

Cpta. F. 19
10(8)

OBSERVACIONES Y DICTAMEN

DEL VICE-PRESIDENTE

DE LA JUNTA PROVINCIAL

DE

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

Y

COMISIONADO REGIO DE AGRICULTURA

de la provincia de Oviedo,

en el expediente sobre establecimiento de un puerto de
refugio en la Costa de Asturias.

Don Antonio de la Sosa y Slevia.

(Fuertes: anónimo 103)



OVIEDO.

IMP. DE D. RAFAEL C. FERNANDEZ Y COMP.

Plazuela de la Fortaleza.

—
1863.

• 4-88137(677)

ONCE UPON A TIME

THE END

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

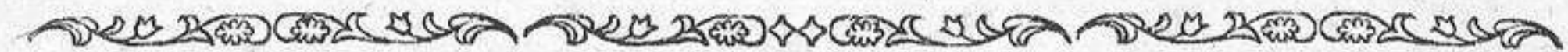
THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD

THE END OF THE WORLD



El exámen cuidadoso, aunque con prestísima y forzada diligencia hecho, del espediente formado sobre la importantísima y debatida cuestion del puerto de refugio en esta costa, me impide, si bien con harto sentimiento mio, adherirme al dictámen, algo recatado y medroso, de las Secciones reunidas de Industria y de Comercio; y siguiendo las inspiraciones de mi razon y los impulsos de mi conciencia, voy á fundar y consignar el mio, adoptando el temperamento que á mi razon mas satisface y que deja en completo sosiego y tranquilidad mi conciencia.

Despues de algunas observaciones especiales sobre las Reales órdenes espedidas por el Gobierno de S. M. (Q. D. G.) sobre la violenta interpretacion que se les ha dado, y sobre otros documentos que en el espediente obran, me propongo tratar de la cuestion facultativa, que ha sido muy dilucidada, y de la cuestion administrativa y económica que está intacta, contra las miras é intenciones bien definidas del Gobierno de S. M. la Reina Nuestra Señora.

La Real órden de 14 de Setiembre de 1854, que no obra, aunque me parece debia obrar, en el espediente, pero que me ha proporcionado el Sr. gefe de la Seccion de Fomento, y que uno y señalo con el número 1.º, fué espedida á consecuencia de una esposicion del Ayuntamiento del concejo de Gozon, y S. M. *considerando atendibles las razones* en que se fundaba

para que se procediese al estudio de la Concha de Luanco *con objeto de aprovecharla para puerto de arribadas*, como designada por los inteligentes y calificada como la mejor en la costa Cantábrica; se dignó ordenar que se nombrase un Ingeniero para la formación del proyecto: que se hiciese un estudio comparativo entre este puerto y el de Gijón; que se indagase cuál sería la mejor inversión que pudiera hacerse *de los limitados recursos* que el estado podía dedicar á la mejora de sus puertos; y que este estudio se verificase *con toda urgencia*.

Nombrado el Sr. Ingeniero para esta comision, *creyó, á pesar de los términos restrictivos de la espresada Real orden, que se trataba de la determinacion del puerto de refugio á que el reglamento de Enero de 52 se refiere, y emprendió sus estudios con la estension y detenimiento necesarios en un asunto de tanta importancia*. Semejante celo será laudable, pero aparece como officioso. En la reconocida ilustracion y buen criterio del señor Ingeniero, á la verdad no se concibe, ni se esplica esta *creencia*. De lo que se trataba, no era de esa determinacion, sino del puerto de arribadas de Luanco, y de estudio comparativo, no con la localidad del Músel, sino con el puerto de Gijón. Si la mente ó el propósito del Gobierno de S. M. hubiera sido tal, no se hubiera limitado solo á dos localidades, á dos estudios, habria estendido la comision á todos los puntos de la costa, la hubiera revestido de mas facultades, la hubiera dado ese carácter de generalidad; y eso no se verificó sino seis años despues. La *urgencia* tan recomendada por el Gobierno exigia que esos dos estudios comparativos se hiciesen, como podian y debian hacerse en ese larguísimo tiempo: se trataba de *indagar la mejor inversion de limitados recursos*, y no del mas oportuno empleo de sesenta ó mas millones de reales, que es cantidad, no *reducida*, sino muy crecida y respetable. Al concretarse el Gobierno á dos puntos, pudiera ser que no necesitase ni observaciones, ni estudios sobre todos los de la costa, porque se han hecho muchos y muy luminosos desde tiempos remotos hasta el dia. En el año de 1845 el Sr. Ingeniero don Juan Rafo hizo de Real orden esos estudios, y su *Memoria* se

publicó con encarecidos elogios en los *Boletines oficiales* de la Direccion de Caminos del 15 y 30 de Marzo de 1846. En un año, poco mas, verificó el Sr. Rafo el reconocimiento y estudio de todos los puertos de la costa, sin perjuicio de otras atenciones. En seis años no han podido hacerse los de dos únicos puntos, sin duda por la interpretacion laxa que se dió á la citada Real órden, y el ensanche espontáneo de facultades que se atribuyó la Comision para mas estensos y detenidos trabajos. No se trataba, no, en general de un puerto de refugio, se trataba del puerto de arribadas de Luanco, y de su estudio comparativo con el puerto actual de Gijon, con objeto de indagar la mejor y mas oportuna inversion de reducidos fondos, ya fuese para las obras en Luanco ó para la reforma y mejora del puerto de Gijon, cuyas obras se están ejecutando en la actualidad. Dice el Sr. Ingeniero, *que en aquella época (en 1855) hizo el estudio de la localidad de Luanco y la mayor parte de los que se referian á la concha de Gijon; pero sin duda en los cinco años siguientes no tuvo tiempo para dar la última mano á esos trabajos, no obstante la urgencia, reclamada por el Gobierno, y además habia formado el propósito de haber hecho estensivas sus investigaciones á otras localidades*, encargo que ya habia desempeñado el Sr. Rafo, y que no se le habia cometido, hasta que se abrió paso para nuevos y mas estensos estudios por la órden de la Direccion de Obras públicas de 30 de Julio de 1860 (núm. 2.º), que tampoco consta en el expediente y que tambien ha tenido la bondad de proporcionarme el señor gefe de la Seccion de Fomento.

Pero ni en el Reglamento para la ejecucion de la ley de Puertos de 30 de Enero de 1852, ni en la Real órden de 18 de Setiembre de 1854, ni en la de 30 de Julio de 1860, veo yo consignada clara y paladinamente, esa facultad de que ha usado el Sr. Ingeniero para fijar el punto donde debe establecerse el puerto de refugio. En el Reglamento de 30 de Enero solo se declara que, entre los puertos de interés general, es uno de ellos el de refugio de la costa de Asturias: *dejando la designacion de localidad para cuando estuvieren practicados los estudios necesarios*: en la de 18 de Setiembre se encarga esclu-

sivamente el estudio de dos localidades, y el Gobierno de S. M. se inclinaba, al parecer, al puerto de arribadas en Luanco, pues que ordenaba al Sr. Ingeniero la *formacion del proyecto*, y consideraba *atendibles las razones* espuestas por el Ayuntamiento: en la de 30 de Julio de 1860, se previene la terminacion de estos mismos trabajos, que el Sr. Ingeniero *tenia ejecutados años ha*; adicionándolos con las observaciones sobre todos los puntos de la costa, *de modo que de su estudio resulte el punto mas conveniente para el establecimiento del puerto de refugio*. ¿Pero determina esta órden que el Sr. Ingeniero hiciese la designacion? ¿Convenia antes de la aprobacion de los estudios y trabajos, antes de la sancion del Gobierno y la designacion de localidad que al parecer se ha reservado, antes de un juicio comparativo completo en todas sus partes, procedia que, prejuzgando la cuestion, una cuestion de tan inmensa importancia se haya formado el sorprendente presupuesto de una sola localidad? ¿Tanto desprecio merece, tan escaso significado tiene en el establecimiento de un puerto de asilo, que reclaman con urgencia los intereses preferentes de la humanidad, la cuestion de tiempo y de economía en la ejecucion de las obras?

El Sr. Ingeniero se ha considerado investido con buena fé y recta intencion de esa facultad, ó bien podrá ser que se le haya conferido. Pero en este caso, en uso de la latitud de discusion que el Gobierno ha autorizado, puedo y debo permitirme algunas reflexiones, si bien algo enojosas. Comisionar esclusivamente á un Sr. Ingeniero de caminos, por muy distinguido que sea, para que determine el punto mas á propósito de puerto de arribadas en una costa brava, borrascosa y accidentada, es lo mismo que si se le encomendase la designacion de la mejor localidad para un observatorio marino ó astronómico; lo mismo que si se le encargase marcar los puntos para levantar los bastiones de una plaza fuerte: lo mismo que si se le ordenase elegir los lugares de refugio, á donde en su caso debe retirarse la fuerza armada para conservar su base de operaciones. Con razon se decia, por los años de 45 y 46, en unos opúsculos anónimos, atribuidos á un escritor insigne y

prestante en la materia, que cuando se comisionaba á un Ingeniero de Caminos *para elegir localidad en la costa de Asturias, á fin de crear ó mejorar puertos*, cualesquiera que sean los errores que cometa, *sería crueldad maltratarlo, lo que merece es compasion.*

Estas comisiones ó reconocimientos científicos de nuestra costa y de otras se han conferido siempre y especialmente desde 1752 hasta 1779 á personas facultativas y corporaciones competentes. Precedíanlas los meditados trabajos del célebre general de Marina D. Jorje Juan y de los Señores Beanes y Guiral, y despues se comisionaba á los Señores Ingenieros Odaly, Espinosa de los Monteros y á otros, y estos estudios y obras *obtenian complemento con las observaciones de los arquitectos D. Marcos Bierna, D. José Perez de Hoyos y D. Ventura Rodriguez.* Nuestra costa hace tiempo que está estudiada y reconocida y los informes luminosos y científicos dados por tan insignes gefes y profesores obraban en el antiguo Consejo, segun se advierte en uno de los opúsculos citados. El mismo Sr. Regueral consigna en su estensa y erudita Memoria, que *afamados Marineros é Ingenieros hidráulicos eran los que reconocieron la concha de Arteo, la de Llumeres* y otras localidades para el establecimiento del departamento y arsenal, que por último se fundó en el Ferrol. Con una modestia que le honra confiesa el Sr. Regueral su incompetencia en la materia, y declara francamente que respecto á la eleccion del punto mas á propósito para puerto de refugio, *deben entrar por mucho las consideraciones náuticas y el conocimiento de otras circunstancias que solo son peculiares á los hombres de mar,* y dice y repite varias veces que *no es marino.* Sin embargo la situacion en que se veia colocado y la índole y naturaleza del encargo, le obligaron á discurrir en su *Memoria* y á verter doctrina sobre los temporales y travesías que suelen sucederles, sobre las marejadas y sus efectos, sobre su direccion y rumbos, sobre su accion combinada con los mares de viento, sistema de ondas que se producen, su clasificacion, efectos del viento sobre las embarcaciones, modo de sucederse, sus cambios y direcciones, y otra larga série de cuestiones hidrográ-

ficas y náuticas, que son á todas luces de incumbencia facultativa y científica.

El Sr. Ingeniero entabla tambien discusion con los Gremios de mareantes de San Esteban de Pravia, Candás y Avilés, y se ocupa *en corregir los errores* de los pilotos de Luanco y *en rectificar sus apreciaciones equivocadas*. En el informe que se le pidió y evacuó acerca de las esposiciones y protestas de aquellos gremios y del escrito presentado por el apoderado del Ayuntamiento del concejo de Gozon, se observa un estilo incisivo y una entonacion satírica y festiva, que se aparta bastante del estilo y tono graves y dignos que resaltan en la *Memoria* y demás apreciables trabajos del Sr. Ingeniero. *Esa especie, dice, de sufragio universal no puede admitirse en las cosas de ciencia, que son muy superiores al criterio de patrones y marineros*. En semejante juicio y sentencia me parece que hay tanta sobra de severidad como falta de justicia. El pilotaje es una ciencia y un arte, y objeto de las escuelas náuticas. En la Direccion de trabajos hidrográficos hay pilotos destinados para auxiliarlos y para el levantamiento de cartas y planos. La práctica suple tambien muchas veces y con ventaja los conocimientos puramente especulativos. Los capitanes, pilotos prácticos, patrones y marineros son sin duda *hombres de mar*, y el Sr. Ingeniero los ha calificado de jueces competentes, si bien lo serán en mayor ó menor escala segun la diversa categoria de clases y profesiones. Cuanto digan sobre apreciaciones marítimas no debe oirse ni con desden, ni desabrimiento. El grito de *Agua á las cuerdas* lanzado por el célebre marinero, cuando iba á desgraciarse en la plaza de Roma la difícil operacion del asiento de la famosa pirámide, fué una leccion dada al sábio arquitecto que dirigia los trabajos, y de la cual se aprovechó instantáneamente con feliz y coronado éxito.

Yo me he enterado con gusto de esas esposiciones y del manifiesto publicado por el gremio de mareantes de Gijon, dándoles el valor que merecen, y me hubiera alegrado de que así como se dió traslado al Sr. Ingeniero y al municipio de aquella villa de lo espuesto por el apoderado y vecinos de

Luanco y defensores de esta localidad, se hubiera dado lugar á la réplica, aunque á la verdad no se trata de ningun pleito ordinario.

Pero el Sr. Ingeniero que rechaza *el sufragio universal* de los gremios de mareantes é invoca los fueros del sacerdocio científico, ¿no se ha declarado él mismo incompetente? ¿Hay en su Memoria y en todo lo referente al reconocimiento de conchas y ensenadas, á los asertos, hechos y deducciones, que tan íntimo enlace tienen con una série de cuestiones náuticas, hay algo que aparezca con el sello de la ciencia, ni siquiera con una refrenda facultativa? En las exploraciones y estudios hechos en nuestra costa ¿se contó con el auxilio de algun marino, de alguna persona competente? Los trabajos del Sr. Ingeniero llevan sin duda alguna el sello de sus profundos conocimientos, de sus íntimas convicciones, de sus largas y penosas tareas y de su saber y práctica en el ramo á que pertenece; pero no se presentan sus doctrinas en materias ajenas á su profesion con la fuerza y apoyo quizá incontrovertibles que les prestaria la facultad y la ciencia, que considera *muy superiores al criterio* de los gremios de mareantes. Detrás, sin embargo, del voto de estas corporaciones, está el de personas peritas, el de muy hábiles profesores, el de gefes y generales distinguidos, como mas adelante examinaremos. En abono de las apreciaciones, tésis y corolarios del Sr. Ingeniero en la cuestion marítima, no encontramos nada que tenga olor á investidura científica y competente, mas que *los escelentes consejos é indicaciones* de la Comandancia de Gijon, y el concurso de los dos prácticos, á quienes se habia encomendado la *observacion de las mareas* en Luanco y Gijon, como tambien *sobre la direccion é intensidad del viento*, sobre *el estado del mar* y sobre *todos los demás hechos que pudieren interesar*.

En el exámen de la parte facultativa y de las cuestiones náuticas, entraria yo con encogimiento y perplegidad, porque ni mis largas navegaciones, ni mis entretenimientos en los ócios casi perennes de los pasajeros durante los viajes marítimos, ni mi roce y conversaciones con la gente de mar, me constituyen, no diré juez competente, pero ni aun apto, ni

digno para ser admitido á esa discusion. Por lo mismo he procurado por cuantos medios pendian en mis facultades y relaciones, el auxilio de la ciencia que á mi me falta, la competencia de que carezco y toda aquella cabal instruccion que debió venir en misericordioso socorro de mi absoluta ignorancia. Lo he conseguido con júbilo, y me presento en la liza, aunque no con arrogancia, porque las armas con que peleo son prestadas. Desde luego declaro que cuanto haya de notable en este exámen y discusion, cuanto haya de conclusiones científicas y de esperiencia práctica, nada me pertenece, pues yo solo me permitiré una que otra observacion sugerida por el conocimiento adquirido á la simple vista de las dos localidades que se disputan la preferencia.

Cualquiera persona que examine la *Memoria* del Sr. Regueral, que observe su admirable método, y que medite las razones y argumentos del juicio comparativo entre Luanco y el Músel, desde luego deducirá la preferencia de este sobre aquel para puerto de refugio. Pero si este exámen se hiciera, y de una manera concienzuda, á la vista de ambas localidades y de las ventajas y circunstancias especiales de una y otra, se vendrá á parar al resultado contrario, y Luanco será preferido al Músel.

Luanco es una villa floreciente, casi toda de pilotos y marineros, asentada en un estenso y fértil llano, elevado pocos metros sobre el nivel del mar y abrigado de los Nortes y N. O. por el monte de Peroño. Estas circunstancias favorecen desde luego el servicio del puerto y el ulterior ensanche de la poblacion, cuando la necesidad lo exigiera. Esa poca altura facilita la union de la villa con el puerto y la construccion de los careneros, diques, almacenes y demás edificios que fuesen necesarios, mientras que en el Músel solo se encuentra un ribazo de peña mas ó menos escarpada de unos cincuenta á mas de cien metros de altura, que forma allí la loma de Jove y Torres, tan árida y despoblada como de difícil acceso y costoso desmonte. En cuanto á gente de mar, ofrece Luanco la ventaja de sus pilotos, matriculados y espertos, mientras que en el Músel no ha existido nunca, ni existe una mala

choza siquiera de pescadores por no haber sitio donde construirla y porque no se dedican á la marina los habitantes de la parroquia cercana de Jove.

En cuanto á la situacion de ambos puertos y abrigo prestado por el Cabo de Peñas, la ventaja de Luanco sobre el Músel no puede ponerse en cuestion porque es incontrovertible. Una larga esperiencia demuestra que las olas se van desviando de su primitivo rumbo á medida que al doblar un cabo ó punta encuentran espacio para su estension. Este hecho general se confirma en aquellas localidades, y en su virtud las olas que en alta mar corren al S. E., en la concha de Luanco corren al S. y hasta el S. O. así como en la de Torres corren al S. Esta observacion, que se puede hacer cualquier dia de temporal, destruye la creencia que concede al Músel ventajas sobre Luanco, y segun la cual, trazando desde el Cabo de Peñas una línea al S. E., que es el rumbo de las olas de temporal en alta mar, queda el Músel mas desviado que Luanco, y de consiguiente mas ábrigado en apariencia. Pero esto no es admisible, pues repetimos que la esperiencia nos dá á conocer, que al doblar una punta abandonan las olas su primitivo rumbo, á medida que, para estenderse, encuentran seno. Agrégase á esto que mientras la zona de olas, que doblando el Cabo de Peñas para ir hácia Luanco, tiene que ir perdiendo parte de su fuerza en las diversas puntas del Cordero, Moniello, la Vaca y la Garita, antes de llegar á su concha; la zona de olas que alcanza á la concha del Músel, llega por el contrario intacta desde alta mar sin mas quebranto que la punta de Torres. Una prueba evidente y práctica de este hecho es, que en la concha de Luanco, no solo pueden fondear siempre seguros los buques que corren un temporal, sino que tambien por fuerte que sea la marejada, pueden igualmente salir siempre las lanchas á prestar auxilio. ¿Se verifica esto en el Músel? Nó. En el Músel no hay buque que en temporal muy récio resista fondeado dos mareas; y por el Músel se hace el desamparo con el mayor peligro y hasta ahora con la imposibilidad de prestar auxilio desde tierra. De modo que estos mismos hechos prácticos, y sin

acudir á teorías, nos enseñan, que el Cabo de Peñas y la costa intermedia le prestan á Luanco mucho abrigo, y ninguno á la concha del Músel, pudiendo decirse que muy al contrario le perjudica porque hace que la marejada, que, en caso de no existir Peñas, sería del N. O., el saliente de dicho Cabo hace que el rumbo de la ola sea del Norte, y de consiguiente perpendicular á la costa y mas peligroso para el buque en ella comprometido, puesto que no le permite correr, ni mucho menos alejarse de ella, caso que no pueda coger un puerto ó fondeadero abrigado.

Si del acceso al puerto se trata, tambien las ventajas están por Luanco. Recuérdese que por efecto de la disposicion de nuestra costa, su proximidad á la gran Cordillera principal y la direccion de las estrivaciones que de ella se desprenden, los vientos tormentosos, que en alta mar son del N. O., sobre la costa corren de Poniente á Levante, y en parages como la inmediacion de Gijon á causa del monte Aréo y San Pablo y loma de Torres, la direccion de la region baja de las corrientes de aire, hace que el huracán que fuera es del N. O. sea hasta del Sud-Oeste, como la práctica lo demuestra.

Consecuencia de esto es, que el buque que viniendo del Oeste con temporal y va en demanda de Luanco, llega con viento de 10 á 12 cuartas, cuando menos, hasta ponerse frente á la punta de la Vaca, y desde allí puede ceñir en 8 cuartas hasta colocarse á un cable de distancia de la boca del puerto; de modo que puede ganarle perfectamente con una corta bordada. Y un buque que ciña bien, hasta puede entrar en el puerto con la misma arrancada que trae, porque viene favorecido de la marejada, que desde la Vaca va corriendo al S. O.

En cambio, el buque que se dirige al Músel, á medida que va dejando á Luanco al Poniente, se va encontrando con las rachadas del O. S. O. y S. O., que le envian las cañadas de Antromero, Candás, Perlora y Aboño, por entre altas lomas en dicha direccion, hasta que en frente de Torres se halla ya con el viento fijo del S. O., que le obliga á gobernar al S. E. ó S. S. E. desviándole por consiguiente mas de una milla del

puerto que trata de abordar. Y para alcanzarle, tiene indispensablemente que ir á rendir la bordada muy cerca de los Serrapios y con todos los inconvenientes de recibir de través los fuertes golpes de mar que allí se hacen mas peligrosos con motivo del poco fondo, y llevando siempre la marejada de través hasta meterse en el puerto. Entretanto se vé el buque espuesto á que un descuido del timonel le eche sobre los bajos que por babor deja á muy poca distancia.

Pero sobre todo está el peligro al hacer la virada para ir en demanda del puerto, atendiendo á que si por efecto de la marejada y los correntales, que hácia los Serrapios se experimentan ya, el buque faltase á la virada, no solo no podria coger el puerto, sino que forzosamente se iria á clavar en los bajos de roca que ciñen la concha de Gijon. Mientras tanto, el buque que, yendo á Luanco, faltase á la virada y no pudiese tomar por avante para hacer rumbo al N. N. O., le queda el recurso de correr el Este en demanda de otro fondeadero lejano, pasando á cuatro millas del Norte de lo mas saliente de la costa que es el Cabo de San Lorenzo.

Dice la *Memoria*, que el bajo de Somos-llungo á cuatro millas al N. E. de la Gabiera y con quince brazas de fondo, debe obligar á los buques á pasar al Este del mismo para ir en demanda de Luanco ó Gijon. ¿Y por qué? No es así, no. En el dia existe un buen faro de primer orden en Peñas, y si á mayor abundamiento se estableciese otro de cuarto orden en la punta de Moniello, con los dos se rectificaria la situacion del buque por medio de dos marcaciones, cuando se creyese conveniente, á fin de no apartarse de la costa mas de lo necesario; y á fé que una milla es mas de lo suficiente para ir franco de todo. Se podrán tambien tomar hasta dos y dos y media sin temor á Somos-llungo.

Si el Sr. Ruidavets y todos sus antecesores han recomendado dar las 4 millas de resguardo al Cabo, es porque entonces no existia el gran faro, y solo por la latitud, y esta las mas veces en tales casos estimada, podian apreciar la situacion del buque, respecto asi al Cabo como á sus bajos, de los cuales, el que mas, sale á media milla de la costa. Entonces era

conveniente pecar, como suele decirse, mas bien por error de mas que por error de menos. Pero hoy que existe ese hermoso fanal, y mucho mas despues de establecerse el auxiliar de Moniello ó la Vaca, sería imperdonable el piloto de un buque, que corriendo en demanda de Luanco ó Gijon con viento de N. O. diese al Cabo de Peñas mas de una milla de resguardo: todo lo demás que se sotaventease sería inmotivado y en perjuicio de su objeto. Además, ¿no es muy cuestionable hasta qué punto pueda ser perjudicial un bajo que está 15 brazas inferior al nivel de baja mar, al cual nadie vió jamás romper y que está mucho mas bajo que el espesor que se supone á las olas, segun todas las teorías y observaciones modernas? Es de estrañar por lo mismo, que se proponga el derrotero por fuera de Somos-llungo, pues sería casi fuera del alcance del Cabo de Peñas, sobre todo en tiempo fosco, como lo es las mas veces, bajo un temporal de lluvias. Esto repito, es inadmisibile como imperdonable sería prescindir de la seguridad de situacion, que se tiene siempre á la vista de un faro tan conocido. Pero aun admitiendo la exagerada importancia de Somos-llungo, y suponiendo un buque á levante de él y en demanda de Luanco, este buque correría al Sur con viento del N. O. ó del O. N. O. y por consiguiente con 9 á 10 cuartas hasta la cabeza del muelle de Luanco, rumbo mas que franco para que no discrepe del verdadero punto á donde se propone llegar, á no ser por un accidente estraordinario y rarísimo.

El buque que saliendo del mismo punto fuese en demanda de Gijon ó el Músel, navegaria al S. E. y por consiguiente en mas de 12 cuartas en un principio; pero muy pronto, y á medida que fuese dejando al N. el paralelo de Luanco se iria encontrando con las rachas del S. O., y S. S. O. que le irian reduciendo á 8 cuartas ó menos, y por fin arrepentido del barlovento que voluntariamente perdió en Peñas, tal vez no podria coger la concha de Gijon, y sí verse comprometido en la costa sin poder correr al E. por efecto de la marejada de través que le echaria sobre San Lorenzo ó puntas sucesivas en el mejor caso; esto es, habiendo alcanzado la concha de Gijon, pero con toda la contingencia de faltarle al buque la vi-

rada é irse sobre los ya mencionados bajos, virar por avante con la mar de través y por el sotavento, que es la peor situacion en que un buque puede encontrarse espuesto, cuando menos, á que un golpe de mar le lleve la obra muerta, ó rompa de una cabezada el bauprés y de consiguiente el palo trinquete.

¿Mas por qué se dá por admisible que pueda romper la ola sobre el Somos-llungo con 15 brazas de fondo, y no se piensa siquiera en la posibilidad de que rompa mas bien en 12 brazas que hay sobre los bajos de roca en la zona donde se quiere hacer virar el buque para ir en demanda del Músel?

Si importantísima es la facilidad de acceso para un puerto de refugio, no deja de ser tambien muy interesante la facilidad de salida para los buques despues de pasado el temporal, que les obligó á acogerse; y aqui tenemos nuevas ventajas, para Luanco, puesto que generalmente en esta costa el tiempo que sigue á un temporal del N. O., y sobre todo el viento que calma la marejada, y por consiguiente facilita á la mayor parte de los buques acogidos la navegacion, es el N. E. Pues bien: con N. E. ó E. N. E. sale cualquier buque del puerto de Luanco con rumbo al S. E., pudiendo navegar en dicha direccion unas 4 millas hasta cerca de Torres y por tanto lo suficiente para pasar en la primera bordada franco de Peñas; mientras que desde el Músel la primera bordada y con rumbo del 2.º cuadrante apénas podrá ser de una milla, y con todos los inconvenientes y temores de irse sobre los bajos del Arbeyal y de no poder remontar á Torres con menos de 4 ó 6 bordadas, ya que la fuerza del viento no le obligue á permanecer en el puerto esperando la bonanza de la marea de noche, perdiendo por consiguiente 16 ó 20 horas; es decir, lo suficiente para que se frustre una navegacion, sorprendiéndole un nuevo temporal antes de remontar á Ortegá. Y mientras tanto el buque que salió de Luanco ya se encuentra cuando menos al alcance de los magníficos puertos naturales de Galicia, ó en disposicion desde luego de continuar su navegacion sin inconveniente.

En este mismo sentido es preferible tambien la mayor proximidad de Luanco á Peñas, puesto que desde Luanco pue-

den salir con N. N. E. los buques que vayan para los puertos inmediatos de la costa del E. al paso que los del Músel tendrían que permanecer y perder coyunturas de mercado ó retardarse voltejando y esponerse á nuevos temporales.

Tambien es interesantísima la mayor proximidad de Luanco al Cabo de Peñas, en mas de dos horas sobre el Músel, para un buque con avería, que viniendo en demanda de puerto lo encuentra estas dos horas antes en Luanco que en el Músel. En estas dos horas pueden acabar de desfallecer los tripulantes; puede sobrepujar el agua á las bombas: puede rendirse un palo sentido: pueden rifarse las velas ya rotas; puede por fin desaparecer el timon, quedar el buque á merced de las olas é irse á pique con tripulantes y pasajeros. ¡Cuántos y cuán terribles males no pueden ocurrir en dos horas de temporal en mar brava y borrascosa! Sirva esto de contestacion á los que ó desconocen ó desprecian esta ventaja.

Las escelentes, las favorabilísimas circunstancias del punto de Espera ó Peon de Luanco fueron reconocidos desde siglos remotos hasta nuestros dias. El tiempo limitado con que cuento no me permite estender mis observaciones acerca de los informes y dictámenes dados sobre esta materia. Gefes distinguidos, Ingenieros hidráulicos y notabilidades científicas como los Sres. Puente, Urrutia, Nolie, Abajo, Muller, Dorral, Fernandez Heres, Sotelo. Marqués de Guad-el-Jelú y otros han sabido apreciar las ventajas indubitables de Luanco. Este mismo concepto y opinion formó y sostuvo, si no me equivoco, el Sr. Ingeniero civil D. Juan Rafo, encargado para la comision especial de reconocimiento y estudio de nuestra costa. Pero no dejaré de hacer especial mencion de dos sábios esclarecidos que han alcanzado renombre y gloria por sus escritos y obras, y que han tratado mas concreta y particularmente la cuestion que nos ocupa, sin mas anhelo é interés que el grandísimo bien de la humanidad, sin otro móvil que el de proporcionarla seguridad y amparo contra catástrofes espantosas, sin otro impulso que el de su acendrado amor á la patria.

El Sr. D. Guillermo Schulz, cuando nadie se ocupaba de

puerto de refugio y cuando no se movian ni el interés personal, ni las influencias, ni mezquinas pasiones que ahora rebullen y se agitan, propuso en 1851 por mero patriotismo un simple muelle de abrigo y amarras de poco costo en la rada de Luanco, cuyo plano levantó, demostrando con notas instructivas *la alta importancia de la bahía para puerto de refugio, pues no solo minora y evita los naufragios en la costa Cantábrica, sino que sirve de antepuerto al puerto de Gijon. Será completamente accesible sin necesidad de práctico en toda clase de temporal, en toda estacion y á cualquier hora de dia y de noche.* Este sábio, tan modesto como profundo, que durante mas de veinte años recorrió toda nuestra provincia entregado á tareas y estudios penosos, hizo tambien observaciones acerca del Músel, y si entonces hubiera notado en esa localidad las ventajas que notó en Luanco, lo hubiera consignado; y en verdad que en este caso su dictámen tenia mas atractivo, pues siempre es grato halagar al poderoso cuando ni media, ni se perjudica la justicia del desvalido. Pero el Sr. Schulz no cita siquiera el Músel, sin duda por las mismas razones que tuvo el Sr. Regueral para no fijar la atencion en la ensenada de Llumeres con el objeto de que se ocupaba: el Sr. Schulz no encontró en aquella Concha favorables condiciones.

El Excmo. Sr. D. Francisco de Luxan de quien con tanta oportunidad y justicia se dice en la Memoria *que todo el mundo reconoce en él envidiables dotes de inteligencia y una elevada rectitud*, en su célebre *Viage á Asturias*, confirma en todas sus partes las opiniones y parecer respetabilísimos del señor Schulz. El Sr. Luxan, *ageno á los intereses mezquinos de poblaciones determinadas solo ve en esta cuestion el bien de la humanidad, y en particular el de nuestra marina mercante y la vida de la poblacion marinera de estas costas.* Despues de apreciar y calificar las malas condiciones del puerto de Gijon, añade: *mientras tanto en Luanco es fácil hacer un puerto de refugio con 14 á 26 pies españoles de agua en baja mar con fondo en arena y roca, de fácil acceso y resguardado—y que lejos de ser rival del de Gijon le servirá de antepuerto.*

Tampoco debo prescindir de la mencion de un público y

solemne testimonio que sanciona las preferentes circunstancias de Luanco. El Excmo. Sr. Marqués del Duero, exclamaba ante la Cámara alta del Senado en 1853: «Señores, fué tal el interés que se manifestó; que el gobierno presentó con harta ligereza un proyecto de ley para hacer puerto á Gijon, que tiene nombre únicamente porque de allí es Jovellanos, y se ha presupuestado la obra en la cantidad de cuarenta, sesenta ó cien millones por las tres proposiciones que se han hecho; cantidades tanto mas considerables, cuanto *como conocen muy bien los distinguidos marinos que me escuchan*, al lado del puerto de Gijon, que no es propiamente puerto, se encuentra el de Luanco en el que bastaria gastar tres, cuatro ó cinco millones para hacer de él *un puerto magnífico*».

Este otro *sufragio universal* me parece que deberá pesar en la balanza para que en ella gravite algo mas el *sufragio universal* de los gremios de mareantes, á que no se dá valor alguno. Las ventajas del punto de *Espera* ó Peon de Luanco, nadie las ha desconocido jamás. La cita que hace el Sr. Regueral del derrotero del Sr. Tofiño, no es aplicable á esta localidad, sino al puerto actual. De otro modo el Sr. Regueral estaria en contradiccion tambien en esta parte con el señor Tofiño, que de ningun modo podria decir que el punto del Peon es *solo capaz de pataches y bergantines pequeños* que á la *baja mar quedan en seco*. El Sr. Regueral ha reconocido que Luanco *puede aspirar al favor de puerto de refugio*. Del Músel se ha principiado á hablar por primera vez en esta época, y nada he encontrado acerca de sus encomiadas ventajas, ni en los derroteros, ni en informes, ni en parte alguna. Por el contrario, el Sr. Ruidavets dice que es *una caletilla con un poco de playa de guijo y restinga de piedras*. Verdad es que en la Memoria se sienta que *el sitio que ha de ocupar el puerto es limpio y en su mayor parte está constituido por arena fina*; pero así en esta como en otras apreciaciones se disiente de las consignadas en los derroteros de los Sres. Tofiño y Ruidavets. ¿En qué consiste, pues, que nadie haya notado esa localidad hasta ahora? Una prueba concluyente de que no ha llamado jamás la atencion, es, que el Sr. Jovellanos, que tanto

empeño mostró en mejorar la rada de Gijon y en hacer de su puerto el mejor de la costa: el Sr. Jovellanos que redactó informes *sobre el fomento de la Marina*, que presencié los estudios y reconocimientos de nuestra costa, hechos en su época por sus amigos y compañeros: el Sr. Jovellanos, que tanto conocia la condicion desfavorable de nuestros puertos y la absoluta necesidad de uno de asilo; y conocedor como era, de la Concha de su pueblo natal á que dió gloria, no hubiera dejado en su espíritu observador y gran capacidad y talento que abarcaban todos los ramos del saber, de apreciar la localidad del Músel, auxiliado de sus deudos y consocios D. Cárlos Lemaur el mas sábio de los Ingenieros y D. Ventura Rodriguez, el mas sábio de los arquitectos entre sus contemporáneos.

Aparece, pues, de lo espuesto y hasta de algunos hechos y observaciones que nos ofrece la Memoria, que, el estudio comparativo entre Luanco y el Músel arroja el siguiente resultado. El acceso y salida en Luanco son fáciles, en el Músel ocasionados á peligros: en Luanco los cimientos de las obras proyectadas son naturales y salen á la superficie, en el Músel hay que formarlos en cavidades desconocidas y profundas: en el Músel se necesitan campanas de buzo para los trabajadores, en Luanco no necesitan apenas mojarse los piés: en el Músel no hay *aguada* para los buques, ni siquiera para las obras, á no ser á mucho costo, en Luanco la hay con abundancia y puede llevarse además facilmente la de Balbin y aun todo el arroyo del dique actual: en el Músel hay que traer los materiales de largas distancias, en Luanco se hallan allí mismo y en la inmediata loma del Castillo: en el puerto de Gijon se están consumiendo ya actualmente muchos millones, en el puerto de Luanco, de esta localidad tan favorecida del cielo, en habiendo tres bergantines ya no puede entrar el cuarto: en el Músel el fondo es escesivo y encarece inapreciablemente las obras, en Luanco hay el suficiente para abrigar siempre á flote sobre 200 buques comunes de todo porte, porque el puerto de refugio no se ha de hacer para el *Great-Eastern*: en el Músel las obras cuestan ciento ó mas, en Luanco cuestan seis ó menos.

El Sr. Regueral guiado de buen deseo y plausible propósito, me parece que ha confundido insensible é involuntariamente la idea de un puerto especial de comercio con la de un puerto general de arribadas y refugio. Estos establecimientos de asilo no tienen ni deben tener por objeto fomentar los intereses de una plaza de comercio, ni favorecer una localidad particular, ni un despoblado, ni una aldea, villa ó ciudad populosa. Su fin es todavía mas digno y elevado porque se propone minorar los precios de seguros y fletes, y facilitar y abaratar la navegacion en una vasta zona ó region marítima con beneficio general para todos los puertos de comercio que en ella existan: es tambien muy principalmente, en el presente caso de nuestra costa, para el debido amparo de los buques averiados, que, como ha sucedido, naufragan sin que se sepa su número, ni su nombre, ni su procedencia y destino: es, para la proteccion de los capitales é intereses crecidos, tan expuestos á ser sepultados en los abismos del mar en una zona desamparada: es, como dice el Sr. Luxan, para el fomento de nuestra marina mercante, de la poblacion marinera de nuestras costas; es por último para el bien de la humanidad, para evitar calamidades terribles, como la acaecida en 1776, que dejó sumida en horfandad y miseria á la poblacion entera de Candás, porque en un solo dia tragó el mar todas sus lanchas.

Estos beneficios no se han de alcanzar estableciendo el puerto de arribadas en el Músel. Supuesta la practicabilidad de las obras y su solidéz, permanencia y duracion, ejecutado el grandioso proyecto en todas sus partes, el puerto será sin duda magnífico y suntuoso, habrá como dice la Memoria, muelles y andenes sorprendentes, habrá holgura y comodidad de estancia, habrá ancho seno para la separacion de buques por clases y destinos, segun su porte, ó aparejo, ó calado ó matrícula ó punto á donde se dirijan: habrá sitio para los *trasbordos* ó para lo que se quiere espresar con esta palabra, sino se ha padecido alguna involuntaria equivocacion, pues los *trasbordos* se hacen de buque á buque: habrá el mejor puerto de toda España y de sus posesiones ultramarinas; todo

esto habrá; pero no habrá puerto de refugio; habrá un gran puerto abordable en tiempos bonancibles, y los puertos de refugio se hacen para tiempos borrascosos. En la correspondencia que he entablado con personas de ciencia que han surcado mucho los mares y que tambien han reconocido y estudiado nuestra costa, se dice que la idea de un puerto de arribadas, *no cabe ni física ni económicamente considerada*, en la concha del Músel; que *no hay en Asturias punto mas ventajoso que la Espera en la concha de Luanco, que es donde debe establecerse el puerto, si alguno ha de haber útil y económico*; y que para convencerse de esta verdad basta tener á la vista un buen mapa de esta costa, un conocimiento exacto de sus muchos incidentes, la observacion constante de los vientos principales que en ella reinan y la bravura de una mar inquieta y turbulenta.

Al acercarnos á tratar de la cuestion económica, notaremos en primer lugar, que el Sr. Ingeniero *no se ha propuesto presentar el proyecto de puerto* mas adecuado á las condiciones de cada parage, sino que ha proyectado las obras necesarias para *hacer dichos puertos homogéneos*. Confesamos francamente que aunque hemos meditado con insistencia sobre estas frases no comprendemos bien el pensamiento y sentido que encierran por mas elasticidad que demos á la acepcion de las palabras. Para que haya *homogeneidad* entre dos objetos ó cuerpos, es preciso que sean uniformes, que sean de una misma naturaleza, que tengan idénticas propiedades. Para que una luz sea *homogénea*, es necesario que sus rayos luminosos sean enteramente iguales en *refraccion y reflexion*. *Cantidades homogéneas* son aquellas que alcanzan una misma *potencia y dimensiones*. Las diversas partes del *agua pura*, como dicen los Dictionarios al esplicar la palabra, son *homogéneas*.

¿Qué ha de resultar, pues, del estudio, del juicio comparativo que se ha hecho entre los puertos *homogéneos* de Luanco y el Músel? Resultará que sus abrigos serán los mismos, y el abrigo, se ha demostrado, á mi parecer, que es mayor en el Peon que en el Músel: resultará que las aguas pacíficas de Luanco se convertirán por *homogeneidad* en las soberbias, tor-

mentos y de resaca que azotan el Músel y sus inmediaciones: resultará que se propondrán para el Músel, como necesarias, obras que en el Peon no se necesitan: será preciso quitar al puerto proyectado en Luanco sus cimientos naturales á la superficie, para que los trabajos se hagan á 30 piés de profundidad en mareas bajas con campanas de buzo como en el Músel: será preciso despojar á Luanco de materiales, de la cal hidráulica que lamen las olas del puerto para ir á buscarlos á muchos kilómetros de distancia como en la concha de Gijon: será preciso en Luanco el espantoso volúmen de piedra que se necesita en el Músel, quitarle á Luanco tambien todas las grandes ventajas económicas, robarle la alta importancia y renombre de su bahía, suprimir su magnífico asiento y hermosa situacion y trasladarle ¿á dónde? á los picos de Torres, á aquel nido de aves de rapiña.

La cuestion económica de que vamos ahora á ocuparnos merece tambien particularísima atencion segun las miras é intenciones del Gobierno de S. M., consignadas en la Real órden de 18 de Setiembre de 1854. Esta Soberana disposicion advertia que eran limitados los recursos de que el Estado podia disponer, y aunque la órden particular de la Direccion de Obras públicas, dictada en 30 de Julio de 1860, pregona que entonces *eran ya abundantes y en suficiente escala para cuantos proyectos se formasen*, no creo que la situacion del erario público fuese y sea tan desahogada y cómoda, que podamos arrojarnos sin escrúpulo ni reparo á obras suntuosas de larga y difícil ejecucion, de dudoso éxito y de carísimo y cuantioso presupuesto; cuando con gastos mucho mas reducidos y moderados podemos obtener el resultado apetecido con la ejecucion de una obra fácil, y de corto tiempo que reclaman con *urgencia*, así el Gobierno como los beneficios de la navegacion y los preciosos intereses de la humanidad, que están sobre todos los intereses privados ó colectivos, sobre todas las aspiraciones de beneficios y provechos circunscriptos á una localidad.

Pero *lo barato es caro*, dice el Sr. Ingeniero: Cierto; así como *lo mejor es enemigo de lo bueno*. Y el caso es que de

los términos de estos proverbios solo conocemos dos. Todos, incluso el Sr. Ingeniero, conocemos lo *bueno*, aunque casi todos abriguemos dudas de si es quizá malo lo que se propone como *mejor*. Todos sabemos cuál es lo *caro*, pero todos, incluso el Gobierno, ignoramos por ahora, lo que es *barato*, y á cuanto ascenderán las economías de las obras, haciéndose el puerto en Luanco, comparadas con las costosísimas que exige el del Músel. El Sr. Ingeniero, asediado sin duda de ocupaciones y trabajos preferentes, no ha formado el presupuesto de las obras proyectadas en el Peon, ni apreciado de consiguiente las grandísimas ventajas económicas que este punto ofrece. La Real orden de 18 de Setiembre prevenia y recomendaba con especialidad este extremo económico y administrativo, y por lo mismo ordenaba que se formase un *proyecto de puerto en la concha de Luanco*, no en la concha del Músel, y solo añadía que se *hiciese un estudio comparativo* entre el de Luanco y el puerto de Gijon. Pero el Sr. Ingeniero penetrado, sin duda, del nuevo propósito y ulterior objeto de la Direccion de Obras públicas, é imbuido de sus miras, alteró las prescripciones de la Real orden é hizo el proyecto de puerto en el Músel y le comparó con el estudio del puerto del Peon: estendió desde luego y presentó el crecido presupuesto de obras en aquel, y se abstuvo de estender y formar el mas fácil y económico de este: aplicó al Músel la parte dispositiva que solo se referia al Peon, cambiando y trastornando los extremos de la Real orden en su letra y espíritu.

Fundóse el Sr. Ingeniero para seguir este rumbo en la orden de 30 de Julio de 1860 de la Direccion de Obras públicas; pero las Reales ordenes se alteran, modifican ó se derogan por otras, y no se invalidan ni en todo, ni en parte por los acuerdos particulares de una dependencia ministerial. Seis años despues de espedida la primera Real orden es cuando se mandó hacer estensivos los estudios á toda la costa, y cuando se anunció, que no se trataba ya de *limitados recursos* y de *su mejor inversion*, sino de *fondos abundantes* y en *suficiente escala*. Pero por muy *abundantes* que sean, ¿no se ha de mirar al porvenir, y sobretudo se ha de gastar mucho cuan-

do con poco se puede obtener el mismo ó mejor resultado? En un juicioso artículo remitido de Gijón, y que acabo de leer con gusto en el *Faro Asturiano*, (núm. 1308) se dice y con razón, que *el punto de economías en proyectos de tanta trascendencia es aceptable en igualdad de circunstancias*. En los dos proyectos hay, cuando menos esa *igualdad* y el Gobierno todavía no ha resuelto cuál de los dos puertos es mas útil y ventajoso. Podrá ser que un maduro estudio, un exámen mas cuidadoso y detenido, la union al expediente de los informes que acerca de nuestra costa dieron á fines del siglo pasado distinguidos gefes é ingenieros competentes en estas cuestiones; podrá ser que una mayor ilustracion y meditada consulta inclinen el Real ánimo de S. M. á considerar como perentorias, justificadas y convincentes, las *razones atendibles* en que se fundaba el Ayuntamiento de Gozon para pedir el establecimiento de puerto de refugio en el Peon, en este punto conocido con el nombre gráfico y espresivo de *Espera*, porque están en él las embarcaciones á flote y seguras aun en mareas gruesas y recios temporales. Y si el Gobierno de S. M. calificase y reconociese al menos la *igualdad de circunstancias*, entonces entrarian las apreciaciones económicas. Por eso era imprescindible que se formase el presupuesto de las obras en Luanco, ya que se ha formado el del Músel. El Sr. Regueral ha reconocido con imparcialidad y justicia que el punto del Peon lleva ventajas al del Músel bajo algunos conceptos: ha reconocido y declarado que *reune condiciones muy apreciables para aspirar al favor de dar cabida en su seno al puerto de refugio*. ¿Pues cómo ha dejado de presentar el presupuesto de las obras en el Peon ya que ha formado y presentado el del Músel? La Real orden del 18 de Setiembre no nombra siquiera el Músel al paso que encargaba la formacion del proyecto de puerto en la concha de Luanco. ¿No es esto presentar la cuestion como resuelta ó como suele decirse en términos jurídicos, *pasada en autoridad de cosa juzgada*? Y sin embargo la orden de la Direccion de 30 de Enero del corriente año nos asegura, que los *informes* pedidos á esta Junta provincial y á la Excma. Diputacion, *tanto pueden influir en la resolucion de este expediente*, y en especial

considerado bajo su aspecto administrativo ó económico. Pero á la vista de un solo presupuesto, y careciendo del primero que ha debido formarse con preferencia, segun la Real orden, de las obras del Peon, ¿qué términos hábiles se nos han dejado para un juicio comparativo, á no ser los cálculos respetables del Sr. Schulz, y los hechos en tiempos mas apartados?

Nos parece que el Sr. Ingeniero profundamente impresionado de la idea favorable al Músel y de sus íntimas convicciones de la incontrovertible preferencia de este punto, ha dado por desechada definitivamente la localidad de Luanco, y ha suprimido, como innecesaria, en su estudio y juicio comparativos una parte tan esencial como lo son siempre las apreciaciones de tiempo y de economía. El Sr. Ingeniero *no se ha parado en que sea mas barato ó mas caro* porque además asevera que *lo que se ahorrarse en la construccion del puerto de refugio no lo invertiria el Estado en la de otros puertos de la costa.* ¿Y por qué nó? pues no se están gastando bastantes millones en las obras del puerto actual de Gijon, y es probable que estos gastos continúen á la par con los espantosos que tragará el Músel si se adopta el pensamiento? De suerte que se ha tenido por no dicho, como derogado por una dependencia del Ministerio, lo resuelto por S. M. la Reina para que *se indagase la mejor inversion que pudiera hacerse de los limitados recursos que el Estado podia dedicar á la mejora de los puertos en la costa de Asturias.* Verdad es que en 30 de Julio de 1860 advertia la Direccion que los recursos *abundaban*, pero no creo que nos hallemos ahora en el mismo caso, porque el presupuesto del Ministerio de Fomento fué muy cercenado, y esto ocasionó la dimision aceptada del Sr. Marqués de Corvera. El Sr. Ministro de Hacienda en la Sesion del Congreso del 23 de Abril anunció la idea de *que podria crearse un fondo de amortizacion para que pueda atenderse al fomento de las obras públicas con valores de fácil realizacion.* Véase, pues, cuál es la situacion actual para que reconozcamos la utilidad y conveniencia de preferir para puerto de refugio una localidad que ha de satisfacer todas las necesidades con grandes ventajas de tiempo y de economía.

Las obras de los muelles en el Músel las consideraba *impresupuestables*, así como no sujeto á cálculo el larguísimo tiempo de su ejecucion, en caso posible, un general de Marina y Ministro del ramo, despues de haber reconocido aquella localidad. Sin duda le sorprendian el batidero en brecha, el furor de aquellas olas, la potencia de su accion continúa, la difícilísima exploracion de su fondo, la imponente profundidad á que han de hacerse los trabajos y que encarecen de un modo inapreciable las obras de escollera, la fuerza y vértigo de la resaca y otras dificultades casi invencibles que ofrece aquel punto peligroso. Al ímpetu y violencia de marejadas y corrientes perennes no hay hiladas de silleria, ni fortaleza ni solidez que resistan. El mar cantábrico *tanta vi semper immissum*, como dice Pomponio Mela, todo lo devasta y aniquila. Embravecido y auxiliado de huracanes tempestuosos, en puntos fuera de proteccion y abrigo, causa estragos y cataclismos, que la ciencia no siempre alcanza á prever, ni evitar, por los medios conocidos: forma islas y las sumerge, como la Atlántida, y trasforma y barre los promontorios. Esas mismas olas han dado á Gijon su actual asiento con el arrastre de las dunas, que elevando el terreno, y robando al mar el lecho de prolongacion de sus aguas, unieron al continente el cerro de Santa Catalina, antiguo solar de la villa, segun la investigacion ó dato histórico del Sr. Luxan. Confesaremos, sin embargo, que en esta materia la competencia del Sr. Regueral es completísima, que habrá pesado todas las dificultades é inconvenientes, que habrá resuelto con acierto todos los problemas y que su proyecto será el mas conforme y adecuado á las ásperas condiciones de aquel parage. Pero al mismo tiempo no dejaremos de observar, pues lo hemos visto en una travesía desde el puerto de Gijon á Luanco, que el pequeño muelle ó atracadero para embarcaciones menores, construido en el Músel, fué arruinado por las marejadas, no obstante hallarse en el fondo de la caletilla. Ahora parece que acaba de construirse de nuevo, no se si por tercera ó cuarta vez, y tambien me informaron que con esta obra se ha disminuido el escaso abrigo, porque la fuerza de la resaca se ha aumentado.

Las obras allí proyectadas, no para puerto especial de refugio, sino tambien para uno comercial y magno, que será quizá el mejor, no solo de España sino de los mas notables de Europa, causan sorpresa y susto, así como admiracion y estrañeza la cifra de su presupuesto, que solo asciende á la cantidad de 53.153.641 rs., y el plazo de 8 años para dar concluidas todas las obras.

En esta clase de proyectos y en otros semejantes la cantidad total que prudencialmente se presupone, suele convertirse despues en primera partida del presupuesto, y respecto al tiempo de ejecucion de los trabajos, esto pende de circunstancias estraordinarias, de accidentes imprevistos y de las consignaciones que haga la administracion pública. Si, por ejemplo, el gobierno consignase cada año una cantidad menor que la calculada, el plazo fijado será mayor. Con este motivo recordamos obras que fueron presupuestadas en 1 y subieron á 10 ó mas, dando lugar á repetidas prórogas del término contratado. Bien conocida es la historia del puerto de Cherburgo, cuyas obras tambien allí empezaron á 30 pies de fondo á principios del reinado de Luis XVI, y aunque se daban por concluidas al Emperador Napoleon en 1810, todavia á mediados de este siglo se consumian allí millones de francos, y no se si han visto ya su término. Verdad es que allí subieron á mucho las obras de fortificacion, pero tambien se proponen en el proyecto las obras de defensa del Músel, aunque no suenan en el presupuesto. A la vista tenemos tambien el muelle de Riva-desella, que aunque de mucha mas fácil ejecucion y de otras condiciones incomparablemente mas favorables que el del Músel, habiendo principiado las obras allá por los años de 1787, aun no está concluido, y el Sr. Rafo proponia para mejorar las entradas y salidas un nuevo gasto de millon y medio sobre los muchos que se emplearon y que sobrepujaron á los presupuestos en mas de 1.000 por 100. Y eso que allí habia una *Juntilla* especial, encargada de la administracion y vigilancia de las obras, y que la antigua Diputacion del principado habia puesto al frente de ellas á oficiales de Marina é Ingenieros hidráulicos, muy entendidos. Obsérvese

además lo que está sucediendo con las obras actuales del contramartillo en el puerto de Gijón. Una Junta respetabilísima y numerosa nombrada por propietarios, comerciantes é industriales de la misma villa, habia acudido al Gobierno de S. M. en 2 de Abril de 1855 y alcanzado de la Real Munificencia, que del presupuesto extraordinario de puertos se destinase *la suma de tres millones, que se consideraba suficiente para completar el proyecto y satisfacer un servicio de tanta utilidad*. Sin embargo, si son exactos los informes que se nos han dado va ya consumida triple ó cuádruple cantidad.

Si se examina la tercera parte de la Memoria y los datos para la formación del presupuesto de las obras se convendrá en que deben causar sorpresa y asombro. Al tratarse de esta misma cuestión y del punto del Músel se decia en 1846: *Con un fondo de 30 pies en baja mar en una costa como la de Cantabria en puntos fuera de toda proteccion y abrigo contra las gruesas mares que la azotan*, los gastos, aun supuesta la practicabilidad de las obras, deben asustar.

Después de los muelles y andenes suficientes para la comodidad de estancia, para la debida separacion de buques por clases y destinos, para las operaciones de carga y descarga y para otras de este género: es decir, después de las obras principales que son muchas, hay otras accesorias que son mas, que se consideran necesarias, que son muy costosas, y de algunas de las cuales no se ha comprendido su crecido importe en el presupuesto. Los materiales ó bancos que ofrece el Músel no pueden aprovecharse porque son de explotacion difícil y de piedra blanda y heladiza. Asi es, que se proponen para la extraccion del material las canteras de la Coria, que se hallan á distancia de 9 kilómetros y las de Lorio que están todavía mas distantes. El sistema de trasportes es de consiguiente costosísimo, y se ha marcado la direccion de una línea férrea, y se necesitan 20 wagones. En las canteras ha de haber almacenes para una considerable cantidad de efectos, utensilios, motores y herramientas: cobertizos, cuadras y edificios para los trabajadores. En las inmediaciones de las obras debe escogerse un parage á propósito para establecer los talleres,

asi de confeccion de morteros como de hormigon, y donde puedan además instalarse las fraguas, carpinterías etc. Se necesita una esplanada de 20.000 metros cuadrados ó sean quince dias de bueyes, para lo cual será preciso ejecutar desmontes y movimientos de tierras, porque esta área deberá cubrirse con una cuadrícula de vias férreas y placas giratorias en los cruzamientos, dejando calles para el tránsito de los trabajadores.

A estas desventajas y dificultades de gran entidad que ofrecen el Músel y sus inmediaciones, hay que agregar la falta de agua dulce para las obras, pues el aprovechamiento de una escasa fuente que allí existe, quizá no será suficiente. Hay que recoger toda el agua que mana en un bocal ó pila, y se ha de conducir á los talleres por cañerías de hierro, fabricarse en sus inmediaciones un depósito de 200 á 250 metros cúbicos de cabida, y elevarse por medio de una máquina de vapor para conducirla á los puntos donde haya de emplearse. Son indispensables andamios y aparatos flotantes, escafandras y campanas de buzo, vias-férreas, un vapor remolcador para los lanchones y gabarras de diferentes clases, *un puerto para esta pequeña escuadra*, fanales y faroles de gas, líneas telegráficas, y todo lo demás que se expresa en la tercera parte de la Memoria

Respecto á edificios, hé aquí los que se detallan y proponen, unos como indispensables, otros como muy interesantes. Pabellones para las oficinas de administracion y contabilidad, gabinete de observaciones meteorológicas, Capitanía de Puerto, Aduana, cuartel para la tropa, casas para los empleados del resguardo, oficinas para la autoridad de Marina, otras oficinas para la Junta de Sanidad; y habrá que añadir algun barrio para la marinería, y algun solar, aunque sea de poca estension para plaza ó mercado. Pues bien: todo este gran terreno tiene que ser robado al mar, si lo consiente y no se subleva contra tantas obras avanzadas, que han de conmover su fondo y aimentar y embravecer la fuerza impetuosa y el continuo batíero de sus encrespadas ondas. La comunicacion con la villa, que se halla á una legua de distancia, se ha de estable-

cer por medio de un ferro-carril, que indispensablemente ha de atravesar un terreno arenisco y pantanoso. Las obras de defensa del puerto han de ser tambien de grande importancia; y como estas obras, las del ferro-carril y las de los edificios mencionados no figuran en el presupuesto, forzoso será aumentar y abrir una nueva seccion por capítulos y artículos de considerables gastos.

La idea de puerto de refugio desaparece ante la grandiosa idea que ha presidido al proyecto del puerto comercial que se propone, y que quisiéramos todos con vivos deseos ver ejecutado, si es posible; y si se cuenta *con recursos abundantes y en suficiente escala.*

Veamos ahora las ventajas económicas que ofrecen para un verdadero puerto de refugio las aguas pacíficas del Peon ó punto de *Espera* en Luanco, aunque se dé alguna mayor estension al martillo proyectado para alcanzar de 34 á 40 pies de calado, ya que tanta importancia se dá á las mayores dimensiones de algunos buques que en el dia se construyen. Entonces podrian fondear con seguridad hasta los mayores navios de línea, que no necesitan mas que de 26 á 30 pies. Pero dejamos sentado que el puerto de refugio en nuestra costa, no tiene por objeto principal el amparo en su caso de esta clase de embarcaciones, y nuestra opinion se corrobora por las opiniones respetables de los Sres. Schulz y Luxan.

Reconocido el puerto de Luanco por el Ingeniero D. Miguel de la Puente remitió con carta de 28 de Diciembre de 1785 el plano y proyecto de mejora con su presupuesto ascendente á la cantidad de 1.143.184 rs., esponiendo que con este gasto podrian amarrarse á flote 100 embarcaciones de 100 á 300 toneladas y de 35 á 40 de las costeras: que consideraba este punto como de los mejores abrigos: que cotejada la estension, comodidad y situacion de esta concha, y comparada con la de Gijon, resultaba, que espendidos en esta 4 millones de reales no podia estar en ella ni una lancha sin la necesidad de barra cada marea, cuando en Luanco se abrigarian solo con un millon 140 embarcaciones de todos portes á flote. Véase, pues, como ya en aquella época se reconocian las ventajas

económicas de la localidad de Luanco, respecto á la ejecución de las obras y á su mayor utilidad.

El Sr. Schulz, cuyos trabajos concienzudos y esmerados revelan la mas completa exactitud, grandísimo aplomo y las dotes privilegiadas de su vasto ingenio, despues de notar los muchos gastos que se evitarían con relacion á la mejora de otros puertos de la costa, estableciendo el de refugio, arriba-das y espera en Luanco, presupone las obras en la cantidad de 3 millones de reales. El muelle que indica en su plano se puede hacer *á piedra perdida*, y el material abunda en bancos gruesos en la loma del Castillo y puntos cercanos. Con esa módica cantidad que hacen suficiente las condiciones favorables de aquel punto y de la villa situada al pié, se consigue el abrigo de 70 fragatas y corbetas con 120 buques menores, unas y otros siempre á flote. *Este puerto será completamente accesible sin necesidad de práctico en toda clase de temporal, en toda estacion y á cualquiera hora de dia y de noche.* La salida de los buques ofrece las mismas ventajas. El hecho de que los botes salen de Luanco aun en los mas récios temporales á dar auxilio á los buques, cuando ningun otro puerto de nuestra costa es accesible, nadie le ha negado, ni podido negarlo con cordura. Calcúlese, pues, cuánta economía, cuántos ahorros, cuánto tiempo se ganará con la ejecución de las obras en aguas tan pacíficas y tranquilas.

En Luanco, dice el Sr. Luxan, *es fácil y no muy costoso hacer un puerto de refugio en la caleta llamada del Corral al N. E. de la iglesia, sacando un muelle-malecon, que arranque del Peon en la línea trazada por la isleta del Carmen y los bajos la Eleja, Peollo y Espiga—los materiales están á la mano y hasta la cal hidráulica en una capa de bastante espesor sobre la cual se halla fundada la iglesia y el cementerio.* El enlace del ferrocarril de Langreo á Oviedo, derivado del de Gijon, no ofrece dificultad con el puerto, que *nunca estará de sobra en una costa tan desabrigada.* Y en otra parte, añade, que uno de los primeros y mas apremiantes deberes del Gobierno de todo pais civilizado *es la construccion de los puertos necesarios para su comercio y subsistencia con la pesca, y cuantos mas y mas seguros*

mejor bajo todos conceptos. Piénsese, pues, si se quiere, en el puerto comercial del Músel, pero principiése por lo mas fácil antes de acometer lo mas difícil: dése preferencia á lo mas ha- cederó y menos costoso, de mas general y reconocida utilidad, de necesidad mas urgente y apremiante, como es el puerto de refugio, aconsejado por tantas eminencias científicas en la concha de Luanco.

El Sr. Marqués del Duero, invocando el asentimiento, la competencia facultativa y el voto respetabilísimo de los dis- tinguidos marinos que le escuchaban en el Senado, fijaba en 3, 4 ó 5 millones la cantidad que se necesitaba para convertir el puerto de Luanco en un puerto magnífico.

Pero quiero suponer que la cantidad presupuestada por el Sr. Schulz se duplique y hasta se triplique en atencion al ma- yor precio de los jornales y al mas subido valor de algunos ar- tículos y efectos; siempre resultará quizá, que con la décima parte de los gastos presupuestados en totalidad para el Músel y sus obras accesorias, y con menor suma que la invertida ya en las actuales obras del puerto de Gijon, se ejecutarían en Luanco las de su puerto de refugio, que no son de incierta utilidad, ni de dudoso resultado.

Nos revela el Sr. Ingeniero que ha oído á *personas muy res- petables*, que la ensenada de Llumeres habia sido postergada indebidamente, cuando fué llamada á concurso con la concha de Artéo para el establecimiento del departamento y arsenal que se fijaron en el Ferrol *por las mayores influencias que habia entonces en Galicia*; y añade despues con sentido acento: *¿quién sabe las esplicaciones análogas, que en el porvenir podrán idearse acerca de los móviles que me han guiado al proponer el punto mas adecuado para el establecimiento de puerto de refugio.* De las rectísimas intenciones y nobles propósitos del Sr. Regueral no podrá dudar nadie que lea con cuidado su Memoria, pero por desgracia estamos observando que en las empresas de ferro- carriles y en otras obras públicas, antes y detras de los Ingenie- ros suele haber hombres de ingenio, que vislumbran primero, meditan despues y procuran por último con su influencia y va- limiento realizar proyectos y especulaciones lucrativas y de in-

terés privado, con absoluta abstraccion del interés general. Al anunciar en el Senado el Sr. Marqués del Duero, *que el puerto de Gijon se haria, aunque no es puerto, por que costaba 40, 60 ó 100 millones, no obstante hallarse al lado el de Luanco que con 3, 4 ó 5 se convertiria en un puerto magnífico, algo tendria entendido el digno presidente que es hoy del Senado de achaques de valimientos y sugeriones. Tambien la Junta caracterizada de Gijon se quejaba con amargura á S. M. en su citada solicitud de 2 de Abril de influencias y persecuciones, que fueron causa de que se considerase á Rivadesella, como el puerto mas favorecido por la naturaleza, y de los émulos que arrastraron á su partido á los gobernantes de aquella época é influyeron para que el Consejo suspendiera la construccion del contramartillo, y se destinasen á Rivadesella los arbitrios cuantiosos con que Gijon contaba.*

Influencias siempre las ha habido y las habrá, y lo que debemos desear es que sean legítimas y que tengan por fundamento la justicia y por norte el interés general y público con preferencia al interés privado. Tambien yo me he dejado influir en este negocio, porque me han movido mucho *las razones atendibles* y las moderadas pretensiones del pobre, y no lastimo, ni vulnero los fueros de la justicia del rico. Gijon cuenta con dignatarios, ricos comerciantes y terratenientes, y Luanco es una villa compuesta en su mayor parte del gremio de mareantes: Gijon tiene representantes en muchas corporaciones y Luanco no las tiene en ninguna: en Gijon se están gastando ya en la actualidad muchos millones, y como creo que la accion protectora del gobierno de S. M. debe estenderse á otras localidades, cuando la equidad, la justicia y los intereses humanitarios la reclaman para una obra urgentísima y no costosa; hé aquí, por que abrazo con calor la causa y defensa de Luanco, y la escudo con mi padrinazgo, aunque de escaso significado. El Ayuntamiento de Gozon se presta á contribuir con un millon de reales, y con pocos mas se puede hacer el puerto de refugio, puesto que segun el Sr. Ingeniero, *reune condiciones muy apreciabiles para aspirar al favor de darle cabida en su seno.*

Por lo demás ningun género de prevencion abrigo, ni podría nunca abrigar contra el puerto de Gijon, cuyas olas han mecido la cuna del inmortal Jovellanos y de otros varones eminentes. A esta cuestion no siempre se le ha dado el oportuno y conveniente giro, dando márgen á que se enciendan odios y enconos entre dos poblaciones, que deben ser amigas como vecinas y cuyos intereses están hasta cierto punto enlazados. Luanco no deja de tener importancia, y se halla á corta distancia de la villa de Avilés, que es acaso el mejor mercado de Asturias. Se ha dado tambien escetivo aprecio á la circunstancia del gran comercio de la plaza de Gijon y á los intereses allí creados. Dejamos sentado nuestro juicio sobre el particular, y añadiremos ahora, que ignoramos si esos intereses se favorecen ó no con la construccion del puerto en el Músel. Lo que sabemos es, que el comercio y la propiedad de Santander se han conmovido á la idea de establecer el embarcadero del ferro-carril á distancia, aunque muy corta, de la ciudad: sabemos que por el mismo motivo una parte de la poblacion de Bilbao se vá trasladando á Albia. Al Músel se habrán de llevar la aduana y sus empleados, la Capitanía de puerto, las oficinas de Marina, las de la Junta de Sanidad, la tropa y empleados del resguardo, y naturalmente una gran parte de la poblacion marinera, si tiene allí donde situarse, ó sino se irá á la parroquia inmediata de Jove. No se yo, repito, si esto afectará favorable ó desfavorablemente á esos intereses, y especialmente al capital y réditos de la riqueza urbana. Hay ideas que halagan y deslumbran, y muchos pueblos donde cifraban esperanzas de prosperidad han encontrado motivos de decadencia.

Por las razones alegadas, por la altísima importancia y trascendencia del proyecto, y por otras muchas consideraciones: dando á la cuestion el mismo aspecto y carácter con que, segun tengo entendido, la ha calificado la Excma. Diputacion provincial, y de acuerdo con su informe; soy de dictámen que el Gobierno de S. M. se digne nombrar, si lo estima conveniente, una Junta de marinos espertos y conocedores de esta costa, que no sean naturales de la provincia, ni residan en

ella, á fin de que, con vista del expediente, consulten á S. M. la solucion que entiendan mas conforme. De este modo cesarán las rivalidades, se calmarán los ánimos, se extinguirán mezquinas pasiones, se acatará el fallo solemne de la ciencia, y cualquiera que sea la localidad designada para puerto de refugio, veremos todos con purísimo gozo la colocacion de la primera piedra, y elevarémos al Cielo nuestras plegarias para que sus bendiciones descendan sobre las obras y correspondan á su grandioso y humanitario objeto.

Oviedo 4 de Mayo de 1863.

Antonio de la Escosura y Hevia.

REAL ÓRDEN, NÚM. 1.º

Ministerio de Fomento.—Habiéndose dado cuenta á S. M. la Reina (q. D. g.) de una esposicion del Ayuntamiento del concejo de Gozon, en la provincia de Asturias, solicitando se diesen las órdenes oportunas para proceder al estudio de la Concha de Luanco, con el objeto de aprovecharla para puerto de arribadas, por estar designada por los inteligentes como la mejor en la Costa Cantábrica; S. M. considerando atendibles las razones en que para ello se funda ha tenido á bien se ordene á V. S., que por su parte nombre un Ingeniero que se ocupe en la formacion de un proyecto de puerto en la mencionada Concha de Luanco, haciendo un estudio comparativo entre este puerto y el de Gijon, é indagando cual sería la mejor inversion que en beneficio de la industria y de la navegacion en las Costas de Asturias, pudiera hacerse de los limitados recursos que el Estado pueda dedicar á la mejora de sus puertos; advirtiéndole que dicho estudio lo verifique con urgencia, en razon á la necesidad que hay de facilitar la esportacion de los carbones de Asturias, los productos de la fábrica de Trubia; y los que necesariamente acudirán á sus puertos, de la Industria á que está llamada la provincia de Oviedo. De orden del Sr. Ministro lo traslado á V. S. para los efectos consiguientes.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 18 de Setiembre de 1854.

NÚMERO 2.º

Ministerio de Fomento.==Direccion general de Obras públicas.==El Reglamento para la ejecucion del decreto orgánico de Puertos, declara en el artículo cuarto, puerto de interés general uno de refugio en la Costa de Asturias, dejando la designacion de la localidad para cuando estuvieren practicados los estudios necesarios. Consecuencia de esta prescripcion fué la órden de 18 de Setiembre de 1854 para hacer «un estudio comparativo entre el puerto de Luanco y el de Gijon, indagando cuál seria la mejor inversion que en beneficio de la industria y de la navegacion en las costas de Asturias, pudiera hacerse de los limitados recursos que el estado puede dedicar á la mejora de sus puertos.» Hoy que los recursos que el Estado aplica á estas atenciones son abundantes y en suficiente escala para realizar inmediatamente cuantos proyectos se forman con objeto de satisfacer las necesidades de la navegacion, adquiere mayor importancia la prescripcion del Reglamento y de la Real órden citada, y resultaria un verdadero cargo contra la administracion, si por mas tiempo privase á la provincia de Asturias y á la humanidad de las ventajas que ha de proporcionar la construccion de un puerto de refugio en esas costas. Por eso esta Direccion debe recomendar á V. S. muy especialmente, y aun prevenirle considere como trabajo preferente la terminacion de los que tiene ejecutados años ha, adicionándolos con las observaciones que juzgue oportunas sobre todos los puntos de la costa, de modo que de su estudio resulte el punto mas conveniente para el establecimiento del puerto de refugio, cuidando antes de remitir este estudio á la Direccion, de pasarlo á informe del Comandante de Marina de ese tercio Naval.==Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 30 de Julio de 1860.==José Francisco de Uría.==Sr. Ingeniero Jefe de la provincia de Oviedo.==Es copia.==Regueral.

ERRATAS.

<u>Página.</u>	<u>Línea.</u>	<u>Dice.</u>	<u>Léase.</u>
7	2	<i>eligir.</i>	<i>elegir.</i>
13	17	el	al
13	18	del	al