de Somos a una altura de 107 m sobre el nivel del mar en la margen occidental de la entrada a la ría de Ribadesella a 1,5 km de la capital del concejo.

Se trata de un edificio de planta cuadrada al que se le adosaron posteriormente una construcción para garaje y una cocina.

La torre se encuentra parcialmente empotrada en la fachada norte.

El terreno tiene una extensión de 4.730 metros cuadrados cercados por un muro de mampostería.

## FARO DE LLANES



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 30/09/1860

Latitud: 43° 25,210 N

Longitud: 04° 45,123 W

Ritmo: GpD(4)B

Periodo: 15 seg

Alcance: 15 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 18

Altura sobre el terreno (m): 8

Soporte de la señal: Torre octogonal blanca con casa

Observaciones (L1 + oc2)3 + 1 + 5

Se encuentra situado sobre el acantilado en el margen de babor de la entrada al puerto natural de Llanes, en la misma capital del concejo, sobre un terreno de 400 metros cuadrados de extensión.

Se trata de dos edificios unidos, uno de una planta en donde se sitúa el área de servicio y la torre, y el otro de dos plantas destinado a viviendas.

## FARO DE SAN EMETERIO



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fecha de entrada en servicio: 15/03/1864

Latitud: 43° 23,958 N

Longitud: 04° 32,261 W

Ritmo: DB

Periodo: 5 seg

Alcance: 20 millas náuticas

Altura sobre nivel del mar (m): 68

Altura sobre el terreno (m): 9

Soporte de la señal: Torre cilíndrica blanco azulada con casa

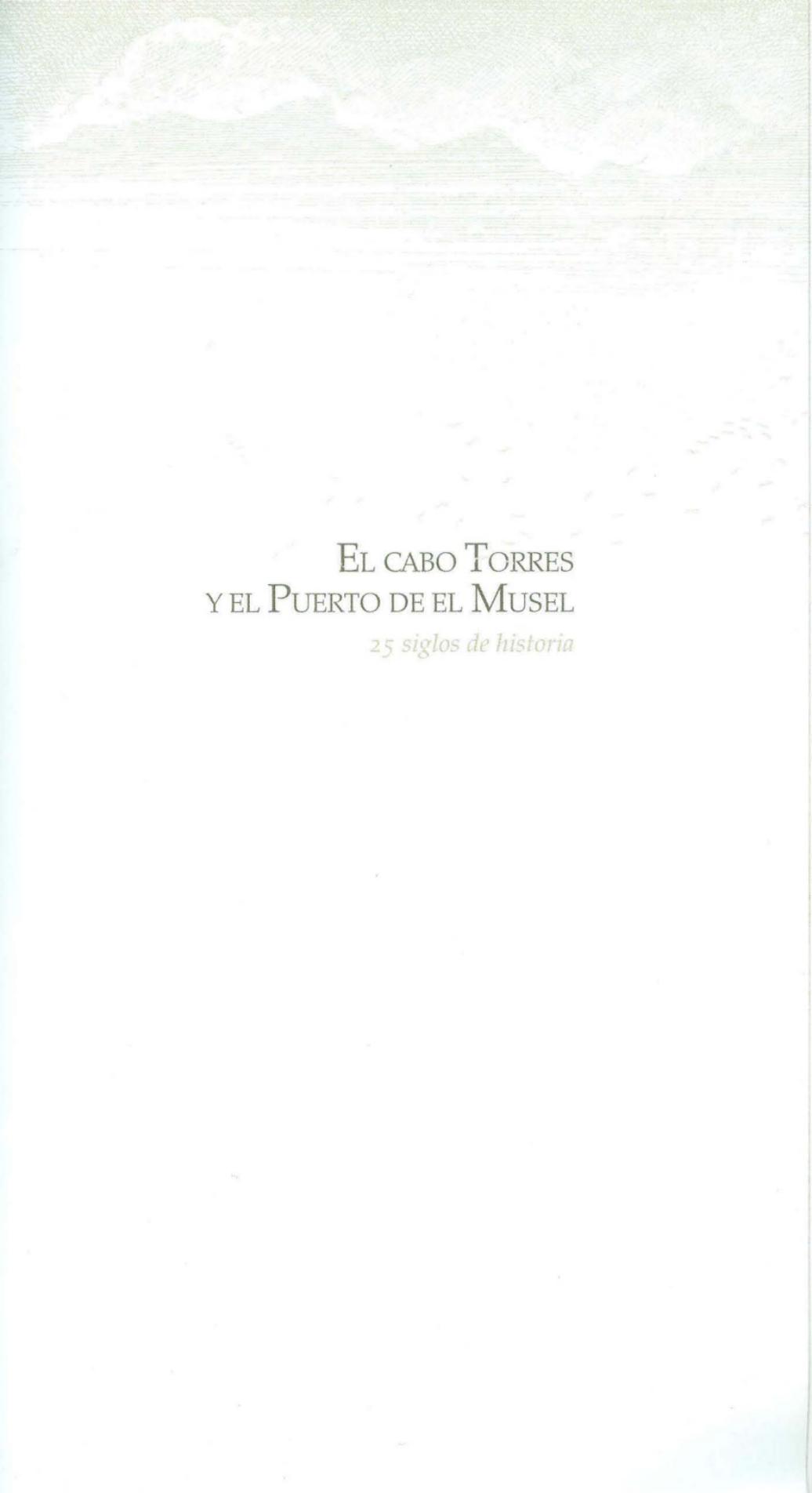
Observaciones L0,3 oc4,7

Se encuentra situado en la punta de San Emeterio a 1,5 millas al oeste de la ría de Tina Mayor. Está ubicado en el distrito municipal de Pimiango perteneciente al concejo de Ribadadeva. El faro se encuentra en un terreno de 21.000 metros cuadrados de monte bajo, encinas y madroños.

El edificio, de planta cuadrada de 17 m de lado, es de mampostería, con sillería en aristas, jambas, dinteles y cornisas.

En su interior tiene un patio de 28 metros cuadrados. La torre es de sillería y se levanta parcialmente empotrada en la cara norte del edificio.





EL CABO TORRES  
Y EL PUERTO DE EL MUSEL

*25 siglos de historia*



Durante los últimos tiempos de la Edad Media había ido madurando una idea bastante precisa del contorno de los mares atlánticos con sus bahías, ensenadas, islas y promontorios. A través de los primeros mapas que han llegado hasta nosotros, más esquemáticos que realistas, podemos reconocer una eminencia destacada en la costa astur que pronto será denominada "Torres" tal y como se refleja por vez primera en algunos atlas náuticos del siglo XVI como los de Juan de Rikzo o Lucas Jansz Waghenaer. Este elocuente topónimo, aplicado a la amplia cresta que se levanta al occidente de la ensenada de Gijón, hace referencia, sin lugar a dudas, a las ruinas de edificaciones antiguas todavía fáciles de reconocer, al decir de los eruditos y viajeros de la Edad Moderna, en la rasa del cabo que hoy conocemos como la Campa Torres.

El Cabo Torres, testigo y parte del pasado y el presente de Gijón y de su puerto, conoció una larga y accidentada historia en cuyo estudio, a lo largo de las últimas décadas, han incidido geólogos, cartógrafos, ingenieros, arqueólogos, marinos, biólogos..., hasta configurar un primer relato de su evolución natural y humana. Y aunque todavía persisten dudas o preguntas sobre diversos aspectos de su pasado, es innegable su papel estratégico como el punto de señalización más destacado de la navegación en la costa central astur a cuyos pies una gran ensenada daba acogida y refugio a las naves de guerra, transporte y comercio desde la prehistoria hasta nuestros días.

La muestra que acoge el renovado edificio del Faro Torres es la evocación de hechos, personajes o acontecimientos que conforman la memoria viva del cabo, el faro y el fondeadero de Torres. Su pasado y su presente más próximo constituyen el argumento matriz de esta exposición. Son parajes y lugares con una trayectoria de algo más de veinticinco siglos de historia cuya existencia fue y sigue siendo inseparable del destino de la propia ciudad de Gijón.

## EL CABO DE TORRES EN EL CONTEXTO DEL MAR CANTÁBRICO DURANTE LA ANTIGÜEDAD

### ■ Noega oppidum: *el Cabo Torres en la época prerromana*

Considerado tradicionalmente como el castro marítimo de mayores dimensiones de toda la costa astur e identificado con el *oppidum Noega* de la fuentes clásicas, en sus inmediaciones finalizaba la Ruta de La Plata hasta la fundación del asentamiento de Cimadevilla en época flavia. Su origen se sitúa en torno a los siglos VI-V a.C. y estaría ocupado por gentes dedicadas preferentemente a la metalurgia. La implantación de este castro se debe a diversos factores entre los que cabe citar su posición estratégica, su fácil disposición defensiva, confiada al carácter peninsular del enclave, y su relación con el sector occidental de la bahía de Gijón, al abrigo de los fuertes vientos del noroeste en donde las naves podían refugiarse y acceder a los arenales más cercanos.

Tras largos años de trabajos arqueológicos, centrados sobre todo en la zona intramuros del poblado y en las etapas prerromanas, los testimonios conservados indican el establecimiento en el Cabo Torres de un hábitat de tipo castreño prerromano, dotado de un importante sistema defensivo compuesto por una primera línea fortificada con foso y contrafoso revestido de mampostería con escaleras de acceso, y una segunda línea definida por una muralla de módulos. Situadas al abrigo de la muralla, se han documentado restos de viviendas de planta redondeada con elementales hogares y paredes construidas con materiales perecederos de barro y postes de madera.



*Detalle de la costa asturiana en el Spiegel der Zeevaert "Espejo de la Navegación", realizado por el piloto y cosmógrafo alemán Lucas Waghenauer en 1579.*

La metalurgia parece que fue la fuente de riqueza fundamental de sus habitantes. Ampliamente documentada desde los orígenes del poblado, pudo generar, antes de la llegada de Roma, un cierto movimiento comercial con las áreas galáicas cercanas e incluso con zonas más alejadas del Atlántico y del Mediterráneo como reflejan los elementos muebles foráneos

hallados en las excavaciones. La nómina de materiales importados que se han localizado en las excavaciones, aunque todavía resulta escasa, ofrece un conjunto significativo compuesto por fragmentos de kylix ático, una cratera tipo “a de poussier”, una jarra del taller de Gnatia, algunas cerámicas de barniz negro campaniese (tipos A y B), restos de ánfora greco-italica, bordes de recipientes conocidos como *kalathoi*, típicos del área ibérica o cuentas de pasta vítrea.

De estos materiales puede deducirse que la Campa Torres estaba presente en el circuito comercial atlántico reorganizado por los fenicios tras la caída de las rutas comerciales del Bronce Atlántico, y que, hasta la aparición de estos materiales gijoneses, no se había verificado más allá de A Coruña. En consecuencia, a partir de los siglos IV-III a.C., el asentamiento de Campa Torres parece dibujarse como un puerto de comercio en donde se canaliza una parte del excedente comarcal y local, tanto de materia prima –cobre– como de manufacturas, generándose un primer centro de intercambio con productos de otras áreas peninsulares.

A partir del s. II a.C., una vez colapsados los circuitos fenicios, la aparición en Campa Torres de *kalathoi* ibéricos de la zona catalana y de ánforas tipo Pascual 1, inducen a pensar en la existencia de una ruta marítima abierta hacia la zona oriental cantábrica. Desde nuestro punto de vista, la llegada a la bahía de Gijón de este tipo de productos originarios del levante catalán, quizá a través del valle del Ebro y de los puertos orientales del Cantábrico, parece indicar un cambio de dirección del comercio prerromano que comienza a inclinarse más hacia el golfo de Vizcaya que hacia el área galaica, preludiando una primera articulación de las rutas cantábricas en dirección a *Burdigala* (Burdeos), trayectoria que se consolidará tras la conquista efectiva del territorio por parte de Roma.

Además de la metalurgia, motor principal del castro, otros recursos económicos constatados son la ganadería, ampliamente representada, la



Muralla prerromana de módulos del castro de La Campa Torres.

caza, la pesca y el marisqueo. A través del análisis de las espinas de pescado localizadas durante las excavaciones, se infiere una explotación del litoral inmediato, sobre todo, las zonas rocosas próximas donde la maragota, la chopo, el pargo, la brecha, la dorada, el chicharro, la lubina y el mújol, son las especies más representadas. También han sido localizados anzuelos, tanto pequeños y de pala plana, como mayores y con extremo incurvado en ojal poniendo de manifiesto la importancia también de ciertas actividades portuarias de ámbito local realizadas por sencillas embarcaciones pesqueras y de pequeño cabotaje.

### ■ Roma en el Cabo Torres

Al llegar los romanos a la costa astur, eligen para instalarse el castro de Campa Torres circunstancia que provocará profundas remodelaciones en el conjunto del poblado, iniciándose una nueva etapa de su historia hasta su definitivo abandono en algún momento impreciso del Bajo Imperio. La llanada interior, conocida como La Campa, será ahora la nueva zona de ocupación dotada de casas de planta angular, aljibes y una ordenación espacial con un cierto regusto militar que probablemente aflorará con mayor evidencia cuando esta zona del castro se excave más ampliamente.

La elección de este castro astur como enclave militar, pudo tener relación con su destacada posición estratégica, tanto por situarse en el final de la Ruta de La Plata, vía de penetración de la conquista, como por las magníficas características de su fondeadero/puerto refugio. En el registro

material más antiguo, hay que destacar la aparición de fragmentos de *terra sigillata* itálica, *terra sigillata* gálica, monedas

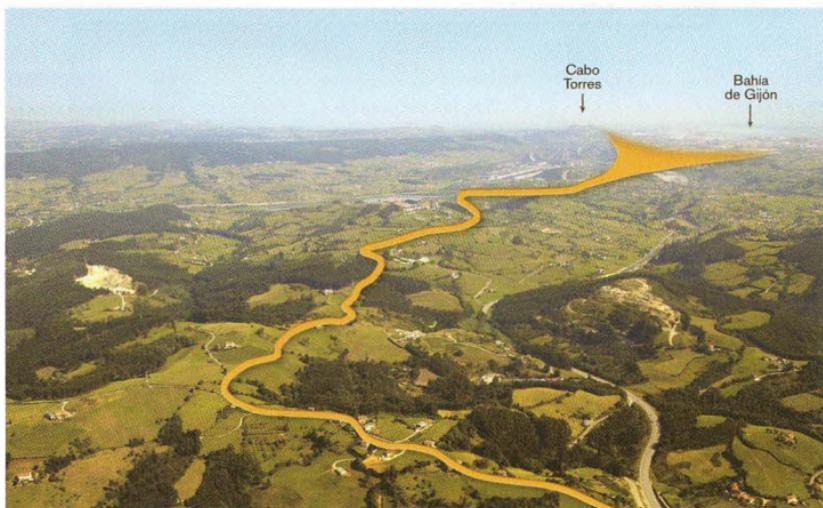
y ánforas hispánicas, con predominio de la forma Haltern 70 de producción bética. Estos materiales insinúan la continuidad de un importante comercio marítimo a larga distancia, destacándose la importación del vino y el aceite.



Denario romano con la representación de una nave quinquereme.



Estatuilla etrusca representando a una sirena, 350 a.C.

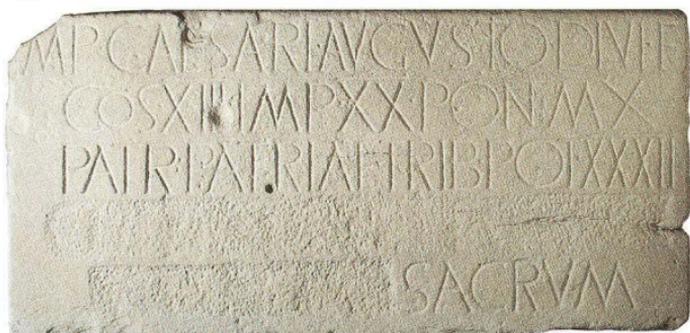


Ramal transmontano de la Ruta de la Plata en el concejo de Gijón

■ *El monumento dedicado a Augusto y las Aras Sestianas: del mito historiográfico a la realidad histórica*

El *oppidum Noega* será el lugar elegido por los conquistadores para levantar un gran monumento conmemorativo del que formaría parte el ara de mármol dedicada al emperador Augusto por *Cn. Calpurnio Pison* en el año 10 d.C. Este monumento constituye uno de los más importantes testimonios de la llegada de Roma a los finisterres atlánticos con un valor simbólico indiscutible, prueba irrefutable del culto al emperador y de que los ejércitos romanos habían alcanzado los confines del *Mare Cantabricum*. Esta inscripción, conocida ya desde el siglo XVI, y actualmente en manos de un coleccionista, ha sido objeto de numerosos estudios y ha estado rodeada de polémica desde el momento de su descubrimiento. Se trata de un gran bloque de mármol de tonos amarillentos y grisáceos, de 1,62 m de longitud por 0,80 m de altura y 0,50 de grosor en el que puede leerse una dedicatoria al emperador Augusto. Su transcripción es la siguiente:

IMP.CAESARI.AVGVSTO.DIVI.F  
 COS.XIII.IMP.XX.PONT.MAX  
 PATR.PATRIAE.TRIB.PONT.XXXIII  
 .....  
 .....SACRVM



Inscripción conmemorativa dedicada a Augusto de la Campa Torres

“Al emperador Cesar Augusto, hijo del Divino (César) tres veces cónsul, emperador con veinte salutations imperiales, pontífice máximo, padre de la patria, treinta veces investido con la potestad tribunicia (Cneo Calpurnio Pisón, hijo de Cneo, legado propretor) consagró este monumento”.

El cuarto renglón y parte del quinto como vemos en la transcripción han sido suprimidos intencionadamente. En ellos aparecía el nombre del dedicante, Cneo Calpurnio Pisón, borrado posteriormente debido a que este personaje calló en desgracia política y fue castigado por Tiberio con la *damnatio memoriae*. Por este mecanismo el Estado romano condenaba la traición política haciendo desaparecer el nombre del acusado de todos los documentos públicos. Este epígrafe se data en el año 9-10 d.C. por la fecha de mandato de este legado.

La dedicación a Augusto de esta inscripción hizo que se viera en él una de las tres Aras Sestianas situadas en los finisterres hispanos y descritas por las fuentes romanas. La existencia de unas aras o altares dedicados a Augusto por *L. Sestius Quirinalis* en una península del litoral noroeste hispánico está atestiguada en las descripciones geográficas de Mela, Plinio y Ptolomeo, además de la fuente itineraria conocida como Anónimo de Ravenna. Estos altares, erigidos entre el 22 y el 19 a. C., gozaron de gran fama en la antigüedad y son un hito en la pacificación augustea del territorio septentrional de *Hispania*. Todos los autores, a excepción de Mela, sitúan las Aras Sestianas en la costa gallega. Esta contradicción entre las distintas fuentes ha provocado una amplia controversia en la historiografía gallega y asturiana, ambas dispuestas a ver erigido tan importante monumento en su territorio.

El descubrimiento del ara de la Campa Torres supuso para los eruditos asturianos y para algunos investigadores el afianzamiento de la hipótesis de la localización asturiana de las Aras Sestianas. En la actualidad, estudios críticos de base histórica y arqueológica confirman su localización en

Galicia. Tanto la antigüedad de la presencia romana en tierras de los galaicos y su carácter de retaguardia en las guerras de conquista de cántabros y astures, como la lectura crítica del pasaje de Mela que probablemente confunde la *Noega* galaica con la astur, así como la propia cronología de la “lapida calpurniana” de la Campa Torres fechada en el 9/10 a.C. frente a la erigida por *L. Sextus Quirinalis* que estuvo en *Hispania* entre el 22 a.C. y el 19 a.C. o sea una treintena de años antes, hacen que sea válida la hipótesis de un emplazamiento galaico para las aras de Sestio.

Los estudios recientes de Fernández Ochoa, Morillo y Villa Valdés argumentan que en nada se ve afectada la importancia que el epígrafe de Augusto posee como documento de primer orden dentro del territorio astur. Se trata, en efecto, de una inscripción conmemorativa que debió formar parte de un gran monumento dedicado a ensalzar la imagen del emperador.

Era una construcción de planta turriforme tal y como se deduce de los planos de las excavaciones realizadas en 1783 por el arquitecto Manuel Reguera bajo el impulso de Jovellanos.

Teniendo en cuenta la posición del cabo de Campa Torres en la región central de *Asturia trasmontana*, donde finaliza la principal arteria de

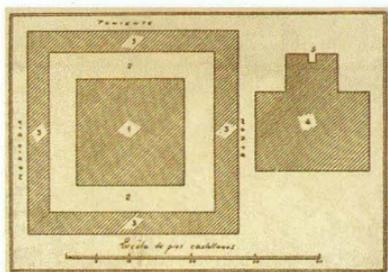


Plano de la bahía de Gijón en época romana

comunicación con la Meseta, y en el lugar donde se ubica uno de los escasos fondeaderos naturales y el mayor asentamiento de los astures, la edificación de un gran monumento con forma de torre dedicado a Augusto estaría profundamente cargada de significado simbólico para quienes accedieran por tierra o por mar a la ya sometida región transmontana. El acantonamiento de la *legio VI victrix* en León hacia el cambio de Era va a suponer la reorganización militar de todo el territorio astur. El principal campamento de la *Asturia Augustana* debería enlazar directamente con el puerto astur mejor situado. Por otra parte, el análisis de los materiales arqueológicos romanos exhumados en las recientes excavaciones del castro de Campa Torres, como ya se ha visto, apunta asimismo que la primera ocupación romana de este lugar ha de situarse en fechas muy próximas a la erección de dicho monumento, concretamente al periodo tardoaugusteo-tiberiano. Su caracterización como faro señalizador del mejor puerto astur, en una zona militarizada y recientemente conquistada y en uno de los puntos más eminentes de la costa cantábrica, resulta totalmente coherente.

En el Arco Atlántico, restos constructivos de faros se han hallado en *Brigantium* (La Coruña) y *Dubris* (Dover). En ambos casos los edificios no son anteriores a los inicios del siglo II d. C. Aunque no ha llegado a nuestros días, el faro más antiguo en este ámbito sería el de la antigua *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer), mandado hacer por Calígula, que ha podido ser reconstruido gracias a las descripciones antiguas. Se disponía como una torre con varios cuerpos geométricos decrecientes, rematado de forma piramidal, que alcanzaba los 46 m de altura, y construido tal vez con una combinación de piedra y ladrillo. Dentro de este conjunto, y partiendo únicamente de la data de la inscripción augustea, el supuesto faro de Gijón sería el de cronología más antigua.

En el estado actual de la investigación, todos los faros conocidos en el Atlántico presentan una estrecha vinculación con el ejército. Algunos corresponden a puertos militares propiamente dichos, como los de las

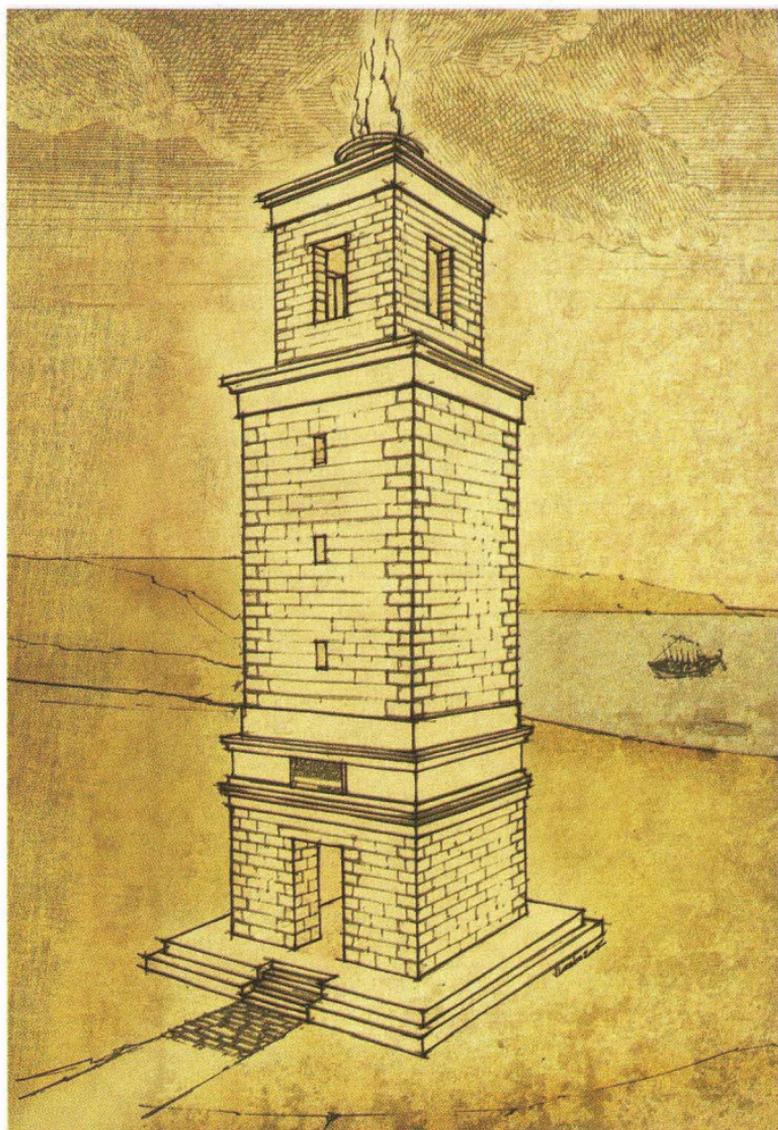


Planta de las excavaciones realizadas por M. Reguera en 1783



Ubicación hipotética de la Torre de Augusto en el Cabo de Torres

bases de la *Classis Britannica* en *Dubris* y *Gesoriacum*. Otros se sitúan en un ámbito militarizado como el de *Brigantium*, que sin duda tuvo que tener una estrecha relación con el cercano campamento de A Cidadela (Sobrado dos Monxes, A Coruña).

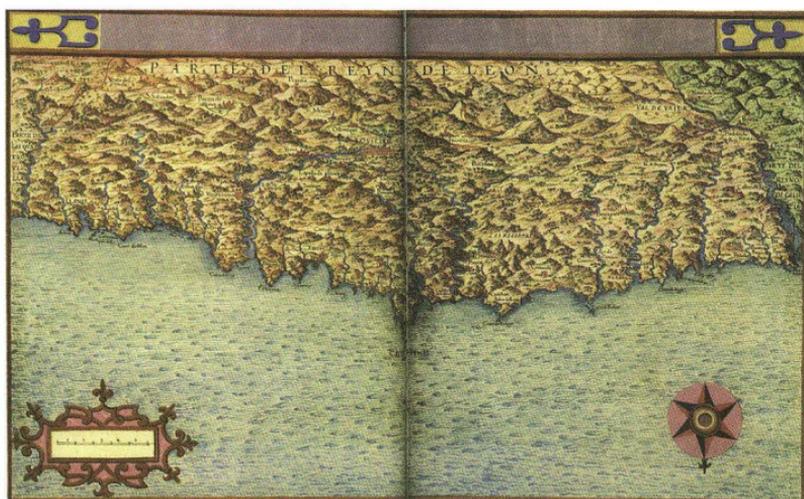


EL CABO DE TORRES EN EL CONTEXTO DEL MAR CANTÁBRICO  
DURANTE LA ANTIGÜEDAD

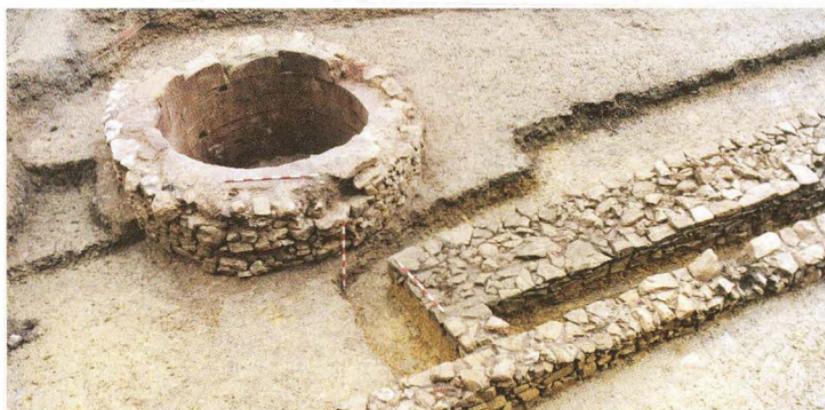
Reconstrucción hipotética del faro romano de La Campa Torres (según Fernández Ochoa, C., Morillo, A. y Villa Valdés, A. Dibujo: M. Vega Lorente).

## ■ *El fondeadero de Torres*

Gijón dispuso de un fondeadero principal al occidente de la bahía en la vertiente oriental del Cabo Torres, franja litoral muy bien resguardada, con suficiente calado y fácil acceso a tierra firme en los arenales cercanos. La cartografía histórica parece avalar también el uso de esta zona como fondeadero, tal y como lo dibuja D. Fernando Valdés en su famoso grabado de 1635 o aparece reflejado en el recién publicado “Atlas del Rey Planeta” de Teixeira. Una observación detenida del conjunto de esta vertiente occidental de la rada a través de una serie de planos fiables de mediados del siglo XIX, permite avalar esta propuesta. La ensenada del Muselín presenta el perfil del litoral más resguardado y con mayor calado de la rada de Gijón, protegido por el saliente de Piedra Ladra, a cuya espalda se encontraba el castillo de Arnao. Dicho castillo se levantó sobre antiguas construcciones de las que poco podemos decir por falta de documentación y por el arrasamiento de la zona tras las obras del puerto actual. Frente a la ensenada que conforman el Muselín y el Musel, se localiza la zona mas adecuada para fondear naves de mayor porte, como eran los barcos comerciales romanos. El topónimo Musel y el diminutivo Muselín, se relacionan, al parecer, con la abundancia de moluscos en la zona sobre todo, mejillones y almejas. Sus arenales, siempre muy bien reflejados en la cartografía decimonónica, habrían determinado el mantenimiento de su función a lo largo del tiempo como zona de atraque de embarcaciones



*Carta de la costa de Asturias de Pedro Teixeira, Atlas del Rey Planeta, 1622-1634.*

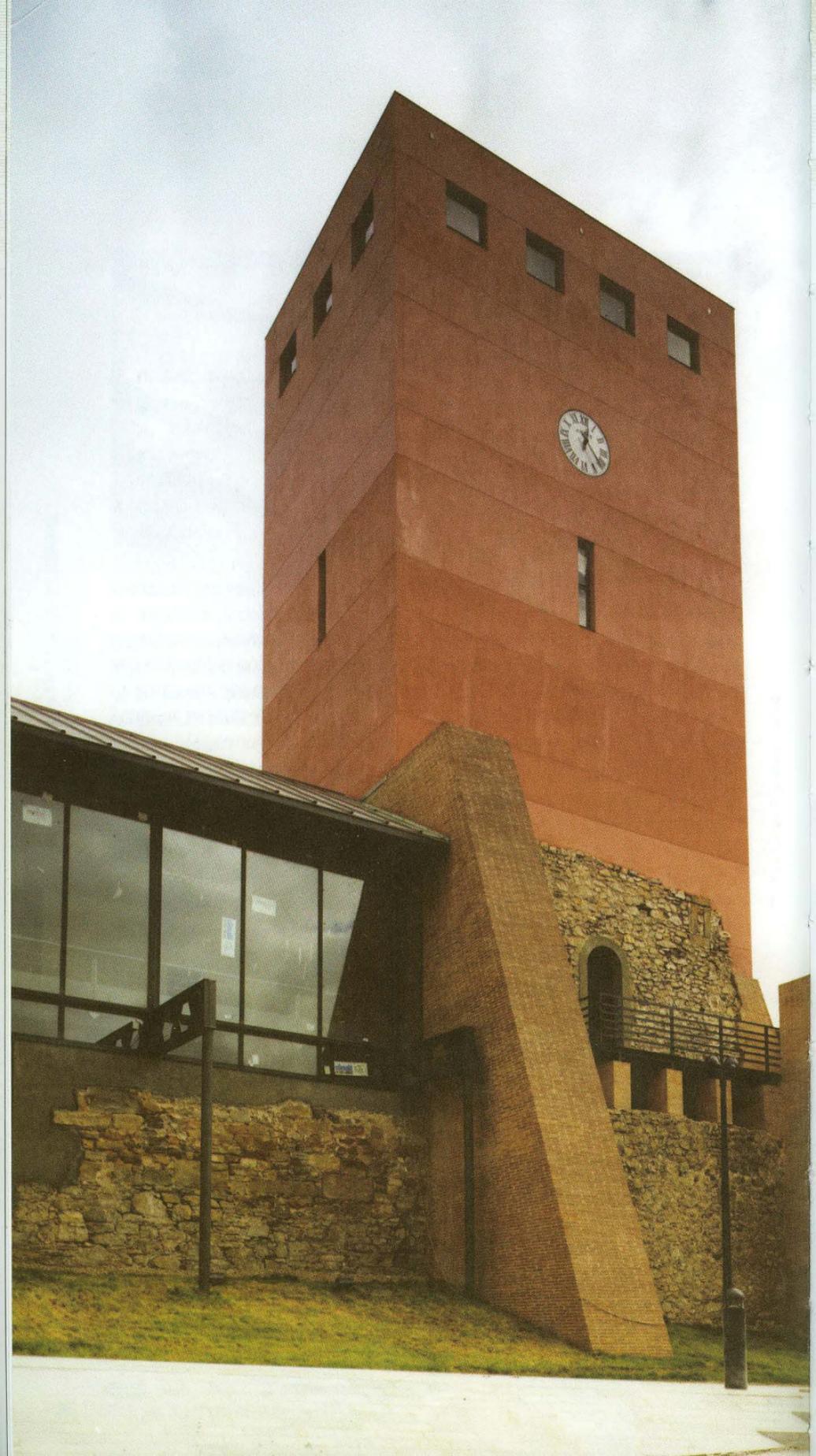


Pozo de La Barquera durante el proceso de excavación, siglos XVI y XVII

relacionada con el desembarco de mercancías de los navíos anclados en el cercano fondeadero. Un camino antiguo ponía en relación el Muselín con el asentamiento romano de Jove que actuaba como nudo de comunicaciones entre esta importante zona portuaria y los restantes núcleos romanos de la ensenada y, en concreto, con la Campa Torres.

También se han propuesto como puertos antiguos otros lugares pero ninguno reúne las favorables condiciones que presenta el surgidero de Torres. Así, la playa de San Lorenzo se halla siempre muy batida por temporales del oeste en invierno y del nordeste en verano. No obstante, debió utilizarse ocasionalmente como embarcadero de pequeños barcos de pesca que atracarían en el propio istmo que unía la península con tierra firme. Siendo también una zona azotada por los vientos, los expertos consideran la cara poniente del cerro como espacio más idóneo para instalar un puerto. Sin embargo, este lugar presenta dificultades para cumplir la función de fondeadero principal debido a su escasa profundidad, con fondos marinos rocosos y con un acceso no demasiado seguro. Al igual que en San Lorenzo, las barcas recalarían en los llamados arenales de la Trinidad, junto al actual puerto deportivo, donde una pequeña flota local nutría de pescado fresco la cercana factoría de salazones de época romana situada en la plaza del Marqués.

Parece evidente, en consecuencia, que a los pies del Cabo Torres funcionó el fondeadero principal de época romana, siendo la Campa Torres una especie de *port-of-trade* ya durante el periodo prerromano y los primeros siglos de la romanidad. Sus gentes también se dedicaron a la pesca de especies litorales próximas a la costa, lo que permite suponer una utilización indistinta de los arenales de Aboño o del Muselín como zonas de atraque para los pequeños barcos pesqueros y de cabotaje.



## ■ *Del castro a la civitas: el núcleo de Cimadevilla y la consolidación de la presencia romana*

El asentamiento indígena-romano establecido en el castro de Campa Torres, conoció un notable desarrollo durante el periodo julio-claudio, pero los testimonios parecen avalar un abandono paulatino durante las décadas finales del siglo I d. C. Este abandono coincide cronológicamente con el inicio de un nuevo asentamiento romano en la península de Santa Catalina, actual barrio de Cimadevilla de la ciudad de Gijón, por lo que debemos pensar en un traslado progresivo de las actividades y de la población entre los dos núcleos vecinos.

La caracterización arqueológica del nuevo enclave asentado sobre el cerro de Santa Catalina en el extremo oriental de la bahía de Gijón, se conoce por medio de numerosas investigaciones que se han dado a conocer a través del “*Proyecto Gijón de Excavaciones Arqueológicas*” impulsado por el Ayuntamiento de la ciudad. En el estado actual de la investigación y, según de las excavaciones realizadas en este barrio del centro histórico de Gijón, podemos afirmar que en tiempos de la dinastía flavia se fundó en este espacio un núcleo romano que dio origen a la actual ciudad de Gijón, fundación que encaja perfectamente en el contexto del empuje urbanizador que esta familia propició en el Noroeste hispano.



*Termas romanas de Campo Valdés (Gijón), durante las obras de acondicionamiento del museo.*

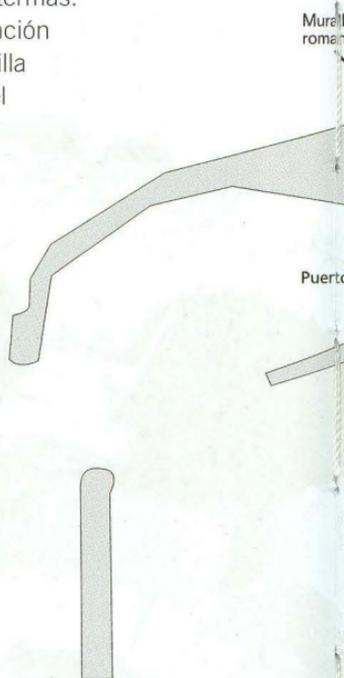
*Pág. anterior*  
*Muralla romana de Gijón. Torre del Reloj*

La extensión del cerro de Santa Catalina, donde se estableció la nueva *civitas* comprende unas 16h de las que estarían ocupadas, en época romana, unas seis o siete. Por lo que hoy en día se sabe, la población se concentró en la parte oriental de la península al abrigo de los fuertes vientos marinos. De los primeros momentos de la ocupación de Cimadevilla conocemos numerosos materiales muebles (cerámicas, vidrios, bronce, monedas...) que atestiguan una horizonte altoimperial cuyo auge corresponde al siglo II d.C. No obstante, la ciudad mantiene un creciente desarrollo hasta el Bajo Imperio, momento de esplendor manifestado en la erección de una potente fortaleza y en el mantenimiento de las rutas comerciales. La bahía de Gijón se convirtió en el principal fondeadero para las naves romanas.

Destacan por su notable monumentalidad, las termas de Campo Valdés, construidas entre la época flavia y los inicios del siglo II d.C. en la ladera oriental del cerro. Las termas son un indicador clave de la romanización por cuanto suponen la adopción de un concepto de *otium* típicamente romano, llegando a simbolizar una forma de vida netamente romana. Estos edificios trascienden su sentido original, de lugares destinados al baño, convirtiéndose en verdaderos aglutinantes de la vida política y cultural de la ciudad. En el mundo romano no puede concebirse un asentamiento urbano sin la presencia de unas termas.

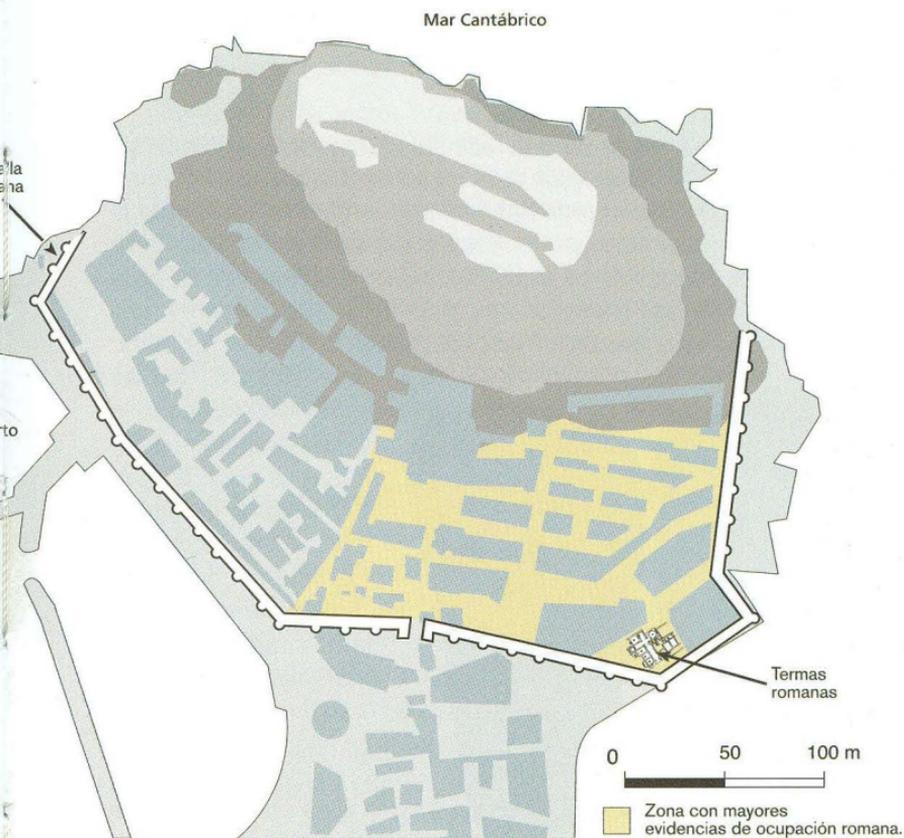
El caso de Gijón no es una excepción y la localización de las termas públicas en la península de Cimadevilla viene a corroborar su dimensión urbana. Durante el primer tercio del siglo II d.C., el edificio sufre una importante reforma que supone su ampliación hacia el noreste quizá provocada por el aumento de población y de actividades de la ciudad. Su función original como lugar de ocio y convivencia se difumina entre finales del siglo IV y principios del siglo V d. C. cuando observamos que una parte del conjunto se reutiliza con carácter doméstico durante la Tardía Antigüedad, y la zona más meridional del edificio se amortiza acumulándose en ella vertidos de escombros y basura. Sobre las ruinas del complejo termal se construyó quizá ya en los siglos de transición correspondientes a la Antigüedad Tardía o en los inicios de la Edad Media, un templo cristiano consagrado a San Pedro.

Otras evidencias del urbanismo del Gijón romano son un aljibe excavado parcialmente en la Plazuela



de Jovellanos, una factoría de salazones descubierta en la Plaza del Marques, los restos de viviendas documentados en la C/ Remedios o las estructuras, canalizaciones y pavimentos viarios descubiertos en 1994 en la Plaza del Arcipreste Piquero y delante del Museo Casa-Natal de Jovellanos.

El monumento romano de época tardía más destacable del urbanismo gijonés es la muralla que encierra la península de Santa Catalina por tres de sus lados. La fortaleza se construyó a finales del siglo III o inicios del siglo IV d.C. y, al igual que otras ciudades fortificadas en esta época, presenta una potente construcción de 4,60 m de anchura y torres de planta semicircular ligeramente peraltadas. La puerta, de doble vano, presentaba un aspecto claramente monumental, con torres cuadrangulares proyectadas hacia el exterior y con estancias para el cuerpo de guardia hacia el interior, siguiendo antiguos modelos tanto de los centros urbanos como de los campamentos militares de la época.



Plano de la muralla romana de Gijón

# LA DEFENSA DEL *LITORE MARIS* EN TIEMPOS DE LA MONARQUÍA ASTURIANA. LA CIUDAD MARÍTIMA Y LAS INCURSIONES PIRÁTICAS

Una nueva etapa se abre tras la irrupción en *Hispania* de los suevos, vándalos y alanos y su distribución espacial a lo largo de la geografía peninsular. Poco después harán acto de presencia los visigodos, iniciándose un periodo histórico caracterizado por el lento agotamiento de un mundo que se extingue y la transición hacia nuevas realidades a partir de las estructuras precedentes.

Las fuentes textuales y los datos arqueológicos sobre las fases tardoantiguas y altomedievales de la ciudad de Gijón nos informan directa o indirectamente, de la importancia de este enclave como puerto principal del Cantábrico.

La primera referencia en relación con el puerto gijonés procede de la pizarra de Carrio (Villayón), datada en torno al siglo VIII, descubierta en 1926 y dada a conocer por Gómez Moreno en 1966. La crítica histórica actual apunta la posibilidad de que el *portus astureo* que figura en la inscripción visigótica se refiera al puerto de Gijón.

El papel de la bahía de Gijón se afianza con en el incipiente desarrollo mercantil de la etapa alto y plenomedieval así como en los momentos finales del Medioevo con motivo de las luchas internas por el poder en la Castilla tardomedieval de los Trastámara.

El puerto de Gijón será, desde el siglo XII, testigo del despertar de un primer tráfico mercantil desarrollado cada vez a mayor escala hasta alcanzar el Atlántico norte durante el siglo XIII como se demuestra a través de la presencia de mareantes asturianos en estos puertos septentrionales. Como es sabido, en tiempos de Alfonso X el Sabio, a Gijón se le concede la "carta puebla" en 1270 (?) y los privilegios inherentes a este tipo de concesiones que sentarán las bases del comercio marítimo

internacional. Con las Reyes Católicos se le otorga el alfolí de la sal, es decir, la posibilidad de introducir y comerciar con este preciado producto estableciendo importantes relaciones con Francia y Portugal.

Las fuentes documentales y crónicas citan expresamente el



*Pizarra de Carrio*

puerto de Gijón o mencionan acontecimientos relacionados con la costa gijonesa entre los siglos IX y XI.

En la Crónica de Alfonso III, manuscrito del siglo IX, se recogen en sus dos versiones, Rotense y A Sebastián, las primeras noticias textuales que hacen referencia a la costa de Gijón pero sin mencionar su puerto. En la crónica del Rotense se alude a la estancia en “la ciudad marítima de Gijón” del prefecto Munuza:

*“Mas el ya dicho Munnuza, al saber del hecho, escapó de la ciudad marítima de Gijón y se dio a la fuga”* (Gil Fernández, Moralejo y Ruiz de la Peña, eds., 1985: 206).

La llegada en el año 844, durante el reinado de Ramiro I, de los normandos al litoral gijonés se relata en la versión A Sebastián:

*“Y así, en tiempo posterior (verano de 844), llegan las flotas de los normandos por el Océano septentrional a la costa de la ciudad de Gijón, y de allí siguieron al lugar que se llama Faro de Brigancio”* (Gil Fernández, Moralejo y Ruiz de la Peña, eds., 1985: 217).

También las crónicas árabes recogen la primera aparición de los normandos en las costas cantábricas a los que se nombra como “marineros”:

*“(…) arribaron a una de las costas de nuestras marcas las naves de los mayos llamados normandos, viniendo de un país dentro del mar, junto a la tierra de Francia, a cuyas costas salieron matando hombres, cautivando niños, saqueando sus bienes y quedándose en el país a depredarlo pues mataban a quien cogían. Luego continuaron su ruta por el mediterráneo (...)”* (Ibn Hayyan, Crónica de los emires Alhakam I y Abderramán II entre los años 796 y 847, Zaragoza, 2001).

La inestabilidad creada por estas razias impulsará la creación, en tiempos de Alfonso III, de algunos puestos defensivos en la costa asturiana como la edificación del castillo de Gozón cercano a Avilés y una serie de iglesias y palacios en el territorio de Gijón, tal y como narra la Crónica de Sampiro en la versión que ofrece el obispo Pelayo de Oviedo.

En la documentación de la catedral de Oviedo publicada por García Larragueta, se recoge la venta al obispo de Oviedo, el 5 de abril de 1078, de la villa de Ataulio en el territorio de Gijón. En 1080, el mismo prelado la cede a la iglesia de Oviedo. Aunque no se menciona el puerto de Gijón, sí se sitúa la villa en la costa (*secus Oceani maris*) y se le atribuye cierta actividad comercial ligada a los recursos marinos (*piscaciouibus ibi in mare*



Ramiro I

*cum officinis salinarum*) según los estudios de González García y Ruiz de la Peña.

La Crónica Silense, escrita en torno a 1115, se refiere, al igual que la Crónica de Alfonso III, a la “ciudad marítima de Gijón” al relatar los hechos posteriores a la invasión musulmana:

*“Era durante aquel temporal prefecto de la ciudad marítima de Gijón un moro, un tal Muza”* (Casariego, ed., 1985: 126).

Más adelante, esta crónica describe la llegada del arca de las reliquias de Oviedo, durante el reinado de Alfonso II, al puerto denominado “Subsalas”, identificado con el de Gijón:

*“(...) la embarcaron en una nave que, pilotada por Dios, llegó a un puerto de Asturias de nombre Subsalas por estar cerca y tener en lo alto la ciudad regia de Gijón”* (Casariego, ed., 1985: 128).

En la primavera de 1147 arriba a un puerto de la costa asturiana una flota de cruzados procedente del norte de Europa con destino a Tierra Santa. La descripción del viaje nos es conocida por los relatos de dos cruzados, Osborne y Arnolfo, que coinciden en fechas y detalles. El puerto donde recalca la expedición es denominado *Mala Rupis*, por el primero de los autores, y *Gollin*, por el segundo. La historiografía del siglo XX con Uría Riu a la cabeza, al abordar este tema, ha identificado, mayoritariamente, el topónimo *Mala Rupis* con Gijón, mientras que *Gollin* ofrece más dudas puesto que algunos apuntan la posibilidad de que se trate de Gozón.

La carta de Osborne u Osberto de Baldresia o Baldrey dice:

*“Al día siguiente, amainada la tempestad, pudimos llegar a la costa española, arribando sin mayor novedad al puerto de San Salvador que se llama Mala-Rupis. Allí está un célebre cenobio de monges que hacía poco había sido arruinado por los moros. Dista diez millas de la ciudad de Oviedo, en la cual está la Iglesia del Salvador, famosa en toda España por sus preciosísimas reliquias”* (Casariego, 1965: 207).

El relato de Arnolfo es el siguiente:

*“(...) tras siete días con sus noches de aguantar las durezas de la navegación y de sufrir durante la víspera y día solemne de la Ascensión un gran temporal, pudimos arribar a un puerto de España que llaman Gollin cerca de cincuenta buques, pues los demás habían sido dispersados por el mal tiempo. Tres días permanecemos allí reponiéndonos de las fatigas corporales, tras los cuales proseguimos la navegación hasta llegar a un puerto que llaman Viver”* (Casariego, 1965: 212).

El *Chronicon Mundi* de Lucas de Tui narra, en el siglo XIII, los mismos acontecimientos que la Crónica de Alfonso III.

Después de referirse a Gijón como “çibdad marítima” cuando el

adelantado “Muça” se establece en ella (Puyol, ed., 1926: 277), se limita a decir que en tiempos de Ramiro I,

*“(…) flotas de normandos vinieron por la mar de septendrión a la ribera de la çibdad de Gijón”* (Puyol, ed., 1926: 293).

Hasta el siglo XVI nada se sabe del desarrollo de infraestructuras portuarias en ninguno de los espacios de la bahía gijonesa pero las fuentes medievales anteriormente citadas indican de forma reiterada que la ensenada de Gijón era refugio y apoyo de una ruta cantábrica transitada desde época romana y cuya continuidad parece avalada a lo largo de los siglos.

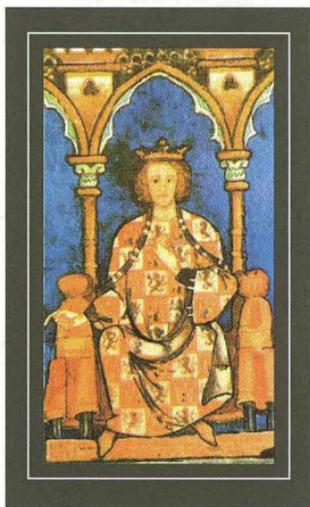


Restos de la torre medieval y de la muralla romana de Gijón.

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO DE GIJÓN

Una vez alejado el peligro de los piratas por mar y de la presencia musulmana por tierra, se produjo, a partir del siglo XII, un despegue del comercio atlántico favorecido por la concesión de las Cartas Pueblas a las villas costeras asturianas que se otorga a Gijón quizá en el año 1270, bajo el reinado de Alfonso X el Sabio. La aplicación de determinados progresos técnicos como el uso masivo de la vela latina, el timón axial y las cartas marinas impulsó de forma notable el desarrollo de una navegación de altura.

La importancia comercial y pesquera del puerto gijonés se afianza a lo largo de los siglos XIV y XV. Los Reyes Católicos conceden a Gijón el alfolí de la sal (posibilidad de introducir y difundir este apreciado producto) y la reserva de ciertos impuestos para la construcción de un cay que favoreciese el tráfico comercial con las costas de Francia, Portugal, Irlanda y Andalucía. Según la documentación textual, la construcción del primer muelle no se produjo hasta mediados del siglo XVI. A fines de este siglo, funcionaban astilleros en Gijón pues en 1585 se construye un buque de guerra de 600 toneladas para la escuadra de la Armada Invencible.

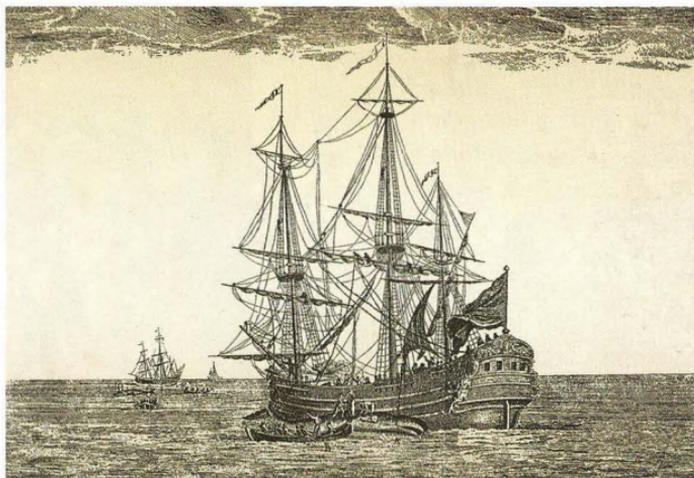


*Alfonso X*

## LA AVENTURA DE LA PESCA A "A MAR LONTANA" Y LA CAZA DE LA BALLENA

Desde el siglo XIII hasta mediados del siglo XVIII se practicó la caza de ballenas en Gijón y en otros puertos asturianos aunque posiblemente ya se habían capturado ejemplares en fechas anteriores. Las fuentes escritas de época medieval y moderna atestiguan la caza de las ballenas en el litoral cantábrico. En el siglo XIII la captura de estos cetáceos se encontraba en pleno apogeo y en el XIV los marineros vascos llegaban al mar del Norte y a Terranova buscando ballenas.

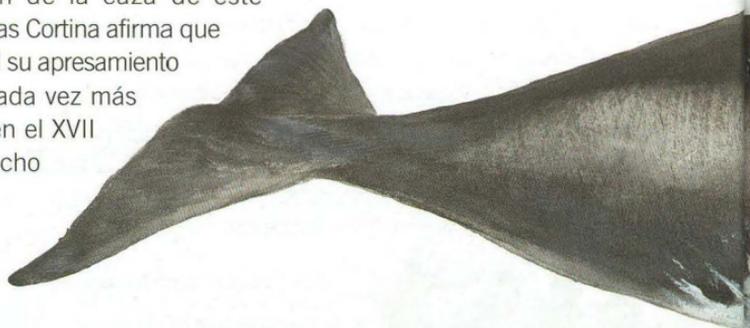
En Asturias, según los estudios de Ruiz de la Peña, las primeras noticias de la explotación de las ballenas corresponden al siglo XIII. En 1232 el puerto de Entrelusa (Perlorá, Carreño) es arrendado por el abad del monasterio de Santa María de Arbás (León), propietario del fondeadero, a dos vecinos de Avilés que deberían satisfacer a los monjes una cantidad en dinero y en especie por la explotación de cada cetáceo. Otros documentos avalan la práctica de la caza de ballenas en los puertos de Valdés, Llanes, Villaviciosa o Gozón. Este mismo investigador sitúa en el primer tercio del siglo XIII la gran expansión de las actividades pesqueras. Los marinos asturianos, hasta entonces dedicados a la pesca de bajura, se aventuran a la captura en "mar lontana". Señala tres factores que contribuyen a ese



*Grabado de caza de ballenas*

despegue: la riqueza piscícola de las costas, las repoblaciones urbanas desarrolladas en las pueblas marítimas y el comercio de sal, imprescindible para la conservación y comercialización de los productos del mar.

La explotación organizada de estos cetáceos continuó en Época Moderna y su beneficio se documenta en los principales puertos del litoral asturiano: Tapia (1618, 1636), Viavélez (1618), San Pedro de Bocamar (1626), Cudillero (1626), Luanco (1627), Candás (1627, 1619-1664), Gijón, Lastres (1610, 1711, 1714), Ribadesella (siglo XVII) y Llanes (1569-1618). Es precisamente ahora cuando las fuentes acreditan la asociación de los armadores asturianos para la caza de la ballena con otros de fuera, principalmente del País Vasco mientras se asiste a la paulatina desaparición de la caza de este mamífero. Blas Cortina afirma que en el siglo XVI su apresamiento se "vuelve cada vez más ocasional", en el XVII decrece "mucho



*Ballena franca (Eubalaena glacialis)*

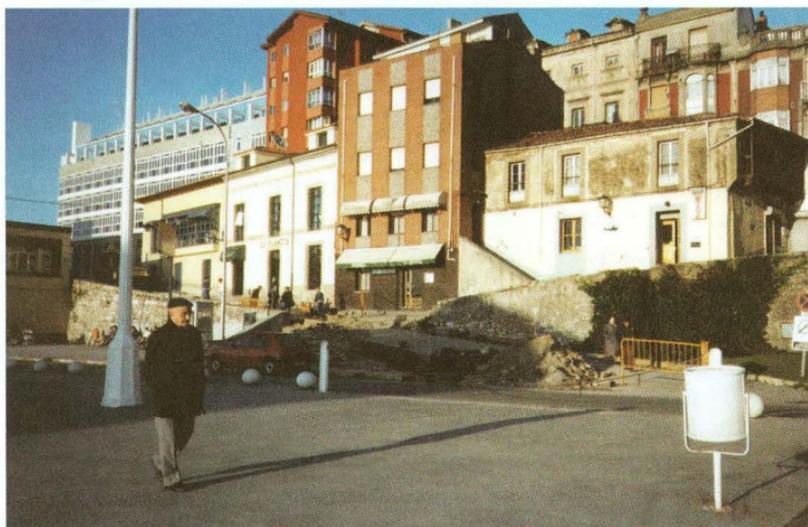
su práctica", en el XVIII "era esporádica" su captura y en el XIX "los mayores cetáceos estaban casi extinguidos". Esta decadencia de la costera de la ballena está relacionada, además de la extinción de la *balaena biscayensis*, con el Tratado de Utrech (1713) por el cual a los pescadores cantábricos, aunque se les reconocían sus derechos históricos, se les impedía faenar en aguas de Terranova y Canadá al pasar estas tierras del dominio francés al inglés.

En cuanto a Gijón, los testimonios escritos que prueban la explotación ballenera son también de Época Moderna. De 1526 es el contrato entre Domingo de Chaves, capitán de ballenas y vecino de Orio, y Andrés García de Castro, "firidor" (arponero) y vecino de Gijón, mediante el cual éste se compromete a salir a la caza de la ballena desde el puerto de Llanes y a emplear su propia barca y útiles; además la costera abarcaría desde el día de Todos los Santos hasta el carnaval.

En 1571 Andrés Suárez, vecino de Candás, y Juan Fernández Salado, vecino de Gijón, en representación de otros pescadores de Gijón, se desplazan a Orio (Guipúzcoa) para reclutar "*asta catorce o diez y seys onbres para andar a la pesca de las ballenas en esta villa de Gijón los quatro años benideros*" que incluía "*asta tres feridos e arponeros y doze onbres marineros, buenos palatores y espalderos y entre ellos un talayero*".

Los cofrades de la Cofradía de Santa Catalina de Gijón, "*todos ellos pescadores y uecinos desta dicha villa*", se obligan en 1587 a pagar de quiñón durante un año para su sostenimiento, "*de veinte pezes vno (...) ansy como lo trayan al Puerto e cay desta dicha villa, ansy de vallas como de otro qualquier jénero de pez que mataren turante el dicho año*".





Zona de las excavaciones arqueológicas en La Cuesta de las Ballenas. Campaña de 1993

Además, *"los que dellos fuere(n) a pesquería a Terranoua, Yrlanda, Galizia v otra parte qualquier pagarán ansymysmo al respeto de veynte uno, y lo que bendieren antes de llegar a esta dicha villa, le pagarán de veinte reales vno"*. También el pescador que navegue por soldada pagará de veinte reales uno *"ansy de navegar como de yr a pescar a otros puertos, ansy de vallenga como de sardina v otro género de pez"*.

El 19 de octubre de 1604 varios marineros de Gijón constituyen una compañía desde esa fecha *"asta día de antroydo"* del año siguiente para *"prender o matar ballena durante el tiempo de la costera"*. La misma compañía el 28 de octubre de aquel año, contrata los servicios de Pedro García de Castro como *"talero que atelaye en San Lorenço según costumbre desde el dicho día de todos Santos asta el dicho dicho dya de antroydo, tyempo abyendo y açiendo según la costumbre que tyenen"*. Además de cinco ducados *"le an de dar dos soldadas de todo lo que Dios diera, ansy ballena como cabrote"*.

La importancia del apresamiento de estos grandes peces la acreditan las *Ordenanzas del Gremio de Mareantes de la villa de Gijón* recopiladas en 1678, aunque se viene admitiendo que el origen del gremio se remonta al siglo XIII. Los agremiados se reunían en la *"hermita de la gloriosa Santa Catalina de La Talaya de la villa de Gijón (...)* en donde se acostumbra juntar el Gremio y Comunidad de los vecinos Mareantes de este Puerto de dicha villa". En las ordenanzas se le da al gremio una antigüedad de *"más de quinientos años a esta arte y después de la primera fundación de este Puerto"*. Se regula la caza de la ballena *"siguiendo nuestra costumbre*

*antiguísima y capitulaciones*": una vez divisada la ballena "y se hiciere señal por la Talaya y que para este efecto se pone en San Lorenzo término de Somió (...) todos los barcos de pesca y marineros que se hallaren en este Puerto tengan obligación de salir con sus barcos, arpones, sangradores y demás aparejos necesarios para cazar estos pezes lateos y monstros del mar", También se fijan las condiciones del remate que se celebrará "en el sitio acostumbrado que llaman la Lengeta siempre la caveza del muelle la Rivera pegante a la Casa de Ballenas", y se obliga a los integrantes del gremio a realizar la caza en común y hacer "alianza y compañía para la caza de ballenas y demás pescados cetáceos del mar". En el libro de cuentas del gremio aparecen registradas las partidas correspondientes a los años 1693, 1694, 1695, 1697 y 1722 en concepto de captura de ballenas debengadas por los marinos de Gijón. La última ballena capturada por pescadores gijoneses data de 1722, con el sistema tradicional de "arpones y sangraderas" (Rendueles Llanos, 1867: 378).

Las noticias que tenemos a partir de este momento corresponden a la captura de cetáceos encallados accidentalmente en las costas gijonesas. Tal ocurrió en la playa del Arbeyal de Gijón el 22 de octubre de 1795. Jovellanos cuenta que se produjo el varamiento "en número increíble" de unos cetáceos semejantes a los calderones y que pertenecían a dos especies: en unos la cola era horizontal y en otros vertical. Los vecinos de Jove los ataron por las colas para arrastrarlos hacia la arena y los marineros los remolcaban con los botes hacia el puerto de Gijón. Calcula que se habrían capturado de 400 a 500 ejemplares que produjeron entre 2.000



Restos óseos de ballenas descubiertos en La Cuesta de las Ballenas en Cimadevilla

y 2.500 arrobas de grasa. Otro encalle de un grupo de calderones se produjo en la playa de San Lorenzo en 1857 a donde acudieron los gijoneses con "*palos, hoces, sables y otros instrumentos para matar aquellos monstruos*". Además de los testimonios expuestos, el beneficio de las ballenas se rastrea en la toponimia menor, fijada en el callejero actual de Gijón: calle *Tránsito de las Ballenas, Casa de las Ballenas*.

## TORRES EN LOS DERROTOS CANTÁBRICOS

### ■ *Del periplo al derrotero*

Las primeras referencias escritas acerca de la Península Ibérica tienen unos veinticinco siglos. Alusiones o textos más amplios, escritos en griego o en latín, han llegado a nosotros mediante citas incluidas en obras de autores posteriores como Herodoto, Eforo, Polibio, Estrabón, Tolomeo, etc.. Corresponden a un largo período en el que los focos culturales se encuentran en el Mediterráneo Oriental y es a partir de estos pueblos del Mar Mediterráneo cuando se efectúa lo que podemos llamar el "descubrimiento" de la Península Ibérica. El noroeste peninsular fue un espacio de exploración mucho más tardío que la costa levantina. El clima, la dificultad de navegar en Atlántico y Cantábrico, el doblar la Costa de la Muerte, etc. son razones obvias que se juxtaponen a un menor interés relativamente más tardío en comerciar con zonas peninsulares menos accesibles.

La palabra periplo proviene del griego "*periplos*" y significa circunnavegación. Se refiere a la navegación costera o de cabotaje y presupone la realización de un viaje con regreso al punto de partida. Por extensión, se denominan así ciertas obras literarias antiguas y a la tradición oral que describe la realización más o menos mitificada, de un viaje náutico. Los periplos náuticos más antiguos de los que hay noticias precisas datan del siglo V a.C. De especial interés para enmarcar el descubrimiento del puerto de Gijón es el *Periplo de Pitheas*, fechado hacia el 330 a.C. El astrónomo y navegante *Pitheas*, natural de la colonia griega de *Massalia* (Marsella) dirigió una expedición naval hacia las misteriosas Islas del Estaño o Islas Casitérides (Gran Bretaña) con la intención de buscar yacimientos de este metal y de trazar mapas. Por Heródoto sabemos que *Pitheas* calculó latitudes por medio de la dioptra basándose en la altura de la *Stela Maris* (polo celeste), más concretamente de las estrellas alfa (&) y beta (β) de

la Osa Menor y que remontó las costas occidentales españolas y la Bretaña francesa. Rodeando más tarde Gran Bretaña, descubrió Thule –actual Islandia- en donde “les sorprendieron los días blancos” –días próximos a las 24 horas de luz- siendo elogiados también sus explicaciones sobre el flujo y reflujo mareal en relación con la luna. El viaje de *Pitheas* y las alusiones al comercio del estaño y de otros metales constituyen una referencia más que interesante a la hora de pensar en datar el descubrimiento del enclave gijonés como un Puerto Refugio por parte de los navegantes griegos a mediados del siglo IV a.C.

Mil seiscientos años separan la navegación de cabotaje de *Pitheas* del arte de navegar basado en el uso del compás magnético y el cuadrante. La *bussola* o brújula, unida a las observaciones astronómicas permitieron, más tarde, la navegación de altura y la ejecución de cartas portulanas. En ellas, los accidentes naturales y los refugios contra tempestades aparecerán sistemáticamente dibujados. El imponente Cabo de las “Pennas” y el de “Tores” o “Torres” con su ensenada adyacente son fácilmente detectables en la mayoría de ellos. Los periplos junto con los cuadernos de navegación y otras informaciones complementarias, dieron lugar con el paso de los años a los derroteros. Estas obras se actualizan hoy de modo permanente gracias a suplementos que atienden las observaciones notificadas al Instituto Hidrográfico de la Marina por los navegantes. El caso de Gijón se encuentra incluido en el *Derrotero de la Costa Norte Española*, concretamente en el volumen primero de la edición de 1989.



*Mapamundi de Tolomeo (Klaudius Ptolemaius, 90 – 168 d.C.), perteneciente a una copia del siglo XVI (Codex Lat. V E. 32, Biblioteca Nacional de Nápoles).*

Oceanus  
Atlanticus



Cantabricum  
Mare

LONDINUM  
(Londres)

GESORACUM  
(Boulogne Sur Mer)

AUGUSTA  
TREVERORUM  
(Trier)

FLAVIOBRIGA  
(Castro Urdiales)

BURDIGALA  
(Burdeos)

LUGDUNUM  
(Lyon)

BRIGANTIVM  
(A Coruña)

NOEGA  
-GIJON

OIASSO  
(Irún)

PALLADIA  
TOLOSA  
(Toulouse)

PORTUS  
VICTORIAE  
(Santander)

LAMPURDUM  
(Bayona)

MASSALIA  
(Marsella)

OLISIPO  
(Lisboa)

TARRACO  
(Tarragona)

NARBO  
MARTIVS  
(Narvona)

CARTHAGO  
NOVA  
(Cartagena)

GADES  
(Cádiz)

Mare  
Nostrum

- Núcleos principales
- Periplo de Pitheas (330 a. C.)
- Periplo de Himilcón (S.V a. C.)

El viaje del cartaginés Himilcón en el s. V a.C., el del griego Pitehas, hacia el 330 a.C. y las alusiones al comercio del estaño y otros metales constituyen una referencia mas que interesante a la hora de pensar en datar el descubrimiento de las primeras descripciones del enclave gijonés.

ONIA  
UDIA ARA  
RIPPINENSIS  
(onia)

MOGONTIACUM  
(Maguncia)

M



ROMA

Portus  
Ostia

THAGO



## ■ *Las cartas portulanas*

Los portulanos son, básicamente, derroteros gráficos. Concebidos por navegantes y cosmógrafos “desde y para la mar”, las costas aparecen dibujadas cada vez con mayor precisión a medida que avanzan los siglos XIV, XV y XVI. Se realizaban sobre una piel de cordero curtida –*pergamino*- o de res –*vitela*- . El tamaño y forma del animal condicionaba el formato de las cartas así como la escala de representación. Desde el punto de vista técnico son consecuencia del empleo del compás magnético o *bussola* y del astrolabio. A diferencia de la cartografía teológica medieval que se *orientaba* –disposición hacia al este- o de la musulmana que se *sureaba*, la información en los portulanos se disponía según el norte magnético, es decir, se *norteaba* y el cuello del animal –colocado usualmente a la izquierda- indicaba el poniente.

En estas primeras representaciones de la costa cantábrica, aparece como un lugar destacado el cabo de Torres. Ello sucede, por ejemplo, en la Carta del portugués Pedro Reinel de 1535 que se halla expuesta en el Museo Marítimo de Londres, en el *Atlas de España, Inglaterra y Francia* de Juan Rikzo Oliva de 1580 que se conserva en el Palacio Real de Madrid o en el magnífico *Portulano* de Mateo Prunes de 1539 que se exhibe en el Museo Naval de Madrid.

El primer Atlas Náutico impreso (1584-85) fue elaborado por el piloto alemán Lucas Waghenaer. Titulado *Spieghel der Zeevaerdt*, consta de 44 cartas en las que se representan las costas europeas entre Gibraltar y el Mar Báltico y en él se aprecian claramente tanto Gijón como el fondeadero de Torres. Waghenaer incorporó una abundante simbología, sondas numéricas y canales de navegación junto con la visión perspectiva de las costas emergentes.

Sobre el refugio que ofrece el Cabo de Torres a la navegación cantábrica, resultan esclarecedoras las anotaciones y mapas perspectivas – a vista de pájaro- de Pedro Texeira de Albornoz. Texeira, cosmógrafo de Felipe IV, recorrió las costas españolas para formar entre 1622 y 1634, también conocida como el *Atlas del Rey Planeta*, la “*Descripción de España y de las costas de sus reinos*”. Recientemente descubierta y editada, describe la costa astur y las ventajas del puerto de Gijón:

*“Desde la orilla occidental del río Deba se estiende la costa del Principado de Asturias, que llaman de Ouiedo, al poniente quarenta y nueve leguas, sin aber en toda ella puerto considerable para armadas ny nauíos gruesos, sólo para los que no llegan a demandar*



Portulano de Mateo Prunes, Mallorca, 1539 (Museo Naval de Madrid).

*más que dos o trez braças de fondo y esto no se alla en todos sino en quatro, los más principales, que son: Llanes, Auilez, Xixón y Uillavisiosa.*

*Los bientos trabeças que ofenden esta costa y sus puertos son norte, leste, norueste y loeste que el tiempo que curçan lebantán tanta mar que es peligroso nauegar en ella y conosido peligro el que biniese a buscar alguno de sus puertos que en toda esta costa son nuebe. Sinco dellos ríos con dificultosas barras de tomar y los quatro plaias con muelles. Que si bien la façilidad destes puertos donde ay muelles es grande, es esta costa de tantas peñas y tan peligrosa que, sino es el puerto de Xixón, los demás quedan siendo deficultosos, careciendo de la comodidad que los muelles a otros azen"(...).Es esta villa de Xixón la de maior población y trato de toda esta costa de Asturias, muy poblada de gente y cáuzalo la comodidad de su puerto que lleba bentaja a todos los de su costa(..)Y de él buelue al septentrión aziendo huna larga e espaçioza plaia de arena que remata y da fin con vn ermoso cabo que llaman de Torre, donde dan fondo muchos nauíos de alto borde en quinze e bente braças, quedando seguros de los más dañosos bientos de esta costa que son poniente y norueste. Y siendo de enemigos con la misma seguridad salen a tierra a azer agua e leña, que si bien dista Xixón deste cabo media legua, artillería podía tener para estorbar al enemigo esta comodidad que es la que ellos más nesisitan.Y así se quedaba asegurando la uilla, que tanto lo a menester, y su puerto y más este surgidero en costa donde no tienene otro y tan peligrosa que sin él quiçás no ozarían a nauegar*

*por este mar. Llamam a este dicho cabo de Torres por en él estaren vnos pedaços de muralla muy antigua y arruinada que muestra aber sido algún lugar de ynportançia."*

Contemporánea de la obra de Texeira y similar en cuanto a estilo es también el *Plano de la villa de Gijón y su puerto*, firmado por Fernando Valdés y fechado hacia 1635 que se encuentra en el Archivo General de Simancas. En él puede apreciarse el primer muelle que ordenaron levantar los Reyes Católicos en 1480 al costado oeste del cerro de Santa Catalina, junto con el contracay o muelle de tierra que se construyó bajo el reinado del emperador Carlos I, en 1522.

La precisión en la descripción y representación de la costa asturiana no llegará hasta bien entrado el siglo XVIII gracias a los avances de la instrumentación científica. En 1734 el Consejo de Castilla, a instancias del Rey Carlos III, encarga al insigne marino Jorge Juan, auxiliado por el teniente de navío Diego Guiral y el ingeniero Marcos de Bierna, la elaboración de un informe donde se señala que:

*"El Musel, en Gijón, es el único punto que proporciona garantías suficientes para la construcción de un puerto que no se quedase obsoleto ante el previsible incremento del tráfico marítimo con América, lo que no impedía que fuese necesario continuar con la reparación y ampliación del viejo puerto para que continuara dando servicio".*

Siguiendo las indicaciones de Jorge Juan, Jovellanos propondrá a su hermano, el capitán de navío Juan de Paula, que

*"con la sonda en la mano examinase el fondeadero del Musel y levantase un plano de las obras a realizar; un mapa de la zona con sus fondós".*

Entre 1783 y 1788, Vicente Tofiño San Miguel realiza su *Atlas Hidrográfico de las Costas de España*, el mejor proyecto cartográfico español del siglo XVIII. Los trabajos correspondientes a las costas cantábricas fueron los últimos en ejecutarse (1787) y se llevaron a cabo mediante exhaustivas observaciones de campo tomando como punto de partida Fuenterrabía y



Vista perspectiva de la Concha de Gijón en el Atlas del Rey Planeta. Pedro Texeira, 1634.

arrastrando por tierra precisas triangulaciones hasta El Ferrol. Obra de gran belleza y finura, comprende cuarenta y siete mapas que fueron grabados en cobre e impresos sobre papel. La representación -cualitativa- del relieve se realiza por normales de sombra y las costas se destacan mediante escarpados y arenas.

*“Observábase diariamente, tanto por acimutes como por amplitud, la variación de la aguja, y corriendo la costa establecida el bergantín y la fragata, paralelos a ella y entre sí, a una regular distancia practicaban la sonda, marcando al mismo tiempo dos objetos convenidos. Las vistas de*

*las costas que se juzgaban útiles se sacaban con las mismas precauciones de arrumbarlas bien y considerar distancia". (Tofiño, 1787)*

El Atlas de Tofiño es la primera colección sistemática y fidedigna de cartas náuticas y planos detallados del litoral español. Por su calidad y precisión geodésica, sus mapas adquieren un gran valor a la hora de analizar el enclave gijónés porque marcan el comienzo de la cartografía náutica moderna ya que se trata de documentos métricamente aceptables. No es por capricho que Francisco Coello, en 1847, los utilice para enmarcar y ajustar el perímetro Ibérico en su *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar* que acompañaba al famoso Diccionario de Madoz.

### ■ El Cabo Torres y la navegación de cabotaje

La navegación antigua solía realizarse en primavera y verano -*mare apertum*- cuando las condiciones meteorológicas y los vientos eran favorables. Se hacía a lo largo de una franja que distaba de la costa no más de sesenta o setenta millas y se procuraba no perder de vista las referencias terrestres (dependiendo de la claridad del aire y la altitud del litoral). Dada la escasa capacidad de maniobra de las embarcaciones antiguas, incluso en aquellas con más de un palo capaces de navegar a través o de bolina, se buscaba aprovechar vientos largos provenientes del cuadrante de popa o desviados no más de 45°.



Descripción de la Villa de Gijón y del surgidero y las dos puntas que tiene, Don Fernando Valdés, *fechado hacia 1635*



Plano de la Concha de Gijón, Vicente Tofiño de San Miguel, 1787.  
Escala original: 1/10893.

La existencia en Asturias de sierras planas o de una elevada rasa costera que remata en fuertes acantilados con alturas comprendidas entre los 20 y los 120 metros ofrece una buena referencia para el cabotaje. En el caso de Gijón, tanto el Cabo Peñas como Torres o Tazones, se elevan más de 100 metros sobre el nivel del mar por lo que pueden observarse desde una embarcación hasta una distancia de 22 millas náuticas. Con buen tiempo además, la proximidad a la costa de la Cordillera Cantábrica y su altitud, hacen que la tierra firme pueda reconocerse a distancias aún mayores. En el caso de los Picos de Europa, los 2.648 m de Torre Cerredo o los 2.519 del Naranjo de Bulnes (*Urriello*) son visibles a más de 60 millas de la costa.

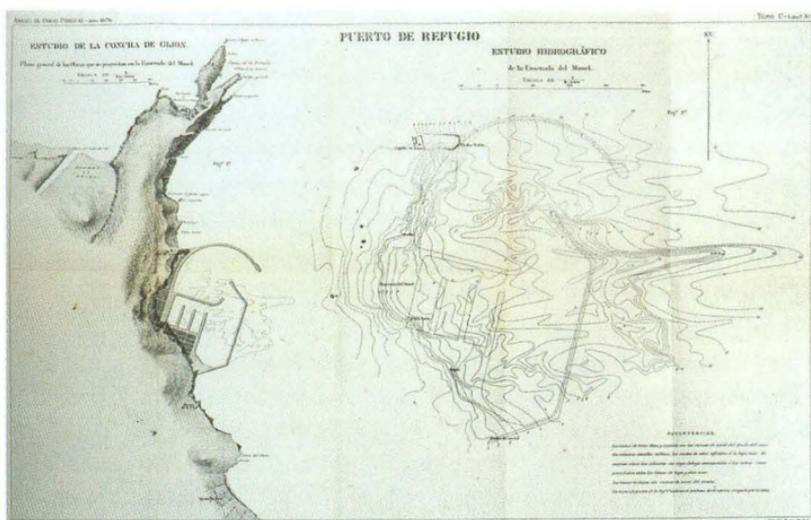
En Asturias, los vientos más frecuentes son de componente Norte siguiéndoles en importancia los de Sur. Ambos presentan una marcada variación anual; los del sector Norte, vinculados al anticiclón de las Azores, tienen su máxima frecuencia en verano mientras que los invernales del sector Sur, tienen que ver con las borrascas provenientes del Atlántico. La compleja orografía cantábrica y la masa peninsular contribuyen a la aparición de un cierto efecto monzónico y a variados sistemas de brisas entre tierra, mar y montaña como el terral y la virazón. El aprovechamiento de tales

brisas, siempre próximas a la costa, sigue siendo habitual para los barcos de vela y da lugar a un tipo de navegación llamada de “entre peñas”.

Para la navegación de cabotaje en el Cantábrico los peores temporales son los del W y NW (travesías) que suelen presentarse con frecuencia durante el semestre octubre - marzo. Las llamadas galernas constituyen, desde tiempo inmemorial, la forma más peligrosa de estos temporales y son las causantes de gran número de naufragios en nuestras costas. A ello contribuye no solo la violencia desatada del viento sino también, lo súbito de su aparición.

Sobre su dirección y fuerza, los gráficos en forma de rosas de los vientos muestran importantes variaciones con máximos siempre invernales. La convergencia de un cabo de altura notable junto con una bahía amplia y abrigada al este del mismo constituyen -en el Cantábrico- los requerimientos esenciales para el establecimiento de un puerto refugio y de un faro asociado. Este último debe facilitar su avistamiento, la identificación inequívoca y la corrección de la derrota en la navegación de altura. Los textos de Texeira, Tofiño y Riudavets coinciden en estas y otras consideraciones que, compiladas y ampliadas en 1876 por Salustio Regueral, desembocan en la propuesta de realización de

*“un puerto refugio que ponga fin a las trágicas escenas que presencia muda esta inhospitalaria costa...”*.



Estudio hidrográfico de la ensenada de El Musel y plano general de las obras proyectadas, de Salustio González-Regueral Blanco, 1862.

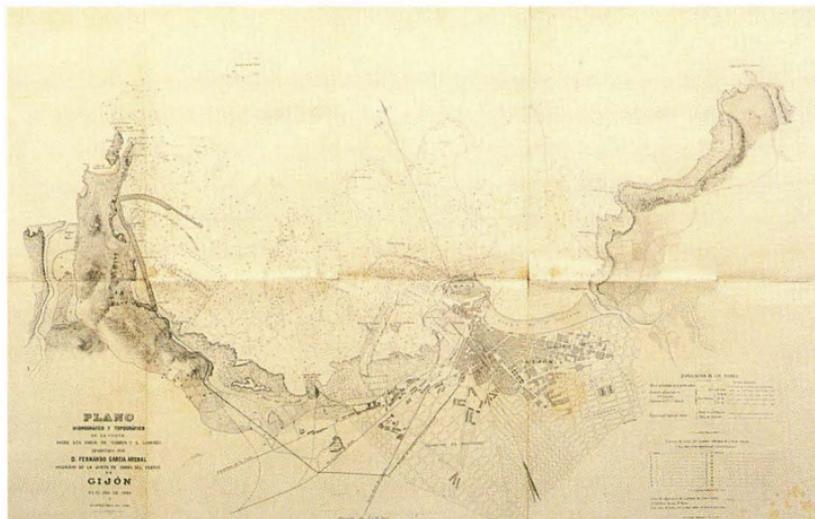
## EL PASADO RECIENTE DEL PUERTO DE GIJÓN

La construcción del puerto de El Musel está estrechamente vinculada al impulso industrializador desarrollado en Asturias a partir del segundo cuarto del siglo XIX, basado en la siderurgia y, esencialmente, en la explotación de la hulla en las cuencas centrales de Langreo y Mieres. Estas dos actividades industriales se potenciarán desde sus inicios de la mano de banqueros y técnicos nacionales y fundamentalmente extranjeros. Alejandro Aguado, Pedro Duro, Policarpo Herrero, José Tartere, Luis Belaunde, Numa Guilhou, Guillermo Schulz, Luis Adaro Magro, Jerónimo Ibrán y Mulá, Isidoro Clausel de Coussergues, son buen ejemplo de un amplio grupo de industriales y técnicos, verdaderos artífices de la industrialización asturiana. La implantación de estas industrias en el área central de Asturias, a su vez impulsará el progreso del comercio, el crecimiento de los principales centros urbanos y la adaptación de nuevas vías de comunicación por medio de carreteras, ferrocarriles y puertos, introduciendo en la región un sistema de producción netamente capitalista, frente a la economía agraria tradicional.

### ■ *El puerto de refugio de Salustio González-Regueral y la evolución de las obras de El Musel durante el siglo XIX.*

Gracias a la formación de los marinos, de los ingenieros militares y finalmente de los ingenieros civiles (camino, minas y montes), los mapas de proyectos de obras y fortificaciones fueron cada vez más exactos. En el caso del puerto de Gijón, son destacables aquellos que acompañan los proyectos constructivos siguientes: los de Joseph Petit de la Croix (1749), los de Cosme Álvarez de los Ríos (1752), de Thomas O'Daly (1753), los de Francisco Llobet (1765) y el de Maximiliano de la Croix (1765). También del siglo XVIII son el *Plano del Puerto de Gijón, con las sondas y estado de las construcciones* de Andrés de la Cuesta (1776), el *Plano del Puerto de Gijón* de Manuel Reguera González de 1779, el *Plano de la Concha de Gijón* de Vicente Tofiño (1787) y el *Plano de la ensenada de Gijón* de Miguel de la Puente (1787?). Ya en el siglo XIX, disponemos del *Plano del Puerto y Villa de Gijón* de Ramón Lope (1812) y el de Alonso Rendueles y Sandalio Junquera de 1836.

Pero van a ser los de Salustio González-Regueral (hacia 1876), Fernando García Arenal (1879 y 1881), Francisco Lafarga (1891) y Alejandro Olano (1903) los que podemos calificar de fidedignos. De todos los mapas analizados destaca especialmente el *Plano Hidrográfico y Topográfico* de 1881 firmado por Fernando García Arenal.



Fernando García Arenal. Plano hidrográfico y topográfico de la costa de Gijón que recoge los proyectos portuarios del «Apagador» y del puerto comercial de El Musel (1886-1900).

El trabajo de Regueral, encargado mediante Real Decreto en 1854 por el asturiano -entonces Director de Obras Públicas- Don José Francisco Uría pretendía el dictamen definitivo del lugar en el que *“debe establecerse el famoso Puerto Refugio de Asturias”*. Concluida la Memoria del proyecto en 1862, Regueral se decanta claramente por la propuesta de El Musel:

*“...de esta especie de escrutinio, hecho con contada imparcialidad y en vista de todos los datos que nos ha sido posible alegar, creemos que aparece demostrada la primacía que para el objeto que nos proponemos debe darse al Musel”*.

En cuanto a la detalladísima propuesta constructiva, resulta interesante la disposición cuasi cerrada de los muelles que proporciona un excelente abrigo frente a todo tipo de mares y vientos junto con la utilización de bloques concertados de hormigón *“al modo en que se vienen utilizando en el puerto de Dover, en Inglaterra, que aún no ha llegado a su culminación”*.

La década siguiente estuvo marcada por un acalorado debate entre los defensores de ampliar el puerto local “apagadoristas”, secundados por las representaciones oficiales gijonesas (Ayuntamiento, Comandancia de Marina y la propia Junta del Puerto) junto a la mayor parte del comercio local, frente a los que apoyaban el proyecto de construir un gran puerto comercial en la ensenada de El Musel, “muselistas”, respaldados por la burguesía local vinculada a la banca y a la industria, y fundamentalmente por los

industriales minero-siderúrgicos de la región. Esta disputa terminó con la victoria de los muselistas cuya propuesta se aceptó llevar a cabo en el año 1889.

Tras una amplia serie de propuestas y reformas sobre los planos primitivos, el 8 de agosto de 1892 se coloca la primera piedra como símbolo de la inauguración oficial del nuevo puerto de El Musel. Ese mismo año se adjudican las obras del dique Norte a Lázaro Ballesteros que se inician a comienzos de 1894, y en 1895 se asigna la construcción del muelle de Ribera a Antonio Arango, comenzando los trabajos a finales de 1898.

El retraso en la ejecución de las obras, unido a la descoordinación en los trabajos de los dos contratistas determinaría a los propios industriales mineros a erigirse en promotores y ejecutores de la nueva infraestructura portuaria, constituyendo en agosto de 1900 como filial del Crédito Industrial Gijónés, el Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, quedando formado su primer consejo de administración por el ingeniero Luis Adaro y Magro como presidente, Emilio Olavarría González, de secretario, y como vocales Miguel Ramírez Lasala, Domingo Juliana y Albert, Antonio Velázquez Duro, Casimiro Velasco Heredia, Félix Costales y García-Jovellanos, Manuel Rubio Masó y Policarpo Herrero y Vázquez. La nueva sociedad asumió todas las obras adjudicadas a los dos contratistas el mismo año de su fundación nombrando a Alejandro Olano para la dirección técnica de las mismas.

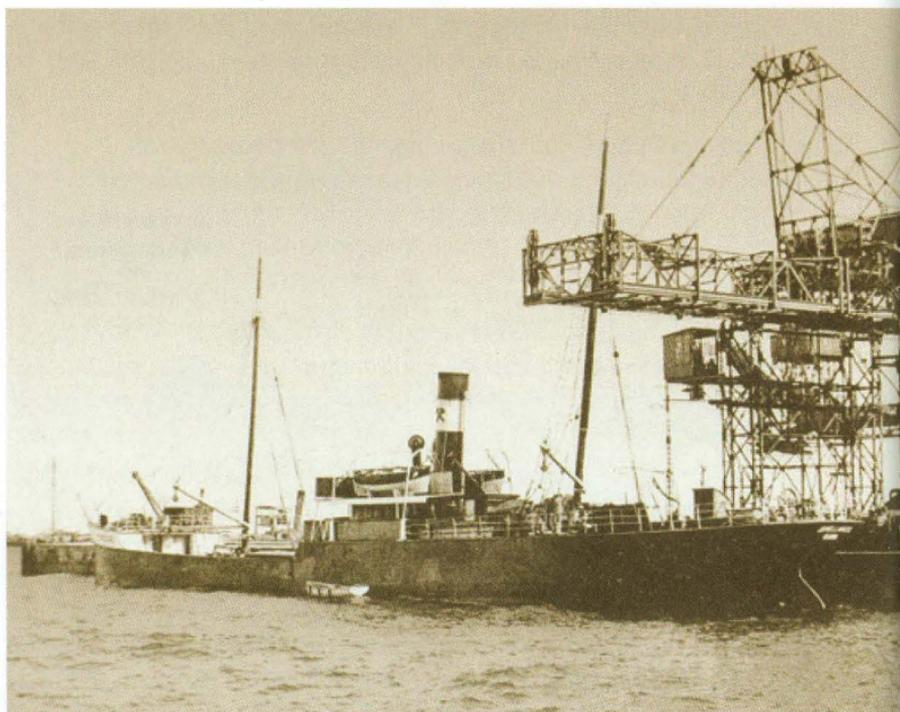


*Plano general del puerto por el Sindicato Asturiano del puerto del Musel 1903.*

## ■ *El puerto de El Musel en el siglo XX*

La Dirección General de Obras Públicas autorizó al ingeniero A. Olano, en 1901, a redactar un anteproyecto que reformaba el original adaptándolo a las futuras necesidades comerciales del puerto. Su emplazamiento como puerto natural abierto acabaría condicionando la naturaleza y el trazado de las obras de infraestructura de El Musel, y el tráfico carbonero subordinaría su aspecto portuario a través de los medios de carga y descarga y del preciso mecanismo de relación con el *hinterland* minero, el ferrocarril.

En el mes de febrero de 1907 se inicia la explotación comercial del puerto de El Musel con el vapor *Dalbeaty* que embarcaba manualmente mediante "brigadas al cesto" mineral de hierro de las minas de Carreño por la primera alineación del muelle de Ribera, y, en julio, el vapor *Jovellanos* realizó el primer cargamento de carbón, que procedente de la cuenca del Nalón a través de un ramal ferroviario de la Compañía del Ferrocarril de Langreo, sería embarcado en el dique Norte. Esta infraestructura ferroviaria será ampliada poco tiempo después con otros dos ramales desde Aboño a cargo del Ferrocarril del Noroeste (vía ancha) y de la Sociedad Minas de



*Vapor Jovellanos embarcando carbón en el cargadero alto nº1 "Los Calderos".*

Hierro y Ferrocarril de Carreño (vía estrecha). También se construye el cargadero alto de carbón nº 1 “los calderos” en la segunda alineación de Ribera. En 1908, primer año completo de funcionamiento, el nuevo puerto registrará un movimiento total de 280.000 toneladas de carga.

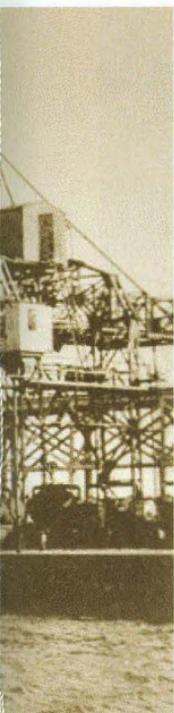
En 1910 entra en servicio en la tercera alineación de Ribera, el segundo cargadero alto denominado popularmente “el embudo”, que alimentado por un ramal del Ferrocarril del Noroeste a través de un viaducto, vertía el carbón directamente de tolva a bodega. En el mes de octubre de ese año se inicia el tráfico trasatlántico con la llegada del vapor alemán *Santos*.

En 1912 se inauguran las comunicaciones terrestres entre El Musel y la ciudad por medio de una nueva carretera y de la línea del tranvía eléctrico La Calzada-Musel, pues hasta esa fecha la única comunicación directa se realizaba a través de barqueaje con pequeñas embarcaciones a vapor entre los muelles locales y el nuevo complejo portuario.

En 1913 concluían las obras de construcción del I Espigón y en su cabecera se levantaría entre 1914-1915 un edificio provisional para albergue del pasaje y una oficina de aduanas. Poco tiempo después, para dar mayor acomodo al creciente número de pasajeros y reconocimiento de equipajes, en el centro del espigón se construiría un nuevo edificio con espacio para los carabineros y guardamuelles.

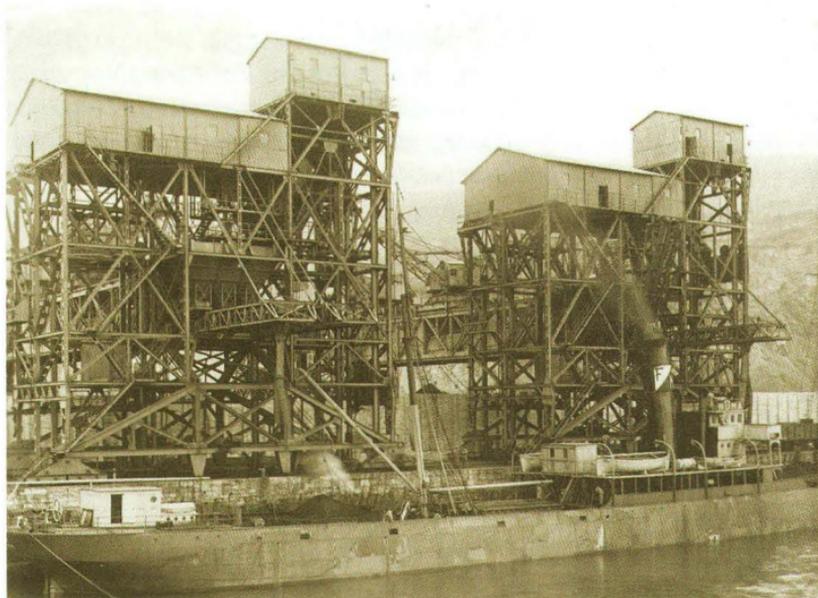
Entre 1923 y 1928 se concluyen las obras de la Estación Marítima que entra en servicio para el tráfico comercial en su primera y segunda alineación. En 1930 finalizan las obras de prolongación del dique Norte; y en la segunda alineación de la Estación Marítima se inaugura el denominado Parque de Carbones, una instalación mixta de depósito y cargadero formada por cuatro depósitos independientes con una capacidad de almacenamiento total de 36.000 toneladas de carbón y provistos de sus respectivos viales ferroviarios, que ayudaría a acortar las largas estadías de los vapores carboneros, y por el que se llegaría a cargar hasta el 25% de todo el carbón salido desde el puerto.

El periodo correspondiente a la guerra civil en Asturias constituyó un importante bache económico en el desarrollo del puerto. Como referente social más significativo cabe subrayar que entre los meses de agosto y octubre de 1937, el Musel fue lugar de evacuación para miles de personas, principalmente mujeres y niños, obligadas a abandonar el país según se avecinaba el final de la guerra en la zona Norte. La entrada de las tropas nacionales en el puerto el 21 de octubre de 1937 supuso la pérdida de presencia republicana en el Cantábrico.



La guerra había causado diversas averías en muchas de sus infraestructuras e instalaciones, así como el hundimiento de varios de los barcos atracados en sus muelles, entre ellos el más importante el destructor *Ciscar*, los vapores *Reina*, *Sama* y *Sotón*, y el petrolero *Elcano*. Los mandos militares nacionales consideraron la posibilidad de recuperar el destructor hundido, y en noviembre de ese mismo año se creaba en El Musel la Comisión Nacional de la Armada para Salvamento de Buques.

Tras complicadas operaciones y laboriosas obras el *Ciscar* quedaba a flote por sus propios medios en marzo de 1938, procediendo a continuación al reflotamiento del resto de los buques hundidos, trabajos que concluirían al año siguiente quedando el puerto totalmente operativo para la explotación comercial.



Embarque de carbón en el Parque de Carbones al vapor "Numa" de la Fábrica de Mieres, c. 1930.

### ■ *La consolidación de la función Industrial del puerto*

Durante los primeros años de posguerra se ejecutarían muchas obras complementarias de las infraestructuras portuarias, en 1941 se adjudica la construcción del II Espigón que arrancando en ángulo de la segunda y tercera alineación de la Estación Marítima, ampliaría 645 metros la línea de atraque del puerto, quedando concluido en 1944. El nuevo espigón



*Vista aérea del puerto de El Musel, hacia 1960.*

sería destinado a tráficos de mercancía general. En los años siguientes se llevan a efecto otras obras como el aumento de la red de vías férreas, un nuevo trazado en la distribución de aguas, cableado eléctrico, pavimentaciones y la construcción de numerosos edificios destinados a servicios y talleres de reparación.

Como consecuencia de la política de autarquía económica seguida por el Estado Español tras la contienda civil, entre 1940 y 1960 El Musel vivirá los mejores años de su existencia en cuanto a tráficos de carbones embarcados, en 1944 se registraba un movimiento próximo a los 2.250.000 toneladas, alcanzando su máximo histórico en 1956 con cerca de 2.800.000 toneladas. Como dato significativo durante la primera mitad de los años 40 los tráficos totales del puerto serían superiores a los de los restantes puertos españoles. Sin embargo con la liberalización económica establecida en el Plan de Estabilización decretado en 1959 los tráficos carboneros embarcados irían en continuo descenso, pasando en pocos años de ser un puerto eminentemente exportador de carbón a convertirse en importador del mismo producto (carbón térmico), constituyendo actualmente el más importante tráfico portuario de El Musel.

Por otra parte, en ese mismo periodo el sector pesquero experimentaría un fuerte crecimiento debido a las excelentes campañas de pesca realizadas por los barcos arrastreros “de pareja”, llegando a subastar en 1946, 7.159.951 kilos de pescado. Poco tiempo después se llevaría a cabo entre

la tercera y la cuarta alineación de la Estación Marítima la construcción de una nueva dársena con la capacidad suficiente para albergar a la numerosa flota pesquera de altura con base en Gijón. Al mismo tiempo a expensas de la Unión de Armadores de Buques Pesqueros local se concluía junto a ella un moderno equipamiento pesquero provisto de una fábrica de hielo y de una gran lonja de subastas.

A partir de la década de 1950 se realizarían numerosos estudios y proyectos de ampliación, destacando la ejecución del denominado dique Oeste, que sería el inicio del actual Príncipe de Asturias. Se trataba de un dique exterior de 588 metros de longitud que arrancaba desde el dique Norte, comenzaría a construirse en 1950 quedando concluido en 1963, año en el que se redactaba el primer proyecto del dique de Levante, más tarde denominado dique de La Osa. En 1964 se procedía al reforzamiento del tramo inicial del dique Norte por medio de una escollera de bloques de hormigón. Pero será a partir de la segunda mitad de los años sesenta con la consolidación de la función industrial del puerto cuando se diseñen y aborden las grandes obras de ampliación de la zona marítima portuaria para adaptarla a las crecientes dimensiones de los buques. Así en la década



*Actividad portuaria en El Musel, año 1972.*

siguiente se concluía la ejecución de los proyectos de construcción de los diques Príncipe de Asturias (1969-1976) y el de Levante (1964-1974) con sus muelles (La Osa e Ingeniero Moliner 1974-1978) y contradiques complementarios que configuran los límites del actual espacio portuario, y a los que se dotaría de modernos medios para la manipulación de las mercancías y zonas de servicios capaces de atender a los bulkcarriers (buques graneleros de mayor tonelaje) debido a la expansión de los tráficos

siderúrgicos –carbón y mineral de hierro- que adquiriría el puerto tras la entrada en funcionamiento de las plantas siderúrgicas integrales de ENSIDESA (Avilés 1957), y UNINSA (Veriña 1971). En pleno proceso de diversificación a los tráficos siderúrgicos se añadirán los cementeros de las dos fábricas instaladas en el área industrial portuaria del valle de Aboño a cargo de la sociedad Tudela Veguín, inauguradas respectivamente en 1953 y 1971.

Con la llegada de los años setenta también se desarrollarían y ejecutarían otros proyectos destacados de obras, como la consolidación de una amplia zona de servicios terrestres en el arranque del dique de Levante (1970-1974); el pantalán de descarga de graneles líquidos (1970-1974), y la puesta en servicio del denominado muelle de los Pórticos como terminal de graneles sólidos en 1973, instalación que comprendía 4 pórticos para 500 T/hora de descarga media cada uno, dos cintas transportadoras de 3.030 metros de longitud cada una y capacidad 1.200 T/hora/unidad, parque de almacenamiento en Aboño de 23.000 m<sup>2</sup> con capacidad para 250.000 T de mineral; dos ruedas noria con capacidad de apilado de 2.000 T/hora y un apilador de la misma capacidad que las norias. Otras obras importantes realizadas en este periodo fueron la construcción de los muelles del Rendiello destinados en exclusiva a las actividades pesqueras (1974-1978), y el nuevo acceso ferroviario al puerto por el sur (1974-1980).

Las obras han continuado a lo largo de las dos últimas décadas, produciéndose la ampliación del muelle Norte (oficialmente muelle Olano) y del I Espigón (1978-1983), y en el mismo periodo se construirán los muelles adosados a los diques Exterior y Norte con destino el primero a



*Vista aérea general de El Musel y del aérea industrial del valle de Aboño en 1978.*



*Terminal de graneles sólidos del muelle de Minerales "Marcelino León" en 1992.*

una nueva terminal de graneles sólidos (muelle de Minerales, oficialmente Marcelino León), que instalada entre 1986 y 1990 entró en servicio en 1991. La nueva instalación comprendía dos descargadores de buque (pórticos) con capacidad de extracción de 2.300 T/hora para mineral y 2.150 T/hora para carbón; un cargador de buques con capacidad para 2.600 T/hora de carbón y 2.800 T/hora de mineral; dos máquinas rotopalas combinadas con igual capacidad de apilado que el cargador y una capacidad de recogida o carga de 1.300 T/hora de carbón y 1.600 T/hora de mineral; instalación de las vías de rodadura para todos ellos así como dotación al muelle de los necesarios edificios de servicios y de la correspondiente red de cintas conexionadas con las existentes. En 1987 se había inaugurado la nueva lonja de pescado en los muelles del Rendiello; y durante los últimos años se llevarían a cabo las obras de prolongación del muelle de descarga Marcelino León (EBHISA) al que se incorporó un tercer pórtico, y la construcción del dique de cierre y superficie de la ampliación de los muelles de La Osa.

Como complemento imprescindible del puerto de El Musel por las limitaciones de su zona terrestre de servicios deter-



minaría desde los primeros años de explotación portuaria la gradual ocupación del valle del Aboño, al otro lado del cabo Torres, primero como gran estación clasificadora de los carbones procedentes de las minas a la espera de realizar los embarques, y a partir de los años cincuenta del pasado siglo como asentamiento de grandes industrias en sus marismas, que importaban sus materias primas por El Musel (mineral de hierro y carbón), las plantas cementeras de la sociedad Tudela Veguín en la margen izquierda, la central térmica de Hidroeléctrica del Cantábrico (construida entre 1967 y 1973), en la margen derecha, y el Parque de Carbones y Minerales en el lecho del valle. La transformación industrial culminaría en la década de 1980 al proceder al relleno de la primitiva playa del Bocal, ubicada en la desembocadura de la ría, donde a comienzos del año 2000 se establece un parque de almacenamiento para el carbón descargado en el puerto por la terminal del muelle Marcelino León (EBHISA).

En la actualidad la función industrial del puerto de El Musel está cimentada en la siderurgia y las centrales térmicas como principal factor impulsor de los tráficos, ocupando en el sistema portuario español el primer puesto como puerto granelero y manteniendo un tráfico anual de más de 20 millones de toneladas.



*Vista aérea general del puerto de El Musel en el año 2005.*



GEORGE  
Y LANT  
DE  
1900

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

El desarrollo  
de la  
industria  
en  
el  
siglo  
XX

1910

## BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

ADARO RUIZ, L.(1968):

*175 años de Sidero-Metalurgia asturiana*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Gijón.

(1976, 1979, 1984, 1986 y 1987):

*El puerto de Gijón y otros puertos asturianos, I, II, III, IV y V*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Gijón.

ADURIZ, P. y FARO, B. (1981):

*El puerto de Gijón*, Ed Stella, Gijón.

ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ, R. (1985):

*Industria y espacio portuario en Gijón*, 2 tomos, Junta del Puerto, Gijón.

(2001): "El Puerto de Gijón", en: *Gijón, visión y memoria portuaria*, Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona.

AA. VV. (1997):

*Cartografía histórica de Asturias 1522- 1903*, IGN-MOPU, Madrid.

AA. VV. (2002) :

*Gijón trasatlántico*, Barcelona.

AA. VV. (2003):

*Moby Dick o la ballena blanca. Gijón, de Moby Dick a otras ballenas*, Madrid.

AA. VV. (2003):

*Gijón, puerto ilustrado*, Barcelona.

AA. VV. (2004):

*El puerto de Gijón en la guerra civil*, Barcelona.

AA. VV. (1992):

*Faros españoles de ultramar*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.

AA. VV. (1999):

*Faros del mundo*, Puertos del Estado, AISM-IALA, Fundación Portuaria, Madrid.

AA. VV. (2003):

*Faros de España*, Puertos del Estado, Madrid.

BLAS CORTINA, M. A. de (2000):

"Cetáceos en la playa de San Antolín de Bedón y notas históricas sobre las ballenas", *Bedoniana II*, 75-91.

BONET CORREA, J.A. (1971):

*Biografía de la villa y Puerto de Gijón*, Gijón.

ERICE, F.(1978):

"La industrialización asturiana en el siglo XIX", en: *Historia general de Asturias*, tomo 4, Silverio Cañada editor, Bilbao.

(1980): *La burguesía industrial asturiana (1885-1920)*, Silverio Cañada editor, Gijón.

FERNÁNDEZ OCHOA, C. (2003):

*El lenguaje de las piedras. La recuperación del Patrimonio Arqueológico de Gijón (Asturias)*, Gijón.

FERNÁNDEZ OCHOA, C. Y GARCÍA DÍAZ, P. (eds.) (2005):  
*Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana*, Actas del III Coloquio internacional de Arqueología en Gijón, BAR- Intern.Series, Oxford.

FERNÁNDEZ OCHOA, C. *et alii* (2003):  
"Gijón, enclave marítimo en la ruta comercial cantábrica. Evidencias arqueológicas e hipótesis sobre el puerto romano y los embarcaderos antiguos", *Gijón, Puerto Romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad* (Fernández Ochoa, C. ed.), Barcelona, 96-117.

FERNÁNDEZ OCHOA, C., MORILLO, A. Y VILLA VALDÉS, A. (2005) :  
"La torre de Augusto en la Campa Torres (Gijón, Asturias). Propuesta interpretativa sobre las antiguas excavaciones y el epígrafe de Calpurnio Pisón" *AEspA*, (e.p.).

FUERTES ARIAS, R.(1902):  
*Asturias Industrial: Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón.

GARCÍA LÓPEZ, J.R. *et alii* (2000):  
*Ordenanzas del Gremio de Mareantes de Gijón*, Gijón.

GONZÁLEZ GARCÍA, I. Y RUÍZ DE LA PEÑA, J.I.(1972):  
"La economía salinera en la Asturias medieval", *Asturiensia Medievalia*, 1, Oviedo.

LOPEZ GARCIA, M.(1995):  
"El Ferrocarril de Langreo", en: *La Vía Estrecha en Asturias. Ingeniería y construcción (1844-1972)*, FEVE, Gijón.

MEMORIA 1911, DIRECCION DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, Gijón. (1912).

MEMORIA REFERENTE A OBRAS, TRÁFICO Y RECAUDACIÓN, PUERTO DE GIJÓN Y MUSEL, 1916, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, Gijón. (1917).

MEMORIA QUE MANIFIESTA EL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL Y RELACION DE INGRESOS Y GASTOS, 1921-22, Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, Madrid. (1922).

MEMORIA RELATIVA AL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL Y DE SU TRÁFICO, INGRESOS Y GASTOS. PERÍODO DE 1922-23 a 1941, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Gijón-Musel, Gijón. (1942).

MEMORIAS ANUALES DEL PUERTO, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Gijón-Musel y Autoridad Portuaria de Gijón. Años 1958 a 2003.

M.G.JOVELLANOS (2001):  
*Gijón. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias (Apuntamientos sobre Gijón, 1804)*, Gijón  
González Santos, J. y López Álvarez, X.(eds.)

MAYA J.L. Y CUESTA, F. (eds.); 2001:  
*El castro de La Campa Torres. Período prerromano*, Gijón.

MENENDEZ SOLAR, B.(1997):  
*Faros del litoral asturiano*. Consejería de Fomento, Principado de Asturias, Oviedo.

OLANO, A. (1908):

*Memoria descriptiva de las obras del Puerto del Musel*, Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, Gijón.

(1918):

*PLAN DE AMPLIACION DEL PUERTO DE GIJON-MUSEL, AÑO 1918*. Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, Gijón.

QUIROS LINARES, F. (1980):

"El Puerto de Gijón", en: *Ería*, nº 1, Oviedo.

RENDUELES LLANOS, E. (1867):

*Historia de la Villa de Gijón, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, (Ed. facsímil, 1985), Gijón.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. Y TROYA CALATAYUD, J. (2002):

*Historia del puerto de Gijón*, Madrid.

RON TEJEDO, J.A. (2003):

"Noticias históricas sobre el puerto de Gijón", *Gijón, Puerto Romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad* (Fernández Ochoa, C. ed.), Barcelona, 60-70.

SANCHEZ TERRY, M. A. (1986):

*Los Faros españoles. Historia y evolución*. MOPU, Madrid.

SANCHEZ TERRY, M. A. (1987):

*Faros españoles del océano*. MOPU, Madrid.

SANZ, E. (1990):

*Faros de Asturias*, Silverio Cañada, Editor. Gijón.

SOMOZA, J. (1908):

*Gijón en la Historia General de Asturias*, Vol. I, Gijón, (ed.facsímil, 1971).

SUÁREZ GARCÍA, J.A. (2003):

"Aportaciones de la Cartografía al conocimiento de la bahía gijonesa en época antigua" *Gijón, Puerto Romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad* (Fernández Ochoa, C. ed.), Barcelona, 72-95.

TORRES SEVILLA-QUIÑONES DE LEÓN, M. (2003):

"Los puertos del Cantábrico de la Antigüedad al año 1000", *Gijón, Puerto Romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad* (Fernández Ochoa, C. ed.), Barcelona, 122-138.



