

Gp. F-3
5

El aprobado Puerto
del Muesel.

3/5 (1)

EL APROBADO

PUERTO DEL MUSEL

Y EL

PROYECTADO

DE SANTA CATALINA.

A-1177578



GIJON:

IMP. Y LIT. DE TORRE Y COMPAÑIA,

Calle de la Libertad, número 32.

—
1872.

Q. 2084

EL APHORISMO

PUERTO DEL MUSEO

PROYECTO

DE SANTA CATALINA



El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona
El Puerto de Girona y el de Tortosa y Gerona

1808

El puerto de Gijón, y consiguientemente, todas las cuencas carboníferas y centros industriales de Asturias que dan salida por él á sus productos, están en la actualidad atravesando una crisis suprema, originada por el concurso de estas tres circunstancias. Primera: por las excelentes condiciones topográficas que caracterizan á esta localidad, merced á las cuales es cada día mayor el incremento que en su comercio, navegación, industria y población se observa. Segunda: por la crisis carbonífera y ferrera que aflige actualmente al mundo industrial, y que con intermitencias mas ó menos graves, amenaza prolongarse indefinidamente. Y tercera: por la insuficiencia de la capacidad y el fondo de la dársena actual, que es donde principalmente se realizan las operaciones de carga y descarga, y las demás que son su inmediata é ineludible consecuencia.

Ahora bien: la crítica y anómala situación en que el puerto de Gijón se halla, se agravará aun mas el

dia, que por los síntomas que se advierten no debe estar muy lejano, se realice la apertura de la sección del ferro-carril de Leon á Gijon, comprendida entre este último punto y las cuencas hulleras de Aller, Mieres y Lena. Este acontecimiento, por otra parte fausto y plausible, vendrá naturalmente á hacer mas difícil y crítica la situación en que nos encontramos, porque su advenimiento agravará todavía mas, como dejamos dicho, el conflicto á que está dando margen la fatal insuficiencia del puerto.

¿Cuál es, pues, la solución que está claramente indicada para que el puerto de Gijon salga pronto del estado en que se halla, por efecto de la plétora de vida que amenaza hoy su existencia? ¿Consistirá la solución, como algunos pretenden, en la ampliación del mismo? Nó: esto no sería mas que resolver á medias el conflicto, aplazar su explosión; pero por poco tiempo, aparte de las dificultades que dejaría siempre subsistentes, y de que no hay, náuticamente hablando, como nos proponemos demostrar, términos hábiles para la ampliación y ensanche que se solicita ó se pretende.

La solución suprema del conflicto no está, pues, en el ensanche, sino en la inmediata construcción de un gran puerto comercial y de refugio, esto es, de un puerto en cuyo ámbito ó perímetro puedan entrar y salir libre y desembarazadamente á todas horas y con toda clase de tiempos las mayores embarcaciones que cruzan en la actualidad los mares. Este puerto no puede ser otro que el denominado del Musel, aprobado definitivamente despues de luminosísimos estudios y concienzudos dictámenes de las diversas entidades llamadas por la ley á emitir su voto en el expediente mandado instruir á este objeto. Sí; el Mu-

sel es la única localidad marítima de Asturias susceptible de convertirse en un puerto de refugio y comercial magnífico, porque es la única que reúne todas las condiciones apetecibles de calado, tenedero, amplitud y abordabilidad.

Su capacidad ó amplitud total, incluidos los muelles de carga y descarga, asciende, próximamente, á 300.000 metros cuadrados, lo cual da por resultado que puedan colocarse dentro de él cómodamente 625 buques, que ocupen por término medio 480 metros cuadrados cada uno.

Su fondo ó calado en baja mar de mareas vivas es, por lo que toca á la parte que constituye el puerto de refugio, propiamente dicho, también utilizable en gran parte para la carga y descarga, desde 18 piés hasta 24, 36 y 42, que es lo que mide en una longitud de 450 metros, y algo más de 42 en las proximidades exteriores de la boca. Este inmenso fondo y el tenedero de arena fina que le constituye, permiten superabundantemente el acceso al interior del puerto de refugio y el anclaje de las más grandes naves, aunque se les supongan 7 ú 8 piés deolfada.

El tenedero es en su totalidad de arena fina, por cuya razón no hay el menor inconveniente en que los buques que calen de 18 piés arriba y que no quepan en la zona de fondo máximo, queden tocando el suelo determinadas horas, es decir, durante las grandes baja-mares, aparte de que, aun en este caso, siempre estarían, lo menos, sobre 18 piés de agua, circunstancia que haría sumamente inofensiva y suave la varada.

Su abordabilidad es tan fácil, practicable y cómoda, que situándose cualquier buque de vela que pretenda el puerto á dos y medio cables al E. de la

punta de Torres, como puede sin peligro hacerlo aun con los noroestes mas duros y rolando el viento al S O., que es lo que generalmente acontece, y el peor caso en que puede la nave encontrarse, verificará su entrada fácilmente en el puerto, segun se vé por las derrotas trazadas en el plano, en dos solas bordadas y navegando en 7 cuartas. Claro es que esto no podria realizarse habiendo cerrazon; pero en tal caso lo mismo acontecería tratándose del mejor puerto del mundo. Por lo que hace á las entradas nocturnas, la luz de Santa Catalina y la que se colocase en el muelle del N. del nuevo puerto, le indicarian al buque suficientemente las maniobras que ejecutar debiera y le servirían de guías seguros para la arribada. Téngase en cuenta, sin embargo, que en noches oscuras las entradas, aun en los mejores puertos, no están exentas de peligros.

El fondo medio en baja mar -de aguas vivas en la dársena y muelles interiores ó de carga y descarga del puerto del Musel, es de 14 piés, calado suficiente para que puedan permanecer siempre á flote en buena carga un gran número de buques menores, sin que por esto dejen los de mayores dimensiones de poder efectuar, sin el menor peligro, su carga y descarga, pues ya se ha dicho que el tenedero general del puerto está constituido por arena fina. Además, tanto unos como otros, una vez cargados, podrian anclar á la marea en el puerto de refugio y esperar en él, siempre á flote, el momento oportuno para la salida.

Ahora bien: ¿qué proyecto de nuevo puerto es ese que no se titubea en poner frente á frente de la joya marítima, de cuya descripcion acabamos someramente de ocuparnos? ¿qué condiciones hidrográficas reúne la localidad en donde se pretende levantarle? ¿Acaso

el proyectado puerto podrá llevar ventaja al del Musel en abordabilidad, calado, tenedero y amplitud? Vamos á verlo.

El puerto del Musel, segun hemos demostrado, es accesible en dos solas bordadas, navegando en 7 cuartas. El de Santa Catalina es intomable, porque el único canal de entrada utilizable está situado entre el Serrapio de mar y la Peña de San Justo, cabalmente en el trozo de concha que atraviesa uno de los malecones que le constituyen. Por otra parte el malecon citado haría exacta y necesariamente los efectos de un formidable y prolongado bajo, cuyas rompientes uniéndose á las producidas por la Osa y el Serrapio de tierra, arrollarían al buque que pretendiera con tiempos duros y mares gruesas del 4.º cuadrante la entrada en el proyectado puerto, hasta lanzarle sobre dicho Serrapio y sus derivaciones, en donde perecerían irremisiblemente vidas é intereses.

La entrada en el antepuerto y dársena actuales quedaría, por la misma razon, igualmente imposibilitada, porque seria impracticable sin un riesgo inminente, abordarlos por entre la Peña de San Justo y el Serrapio de tierra.

Hablemos ahora de la capacidad del nuevo puerto. Marca este un espacio, cuya superficie mide próximamente unos 93.500 métrros cuadrados, que divididos entre 480, que por término medio hemos supuesto ocupa cada buque, produce un resultado de 193; y como en el puerto del Musel caben cómodamente 625, este último es susceptible de contener 432 mas que el primero, ventaja que nos parece inútil encarecer, pues que salta á la vista.

En cuanto al suelo ó tenedero del de Santa Cata-

lina, sabemos que está formado de un fondo rocoso, salpicado, digámoslo así, de pequeños espacios ó poceras de arena; por lo cual, si bien el ámbito del proyectado puerto es capaz de contener, como hemos dicho, 193 buques, hay que rebajar de esta cantidad no pocos, pues el ancla no puede ni debe dejarse caer nunca sino sobre un fondo de arena, so pena de aventurarse á perderla ó á inutilizarla.

Por lo que toca al calado que, por término medio, también es menor que en el Musel, es inútil seguir el paralelo entre las dos localidades, cuando en la de Santa Catalina, como hemos demostrado, ni la accesibilidad es con malos tiempos practicable, ni hablando en rigor, existe tenedero.

Otro de los gravísimos inconvenientes de que adolece el puerto proyectado, inconveniente que hoy se nota en el malecón de Lequerica, á pesar de su mas ventajoso emplazamiento, y del que está exento el del Musel, consiste en el horrible desamparo en que se halla respecto de las mares y vientos del 4.º cuadrante que lo azotan de plano con la mayor furia á mansalva, y cuyos tremendos embates, imposibilitarían muchos dias del año el libre tránsito por los malecones, haciendo consiguientemente insuperables las dificultades que seria preciso vencer, tanto para prestar el necesario servicio cotidiano que las operaciones interiores del puerto requiriesen, como para dar el correspondiente auxilio desde tierra á los buques que se encontrasen empeñados en la titánica empresa de abordar el puerto. La imaginacion se sobrecoje de terror y espanto al considerar la gigantesca lucha que tendria que sostener el malecón de San Justo, desnudo enteramente del mas mínimo amparo, contra la furia desencadenada de las formi-

dables mares que vendrían á estrellarse en su masa, y que llegarían á él vírgenes, por decirlo así, de toda rompiente que hubiera podido debilitar su inmensa fuerza algun tanto. En cuanto á los auxilios que pudieran ofrecer las lanchas á los buques en semejantes dias, escusado es decir que serian completamente nulos, dado el peligro inminente que, por las razones ya espuestas, correrían. Como se vé, pues, por lo dicho, tampoco bajo este punto de vista puede ni remotamente sostener la mas pequeña competencia con el del Musel el proyectado puerto de Santa Catalina.

Por lo tocante á la accesibilidad terrestre, tambien el último está en desventajosas condiciones respecto al otro, pues mientras este puede hacerse accesible por diversos puntos, esto es, desde 400 metros mas allá del molino de viento hasta Arnao, que comprende una distancia de 850, el de Santa Catalina solo puede servirse por el punto de arranque del malecon del faro.

En las condiciones, pues, de capacidad y accesibilidad marítima y terrestre en que se halla el puerto de Santa Catalina, es absolutamente imposible satisfacer las necesidades que crearía el inmenso movimiento producido por la esplotacion simultánea de los dos ferro-carriles de Langreo y Mieres, y por lo tanto, este puerto no seria el que realmente demandan con tan imperiosa necesidad y urgencia las cuencas hulleras y los centros industriales de Asturias, ni aun siquiera los intereses locales de Gijon, llamados á experimentar en breve plazo tan considerable desenvolvimiento.

Si, pues, ni en abordabilidad, ni en calado, ni en tenedero, ni en abrigo, ni en accesibilidad terrestre,

como dejamos demostrado, puede la localidad de Santa Catalina sostener dignamente ningun género de competencia con la del Musel, ¿será mas feliz en el terreno de la historia? ¿Lo será en cuanto al costo de las obras que le constituyan?—¿En el terreno de la historia! ¿Dónde están los ejemplos de refugio y salvamento que sus apasionados defensores pueden presentarnos, enfrente de los innumerables que respecto del Musel podemos garantizar nosotros con el irrecusable testimonio de los hechos, que desde tiempo inmemorial allí, á la vista de todo el mundo, se vienen sucediendo? ¿Dónde están sus Jovellanos, sus Guirales, sus Odalys, sus Tofiños, sus Riudavets, sus Reguerales, etc., etc., que con tan admirable conformidad y acuerdo han defendido en tan diversas épocas la augusta causa por cuyo triunfo venimos combatiendo? ¿Dónde está la ciencia, la historia, la práctica, la ley, en fin, que autorice á los defensores de la localidad de Santa Catalina para anteponerla á la que ciñe tan legítimamente aquella magnífica y cuádruple corona?...

Vamos ahora al costo de las obras respectivas.

El importe de las del puerto de refugio del Musel, segun la real órden de 1.º de Junio de 1868, por la que fué aprobada la modificacion introducida en el anterior proyecto, asciende á 30.500,590 reales y 26 céntimos, y el de las del puerto comercial del mismo, á 14.919,408 88 céntimos, entre cuyas dos sumas constituyen un total de 45.419,999 reales y 14 céntimos.

El costo de las obras del puerto de Santa Catalina, aunque no tenemos á la vista datos exactos y precisos para averiguarlo, por las noticias que por conductos fehacientes han llegado hasta nosotros, y

teniendo en cuenta que los dos malecones que lo forman miden en totalidad una longitud de un kilómetro sobre un gran fondo, no creemos aventurado afirmar que no baja, por lo menos, de 30 millones. Como se vé, la diferencia entre el importe de las obras del puerto proyectado y el de las del de refugio del Musel es casi nula, con la notable circunstancia en favor del último, de que empleada en él la misma suma que es necesario invertir en el de Santa Catalina, conseguiríamos entrar inmediatamente en el disfrute y aprovechamiento de un puerto, cuyas condiciones marineras, mercantiles é industriales, superan en tan vasta escala al que venimos combatiendo.

Aun agregando á los 30.500,590 reales y 26 céntimos, que importan las obras del puerto de refugio del Musel, los 14.919,408 88 céntimos á que ascienden las de la dársena y muelles de carga del mismo, solo seria preciso invertir 15 millones mas que en el de Santa Catalina, para completar el establecimiento de una obra llamada á cambiar totalmente en poco tiempo, la faz de la provincia. Nosotros creemos, pues, que, aun empleando 15 millones mas, es preferible relegar para siempre al olvido la absurda empresa del puerto de Santa Catalina por la del Musel, no solo en atencion á la supremacía de los servicios que este prestaría, á las infinitamente superiores condiciones de todo género de que está dotado y al incomparable desarrollo que su construcción imprimiría al comercio y á la industria de Asturias, sino tambien porque los gastos de su conservacion serian relativamente insignificantes, por encontrarse libre del embate de las mares, á causa del abrigo que le ofrece el cabo, al paso que en el otro, los gastos análogos subirían con el tiempo á una su-

ma fabulosa, á consecuencia del formidable y rudo empuje de las mares, á que tan frecuentemente está espuesto.

Además de las innumerables ventajas antedichas, tiene el puerto del Musel sobre el otro, la de que á medida que los muelles exteriores se construyan, empiezan ya á ofrecer abrigo, mientras que no sucede lo mismo en el de Santa Catalina, porque, aun despues de levantar en toda su estension el malecon del faro, que tiene 600 metros de longitud, y que es el primero de los dos que tiene por precision que construirse, el espacio de mar que se pretende convertir en puerto, quedaría tan desamparado como lo está actualmente. Es decir que, al paso que en el Musel, construidos los primeros 20 metros del malecon del N., comenzarían ya á utilizarse para abrigo, en el anterior se fabricarían 600 inútilmente y sin provecho alguno.

Vamos ahora á ocuparnos de la pueril y peregrina idea que se ha echado á volar sobre los perjuicios que se dice experimentaríá Gijon en el caso de que se construyese el puerto del Musel.

El puerto de emplazamiento de esta grande obra dista próximamente de la villa 3 kilómetros. No hay poblacion de verdadera importancia que no mida, lo menos, en determinada direccion, esa distancia, y no hablamos de Lóndres, París y todas las grandes capitales del mundo. Pero ¿por qué habia de perjudicar á Gijon el puerto del Musel? ¿Perjudican las nuevas obras del del Grao á Valencia? ¿Perjudican á tantas poblaciones de Holanda y Alemania sus respectivos puertos, algunos de los cuales están situados á mucha mayor distancia que lo está el del Musel de Gijon? Si con el puerto del

Musel todos convienen en que toda la provincia gana, ¿por fuerza habia de salir Gijon con él perjudicado, siendo la poblacion que está mas próxima, esto es, tocando casi al punto de su emplazamiento? O la creacion del puerto desarrollaba en él ó en sus proximidades en vasta escala la poblacion ó no. En el primer caso la que se formase en dicho centro, se extendería hasta unirse con Gijon, que es lo natural y lójico, pues el desarrollo en otra direccion seria absurdo, tanto porque el que se propone edificar busca siempre la proximidad á lo que está mas poblado, cuanto porque las frecuentes comunicaciones que se establecerían entre Gijon y el Musel, darían lugar á un continuo cambio de servicios entre ambas poblaciones. Ahora bien; unido el Musel á esta villa por medio de una larga calle, ó por una continuada série de agrupaciones urbanas, no resultaría mas sino que Gijon habria crecido en direccion del NO. 3 kilómetros, y que de humilde villa, habria ascendido á la categoría de ciudad de primer órden. Por lo demás, el actual puerto de Gijon seguiría siendo tan frecuentado como lo es ahora, pues el desarrollo del movimiento producido por los ferro-carriles de Langreo y Mieres y por el puerto del Musel seria tan colossal, que sobraría para dar vida á ambos puertos.

Observaremos de paso, porque no deja lo que vamos á decir de tener alguna analogía con lo que sucede ahora, que cuando se inició la idea del derribo de las murallas, no faltaron personas que se opusieron fuertemente á ella, temiendo que el valor de la propiedad urbana de Gijon disminuiría; sin embargo, las murallas han venido al suelo, y los intereses generales de Gijon, lejos de sufrir detrimento alguno, han ganado.

Hora es ya de que pongamos término á nuestro trabajo, y lo ponemos, consignando la observacion siguiente, que, lejos de envolver ninguna monstruosa paradoja, como tal vez creerán de buena fé algunos espíritus meticulosos, se desprende lójicamente de todo lo que dejamos demostrado: la localidad denominada del Musel en el estado natural en que hoy se halla, es mejor y presta mas servicios, bajo el punto de vista humanitario, que prestaría la de Santa Catalina, despues de haberse invertido en ella nada menos que 30 millones. *Intelligenti pauca.*

Gijon 23 de Noviembre de 1872.

Fernando V. Hevia. — Justo del Castillo. — Casimiro Velasco.

