

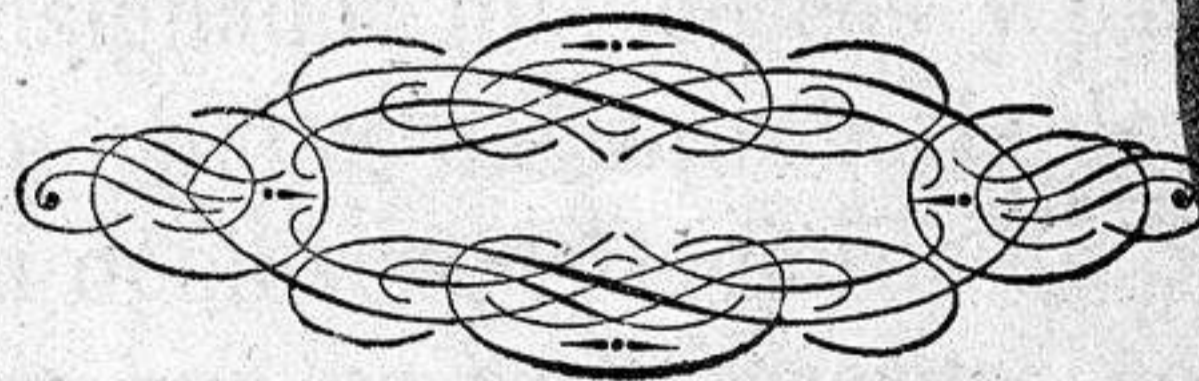
OBSERVACIONES

(7)

sobre muelles, pesquerías y otras materias publicadas en el *Asturiano* y en el *Fomento de Asturias*. Contiene por apéndice un artículo apologético del puerto de LASTRES, que se insertó en el *Espectador* de 25 de Agosto de 1847,

SU AUTOR

DON JUAN ANTONIO SUAREZ ROBLEDO,
CABALLERO DE JUSTICIA DE LA INCLITA ORDEN DE SAN
JUAN Y CORONEL DE INFANTERIA DE LOS EJÉRCI-
TOS NACIONALES, QUE DEDICA Á LA MUY NO-
BLE Y MUY ILUSTRADA SOCIEDAD ECO-
NÓMICA DE OVIEDO, COMO SU
SOCIO DE NUMERO.
AÑO DE 1851.



OVIEDO.

Imp. de D. B. Gonz. y D. D. G. Solis.

A-1881192057



L publicar el hombre sus producciones en la abanzada edad en que me hallo, no se deja conducir del deseo de figurar en el orbe literario: otro sentimiento mas modesto y positivo le inspira. Este fué pues el que me puso la pluma en la mano, trémula ya, para escribir mis observaciones sobre puertos, muelles, pesquerías y demás cuestiones en ellas apuntadas, que publicaron los periódicos Asturiano y Fomento. Los conocimientos que antes adquirí, y los que al presente tengo, me han persuadido del descuido que hubo en proteger nuestras ricas pesquerías y nuestros muelles, y de la necesidad de dar impulso á intereses materiales de tanta importancia. Reuniendo en un folleto mis observaciones para su mas facil y comprensible lectura, dejo consignados mis deseos y patriotismo, y ya que no me es dado probarle de otra manera, elevo mi débil voz al Gobierno de S. M. para que por mas que no estén escritas con la elegancia y buena diction que el asunto exige, no desatienda los importantes avisos que contienen.

Pongo por conclusion y apéndice de este folleto un artículo apologético del puerto marítimo de *Lastres*, que inserté en el Espectador de 25 de Agosto de 1847 en justo desagravio del mal tratamiento que recibió del anónimo autor *de los proyectos industriales de Asturias*.

Así en mis observaciones, como en el apéndice, narro la verdad, y nunca podrá aplicarseme lo que dijo Terencio en el prólogo de su *Andria*, que el historiador para mejor agradar al pueblo, cuya historia escribe, se vale comunmente de la fábula,



Lastres 30 de marzo de 1851.

Sres. Redactores del Asturiano.

Muy Sres míos: He leído con mucho gusto el artículo de fondo de su apreciable periódico, del martes 3 de diciembre de 1850, escrito con tanta sensatez sobre el abandono en que se tienen los puertos marítimos de la provincia, sin los cuales no es posible dar salida á las muchas producciones que en el día ofrece esta. Ofrecieron Vds. en el mismo artículo dilucidar este tan importante punto; pero sellaron sus labios tan herméticamente, que esperamos en vano hasta ahora el cumplimiento de su promesa. ¡Si habrán incurrido Vds. en el desagrado de ciertas personas, que ni quisieran que tuviésemos ojos para ver, ni lengua para hablar, ni manos para escribir sobre proyectos que están en oposición con sus ideas! Mientras subsista entre nosotros el exclusivismo, que fue siempre el escollo donde fracasaron los proyectos mas beneficiosos, no podrá lograrse jamas la realización de empresas útiles que den los grandes resultados que todos apetecemos, y reclaman los intereses materiales del pais.

En el año de 1846 se imprimieron y publicaron en *El Espectador* los proyectos industriales de Asturias, por supuesto rebajando hasta la saciedad los puertos marítimos de la provincia, para dar toda la importancia al de Gijon, que ni por pienso es mi ánimo deprimir; pero repito que el es-

exclusivismo es la causa de nuestra perdicion. Aquí, *Lastres*, vienen y van ingenieros que ni dos horas se mantienen en el pueblo para reconocer las obras que deben emprenderse, ni aun se toman el trabajo de oír á los naturales de la poblacion, que son los conocedores de su bahía, de su dársena y de todos las localidades de su litoral: al despedirse todo lo elogian, prometiendo grandes informes, cuyos resultados nunca se ven. ¿Si será porque para los informes favorables de los facultativos hidráulicos haya otras bóvedas como las celebérrimas de S. Martin para los periódicos no situaciones durante la pasada administracion? Hé aquí, pues, los efectos del exclusivismo. Lo son de la misma manera los subsidios concedidos á ciertos puertos para el reparo de unos muelles que no han de reportar una utilidad universal, sino la particular de ciertos pueblos exclusivamente favorecidos, mientras se deja en el olvido y abandono al muelle de *Lastres*, que reúne todas las circunstancias que le hacen preferible á todos los demas puertos de la costa de Asturias; porque solo *Lastres* carece de *barra*; porque su entrada se toma facilmente con todos vientos, tiempos y mareas; porque es el salva-vidas, y lo fue siempre de los pescadores de la costa; porque posee á la entrada de su muelle, como á la distancia de un tiro de pistola de él, una concha de espera que estos marineros llaman *el Poso*, donde durante la baja mar en los dias mas tormentosos, se sostienen las lanchas y aun mayores embarcaciones, moviéndose tan mansamente como se mecen las paviotas y los ánades sobre las ondas de un mar agitadísimo; porque esta misma concha, de bastante fondo, á poco costo podria constituir la parte principal del actual muelle, convirtiéndole en muelle mojado de mucha capacidad, y en emporio de navegacion y comercio, donde podrian concurrir todas las naciones del mando; porque tiene

ademas la gran bahía capaz de abrigar 200 buques de alto bordo. En fin, si la provincia ha de tener un puerto capaz de dar salida á sus veneros y riquezas, no tiene otro punto en que realizarle sino *Lastres*: bien obvias son las razones en que me apoyo, y otras muchas omito por la brevedad: por ella dejo de hacer la historia de su navegacion y comercio en los siglos anteriores, en cuyos fastos se encontraría al puerto de *Lastres* como el principal de la provincia. Los obstáculos que puedan oponer los adversarios de este proyecto, todo por razon de la localidad del pueblo, todos son vencibles: el dinero allana las montañas y las hace desaparecer: traslado á Tarragona. Si á Vds. Sres. Redactores, le pareciese digno de ocupar un lugar en su apreciable periódico este comunicado, ruego á Vds. le den cabida en él, seguros del reconocimiento de su atento S. S. Q. B. S. M.

J. A. S. R.

Sres. Redactores del Asturiano.

Lastres y abril 13 de 1851.

Muy Sres. mios: en mi comunicado de 30 de marzo, que Vds. tuvieron la bondad de insertar en su apreciable periódico del jueves 3 de abril del corriente, dije que el *exclusivismo* es en nuestra España (hablando del abandono en que yace el puerto de *Lastres*) el que incapacita los proyectos mas beneficiosos á la nacion; ya se ve, como esta es el vice-versa de las demas de Europa, y la mas atrasada en conocimientos administrativos, aun se resiente de los vicios

y defectos del sistema monárquico-absoluto. Lo digo por que para que se realice entre nosotros el proyecto, v. gr. de un muelle, una fábrica ú otro cualquier establecimiento público en que sea indispensable la concurrencia del gobierno, por que aquellas empresas ofrezcan resultados muy interesantes, para que se efectúe es preciso que su establecimiento sea en un pueblo que sea patria y cuna de algun consejero de la Corona, de alguna notabilidad muy influyente en el gobierno del Reino, ó por la exigencia de algun diputado intriguante, y siempre sin un exámen detenido y concienzudo de de su posibilidad, de manera que entre nosotros ha de preceder á todo la acepcion rigurosa de personas, sitios y cosas. Ni así en los estados europeos, en donde todos los proyectos de cualquiera clase que sean, pasan *per ignum et aquam* antes de su ejecucion; solo se atiende á la utilidad, á la conveniencia de la medida, prévias todas las observaciones que exige la prudencia, su costo, su permanencia y el provecho que pueda reportar á la nacion, y entonces se adopta, se protege y se adelanta sin que para ello intervenga de ninguna manera la influencia particular de ninguno.

Supongámos hipotéticamente que á uno de los puertos marítimos de la provincia secos y mojados, todos de *barra* peligrosísima, se le juzgase digno de elevarse á la clase de puerto de primer orden capaz de figurar y aun competir con Cádiz, Alicante, Cartagena, Barcelona, la Coruña y otros muchos que poseemos, y que por una aberracion de un gobierno imprevisor, sorprendido por un consejero de la corona, hijo quizá del referido puerto ó de otros personajes constituidos en altas dignidades, aprobase la ereccion y fábrica de una dársena magnífica, la construccion de carreteras y ferro-carriles, y de todos los medios rápidos de transporte, ¿cuál serian los resultados de un proyecto tan desca-

bellado, imprudente, temerario y poco premeditado? ¿cómo podrian echarse por la boca de aquella dársena las mercancías y frutos del reino y de la provincia allí hacinados y detenidos por falta de buques que los esportasen á los mercados extranjeros, supuesto que estos, huyendo de puertos en que tanto padecen las embarcaciones y de las barras peligrosísimas de toda esta costa, se abstraerian de concurrir al mercado español, asi como nuestras naves al extranjero, particularmente en las estaciones hiemales en que se hinchan tan rapidamente estos mares con temporales á veces duraderos y tenaces que no permiten acercarse á la costa los buques, cuanto mas entrar en sus puertos obstruidos de barras aterradoras, y erizados de peñascos enormes?

La consecuencia de estas impremeditaciones producida por un criminal exclusivismo, no podria ser otro que la de abandonar á los pocos años aquella dársena, esperanza y consuelo de sus moradores, y delicia de sus patronos y protectores, perdiéndose con ella tantos y tan inmensos caudales invertidos sin provecho ni utilidad general del reino, ni particular de la provincia, que fueran mejor empleados en la limpieza y reparacion de sus muelles existentes y arruinadísimos, que claman justísimamente por su reparacion por el bien que reportan al estado con sus pesquerias, que serian mucho mas copiosas y abundantes, y aun excederian á las que se hacen en el extranjero, si nuestros marinos tuvieran sus dársenas y muelles en estado de poder resguardar sus lanchas y embarcaciones, librándolas del continuo roce de sus sobordamientos en que padecen sus quillas, y notablemente todas sus maderas, como diré en otro artículo, si Vds. tienen la bondad de prohijarle en su apreciable periódico: y volviendo á la narracion del mal éxito que podria tener atendidas las expresadas razones el puerto aludi-

do, digo que volvería á ocupar el rango que obtenia antes de esta metamórfosis, como volvieron al suyo los puertos marítimos de S. Vicente de la Barquera, Llanes y otros de la costa cantábrica, que disfrutaron en los siglos XV, XVI y XVII un lugar distinguido (á pesar de sus barras) en el mapa de los puertos de navegacion, comercio y pesca, que perdieron despues por las innumerables tormentas ocurridas en aquellos siglos en estos mares en que fueron tambien innumerables los naufragios y pérdida de buques, mercancías y vidas. Solo *Lastres* como puerto sin *barra*, franco y de fácil aportamiento, se libertó entonces de aquellas calamidades hasta principios del siglo XVIII que se arruinó su muelle construido por sus naturales sin arte, y á sus espensas. El gobierno de aquella época cuidaba poco de conservar lo existente cuanto mas de dar impulso á los intereses materiales del reino.

La importancia de los puertos marítimos de la costa de Cantabria en los referidos siglos, no obstante sus defectos y nulidades, se deduce de haber sacado de ellos el rey Felipe II, segun consta de la historia, los buques y marineros con que equipó la mayor escuadra que surcó los mares en aquella época, y vió el mundo asombrado de tanto poder.

Reasumiendo pues lo que propuse probar en este artículo, despues de tantas digresiones oportunas, aunque ajenas del punto en cuestion, son las consecuencias del exclusivismo en hipótesis aplicables á ciertos casos, pueblos, personas y cosas en rigurosa thesis (1): él será siempre la causa de nuestra perdicion mientras se dé importancia á proyectos que no pasen por el tamiz de sabias y concienzudas inves-

(1) *Qui potest capere capiat.*

tigaciones, sea el que quiera el origen que tengan, y las personas que intervengan en su logro. Tambien fué mi intencion hacer ver en este artículo, que todo proyecto de puerto de primer orden sobre barras, no puede salir sino de la cabeza de un demente, porque es mas fácil taladrar una montaña, arruinarla y derruirla hasta quedar llana como la palma de la mano, que destruir una barra, la cual con todas las demas de su especie volverá al caos el dia de la destruccion universal del mundo tan vírgen é intacta de la mano del hombre, como salió de las del Criador. Espero la indulgencia de Vds. con el favor de inscribir este artículo en su apreciable periódico, si fuese de su aprobacion. B. L. M. de Vds. afectísimo S. S.

J. A. S. R.

Sres. Redactores de El Fomento.

Lastres y mayo 4 de 1851.

Muy Sres. mios: tomando el hilo que dejé suelto en mi artículo de 13 del próximo pasado mes, inserto en su apreciable periódico de 17 de abril, sobre las ruinas y abandono en que se encuentran los muelles de la provincia, sus pesqueras, y las vicisitudes que experimentan y padecen sus matrículas por falta de aquellos, careciendo de la abundante y proficua pesqueria que hicieron sus antepasados antes del establecimiento de las matrículas de mareantes, no podemos prescindir de lamentar los perjuicios que produjo esta institucion tan poco premeditada por el gobierno de los primeros monarcas de la augusta estirpe de Borbon; por que desde entonces los habitantes de las inmediaciones de los puertos, que concurrían á las pesquerias por el mucho

lucro que ofrecían, miraron con horror una institución gravada con el servicio personal de la *armada real* á que se sujetaban sin limitación de tiempo, y sin exención de estados etc., etc., y abandonaron el género de vida que habían adoptado, volviéndose á sus primeras profesiones y labores del campo; por consiguiente se despoblaron los puertos, y quedó sumamente reducido el número de sus moradores inscriptos (aunque bien á su pesar é impelidos por la necesidad) en las nuevas matrículas. Los viejos marineros que alcanzaron á aquellos tiempos, aseguraron los funestos resultados de esta medida, y se lamentaban de los perjuicios que iban á sufrir los puertos marítimos con la referida institución, la cohartación de la pesca única y exclusivamente permitida á los matriculados, las travas y embarazos que se ponían á la navegación y el comercio, la despoblación de los puertos de mar y el vacío que iban á experimentar *las arcas comunes*. ¿Qué consejeros, decían ellos, tienen sus magestades qua así de una plumada hacen trizas las costumbres mas venerandas de los españoles, y los privilegios adquiridos después de la fundación del reino? ¡pues qué! ¿no se les aprontaban á SS. MM. los pedidos de hombres de mar para sus escuadras, todos jóvenes robustos y voluntarios? ¿no producian nuestras *arcas* con tanta abundancia y lozanía como las heredades el maiz, marineros apuestos y gallardos que han concurrido á la memorable batalla naval de Lepanto, y antes á la toma de Oran por el cardenal Cisneros, á la de la Goleta y Tunez por el Emperador Cárlos V. y á tantas otras empresas marítimas no menos memorables que aquella? ¿fuéron por ventura matriculados los marineros que llevó en su expedición al descubrimiento del nuevo-mundo el insigne Cristobal Colon? De esta manera se lamentaban aquellos hombres encanecidos en el servicio de los reales

vageles, y en las abundantes pesquerías conocidas y practicadas en el mar cantábrico no menos que en la de la *Ba-llena*, que en algunos puertos, y particularmente en este en que escribo, dejaba utilidades de mucha consideracion, la que desapareció tan luego como se establecieron las matrículas por la despoblacion de los puertos y reduccion de su marinería, no llegando á nuestro conocimiento é inspeccion sino la fábrica de la grasa y sus calderas, y los instrumentos de la pesca como harpones, fisgas y otros con los despojos de los cetáceos de que aun existen enormes costillas.

Concurrieron á esta despoblacion y ruina de los puertos marítimos las guerras que tuvimos con la Gran Bretaña casi todo el último siglo y primeros años del presente, por que llamados los matriculados en levadas numerosas al servicio de las escuadras y navios que se fueron construyendo desde aquella época, solo quedaban en los puertos unos pocos ancianos incapacitados de hacer las pescas sino precariamente á inmediaciones de la ribera. La numerosísima leva que se hizo para equipar la escuadra que se destinó al bloqueo y espugnacion de Gibraltar, el alarde de nuestras fuerzas marítimas que se hizo en el año de 1789 tan numerosas que escedieron á las inglesas y por cuyo motivo el Almirante de aquella nacion mandó á sus sirvientes de cámara que le cerrasen todas sus ventanas, y le pusiesen luz artificial, por que no quería ver la del dia en que la *Gran Bretaña habia perdido el imperio de los mares*, y á consecuencia de estas y otras levadas los demas subsiguientes armamentos en que en obstinados combates con las escuadras inglesas, hemos perdido la mas numerosa y mejor escuadra de la Europa, en que nuestra marina ha dado tan insignes y preclaros testimonios de valor y pericia sin utilidad, acabaron con la poca marinería de los puertos, residuo

de la antigua, que habia conseguido dar cima á empresas mucho mas gloriosas sin tanto lujo de escuadras y navíos de tanto porte.

Hé aqui de donde provino la despoblacion de los puertos y reduccion de la gran pesquería española mucho mas rica y abundante que la estrangera, de donde ni un solo bacalao se introducía en España. Otras concausas no menos importantes contribuyeron tambien á nuestra pobreza pescadora, que quizá darán materia á otro artículo, si Vds. me continuasen su benevolencia.

Reasumiendo pues lo que llevo relacionado referente á la reduccion de las matrículas, y al abandono de las ricas pesqueras de nuestros mares y costas, hallo como medida indispensable para reponerlas la estincion de las matrículas de mar, y la libertad de pescar en el agua salada con las restricciones que parezcan convenientes, á todos los habitantes del litoral.

Soy de Vds. señores redactores afectísimo seguro servidor Q. S. M. B.

Lastres y mayo 4 de 1851.

Lastres 13 de mayo de 1851.

Sres. Redactores del Asturiano.

Dige á Vds. en mi artículo de 4 del corriente, inserto en su apreciable periódico de 8 del mismo, hablando de la pobreza actual de nuestras pesquerías, que otras concausas contribuían á ella, y que quizá me presentarían materia para esponerlas en otro artículo.

La baratura de la sal en los tiempos anteriores á la creacion de las matrieulas de mar, importada de *Setubal*, donde

iban por ella nuestras propias naos asturianas, daba grande impulso á las salazones de pescado, y era mucho mas numerosa la afluencia de arrieros que le importaban á las Castillas de todas maneras preparado. La carguilla (que es tanto como decir 50 libras mayores) de congrio fresco, segun manifiesta un estado de la pesquería de aquellos tiempos que tengo á la vista, valía de 60 á 70 rs.; pero despues de la institucion de las matrículas bajó su valor á 14 y 15 rs. La de merluza fresca se vendió en aquellos tiempos á 40 y 50 rs. la docena de merluzas frescas, y bajó despues á 14 y 15, y asi respectivamente el bonito y demas pescados de estos mares, incluso el besugo y el mero.

Contribuyó tambien á esta considerable baja el recargo en el precio de la sal que es el alma de la industria pescadora, porque desde entonces los gobiernos que tuvimos hasta ahora, descuidaron del fomento de la pesca, y no trataron sino de dar acrecentamiento á la renta de la sal, de manera que la importantísima ocupacion de aquella llegó á ser tan despreciable y nula, que apenas habia quien quisiese ir al mar, prefiriendo la de mariscos y peces de ribera de que tenian los pescadores mas pronta salida y mayor utilidad, pues que para su beneficio no necesitaban acopio de sales, como para los de costera, que siempre se hacen mas en grande.

No duró mucho este conflicto en que se encontraron los puertos marítimos. El regreso á sus casas de los muchos marineros que tripulaban la Escuadra real que bloqueaba á Gibraltar reanimó la pesca casi totalmente abandonada, proveyéndose de batéles, lanchas y aparejos, aunque ya con la desventaja de precios en sus sales, que dejaron mas módicos al partir al servicio. Es verdad que por el gobierno se ocurrió últimamente á reparar el inmenso perjuicio que

con tan exorbitantes sumas padece la pesca, y se la concedió la baja que hoy tiene; pero con tales trabas, que lejos de producirla beneficios, y de dar impulso á esta industria harto descuidada ya, y precariamente sostenida, se la estrechó con tales embarazos, ya en la emision y pedidos de sal á los salazoneros, ya en la extraccion del pescado ya salado á 20 leguas de costa precisamente distantes del punto en que se embarca, ya en los vejámenes que sufren aquellos en repetidos registros de sus almacenes y casas, ya en una inspeccion fiscal y aterradora que los abrumba, y ya en otros mil perjuicios que me abstengo de referir, que juzgo hubiera sido mas favorable á la pesca la negativa de la baja, que la concesion de ella.

Estas son, Sres. Redactores, las concausas que digo en mi anterior artículo haber contribuido á nuestra pobreza pesquera, deduciendo de los cuatro artículos, incluso éste, inscritos en su apreciable periódico como corolario de mis observaciones, la indispensable necesidad de *reconstruir los muelles* de la provincia, *la de abolir las matrículas de mareantes*, y la del *desestanco absoluto de la sal*, que son los tres elementos que han de prosperar nuestras pesquerías, si no queremos desaprovechar el producto del mar que es una de nuestras mayores riquezas.

Sigan Vds., Sres. Redactores, con ardorosa fé y constancia la noble tarea que se propusieron de fomentar y promover los intereses morales y materiales de nuestra hermosa provincia, *Omnia vincit labor*, que desearia dejar mejorada, dichosa y feliz este *anciano* servidor de Vds. Q. S. M. B.

J. A. S. R.

Sres. Redactores de El Somento.

Lastres y mayo 22 de 1851.

Muy Sres. míos: si la reconstrucción de los muelles de la provincia, y la remoción de los demás obstáculos que enervan y obstruyen las grandes pesquerías que hacían los antiguos pescadores de nuestras costas, de que me ocupé en mis cuatro artículos insertos en su apreciable periódico, podrán ofrecer inmensos y beneficiosos resultados, todavía nos resta otra mejora no menos importante que aquella, mejora que interesa mucho á la navegacion y al comercio, y que ha de ser el salva vidas de esta feroz costa cantábrica donde peligran á cada paso los navegantes que se acercan á ella particularmente desde noviembre hasta abril: hablo de la indispensable necesidad de erigir *fanales* en los cabos mas principales de ella, sin lo cual ni la reposición de los muelles, ni las carreteras, ni todas las demás mejoras que tiendan á dar salida á nuestras producciones, ni entrada á las extranjeras, podrán tener cumplido efecto. Los fanales son como el punto de apoyo y la mas segura guia para que las embarcaciones en las noches lóbregas y tempestuosas aprecien la cercanía de la tierra, y puedan maniobrar á tiempo, de manera que se aparten de ella mientras durase la noche, y no sean envueltos, como está sucediendo muy repetidamente, entre los horrorosos rompidos de un mar agitadísimo por los uracanes, y súbitamente arrastrados por las resacas á los horribles peñascos de que está erizado el litoral cantábrico; bastantes ejemplos podría aducir de estas desgracias, que por tan públicas y sabidas dejo de enumerar. Son incalculables los beneficios que reportaría la imposición de los expresados

faros sobre los cabos y puntas de nuestras costas, y los naufragios que evitarían: díganlo sino las de Holanda y el Báltico coronadas de farolas perfectamente servidas.

Viene una embarcacion corriendo un aterrador y mortífero temporal sin brújula, porque nada le sirve en aquella angustiosa ocasion y sin rumbo fijo, acercándosele la noche sin haber visto la tierra, y quizá muy persuadidos sus pilotos de estar distante de ella muchas leguas, y hé aqui que descubre un fanal que reconoce por el giro de la luz, y sus movientos reberverativos ó vibratorios; ya entonces aquellos advierten el peligro en que se encuentra la nave, y tomando otra actitud se preparan para maniobrar, ya sea para sostenerse sobre las aguas en que aquella se encuentra, ya para hacerse afuera, ó ya por variar de rumbo, esperando la proximidad del dia para tomar las medidas de seguridad que mas conviniesen, y he aquí como esta embarcacion debería al *fanal* su salvamento, y á este tenor todas las que se viesen en este grave conflicto, que son muchísimas, y aun muchas mas de las que tenemos noticias, pues que las costas nos están presentando continuamente restos de naufragios de grandes embarcaciones extranjeras y naturales. Bien seguro es que si la corbeta *Juliana* de la matrícula de Gijon que corrió esta costa bajo del espantoso temporal de la noche del 1.º de marzo del año de 1848 hubiera sido favorecida con la consoladora luz de una *Farola*, no se hubiera estrellado en las inmediaciones de Santander. Señor, dirán algunos, no hay medios para ocurrir á la construccion de tantos fanales como V. proyecta, y yo respondo á esta objecion, que la nacion española tiene muchos recursos para subvenir á esta grave necesidad, ó mejor dicho, á esta nueva y salvadora institucion sin la cual ni los navegantes pueden contar con sus vidas, ni el comercio con su hacienda, ni la

nacion con la salida de sus producciones al mercado extranjero, ni este á la importacion de los suyos al nuestro, siendo por consecuencia casi inútiles las carreteras y ferro-carriles, cuya terminacion ha de ser precisamente en los puertos privilegiados del reino.

No soy tan exigente que proponga la construccion de *fanales* tan súbita y repentinamente como el *fiat lux* de la divina Omnipotencia, no: lo que si desearía es que cada provincia litoral emprendiese los suyos auxiliadas del gobierno, para que al cabo de algunos años pudiesen encontrarse nuestras costas con unas mejoras tan beneficiosas: pero tampoco quisiera que empezadas las referidas obras se descuidasen como lo está la farola incoada que se empezó á construir sobre el cabo de Peñas.

Hasta aquí he llegado, Sres. Redactores, con mis cinco artículos incluso este, si mereciese de Vds. un rinconcito, en su apreciable periódico, relativo á puertos, pesquerías, fanales y otros puntos en ellos promovidos. Los amigos me dicen que todo es tiempo perdido, al cabo escritas quedan mis observaciones, y si Vds. tienen la bondad de ilustrarlas con oportunas reflexiones, dándolas mas valor y mas elegancia que yo las doy, quizá merecerán algun dia la adhesion de nuestro gobierno.

Soy siempre de Vds. agradecido y afecto S. Q. S. M., no ya J. A. S. R., sino *Juan Antonio Suarez Robledo*.

Sres. Redactores de El Fomento de Asturias.

Castres y mayo 29 de 1851.

Aunque pudiera escusarme por ahora la observacion que voy á consignar en este sexto y último artículo, el sistema

filantrópico y humanitario adoptado por las potencias de Europa de dirimir todas las desavenencias y desacuerdos políticos por medio de transacciones y protocolos que producen mejores y mas eficaces resultados, que los que se resuelven con las armas; con todo no conviene á la política de ninguna manera que nuestra nacion se encuentre desapercibida é inerme; porque los tiempos mudan, la política cambia, se renuevan los gobiernos, y los estados mas fuertes siempre propenden á su engrandecimiento aunque sea con detrimento de los mas débiles, y á la usurpacion de terreno si la consideran necesaria y fácil de adquirir: hartos ejemplos de esta verdad tuvimos en tiempos pasados, y aun los tenemos al presente en los acaecimientos de la *Isla de Cuba*.

La máxima política *si vis pacem para bellum*, es una verdad eterna que no debemos olvidar, teniendo siempre nuestras costas y fronteras resguardadas y á cubierto de invasiones hostiles quizá no previstas. El Sr. D. Cárlos III cuando la guerra de Gibraltar, siendo yo muy niño, noticioso de las frecuentes alarmas y sustos que padecian los habitantes de la costa de Asturias con la cercanía de los corsarios ingleses, y su osadía de llevarse de los muelles las embarcaciones en ellos refugiadas, y la de hacer repetidos desembarcos para robar carneros y reses vacunas, mandó establecer baterías en todos los puertos de la provincia, proveyéndolas de cañones de 18 y 24 con todos los menesteres y utensilios del arma.

Se mejoraron estas en el reinado del Sr. D. Cárlos IV cuando la guerra originada por la alevosa agresion de los ingleses que nos apresaron, estando en paz las dos naciones, las dos fragatas cargadas de pesos duros que navegaban de Montivideo á España, muy ajenas de tan criminal ocurrencia.

Entonces se construyeron á barbeta dichas baterías , y se edificaron á sus inmediaciones cuerpos de guardias con todas las posibles comodidades , y con almacenes para la custodia y conservacion de la pólvora y proyectiles.

Fué tan útil y salvadora esta providencia, que he visto con ella burlada muchas veces la vigilancia de los cruceros y corsarios ingleses, infatigables perseguidores de nuestros navios costaneros, y aun mas de los *franceses*, con quienes en aquella sazón teníamos contraída alianza ofensiva y defensiva, que como todas las que tuvimos con aquella nacion, pagamos bien claramente: dígalo sinó la mas hermosa *escuadra* de la Europa, que perdimos por su causa en *Trafalgar*, y en otros combates en que quizá alevosamente la metieron para mirar ellos los toros desde el palenque.

Vuelvo á repetir que he visto muchas veces burlada la vigilancia de los cruceros y corsarios ingleses, y lleno el muelle del puerto en que escribo de embarcaciones españolas y francesas con cargamentos interesantes y muy ricos de géneros coloniales, todos al abrigo de esta batería, cuyos certeros tiros lograron poner alguna vez las balas á bordo de los buques enemigos.

¿Quién auguraría que poco despues de estos dolorosos acaecimientos habia de ser la nacion francesa la que arruinase nuestras fortalezas, incendiase nuestros pueblos, y arrasase las baterías de nuestra costa arrojando al mar desmujonados los cañones que poco antes habian defendido sus vidas y hacienda?

Ello es que desde entonces (la retirada de los franceses) quedaron los pueblos de la costa á merced de cualquiera *pirata* que quiera despojarles de sus riquezas, digo mal de su pobreza, y expuestos, si algun dia el genio del mal suscitase en las naciones el sangriento sistema de dirimir cou

las armas las competencias políticas, á frecuentes desembarcos de los enemigos, y á todos los horrores y vejámenes que produce la guerra.

He querido Sres. Redactores llamar la atención de Vds. y principalmente la del gobierno con esta mi *última observación* no menos importante que las que llevo consignadas en mis seis artículos, esperando del favor de Vds. que la inscriban en su apreciable periódico. B. L. M. de Vds. su mas afecto y S. S.

Juan Antonio Suarez Robledo.

Sres. Redactores de *El Espectador.*

Muy Sres. míos: espero merecer á Vds. el favor de dar cabida en su apreciable periódico al comunicado adjunto, dirigido á refutar las inexactitudes cometidas por el autor de los *Proyectos industriales de Asturias*, publicados en su periódico en el año próximo de 845, relativamente al puerto marítimo de *Lastres*. Soy de Vds. con el mas sincero afecto S. S. Q. B. S. M.,

Juan Antonio Suarez Robledo.

No habiendo llegado á mis manos hasta ahora ni aun á mi conocimiento los *Proyectos industriales de Asturias*, coleccion de artículos publicados en *El Espectador* por un incógnito, y reimpresos en Madrid en 20 de febrero de 1846, he visto con notable estrañeza las inexactitudes que ha cometido su autor en el artículo 5.º de su coleccion, hablando de *Lastres*, puerto de mar situado entre las dos rias del Puntal de Villavieiosa, y la de Rivadesella; asi son las cosas cuando se escribe sin conocimiento de ellas, ó con *ligereza*, como solemos decir, pues desde luego conceptúo que no

hubo mala fé en el autor, ni designio declarado de rebajar el mérito é importancia que podrian dar al referido puerto de *Lastres* las noticias exactas de su navegacion y comercio en los siglos XV, XVI y XVII. Su historia sería muy larga para un artículo de periódico, y asi solo debo concretarme á las noticias inexactas que de la expresada poblacion, estado de su muelle, nulidad de su pesca, reduccion de su matrícula, y ninguna importancia marítima como puerto, nos dá el incógnito en su citado artículo aunque de paso sea necesario, conveniente y como preliminar de este escrito emitir una idea en pequeño de aquella.

La poblacion de *Lastres* en aquellos siglos, como aparece de las listas de vecindario fué de ochocientos vecinos, tuvo un muelle en que surgian y resguardaban veinte y tantas embarcaciones mayores, propias de los vecinos del pueblo y marinadas por sus dueños que navegaban á los puertos de Inglaterra, Holanda, Francia y otros con cargamentos y avellana, castaña, nuez, naranja, limon, azafran y otros artículos del reino, é importaban lino, quesos, porcelanas y otras cosas, segun aparece de los conocimientos y guias que conservo entre innumerables papeles que podria ver el incógnito para su desengaño. Las habia tambien que navegaban al Mediterráneo y á Galicia, y muchos barcos menores para la pesca que se hacia entonces en mucha abundancia de besugo, bonito, congrio, merluza y otras, singularmente de sardina; prescindiendo de la de la ballena que era de mucha consideracion y utilidad, cuya casa-fábrica y utensilios, harpones, figas, y osamenta de aquellos cetáceos llegaron hasta nuestros dias.

Aquel muelle fué fabricado por el vecindario, por supuesto sin arte, á sus espensas, con los quiñones de sus pescas y comércios, y tomaban dinero á premio en que entraban

todos los habitantes, hipotecando para la seguridad de los capitales sus embarcaciones, sus artes de pesca, sus herencias, y cuanto poseían, porque tal era el patriotismo de aquellas gentes, y tal su espíritu de asociación, de comercio y de trabajo; pero en fines del siglo XVII les fué prohibida por los gobernadores del Principado Barona y Zepe- da, á consecuencia de órdenes del consejo de Castilla, la exacción de quñones, la imposición de censos, y las derramas de todas especies que se hacían para la conservación de su dársena ó muelle, á pesar de las sentidas y enérgicas representaciones del vecindario, y su resultado fué la total ruina de aquel, de manera que desde los primeros años del siglo XVIII desapareció *Lastres* del mapa de los puertos marítimos comerciales, vendiéndose y quemándose sus caravelas, bergantines, patachas y pinazas, emigrando una gran porción de moradores, hábiles sostenedores de las empresas comerciábiles de su pueblo, al reino de Galicia, donde por los conocimientos adquiridos en sus viajes y expediciones marítimas, se abroquelaron el comercio de aquellas ricas villas y ciudades. Con ellos marcharon también muchas familias vizcainas y gallegas que se ocupaban en la pesca de la ballena y á sueldo en los buques de navegación, así como otras muchas familias originarias de los puertos de la provincia, á quienes la prosperidad de *Lastres* indujo á establecerse en él.

De aquí nació la asombrosa despoblación que indica el articulista en su quinto artículo, á que contribuyó en gran parte el establecimiento de los matrículas poco posterior á la ruina del antiguo muelle, porque llamados al servicio de la armada en levadas numerosas los marineros de este puerto durante las guerras que sostuvimos con la Inglaterra en el siglo pasado, solamente quedaron unos pocos ancianos que se ejercitaban precariamente en la pesca de costa y no de

altura, y hé aquí el motivo porque esta se habia reducido tanto como dice el articulista, cuya decadencia continuó hasta la paz de la guerra de Gibraltar, en que regresó la numerosa marinería que estaba en el servicio de la real armada.

No es exacto que en el año de 783 se estuviese construyendo una cabeza de muelle como dice el incógnito articulista, sino todo el muelle, incluso el martillo y la cabeza, á consecuencia de una real orden espedida por el Señor D. Carlos III, en el año de 763, á costa de arbitrios suficientes, consignados para verificar la obra hasta su conclusion.

La historia de la nueva dársena, la oposicion que la hizo la diputacion del Principado, y con ella los puertos de Gijon, Rivadesella, Villaviciosa y otros que la juzgaban á propósito para destruir los planes y proyectos que habian concebido, excederia á los límites de un comunicado; bástanos saber que se emprendió la obra bajo de ciertos auspicios muy desfavorables, que notablemente la perjudicaron, tuvo errores en el plan, los tuvo muy grandes en su ejecucion; hubo despilfarro en los caudales, y en fin, fueron tantos y tan grandes los contratiempos, que ha sufrido que seria prolijo referirlos. La nueva obra se arruinó en el año de 806 á consecuencia de haberse adjudicado sus arbitrios al muelle de *Rivadesella*, cuando justamente mas los necesitaba en el muelle de *Lastres*, que se hallaba precisamente en estado de inmediata conclusion al cual estaban consignados.

Dice el articulista que el suelo del muelle nuevo, hoy arruinado, es de piedra suelta ó dispersa, y en ello se equivocó notablemente, pues siempre ha sido de arena fangosa, y ha escedido al de Gijon en dos pies de fondo. No ha sido menos su equivocacion en asegurar su poca capacidad, indicando que solo puede recibir á lo mas hasta una docena de pataches de sesenta á setenta toneladas, siendo así que en



la última guerra que tuvimos con la Inglaterra por los años de 799 ú 80 hemos visto muchas veces ocupado el muelle con treinta, cuarenta y aun mas quechemarines y otros buques, ya franceses, y ya españoles, refugiados en él y al abrigo de esta batería, por la persecucion de los corsarios ingleses.

No sé porque el articulista ocultó que este puerto es la capital del distrito (á pesar de su poca importancia), en que entran Tazones y el puntal de Villaviciosa. Es verdad que por el gobierno, durante la epidemia del cólera-morbo, se mandó que su ayudante se situase en Villaviciosa para concurrir con los demás miembros de la junta de sanidad á la visita de los buques que debian ejecutarse en la ria del Puntal. Si no ha vuelto á su residencia, concluida la epidemia, como se prevenia en la real órden, es porque no lo pide esta matricula; las razones que tiene para ello no son de este lugar.

Es muy raro que el incógnito articulista se contraiga en sus citas á fechas tan atrasadas como lo es la memoria del año de 783, para deducir de ello que la pesca continúa hoy sin mas importancia que entonces; es decir, que no tiene este puerto mas embarcaciones que cinco ó seis lanchas muy chicas para la pesca de sardina y congrio, por haber poca marinería. Ya dije antes y vuelvo á repetir ahora que así son las cosas, cuando se escribe sin conocimiento de ellas. Sepa, pues, el articulista, que las cinco ó seis lanchas, ya sea por arte de virli-virloque ó por cualquier otro juguete mágico se convirtieron en veintisiete de todos tamaños, que se emplean en la pesca de bonito, mero, merluza, congrio, sardina, abadejo y otras muchas, ya de altura, ya de costa. Para tripularlas competentemente á razon de siete hombres cada una, deduzca el articulista el número de hom-

bres de mar que tiene la matrícula de *Lastres* actualmente, todos jóvenes, quizá los mas gallardos y mejor apuestos que tiene la costa. Pongo por testigo de esta verdad á toda la matrícula de la provincia, incluso Gijon. La consecuencia lógica de este aserto es que *Lastres* en el dia es el segundo puerto mas productivo de pescado.

No se atrevió seguramente el incógnito articulista á depreciar la preciosa concha ó bahía que poseemos de tanto fondo y de tanta estension, que pudieran acomodarse en ella mas de 200 buques de alto bordo, en la que hemos visto sostenerse muchas veces impávidamente en las mayores tormentas embarcaciones extranjeras y nacionales auxiliadas por las lanchas del puerto, *cuyo muelle siempre franco y espedito* por no tener barra ni obstáculo alguno, les proporciona la salida y la entrada en las ocasiones de mas riesgo. Asi se han librado muchas vidas de que pudiéramos aducir infinitos ejemplos. Cándás en la catástrofe que sufrió poco hace, recordará la salvacion de dos ó tres lanchas que tomaron la direccion de este muelle, en donde se hubieran salvado todas si hubieran seguido el mismo derrotero, lo mismo Cedeyro junto al Ferrol, que debió la salvacion de una de sus lanchas al abrigo de este muelle, á que su buena fortuna la encaminó.

Dice el articulista que el pueblo está en un arrimado; que sus casas se van desmoronando, y que las que quedan lo deben á su solidez; mejor diria que manifiesta la opulencia del pueblo debida á su antiguo muelle tan desatendido por el gobierno, y tan emulado de los demás puertos por su importancia marítima y mercantil, si algun dia mereciese una mirada de proteccion. Tambien Génova está en un arrimado, y no por eso deja de ser una de las mejores ciudades del mundo. Désenos puerto, y lo volveremos ciudad. A ta-

les desvarios y despropósitos conducen el espíritu de partido y el asenso que se da á memorias como la del año de 783, mas que con tinta escritas con ponzoña.

No hay que hacerse ilusiones: siendo *Lastres* el salvavidas de todos los puertos de esta costa son inútiles cuantos proyectos se hagan para mejorar alguno sin contar con éste, que es el verdadero *Lastres*, y no el que nos pinta con tan sombríos y feos colores el autor incógnito de los *proyectos industriales* de Asturias.—Lastres y agosto 2 de 1847.—
Juan Antonio Suarez Robledo.