

MEMORIA

QUE EN DEFENSA

DE LOS AMENAZADOS Y COHIBIDOS INTERESES

DE LA

INDUSTRIA MINERA ESPAÑOLA

DEL

CARBON DE PIEDRA Y COKE,

HA DIRIGIDO

comision
LA ~~XXXXXXXX~~ DEL CENTRO DIRECTIVO

DE LA INDUSTRIA CARBONERA

DE

SIERO Y LANGREO,

en la provincia de Oviedo,

A LA

Comision Especial Arancelaria,

CREADA POR REALES DECRETOS

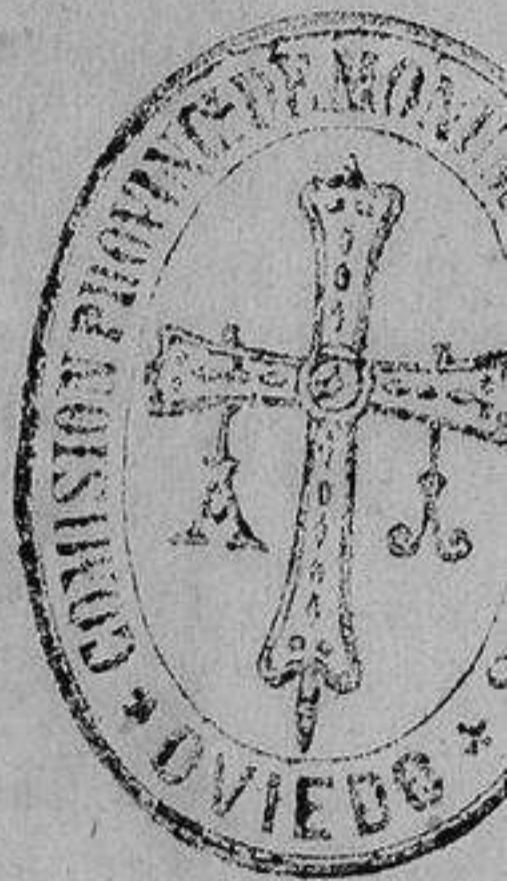
DE 10 DE NOVIEMBRE Y 22 DE DICIEMBRE DE 1865.



OVIEDO.

IMP. Y LIT. DE BRID, REGADERA Y COMPAÑIA,
calle Canónica, número 18.

1866.



A. 1881198501

MEMORIA

DEL

DE LOS ANTIQUARIOS Y COLECCIONISTAS

DE LA

INDUSTRIA MINERA ESPAÑOLA

DEL

CARBON DE PIEDRA Y COQUE

EN

LA ZONA DEL CENTRO DE ESPAÑA

DE LA INDUSTRIA CARBONERA

DE

SILERO Y LAZARRO

en la provincia de Guipúzcoa

A LA

Comision Especial Annular

CREADA POR REALES DECRETOS

DE 10 DE NOVIEMBRE Y 22 DE DICIEMBRE DE 1865.

OVIEDO.

EN LA TIENDA DE BARRA Y COMERCIO

de la Calle de San Juan, número 18.

1866

A LA COMISION NOMBRADA POR REALES DECRETOS DE 10 DE NOVIEMBRE Y 22 DE DICIEMBRE DE 1865, A FIN DE INVESTIGAR Y DAR SU DICTAMEN SOBRE LAS REFORMAS QUE PUDIERAN HACERSE EN LOS DERECHOS DE ARANCELES HOY IMPUESTOS A LAS MANUFACTURAS DE ALGODON Y SUS MEZCLAS, AL HIERRO FUNDIDO Y EN BARRAS, AL CARBON DE PIEDRA Y AL COKE.

I.

La Comision del CENTRO DIRECTIVO DE LA INDUSTRIA CARBONERA DE SIERO Y LANGREO, en el Principado de Asturias, atenta al nabilísimo propósito de que se hace eco esa tan prudente como ilustrada Comision, para contribuir con su eficacia á resolver la difícilísima cuestion de reforma arancelaria, que tan profunda influencia debe ejercer en la *abyeccion* ó desarrollo de nuestra Industria y Comercio, en general, y por consiguiente al *retraso* ó fomento y prosperidad de la pública riqueza, juzga llegado el feliz momento de corresponder á tan elevadas miras y patrióticos deseos, poniendo en sus dignas manos las contestaciones que cada uno de sus coasociados, en particular, se cree en el deber de dirigir á esa respetable Comision, para satisfacer las preguntas de su interrogatorio del 18 del presente mes, publicado en la *Gaceta* de Madrid del 20 del mismo.

Al cumplir, pues, esta Comision con el honroso encargo que por sus coasociados se la ha conferido, siente no estar poseida de esa suficiencia económico-industrial que de sus individuos se exige, para contribuir de una manera lógica y precisa á determinar el despejado camino que debe seguirse en la proyectada reforma, respecto al carbon mineral, sin lastimar los respetables intereses creados por las leyes que han dictado la proteccion arancelaria, que disfruta la industria Carbonera española; para impulsar su progre-

so en armonía con las necesidades y adelantos de la civilización; para destruir las trabas é inconvenientes que la comprimen en el círculo de la administración pública, de la que tan directamente depende por disposición de las Leyes especiales y reglamentos con que el Estado, su señor directo, ha creído ampararla y hacerla surgir de las entrañas de la naturaleza, llamando á su auxilio el ingenio, los esfuerzos materiales y el capital privado, á fin de que, á la vez que estimulase el propio provecho y explotase tan gratuita utilidad, descubriese la *subterránea Providencia* del provecho general y el gérmen de vida del gran cúmulo de industrias que se manifiestan en la esfera del trabajo nacional y que tan asídua y recíprocamente contribuyen á aumentar la riqueza del país; para, en fin, no aparecer ante los grandes principios económicos que reconoce por guía la Europa civilizada, como sistemáticos y egoistas sostenedores de errores, cuyo origen se encuentra facilmente en el espíritu y letra de esas mismas Leyes, que se intenta reformar y en cuya confección ninguna parte hemos tenido los explotadores del carbon mineral.

En defecto de tan superior y necesaria ciencia, que sentimos no poseer, séanos lícito, al menos, demostrar á la faz del mundo mercantil é industrial y de la ciencia económica, el buen deseo de justicia de que nos hallamos animados al lanzarnos á la defensa de nuestros intereses, que por falta tal vez de una exacta apreciación de los actos de nuestra conducta y actitud de industriales, podrian facilmente ser lastimados. Permítasenos asimismo colocarnos en el prisma de la equidad y de la verdad para hacer la historia de la lucha desigual que venimos sosteniendo con nuestros esfuerzos y capitales en el feraz y vasto campo de la industria carbonera, sin recoger mas que el amargo fruto de la decepción para nuestras ilusiones de procurarnos un merecido lucro. Dejarnos confesar nuestro

error de habernos anticipado á la buena época mercantil é industrial de España, y de haber transigido con los preceptos de una *tutela* que nos ha mantenido constantemente en una desmedrada y raquítica infancia.

Fijen su ilustrada atencion todas las industrias que desean obtener los productos de la nuestra mas baratos, y observarán que por causas que en el curso de esta Memoria evidenciamos y comentamos, nos es imposible complacerlas.

Juzgue la previsorá Comision de reforma, á quien nos dirigimos, en primer término, si es de la esclusiva obligacion del interés privado el procurarse con sus relativamente pequeños é insuficientes elementos particulares los grandes elementos de viabilidad general que reclama nuestra cohibida industria, que se agita en un pais donde el espíritu de asociacion no se conoce sino por muy limitadas manifestaciones. Dirija sus miradas hácia la espontaneidad que podrá mover al receloso y asustadizo capital á emplearse en el desarrollo de una industria de un resultado tan incierto, cuando los grandes empréstitos que periódicamente se anuncian y negocian en las Bolsas de todas las naciones de Europa, le ofrecen un interés mas pingüe y seguro; cuando nuestro gobierno tiene una Caja de depósitos donde los capitales ganan 7 y 9 por 100; cuando hay Bancos de emision y descuento donde los accionistas pueden obtener primas de 30 y 40 por 100; cuando hay sociedades de crédito que ofrecen sobre crédito hipotecario, 9, 10, 11, 12 y 13 por 100 á sus imposiciones; cuando, en una palabra, hay papel de la deuda pública consolidada y diferida y acciones de carreteras, etc. etc, que aseguran rentas del 6, 7 y 8 por 100 sin el menor esfuerzo y con la solidaria garantía del Estado.

Examine la entendida Comision la situacion difícil de una industria que hoy no puede aprovechar el 63 por 100 de su produccion por falta de un gran consumo

local y que, además, se nos obliga á limitarla á pequeñas cantidades, porque tiene las puertas cerradas para conducirla al universal camino que la facilitase concurrir á todos los mercados nacionales y á muchos extranjeros. Y cuidado que este defecto es bien ageno del esfuerzo del interés privado del minero español, que sabe producir al pié de mina los carbones al bajo precio medio de 2,360 escudos por tonelada métrica. Ciertamente que no; puesto que, si despues de las privaciones y paralizaciones con que perjudica á su industria, se pretende hacerle emprender la construcción de ferro-carriles generales, con tarifas económicas y puertos con un gran fondeadero para buques de alto bordo, que trasporten tan voluminoso como barato producto á un precio que convenga al consumidor, es obligarla á abarcar el imposible y darla un carácter de universalidad que se aviene muy mal con el gran principio económico de la division del trabajo para llegar á la perfeccion y baratura de la producción hasta presentarla en el mercado. Es mas aun, segun nuestro juicio: es hacerla sacrificar á la conveniencia del consumidor en perjuicio de su propia conveniencia, porque, de ser así, ninguna satisfaccion obtendria para sus esfuerzos extraordinarios. Es, pues, evidente que la construcción de vias férreas generales económicas y caminos ordinarios, canales y puertos capaces para la carga y esportacion de carbones en grande escala, debe ser siempre obra de ese mismo interés público, que tanta consideracion demanda y que nosotros nos hallamos propicios á concedérsela en el perfecto grado de mutualidad de servicios que nos preste.

De la exacta apreciacion de nuestra hipótesis, deducirá facilmente la Comision de reforma, que estamos mas dispuestos á aceptar la verdadera y eficaz proteccion indirecta que se nos debe en el fomento y desarrollo de la industria general del pais, que la ineficaz, cuanto ilusoria proteccion directa del arancel

vigente. Pero al mismo tiempo, no debe olvidarse que en la transición que, como inevitable consecuencia de la reforma proyectada se nos coloque, corremos el inminente peligro de desaparecer del palenque industrial, vencidos y derrotados por nuestros únicos competidores los productores de carbones ingleses, y desaparecerá con nosotros el sustento que procuramos á millares de familias y el pequeño movimiento mercantil que nuestra exánime vida imprime á varias localidades de la provincia.

Así las cosas, la cuestión viene indispensablemente á colocarse en la difícil elección de los medios de producir un colosal y beneficioso efecto, destruyendo, por un lado, las principales y viciosas causas que se interponen entre la imperiosa é ineludible necesidad que siente el país de desarrollar una industria madre de las demás, á fin de que sus productos se obtengan baratos, y por otro, respetando la inviolabilidad de los derechos creados por los industriales carboneros en los errores en que ha incurrido el legislador. ¿Será, pues, más aceptable adaptarnos al resultado del eclecticismo de una reforma gradual y progresiva, ó decidimos por la reforma radical de la protección del arancel, ó mantener su *statu quo*?

Esta es la concreta pregunta que nos hacemos y que nos esforzaremos en contestar del modo más satisfactorio posible, y que á nuestra vez transmitimos al Gobierno de S. M. y á la digna Comisión á quien tenemos la honra de dirigirnos.

Al efecto manifestaremos á uno y á otra con el relato de nuestra historia industrial Carbonera de Siero y Langreo, lo inconveniente que será á todas luces el rebajar ó suprimir una protección, que somos los primeros en reconocer sus perniciosos efectos en nuestro pasado, presente y porvenir, sin que antes se nos conmute con la protección de rebaja de tarifas del ferrocarril de Langreo, cuyo tipo admisible señalaremos

al demostrar los precios á cómo producimos y vendemos, y á cómo podríamos vender, obtenida que sea tan equitativa rebaja, y se nos construya en Gijon un puerto accesible para buques de alto bordo que importen minerales de cobres, calaminas, hierros, etc., á fletes módicos y esporten nuestros carbones y metales á iguales fletes á los muchos mercados del estenso litoral de la Península Ibérica y á algunos del vecino reino de Francia. Por último y en defecto de esta compensacion, que reclama tanto, ó mas, el bienestar público, que la justa exigencia de nuestro provecho, y si se quiere realizar á todo trance, como parece, la reforma, escogítese el medio extremo de indemnizar-nos de nuestros desembolsos.

II.

HISTORIA DE LA INDUSTRIA CARBONERA DE SIERO Y LANGREO.

Origen de la exploracion y explotacion de algunas capas bajo la direccion del Gobierno y por cuenta del tesoro público.—Causas que motivaron su paralización.—Esplotaciones de paisanos.—Concesion y construccion de la carretera Carbonera.—Esplotaciones hechas por cuenta del Banquero Aguado, la Sociedad Cántabra y otras.—Inconvenientes de la Carretera Carbonera.—Aparicion de un proyecto anónimo para construir un ferro-carril desde S. Andrés de Linares á Gijon, con ramales á Oviedo, Mieres, Villaviciosa y Musel de Arnao.—Esplotaciones por cuenta del Duque de Riánsares, en los valles de Pumarabuli y Candin.—Concesion y construccion del actual ferro-carril de Langreo.—Esplotacion de las secciones La Florida, Noreña y Malpica.—Su prolongacion al Candin y Vega.—Disolucion y reorganizacion de la Compañia Concesionaria.—Nueva concesion por la Ley general de ferro-carriles de 1855.—Continuacion del mismo á Sama.—Inconveniencia de sus tarifas provisionales.—Progreso de la Industria Carbonera, ocasionado por los establecimientos de Siderurgia de Gil y Compañia, y Duro y Compañia.—Estacionamiento y decadencia de este progreso por la reforma arancelaria de 1862.—Su perniciosa influencia por el aplazamiento y estado de interinidad en que quedó la rebaja de los derechos de arancel sobre el hierro fundido y en barras que se importase del extranjero.

Empezaba la última década del siglo XVIII y en vista de un luminoso informe del memorable estadista D. Gaspar Melchor de Jovellanos, se dispuso la exploracion de las ricas minas de carbon de piedra de Asturias, y la explotacion, bajo la direccion del Gobierno y con fondos del Tesoro público, de varias capas situadas en término de los concejos de Laviana, San Martin del Rey Aurelio y Langreo, cortadas por el rio Nalon. En la misma época y por resolucion del Consejo de Estado y Real Cédula de 24 de agosto de 1792, y en consonancia á los principios establecidos en las anteriores leyes I, II y III del lib. IX, tit. XX de la Nov.^a R., se disponia el libre aprovechamiento y comercio del carbon de piedra y se dictaban reglas muy ventajosas para el laboréo de sus minas. En estas reglas dominaba el espíritu mas genuinamente liberal á la vez que protector. En la regla 7.^a de la ley IV del lib. IX, tit. XX, se fijaba como indispensable, particularmente para Asturias, dar incremento al tráfico interior y exterior de los carbones, facilitando los trasportes y *abriendo ó reparando carreteras y caminos de travesía y habilitando la navegacion de alguno*

ó algunos rios. Para el efecto y por lo tocante á carreteras, se ordenaba á la Superintendencia del ramo, procurara se continuasen las ya empezadas y que se emprendieran otras conforme lo permitiesen los arbitrios destinados á este objeto; que se estimulase á los pueblos á que se ayudasen por su propio beneficio poniendo corrientes las travesías de sus jurisdicciones. Y en cuanto à navegacion de rios, particularmente del llamado Nalon, que el ministerio de Marina hiciese examinar este asunto, promoviéndolo en expediente separado. Y si no se hablaba de ferro-carriles, de navegacion de vapor y de un gran puerto, era naturalmente porque ni las prodigiosas aplicaciones de *Fulton y Watt*, estaban admitidas en el uso de la navegacion y de la industria, ni el grandioso invento de *Stiffenson*, se habia concebido; ni en fin, se construian buques de gran porte. Apesar de no cruzar los mares esas grandes corbetas que estiban en sus bodegas mil y dos mil toneladas, el previsor Jovellanos, tenia preconcebido el vasto proyecto del puerto del Muelle de Arnao frente á Gijon.

En ausencia de tan accesibles medios de arrastre y navegacion para los carbones, se creaban toda clase de franquicias y premios, ora para el particular ó compañía que descubriese y explotase el carbon fósil, ora para los navieros y matriculados que se dedicasen á su trasporte. Se establecia un Instituto en la villa de Gijon con cátedras de matemáticas, física química, mineralogía y náutica, para difundir los conocimientos científicos, de absoluta necesidad para el laboréo de las minas y formar Pilotos entendidos en este Principado; todo bajo la solícita y elevada inteligencia y direccion de su por tantos títulos ilustre y preclaro hijo Jovellanos.

Seguramente por el estado de expectativa en que el interés privado debia de mantenerse, en vista de los grandes trastornos político sociales de que era san-

griente teatro la vecina república francesa, ó tal vez por la penuria y atraso en que se hallaba el país, bajo el punto de vista industrial, ninguna parte tomó aquel en Asturias en la explotación y transporte de una utilidad con que le brindaba la rica naturaleza del subsuelo, y que hoy ha sido gráficamente considerada como la *Providencia subterránea de la humanidad*.

Mientras tanto el Gobierno continuaba explotando las minas de carbon de este valle empleando un sistema muy dispendioso. Intentaba la canalización de una sección de 22 á 23 kilómetros del río Nalon, bajo el sistema mas empírico é ineficaz, que sus naturales y fuertes avenidas, convertían en una tela de *Penélope*. Construía un gasómetro y un destilador de hulla sin conocer una lucrativa aplicación. En todas estas operaciones, precedía la mejor buena fé y deseo; pero no dieron mas resultado para la riqueza pública de su época, que ayudar á vaciar el agoviado tesoro de la Nación por espacio de unos 12 años, remediar un tanto la constante escasez de estos labradores y confirmar en parte la existencia del carbon mineral y sus buenas condiciones. (1)

Lo único que dejó de ejecutarse, y para nuestro modo de ver, lo mas conveniente en aquellos tiempos á fin de desarrollar la explotación de las minas de carbon de piedra y la concurrencia de sus productos á todos los mercados que los demandasen, ó pudiesen apreciar sus inmensas ventajas sobre el carbon vegetal, fué, en defecto de la muy costosa y casi imposible canalización del raudo Nalon, la proyectada carretera á Gijon, que, con pocas modificaciones al preconcebido proyecto de Jovellanos, vino á realizarse desde 1838 á 1842, por el Banquero Sr. Aguado, á

(1) En este período, fué cuando Jovellanos sufrió las mayores persecuciones y por consiguiente estuvo alejado de la ejecución de sus acertados proyectos.

título de un contrato celebrado con la provincia para el anticipo de los fondos necesarios.

En el relato de los hechos consignados, vemos del modo mas claro que pudiéramos aducir, que, no solamente ocasionó el mal resultado que obtuvo el Gobierno de la época industrial que venimos reseñando el inconveniente sistema seguido en la explotación del carbon mineral intentada en estos valles, sino que la falta de vias fáciles de comunicacion con el mar y con el interior y el incierto consumo, fueron las principales causas de la paralización de sus costosas obras y labores en 1804. Pudo tambien contribuir á tan poco satisfactorio desenlace, el mal estado de los negocios bajo el punto de vista político y administrativo, que tanto influia en la penosa vida industrial y mercantil que devoraba á la Nacion y retraia necesariamente al interés privado de librarse con la conveniente fé, inteligencia y energía, á un género de especulacion de una índole tan eventual.

A esta infántil existencia de la minería carbonera de estos valles, engendrada con el gérmen científico de sábias, liberales y previsoras leyes, que no tuvieron una rigurosa ejecucion en todas sus prescripciones, sobrevino el marasmo de una paralización de 30 años ó mas, en los cuales el Principado de Asturias lloraba la muerte del protector de su industria, el eminente autor del *informe sobre la ley agraria*.

Lejos de poderse dedicar la Nacion al fomento de estas y otras industrias, primero se lanzó en masa á defender su independendencia hollada por el coloso Capitan del siglo, y luego consumió un precioso tiempo en constituir el pais en un sentido esencialmente liberal. Vino despues la reaccion y restauracion que volvió á levantar los tronos que á consecuencia de la guerra general europea habian rodado hechos pedazos; en fin, surgió la paz para muchas naciones y como natural consecuencia su prosperidad industrial.

La de España quedó comprimida por una reaccion sin freno y por nuevas luchas de partido, hasta que estalló la devastadora guerra civil.

Inglaterra y otras naciones se apercibieron de la mágica verdad de la aplicacion del vapor en la navegacion y como múltiple fuerza motriz para todo género de máquinas; se asieron á ella como el cristianismo á la verdad evangélica; la analizaron, la dieron nueva forma, nuevas aplicaciones, abrieron nuevos y dilatados horizontes y satisfacciones á todas las industrias, á los esfuerzos materiales del hombre, á su ingenio, á su locomocion y, finalmente, pingües y seguras utilidades para los capitales, que en aquella se empleasen. De aquí, pues, nació la grande, ineludible y si cabe voraz necesidad de esplotar el carbon mineral; de aquí los fabulosos medios de su consumo; de aquí el estudio de producirlo en condiciones económicas; de aquí la lucha del moderno principio "*Dejad hacer, dejad vivir, dejad cambiar libremente* con el mas admitido y arraigado de "*proteccion y reglamentacion y del privilegio para la industria nacional;*" de aqui en una palabra, la vida, la actividad y la riqueza inapreciable de todo un mundo civilizado.

Al reanudar nuestra interrumpida historia industrial, pedimos de la benevolencia de esa complaciente Comision, nos autorice esta digresion, que ha de contribuir á deducir muy lógicas consecuencias para llegar á las conclusiones necesarias que darán á no dudarle solucion al objeto que nos guia.

En este largo período de progreso para la industria del carbon mineral extranjero, solamente una pequeña necesidad motivada por nuestra guerra civil del año 1833, y de la naciente navegacion de algunos vapores mercantes de cabotaje, dió ocasion á las pequeñas esplotaciones de los afloramientos de las capas de carbon por estos naturales, á instancia de la demanda que se les hacia por parte de algunas casas de comer-

cio de Gijon para satisfacer aquella.

Como no podia menos de suceder, estas explotaciones, llevadas á cabo de una manera irregular, codiciosa y sin el auxilio de los agentes de la ciencia, del arte, ni de los necesarios capitales, cuando por su especialidad los reclama en tan grande escala, producian el pernicioso efecto de dificultar el aprovechamiento ulterior de las capas que escababan. Tampoco remuneraban los esfuerzos que gastaban los operarios en un trabajo que la mucha cantidad de tiempo empleado, consumia tres veces, á lo menos, el precio ínfimo que recibian por un producto, cuya pureza, ni valor en venta, conocian; puesto que dejaban ó mezclaban con ella los esquistos. Vendian 16 y 20 quintales de carbon por 5 y 6 reales al pié de mina y perdian el menudo.

No era mas feliz la suerte de los porteadores que andaban distancias de cinco, seis, siete y ocho leguas, hasta llegar á Gijon; empleando los mas tres dias para cada viaje redondo y obtener el mezquino precio, que, con relacion á los esfuerzos que representaba un quintal de carbon, les pagaba el acaparador, comerciante ó comisionista.

Con esta explotacion tan empírica, anormal y esencialmente destructora, la riqueza carbonera de estos valles, se manifestaba en el mundo industrial bajo condiciones incapaces de llenar la prodigiosa mision que por su naturaleza le estaba reservada. No llevaba su gran óvalo á la riqueza pública, ni producía el bienestar que en otras circunstancias debia sentir la localidad. Por el contrario, servia de estímulo á la embriaguez de los que en ella se ocupaban y que con este ejercicio solamente cambiaban la pacífica actitud de tomar el sol en la puerta de su casa con la bulliciosa del juego y la taberna. Y lo que era aun peor, se abandonaban las labores de una tierra estéril por el engañoso aliciente de una produccion tambien estéril en sus manos.

Esto sucedia despues que el Estado se habia declarado por Real decreto de 4 de Julio, y Real instruccion de 18 de Diciembre de 1825, dueño absoluto de todo el señorío y dominio supremo de las Minas de carbon de España, ó sea del subsuelo; despues que mantenía un cuerpo facultativo compuesto de Directores, Inspectores é ingenieros de minas; despues de la particular, sábia y previsora recomendacion que respecto á MINAS Y SUS AGREGADOS, se consignaba en el CAPITULO IV, *art. 23 de la Instruccion de 30 de Noviembre de 1833*; despues, en fin, de *las reales órdenes de 14 de Diciembre de 1834 y de 4 de Agosto de 1837*.

Por conclusion de la reseña de una época tan incipiente como infausta para la industria carbonera de Siero y Langreo, consignarémolos, como de paso, que en ella empezó á levantarse la *pantalla* de la proteccion del arancel para nuestra industria; pues se señaló un derecho de 2 reales por quintal de carbon mineral que se introdujese del extranjero en bandera nacional y de 3 reales por la misma unidad en bandera extranjera. Se levantaron á la vez con todos sus inconvenientes las trabas y perjuicios del fisco, las de la reglamentacion y centralizacion y por lo mismo el odioso y sofocador sistema de expedientes. Se creó un Cuerpo de Ingenieros sostenido por el presupuesto del Estado y además renumerados individualmente por el interés privado en cada una de las operaciones que ejecutaban con sujecion á la Ley y reglamentacion de minería. En este absurdo de proteccion, todos quedan protegidos, excepto el explotador de minas.

Y esta aseveracion es tan cierta, que bastará aducir en corroboracion de ella el hecho de que el Estado cobraba 200 reales por cada pertenencia minera y el 5 por 100 del producto en venta, y á la vez los 2 y 3 reales impuestos por el arancel á cada quintal de carbon extranjero que se introducía en el Reino, y los

dignos Ingenieros del Cuerpo Nacional facultativo creado, cobraban un sueldo fijo anual y además una retribucion especial en cada operacion de las muchas á que daban lugar los registros y sus controversias. En cambio no existía ni una carretera, ni un canal, ni un puerto, ni siquiera el proyecto de un *tromway*, ni un ferro-carril que abrieran los inaccesibles diques que tenian cerradas las distintas Cuencas Carboneras, mientras en Inglaterra y Bélgica, se estaban aprovechando y planteando tan poderosos elementos de viabilidad de la riqueza pública. ¿Eran acaso un formal motivo de tan incalificable abandono los desastres de nuestra gran guerra civil? ¿Por qué hubo de continuar en su mayor parte y despues de haber ésta terminado y hasta nuestros dias? Dejamos la satisfactoria contestacion de nuestras sentidas preguntas á nuestros juiciosos lectores y á la respetable Comision de reforma.

Hacia el año de 1838, y sin embargo de tener Asturias en la esfera de los negocios públicos prohombres de grandes recursos y de gran talla, é importancia política, hubo de venir del extranjero un español, repudiado cuando la gloriosa guerra de la independencia, á señalar la época de pseudo-redencion de esta industria Carbonera. Efectivamente, vino el Marqués de las Marismas, hombre acaudalado, acompañado de inteligentes y prácticos facultativos á hacer algunos registros de minas de carbon y ajustar con la provincia y el Estado la construccion de la carretera carbonera desde Sama á Gijon, que quedó construida en 1842 y despues de muerto su constructor. Empezó la viuda de este á esplotar sus minas de una manera poco provechosa para su peculio, puesto que se veia obligada á abandonar el 50 por 100, á lo menos, de su produccion, representado por el menudo que no era demandado en el único mercado de Gijon, que entonces estaba abierto.

Con el engañoso aliciente de la nueva carretera, se animaron otros industriales así extranjeros como españoles á hacer nuevos registros y explotar también las minas por un sistema algo anormal y bastante parecido al de los paisanos, que se decidieron, al fin, á hacer también registros y explotar los afloramientos de estas capas como antes.

Quién de aquellos se arriesgaba á componer caminos de travesía y montar carreterías, quién de estos ponía sus yuntas y caballerías al transporte del carbon. Todos, sin escepcion, no hacian mas que bullir y revolverse infructuosamente y aumentar nuevas dificultades para el ulterior aprovechamiento de las minas; avezando á los obreros naturales á vicios y necesidades que mas tarde podian crear serios obstáculos respecto al personal y al necesario efecto útil que debia producir su trabajo regularizado.

La casa de Aguado, explotaba el carbon que vendía á 0,075 de Escudo por quintal mas barato que su costo al pié de mina; pero buscaba y queria encontrar la compensacion de esta pérdida en los dos portazgos que tenia establecidos.

Unos y otros no veian el grave error que ostensible y ocultamente devoraba sus esfuerzos y sus capitales. Se empeñaban en desvanecer la realidad triste del presente con la embaucadora ilusion de un porvenir que estaba fundado en su misma quimera.

No se apercibían del elemento ineficaz de su carretera, ni tampoco reparaban lo inaccesible de la pequeña dársena de Gijon, ni el abismo que les abria el monopolio de una comision exigente en demasía; por que los explotadores eran á un tiempo explotados por aquella. De toda esta agitacion y desconcierto industrial, surgió, sin embargo, algun tanto de bienestar para la localidad y el enriquecimiento de la hermosa villa de Gijon. Pero esto no bastaba para la satisfaccion de los capitales importados por los Carboneros,

ni para la industria general del país, ni para el fomento de su riqueza pública.

Pasados unos cuantos años de esta vida incierta de nuestra industria y despues de un juicioso y bien razonado informe de una comision nombrada en 1843, para examinarla é ilustrar al Ayuntamiento, Junta de Comercio y Sociedad Económica de Gijon, acerca de estas ricas minas de carbon de piedra y de las facilidades que allegaría á su necesaria y provechosa explotacion un camino de hierro desde aquella plaza á Langreo, vió la luz pública un proyecto anónimo, y sin fecha, acompañado de un plano de ferro-carril que llenaba todas las necesidades de esta Cuenca, de la de Tudela y Mieres. En este proyecto se hacia la provechosa indicacion de construir un gran puerto en el Musel de Arnao, á media legua de Gijon, del aprovechamiento de su antigua dársena y del puerto de Villaviciosa, á donde conducia un ramal desde el valle de San Andres de Linares á seis kilómetros de Sama. Asi mismo se aseguraba que se habian presentado proposiciones al Gobierno de S. M. para la construccion de los muelles que el Musel necesitaba para convertirse en el mejor puerto del mundo; comprometiéndose la empresa que solicitaba esta concesion á depositar en el BANCO DE SAN FERNANDO ó en el de ISABEL II 30 millones de reales á que se calculaba el costo de las obras.

A la sazon ocupaban el poder algunos distinguidos patricios que habian sido autorizados para negociar empréstitos de millones para obras públicas, y sin embargo, nada hicieron en favor del fomento de la riqueza del país que les vió nacer. Ni el proyecto de ferro-carril, ni el del puerto del Musel de Arnao, fueron acogidos. Uno y otro constituian los indispensables elementos para hacer de estas cuencas la Bélgica española. A falta de tan positiva proteccion, vino en vano á sustituirla la Ley general de Aranceles de 1849,

que aplazaba la reforma de estos, envolviendo una amenaza para los intereses industriales que se fiaron á su amparo.

En este mismo año, se sancionó la nueva Ley de Minas de 11 de Abril, que tampoco resolvía las verdaderas necesidades de la explotación del carbon mineral.

Continuaron por algun tiempo mas las dificultades y los añejos absurdos industriales, hasta que se presentó el opulento é influyente duque de Riánsares á dar otra solución menos conveniente al negocio de arrastres, que, por cierto, hubo de pagarse á buen precio por el país y por su iniciador.

Adquirió varias concesiones en los valles de Pumarabuli y Candin, y como era natural, empeñó su influencia y capitales á construir un ferro-carril, que, con el título de FERRO-CARRIL DE LANGREO, partiese desde Gijon y no pasase de sus concesiones. Ayudáronle á este propósito otros banqueros españoles y extranjeros, á quienes convenia la idea por tener concesiones contiguas á las de aquel, y algunos otros accionistas particulares, que ignoraban el género de especulación á que se libraban.

Riánsares subrogó á la casa de Aguado en sus minas, y en la carretera Carbonera. Su proyectada compañía de ferro-carril, obtuvo del Gobierno la concesion para construir su camino por un real decreto especial, abonándole el Estado un 6 por 100 sobre el capital que en la construcción invirtiese, deducidos los productos líquidos. Esta concesion fue objeto de un gran debate en el Senado español en la legislatura de 1853, en el cual, quedó derrotado el Gobierno y fue origen, á no dudarlo, del vasto proyecto de la Ley general de ferro-carriles de 1855.

Empezaron las obras de nuestro ferro-carril bajo el precedente fatal de un trazado con pendientes del 1 á $1\frac{3}{4}$ y 2 por 100, curvas de menos de 200^m de ra-

dio, dos túneles y un plano inclinado de $12 \frac{1}{2}$ por 100. Su presupuesto tampoco estaba en relacion con el costo de las grandes dificultades que se proponia vencer tan irregular proyecto.

Seguian las obras del ferro-carril y la explotacion de las minas de Riánsares, las de otras sociedades y las de los paisanos. Los mismos defectos y las mismas defecciones para el capital y los esfuerzos que en ellas se empleaban, como en tiempo de la casa de Aguado.

Al traves de mil peripecias, litigios y hundimiento de un viaducto, vinieron, al fin, á inaugurarse las secciones del ferro-carril de Langreo llamadas de La Florida, Noreña y Malpica, cerca de Pumarabuli.

Entonces las minas de este grupo de propiedad del duque de Riánsares, gozaban la ventaja sobre las demas de conducir sus productos directamente y mas baratos á Gijon. Por lo mismo tenian el derecho de monopolizar el mercado que demandaba los carbones de Siero y Langreo en 1852 y 1853, que fue por cierto cuando alcanzaron mayor demanda y precio en España con motivo de la guerra de Crimea.

El ilusorio porvenir que les hacian preveer las ventajas que sobre los demas explotadores disfrutaban dos grandes compañías colocadas en medio y á un extremo del ferro-carril, fue tal vez el móvil de la fusion que llevaron á cabo, y cuyos buenos resultados fueron absorbidos por los defectos capitales del ferro-carril y del puerto. De ahí la inmediata disolucion de esta fusion que con otros elementos ausiliares se bastaba por sí sola para haber sido la mas sólida base del gran fomento y desarrollo de la industria general del pais.

Las demas minas situadas en el Candin, Barros, Lada y Sama, Samuño, Villar, Santa Ana y San Andres, tenian que recorrer en carros ó caballerias tres y media, tres, dos y media y dos leguas para llegar al embarcadero de Bendicion, en el cual un alto em-

pleado de la compañía, creyó conveniente acaparar los carbones de los paisanos para evitar que muchos prefiriesen continuar directamente á Gijon sin aprovecharse de la via férrea.

Con bastante penuria de numerario y por consiguiente con grandes disgustos en el seno de la compañía, vino á concluirse el camino hasta Vega en 1854.

Al poco tiempo de estar este en explotación, se disolvió la compañía, se volvió á organizar y obtuvo la nueva concesion que disfruta con una subvencion de Rs. 4.100,000, y señalándole el Estado por intereses vencidos Rs. 5.154.107,12, con la nueva obligacion de continuar la via hasta el puente de Sama. Ademas se le autorizaron las siguientes tarifas para las mercancías de 2.^a, 3.^a, 4.^a y 5.^a clase, contraproductentes hasta lo infinito para desarrollar la explotación del camino y la de la industria carbonera, á saber:

Carbon mineral.	15	mrs.	por	tonelada	española	y	kilómetro.
Coke.	18	id.	por	id.	id.		id.
Minerales y maderas.	4	rs.	por	id.	id.	y	legua.
Castina.	3	id.	por	id.	id.		id.

A estos derechos de tarifa se aumentaban los accesorios de 2 rs. por tonelada y viaje, y un real ademas por embarque y desembarque en los buques de la dársena, *que nunca efectuó.*

En 29 de Mayo de 1856 y por disposicion de la Junta Directiva de la compañía, que sin duda reconoció el grave y perjudicial error de mantener semejantes tarifas, se dispuso en beneficio de sí misma y para el desarrollo de esta industria, que á las primeras materias que se introdugeran por el puerto de Gijon con destino á la fabricacion en el interior, se cobrara solamente la mitad de los derechos concedidos por el Gobierno. A poco tiempo arrepentida aquella y fundándose en un motivo tan especioso como informal, estableció transitoriamente otra tarifa con



el caracter de provisional é ínterin se aprobaban las nuevas tarifas y reglamentos que la compañía habia propuesto al Gobierno en concepto de *baja y reglamentacion*. Rigieron, pues, en 1857 para los arrastres ascendentes y descendentes, las que copiamos á continuacion :

Carbon de piedra	por tonelada española y kilómero...	15 mrs.
Coke.....	por id.... id.... id.....	18 „
Mercancias sin distincion de clases.	por id.... id.... id.....	18 „
Maderas cuya dimension llegue á 20 piés.....	por id.... id.... id.....	34 „
Maderas cuya dimension llegue á 30 piés.....	por id.... id.... id.....	40 „
Derechos accesorios por tonelada y viaje.....		2 rs.
Idem desde la estacion de Gijon á la dársena.....		1 „

El solo anuncio del acuerdo de la Junta Directiva de la Compañía del ferro-carril de Langreo, fijado en varias estaciones de la línea y arrancado despues sigilosamente, bastó para que se establecieran en el cómodo sitio de Vega y la Felguera los importantes establecimientos de Siderurjia, moldería y forjas de hierro, de GIL Y COMPAÑIA, Y DURO Y COMPAÑIA. Animó á una Sociedad francesa que se denominó SOCIEDAD HULLERA DE SANTA ANA á comprar las pertenencias de la EMPRESA CANTABRA, establecida á 4 kilómetros del ferro-carril. Condujo á la Sociedad denominada JUSTA y á la Sociedad BELGA HULLERA DEL SAMUÑO, á otras menos importantes y algunos particulares á dedicarse á la esplotacion del carbon mineral.

Sensible es decirlo, pero creemos un deber de nuestra conciencia consignar que la fascinacion que impresionó á sus inteligentes y laboriosos directores, no les dejó vislumbrar el abismo que quedaba abier-

to para consumir sus capitales. No se apercibieron de la insuficiencia de la pequeña dársena de Gijon. No cupo en su mente la lamentable reaccion que con harta imprevision habia de apoderarse de la Compañía del ferro-carril de Langreo para destruirse á sí misma y destruirlos. No contaron jamás con la indiferencia de un Gobierno que á la vez que declaraba con ostensibles manifestaciones proteccion á la industria general, erizaba de obstáculos la nuestra, que es el gérmen de vida de todas. Su fé en un próximo porvenir y en las modestas lecciones que su abnegacion y actitud, confirmadas por sus mismos hechos en la vida industrial que emprendieron, debian dar á la Compañía del ferro-carril y al Gobierno que la apoyaba en sus desaciertos, les hacia caminar á pasos agigantados á un funesto desengaño. No cayó la venda de sus ojos hasta que quedaron agotados los particulares recursos de los mas, que hoy vivimos condenados á transigir con el malestar nacido de nuestra propia confianza, fundada en razones que fiamos al juicio de esa erudita Comision.

Corria el año de 1858. La compañía del ferro-carril continuaba en sus desaciertos en la esplotacion; con un material fijo y móvil en muy mal estado; ejerciendo un despotismo odioso con los remitentes de menos talla; haciéndoles exacciones indebidas; recibiendo con la frialdad de un estoicismo incalificable sus quejas; dictando órdenes para hacer la carga y los arrastres en oposicion á las prescripciones de su concesion, y dirigía á la vez sus quejas al Gobierno contra estos mineros porque no le daban los arrastres en el tiempo que ella deseaba y sin atender al regulador de la demanda. El gobierno ordenaba evacuar informes por la Inspeccion de minas y rebajaba las tarifas del derecho de arancel al carbon y coke extranjeros; los nuevos industriales ferrones construyendo fábricas; los mineros preparando sus minas;

pidiendo concesiones y estableciendo *Tromvais*. Luchaban estos entre sí para llegar los unos primero que los otros al pequeño mercado; ora levantándose obstáculos con el auxilio de influencias extrañas; ora promoviendo expedientes que les entorpecían su malgastada actividad. Los obligados y siempre tardíos informes de las distintas dependencias de la Sección de Fomento de la provincia, tenían que sustituir el buen sentido del interés privado, cuando no lo confundían más. De aquí las apelaciones á las dependencias superiores y consultivas del Estado y á los tribunales contencioso-administrativos. Entre tanto, el tiempo perdido en cuestiones estériles, añadía sobre su inapelable fallo el penoso y sensible cargo de liquidar el capital y esfuerzos de los contendientes, demostrándoles el aterrador *cero* en su resultado final. ¿Y sabe la Comisión de reforma dónde estaba ~~la~~ la causa de tanta anarquía industrial? Fácil le será adivinarlo. Estaba como en anteriores épocas, y como hoy, en no haber un puerto con buen fondeadero en Gijón y camino de mejores condiciones y más barato que el ferro-carril de Langreo para acudir á las necesidades de la demanda de toda España y de varios puntos de Francia, y para desarrollar la Siderurgia y metalurgia en esta cuenca, es decir, para consumir el total de sus productos. Estaba, finalmente, en la cadena de reglamentos con que hoy mismo nos comprime la administración del Estado, que implícitamente ha reconocido su error en el reciente discurso de la Corona á las Cortes.

El silencio y la lucha eran las únicas satisfacciones que obtenía el interés privado del minero, á pesar de tan urgentes necesidades. Las sentíamos como hoy, pero por temor de malgastar el tiempo ante el Gobierno las callábamos. Mas hoy que esa digna Comisión nos invita á hacer la luz económica, sujetamos á su ilustrado fallo nuestra conducta y la de nuestro

señor directo el Estado. Las sometemos al recto juicio y criterio de nuestros conciudadanos é industriales españoles. Las ponemos ante los ojos de esas eminencias del pais que tan oportunamente podian y debian con su noble y eficaz influencia remediarlas para labrar, de una vez, la felicidad provincial y la riqueza pública. En efecto, una y otra, sintieron transitoriamente los auxilios de nuestros capitales y el bienestar que emanaba de la utilidad gratuita de la naturaleza que explotábamos.

Entienda esa digna Comision, que ese mismo período de delirio industrial, que aun no reseñamos con sus propios caractéres, fué el anuncio de la época mas aparentemente próspera y progresiva de la industria carbonera de Siero y Langreo, la cual se prorogó hasta la reforma arancelaria de 1862, que vino á detenerla.

Era una verdad el progreso de la demanda en los mercados de la costa de Cantabria; se concluian con recomendable actividad tres altos hornos en el valle, y se montaban á toda prisa hornos de *putlage* y refino y talleres de cilindros en el establecimiento de los señores Duro y Compañia. El consumo del carbon menudo que producian algunas empresas, quedaba asegurado. La compañia del ferro-carril aumentaba *ciento por ciento* el producto bruto de sus arrastres. Solamente faltaba que este dislocado y esencial elemento y el puerto de Gijon abrieran paso al gran progreso que se señalaba y que la admidistracion pública lo fomentára con acierto.

¡Vana quimera! Ni el puerto, ni el ferro-carril salieron de su primitivo estado. Nuevas luchas cada dia entre los remitentes y la Compañia, hasta que el Ministerio de Fomento dió una solucion demasiado fatal para los carbones y hierros á la cuestion de tarifas. Aprobó sin oir á los remitentes ni al público mas directamente interesado por medio de las respectivas

municipalidades, y con el extraño carácter de provisional, y por Real orden de 14 de Enero de 1859, las siguientes tarifas, de 2.^a y 3.^a clase, que mas importancia tenian para el objeto de esta industria.

PRECIOS.

2.^a clase.

	PEAGE.		TRASPORTE.		TOTAL.	
	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.
Trigos, granos, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, tablas, madera de carpinteria, hierro en barras. . . .	0,	47	0,	23	0,	70

3.^a clase.

Piedra de cal (Castina) y yeso, sillarejos, etc. hulla y materiales de toda especie.	0,	34	0,	18	0,	52
--	----	----	----	----	----	----

Además 2 reales por tonelada de carga y descarga y un real de embarque por tonelada á los *Drops*, y cuya primera operacion hacian los remitentes de los cargaderos generales y la compañía cobraba indebidamente.

Estas tarifas, que en union de las de primera clase, forman el ridículo mas entretenido que puede presentar á un respetable público una Compañía de ferrocarril carbonero, tienen unas *disposiciones generales para la observancia en la percepcion de sus derechos* que caracterizan perfectamente la pequeñez de miras industriales de sus directores. Es tal su ambigüedad, que apenas anunciadas en 12 de Febrero de 1859, y puestas en observancia en 1.^o de Marzo siguiente, provocaron una esplosion general de disgustos y que-

jas de parte de los Comisionistas de Gijon, tan deferenciados por aquella, y de parte de los explotadores y remitentes. ¿Y cómo no ser así si la disposicion 16.^a se empeña en entregar por volúmen el carbon y coke cuando el mundo mercantil ha establecido desde que existe su *compra venta* la unidad del peso? ¿Y el fundamento racional de tan exótica medida acertará la Comision cuál es? *La imposibilidad de verificar el peso con aquellos combustibles.* Todavía la cuestion era mas complexa. Se presentaban para medida del volúmen de toneladas métricas, unos *wagones tolvas* que habian recorrido la línea por espacio de 5, 6 y 7 años, con el aforo de toneladas españolas, y cuyo inadmisibile aforo no se habia nunca verificado en presencia del principal interesado, que era el vendedor, ó remitente.

El Comercio dirigió sus quejas al Gobierno de Provincia contra semejante falta de equidad. Aquella autoridad tomó en 16 de Marzo de 1859 varias disposiciones que elevó á consulta y aprobacion de la Direccion general de Obras públicas. Estas dependencias del Estado, de comun acuerdo, resolvieron en 6 de Abril siguiente, que, *„no se autorizaba la sustitucion de la tonelada de arqueo por la de peso para los efectos de la percepcion, sino como medio de comprobacion y apreciacion mas fácil y conveniente de las cantidades trasportadas.“*

Ahí verá la comision resuelto el absurdo y ambigüedad de la disposicion 16.^a de la tarifa que nos ocupa, con otro mayor absurdo de *comprobacion y apreciacion fácil y conveniente* de unos cuerpos sólidos como son el carbon y coke, que por la constante variedad de tamaño, forma y densidad de sus pedazos, jamás pueden sugetarse á un cubo que guarde constantemente relacion con el peso específico que en sí tienen. Y esa tan estraña paradoja, consignada en un documento oficial, reconocia por principal objeto salvar

á la Compañía del ferro-carril de Langreo de la justa responsabilidad que le es inherente de entregar la mercancía con el igual peso que la recibe.

Apoyada así la Compañía del ferro-carril de Langreo, todavía fué mas allá de la autorizacion que le daban sus tarifas provisionales y sus aclaraciones inconvenientes á todas luces en un camino que llevaba mas de seis años de explotacion.

Circuló unos wagones contruidos en Inglaterra con el cubo de cuatro toneladas métricas, que cobró, sin comprobar siquiera tres y media el peso que pagaba el remitente. Pero el sentido clamoréo de los perjudicados en mas de un escudo por wagon, obligó á la devolucion de la media tonelada por parte de la administracion del ferro-carril.

Esta especie de pugilato de ataque y defensa de intereses muy respetables, se ha continuado hasta el dia, siendo gerentes de la Compañía los muy dignos Sres. D. Manuel Mayo, D. Juan Salmon y el Excelentísimo Sr. conde de Canga Argüelles. Tuvo lugar habiendo un jefe facultativo de caminos, canales y puertos en este distrito y celadores especiales de traccion y obras en la línea. Ha contado hace poco con el parcial apoyo del jefe de la division de ferro-carriles del N. O., contrariado por el Consejo Provincial de Oviedo, por creerlo aquella corporacion opuesto al espíritu y letra de las mismas disposiciones y su aclaracion que, segun hemos demostrado, fueron dictadas para favorecer á la misma Compañía. En fin, ha acontecido teniendo la provincia inspector de distrito, jefe é ingenieros de minas del Estado, que podian haber levantado su competente y autorizada voz, contra esos y otros sucesos que por su particular índole se resiste á nuestra pluma consignar. Hechos son estos que, examinados bajo el punto de vista económico general, ya del financiero particular de la Compañía, han influido de una manera demasiado direc-

ta al atraso de esta industria. Nos han conducido al enojoso caso en que nos vemos de denunciarlos con esencial prolijidad por el consiguiente malestar que han inferido á nuestros intereses y enervado el desarrollo de la apreciable riqueza industrial de estos valles.

En nuestra imparcialidad de historiadores, consignaremos que la Empresa del ferro-carril á fin de estimular el interés privado de los mineros de Siero y Langreo, ofreció abonos de 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 por 100 sobre un valor dado de arrastres y con mas condiciones de suyo tan singulares, que muy pocas fueron las Empresas que los alcanzaron en su mínimun, y que aun tuvieron que cuestionar para cobrarlos. Durante la actual gerencia, se rebajaron y mas tarde se suprimieron con cierto fundamento de reproche á los que no los alcanzaban. Esa especie de tarifa diferencial no pasaba de tener los honores de un sarcasmo lanzado á unos productores que, los mas, se ven sumidos en la triste necesidad de abandonar el 63 por 100 de su producto, representado por el menudo. Y decimos sarcasmo, porque los arrastres del menudo, segun la tarifa del ferro-carril cuestan *ciento por ciento* mas caros en 39 kilómetros recorridos, que el precio que esta clase de combustible alcanza en el embarcadero del camino, en su escasa demanda.

La compañía del ferro-carril creyó hacer otro gran obsequio á estos productores con pasar los minerales de hierro y las maderas para fortificacion de minas, desde 2.^a clase ó sean rs. 0,70 por tonelada y kilómetro, á 3.^a clase ó sea rs. 0,52 por las mismas unidades. Lo primero lo hizo despues de muchas gestiones de parte de los fabricantes de hierro. Lo segundo, lo llevó á efecto en Julio del año último, á guisa de compensacion á otra mayor exaccion que hacia á los mineros, y contra la cual estos acudieron, obteniendo justicia á los seis meses de reclamarla. Este era un negocio

que podia estar resuelto gubernativamente en quince dias, porque se trataba solamente de corregir una transgresion manifiesta de los preceptos de la condicion 16.^a de la tarifa, aclarada por la órden de la Direccion de Obras públicas de 6 de Abril de 1859 y comunicada á este gobierno de provincia.

La ley de minas de 6 de Julio de 1859, y el reglamento para su ejecucion de 5 de octubre del mismo año, tampoco dió la solucion que reclamaba la explotacion del carbon mineral. En esta ley se hacian concesiones importantes como la de los Cotos mineros de 20 ó mas pertenencias; pero se confirmaba la onerosa condicion del pueble forzoso de cuatro operarios, á lo menos, por cada una durante la mitad del año; ó una labor mínima á juicio de un ingeniero del ramo en defecto de aquel. La franquicia del impuesto del 5 por 100 por veinte años. Se establecieron los permisos para investigacion. Se dieron ciertas garantías á la propiedad territorial que hoy ocasionan fuertes controversias, y por consiguiente nuevos perjuicios al explotador del subsuelo.

En medio de estas ventajas y desventajas, en esta ley, como en ninguna, desde el Real decreto de 4 de Julio de 1825, se desarrolló hasta lo infinito el principio de los expedientes y fórmulas de reglamentacion y trabas para el minero. Tanto es así, que bastará anotar la circunstancia que á poco mas de dos años que estuvo en vigor el reglamento de 5 de Octubre de 1859, su práctica demostró que habia necesidad de reformarlo en quince artículos y cuatro disposiciones generales.

Diremos de una vez que el efecto que produjo esta ley y su reglamento reformado para el desarrollo y fomento de la industria carbonera, no pasó de producir una natural economía de 5 por 100 en el carbon que se vendió desde aquella fecha, y que redundó en beneficio del consumidor. Aficionó á hacer registros

de grandes cotos para pagar pingües derechos de superficie, sojuzgando el peculio del registrador particular, ó sociedad, á sacrificios y desembolsos, que, sin aventurar un ligero concepto, podemos asegurar que no verá reembolsados, si persiste en mantenerlos y no se le facilita la esportacion y desarrollo de la siderurgia y metalurgia en la localidad; fomentando las construcciones de caminos, ferro-carriles, canales y puertos con gran fondeadero, ó lo que es igual, el desarrollo del consumo del carbon mineral, que en España no llega á un millon de toneladas métricas.

En el período de 1859 á 1863, registra en su historia la industria carbonera de Siero y Langreo dos tristes episodios, que debemos mencionar á fin de que esa digna Comision vea lo que ha valido para su desarrollo la *proteccion* que se le ha dispensado directa é indirectamente.

El primero, consiste: que deseosa la Diputacion provincial del Principado de dar un público testimonio de su acendrado patriotismo cuando nuestro ejército y armada estaban haciendo heróicos esfuerzos para cartigar las ofensas inferidas por el bárbaro Marroquí á nuestra tan noble como invencible Nacion, acordó regalar para el consumo de la escuadra de vapor, ó para los arsenales 100,000 quintales de carbon de estas minas. Al efecto abrió una subasta para estimular la concurrencia de estos mineros, que acudieron presurosos á complacer tan elevado designio.

Examinadas las muestras por el Sr. Ingeniero Jefe de este distrito de minas y aceptadas las que mejor le parecieron para el efecto, tuvo lugar el remate, que recayó á favor de tres esplotadores de estas cuencas. Empezaron los embarques con direccion al Ferrol bajo la inspeccion y vigilancia del mismo Sr. Ingeniero, y concluyó aquella tan gloriosa campaña para nuestras armas, sin que se acabara de remitir toda la cantidad, ni tampoco se consumiera una sola piedra. Pa-

ra desengaño de las esperanzas que habia fundado esta minería en el buen resultado industrial que obtendría un regalo hecho con tan laudable abnegacion por el genuino representante de los intereses provinciales, supimos mas tarde que las cantidades de carbon remitidas, quedaban abandonadas á sufrir los rigores de la intemperie en el indicado arsenal.

El segundo episodio, emanó de un anuncio de subasta que publicó la Junta Económica de la fábrica Nacional de Artillería de Sevilla para surtir de carbon mineral á aquel establecimiento. En este anuncio, se prohibia la concurrencia del carbon asturiano, sin emitir las causas que conducian á tan infundado acuerdo.

Estos episodios y otros que han tenido lugar en otras varias subastas de los establecimientos del Estado, dando preferencia y consignando mayor precio para el carbon mineral inglés, nos relevan por su especial y estraña índole de citar las fechas y condenarlos con nuestro particular juicio. Son ligerezas que por sí mismas se atraen la censura de todo buen español y de toda persona competente que conozca las condiciones del carbon mineral asturiano.

Ese contiguo trasiego de esperanzas, heridas súbita y transitoriamente con algun desengaño, duró hasta fin de Noviembre de 1862, época fatal en que vino el anuncio de la reforma arancelaria del ministro Salaverría á marchitar las ilusiones de nuestros principales consumidores los productores del hierro. Vino á ponerlos en una actitud expectante, que terminó en algunos por la resolucion de paralizar sus industrias atendida la situacion de interinidad con que se aplazaba la reforma que está hoy de nuevo sobre el tapete. Así es, que desde aquella época, hasta nuestros dias, han suspendido sus trabajos un alto horno en Vega de Turiellos, una fábrica de hierro en Almería, otra en Málaga, otra en Navarra y dos en Vizcaya, que juntas consumian próximamente unas 15,000 tonela-

das métricas de carbon mineral.

Sea que todas estas paralizaciones hayan reconocido por principal causa aquella reforma, sea, en fin, por el mal estado financiero general que por tanto tiempo afecta á nuestro crédito y á la riqueza pública, es un hecho fuera de duda, que el consumo de nuestros carbones ha quedado reducido á menos de un 50 por 100 comparado con el que teníamos en 1862. Y no se diga que los mineros de esta Cuenca no han procurado escitar la demanda haciendo considerables rebajas, toda vez que los mas de ellos están vendiendo hoy sus carbones un 26 y 29 por 100 mas baratos que en aquella feliz época, ó sea desde 7,063 escudos por tonelada mètrica de cribado á 5.215 y 4.998 escudos.

Ultimamente se ha construido un martillo ó antepuerto en Gijon, que despues de un año de concluida la escollera, malecones etc., todavia no ha fondeado en él ningun buque para cargar ó descargar siquiera 50 toneladas. Ha costado al Estado mas de cinco millones de reales, que van pagando el carbon y las demás mercancías que se importan y se esportan con un recargo de 0,272 de escudo por tonelada mètrica y 0,150 la misma unidad. Ni esta nueva obra, ni la antigua dársena, ni el ferro-carril de Langreo con el material fijo y móvil que hoy posee, podrán dar jamás salida en un año á 500,000 toneladas métricas de carbon mineral: cifra que una sola de las grandes empresas mineras de Siero y Langreo, debia explotar para ponerse en condiciones de ventajosa paridad económica con las similares inglesas.

III.

Esta es la triste, verdadera, aunque mal reseñada historia de la industria carbonera de Siero y Langreo, sujeta desgraciadamente á la forzosa proteccion del impuesto sobre el producto similar extranjero.

Estúdiela detenidamente, esa ilustrada Comision y

de ella deducirá, con seguridad inequívoca, la difícil disyuntiva en que se nos ha encerrado de optar por una muerte repentina, ó reclamar transitoriamente el *statu quo* del arancel de aduanas vigente; que es á nuestra industria lo que un pectoral para un tísico de tercer grado. Pero que el espíritu de conservación y natural deseo de prolongar la existencia de nuestros capitales y los tan mal protegidos esfuerzos, nos precisa á aceptarla sin resistencia en nuestro lecho de muerte. En él aguardamos, quizás en vano, el heróico remedio que nos puede suministrar nuestro señor directo el Estado, con la rebaja de tarifas del ferro-carril de Langreo, y la construcción de un gran puerto en el musel de Arnao, y levantándonos ese sin número de trabas insuperables con que nos ahoga la reglamentación de nuestra vigente Ley de minas.

Dispéñenos la Comisión y el mundo industrial el obsequio de examinar con nosotros nuestra historia de 73 años. Empleen la profundidad de su saber para confirmarnos, ó disuadirnos, con su incontrovertible juicio de la opinión, ya cierta ó quizá errónea, que tenemos de las grandes verdades que de ella se desprenden.

Vamos á analizarlas ayudados de los datos que como epílogo nos suministran las contestaciones al interrogatorio que tenemos el honor de acompañar, para que llene el objeto que se desea. También nos auxiliará la declaración que ha tenido la amabilidad de hacernos el diligente y entendido corredor de número de la plaza de Gijón D. Buenaventura Barbachano, sobre los impuestos, trabas y vejámenes que sufre en aquella dársena la navegación de cabotaje. (1)

Es cierto que la industria carbonera de Siero y Langreo sucumbió al nacer porque no se la supo encaminar de hecho á llenar la grande y salvadora misión, que, respecto á la influencia en la riqueza pública y en el desarrollo general de las demás industrias, se la reconoció por las sábias y liberales leyes que en su apoyo se

dictaron en el siglo pasado. No es menos cierto, que mientras Inglaterra y Bélgica empleaban el carbon mineral como gérmen de los grandes inventos mecánico-industriales y de locomocion, nuestros carbones dormian el sueño del olvido.

Es evidente que el Estado se declaró dueño del dominio y Señorío del subsuelo y árbitro para reglamentar las concesiones y explotaciones de las minas del carbon mineral, sin auxiliar á sus explotadores con caminos, canales y puertos que facilitasen la esportacion de sus productos en la vasta escala que esta industria demanda. Resulta tambien que obrando asi, se colocó en el caso de un desnaturalizado padre, ó tutor, que deja morir á sus inhábiles hijos, ó menores, de inanicion, teniéndolos sujetos en una cárcel cuyos cerrojos no pueden romper sus débiles fuerzas para evadirse y emanciparse de un amparo tan mal entendido. No es menos palmario que al abrirles demasiado tarde su prision, les ha obligado á andar un camino muy largo y penoso, á cuyo extremo se abria un abismo insuperable que consumiria necesariamente su penosa existencia. Y si luego ha autorizado al interés privado subvencionándole para que trazase otro camino mas corto y accesible por su naturaleza, ha desvirtuado y neutralizado el grande invento, con el absurdo que ha consentido en su inconveniente mal trazado y ejecucion y con el privilegio con que le ha auxiliado en su explotacion: consentimiento y privilegio que han tenido el funesto resultado de consumir al Tesoro público mas de diez y ocho millones de reales, y puesto en un grave conflicto al capital del privilegiado y á sus consocios, sin auxiliar en lo mas mínimo á la riqueza del pais. Esto es lo que ha sucedido, en una palabra, con la carretera carbonera, con el ferro-carril de Langreo y hace poco con el nuevo martillo, ó antepuerto de Gijon, que para todo sirve, menos para el desarrollo de la industria carbonera y del comercio local y general á que estaba llamado.

Veamos ahora lo que se infiere de esa misma historia acerca de la actitud que ha desplegado el interés privado en su manera de explotar el carbon mineral á la sombra de la proteccion, *eternamente ineficaz* del arancel de aduanas: proteccion que sin estudiar seriamente la influencia que podria tener en el éxito de esta industria, se ha ido rebajando en el término de 25 años, desde 4,346 escudos, en tonelada métrica, en bandera nacional y 6,519 escudos, en bandera extranjera, á 2,700 escudos, en el primer caso y 3,250 escudos en el segundo: sea pues 37,16 por 100 en bandera nacional y 50,14 por 100 en bandera extranjera.

Los capitales que se dedicaron á la explotacion del carbon mineral en Siero y Langreo, lo hicieron bajo los antecedentes geológicos de la formacion carbonífera de Asturias con que habian ilustrado al mundo industrial los luminosos informes de JOVELLANOS y SCHULZ y los muchos escritos científicos que este último habia publicado encareciendo la importancia de sus abundantes y ricos criaderos de minerales. Los comprometieron aceptando las esplicitas condiciones que el Gobierno en representacion del Estado les impuso para otorgarles sus concesiones. Creyeron asi mismo que se les concedia la implícita y necesaria de mantener el impuesto del arancel sobre el producto similar extranjero, ínterin no se les colocara en las mismas condiciones para su consumo que aquel. Los emplearon con la garantia de la ilustrada direccion de competentes ingenieros amaestrados en las labores que habian dirigido y ventajosas explotaciones que llevaron á cabo en sus propios paises, y cuya reputacion indisputable, les hacia dignos de la confianza que aquellos les dispensaban. Ingleses, Belgas y Franceses, todos venian con la respetable autoridad que les daba la procedencia de unas naciones, cuyos adelantos industriales y fecundos resultados para la riqueza pública, escitaban la noble emulacion de las que como la muestra poseian el carbon fósil. Sin embar-

go, ¿qué causa sobre natural ó poder oculto les obligó á cruzarse de brazos y rendirse bajo el peso del cansancio de sus propios esfuerzos? ¿Dejaron acaso los Paillet, Mambi, Nagel=Mackers, Fantetty otros distinguidos ingenieros, cuyos nombres no recordamos en este momento, de producir los carbones tan baratos y algunos mas baratos que en su natal pais? No por cierto, puesto que producian al pie de mina la tonelada métrica de carbon todouno á 3,260 escudos. ¿No les bastaba la tan combatida proteccion del arancel para hacer surgir á su cohibida industria, apesar de la falta de caminos y puertos? Tampoco. ¿Cuál es, pues, la causa perenne é inmutable que debemos reconocer? La causa es demasiado natural y por consiguiente visible, como habia sido en los primeros dias de esta industria, como es hoy y como será por los siglos de los siglos, si se sigue en España el sistema que se practica respecto al fomento de la industria carbonera. Solamente la puede destruir un Gobierno previsor, que tenga en su seno un gran ministro de Hacienda y otro competente ministro de Fomento que procedan de comun acuerdo, y con patriótico empeño, á barrer los obstáculos que acabarán siempre con el fruto de la mas elevada inteligencia industrial, de los esfuerzos y capitales del interés privado. Que el primero se afane en levantar el crédito público y arbitrar recursos para que el segundo logre descentralizar la opresora accion de sus Leyes y Reglamentos sobre minería. Promuevan juntos esas grandes obras de utilidad pública que salvan tan largas distancias por un precio muy barato: que escojiten los medios de animar á la asociacion de los capitales bajo la mas sólida garantia de la estabilidad de leyes sábias, liberales y fecundas en resultados prácticos, y la luz económica quedará hecha.

Pero si continuamos como hasta aquí, la fuerza será la única que hará consentir á los actuales explotadores de Siero y Langreo, que han obrado y están obrando como sus antecesores, que se rebaje el derecho del

arancel sobre los carbones del extranjero. Para mantenernos en esta actitud, tenemos la poderosa é incuestionable razon de que vendemos al pié del embarcadero los carbones tan baratos como la única nacion que nos puede hacer hoy la competencia sin el impuesto arancelario. Sí, tan baratos; apesar de que luchamos en el interior de nuestras minas con fenómenos mas irregulares que los esplotadores del riquísimo subsuelo de Inglaterra, y mas baratos que los carbones minerales belgas, cuya industria ferrera sabe venderles hierro fundido. En corroboracion de nuestro aserto véase la relacion de precios que sigue:

CLASES DE CARBON.

PROCEDENCIAS.	CRIBADO.	TODOUNO.	MENUDO.
	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>
Ingleses.....	4,908	3,829	2,901
Belgas.....	9,900	6,059	5,124
Siero y Langreo.....	4,908	3,829	2,901

Si este resultado no se toma como una causa fundada en apoyo de nuestra razon y se quiere por una razon de actualidad y circunstancias satisfacer á los fundidores de sustancias minerales ricas y de los minerales de hierro que rinden mas del 40 por 100, que han cometido el error de colocar sus fábricas cerca del mineral, en lugar de establecerlas al lado del carbon, la cuestion cambiará de aspecto y nos conducirá á ser víctimas sacrificadas á la injusticia mas notoria.

Llegado el caso de nuestra hipótesis, ajustaremos una cuenta tan clara como basada en principios fijos de la metalurgia para confundir á los que pretenden hacer el milagro con el carbon inglés de competir con los productos similares de aquellos aventajados industriales.

Pero si en circunstancias mas dignas, hijas de la fraternidad que deben unir dos industrias hermanas

por su propia naturaleza, se esfuerzan como nosotros á enseñar la verdad de su respectiva situacion y contribuyen al comun objeto de pedir la completa estincion de los obstáculos que á todos nos afectan, obtendrán como justa retribucion nuestros carbones á los precios siguientes:

CLASES DE CARBON.			
PUERTOS Y RIAS del Litoral de España.	CRIBADO.	TODOUNO.	MENUDO.
	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>	Tonelada métrica. <i>Escudos milésimas.</i>
<i>En la costa Cantábrica, sin Comision.</i>			
Coruña, Ferrol, S. Sebastian y Requejada	10,724	8,561	7,769
Santander, S. Nicolás en Bilbao.....	9,638	7,475	6,683
Ria de Bilbao, Santoña y Comillas....	10,182	8,018	7,226
Pasajes, Renteria, Zumaya y Fuenterabía.....	10,724	8,561	7,769
Cádiz y Sevilla.....	12,968	10,695	8,722
<i>En la costa del Mediterraneo, sin Comision.</i>			
Málaga y Almeria...	12,968	10,695	8,722
Almuñecar y Adra...	12,208	9,935	7,962
Barcelona.....	16,157	14,607	12,511
Valencia.....	15,457	13,907	11,811

Estos precios se entienden no pagando mas que 0,946 de escudo por arrastre de tonelada y viage en el ferro-carril de Langreo y en la seguridad de un buen puerto en Gijon y cuando hayan desaparecido los vejámenes y derechos que paga la navegacion de cabotaje.

No se crea que al sentar el precio de 0,946 de es-

cudo por tonelada métrica y viage, queremos perjudicar á la Empresa del ferro-carril de Langreo. No, mil veces no. Por el contrario; queremos salvarla á la vez que nos salvaremos. Y sobre todo, quedamos libres de semejante ofensa, si se tiene en cuenta, que los mas de los ferro-carriles que se esplotan en España, han adoptado el tipo de 0,020 de escudo por tonelada y kilómetro en sus tarifas especiales de carbon mineral y coke, y á menos los ferro-carriles del Norte. Esta Compañía en union de las de los ferro-carriles de Bilbao y de Barcelona á Zaragoza, trasportan á 13,038 escudos la tonelada métrica de hierro desde Bilbao á Barcelona, ó sea á 0,019 escudos por tonelada y kilómetro, incluso los derechos accesorios, que por los consiguientes trasbordos son de bastante consideracion.

Asi, pues, pida con noble insistencia esa Comision al Gobierno que ha tenido tanto acierto en nombrarla los millones que sean necesarios para construir los muelles del Musel de Arnao, cuyo proyecto tiene ya aprobado. Tanto este indispensable y urgente desembolso, como la subvencion que ha acordado al ferro-carril Leonés Asturiano, volverán con creces al Tesoro público de donde salgan. Harán brotar los grandes manantiales de riqueza mineral que, bajo el mas acreditado concepto científico encierran las montañas de Asturias. De este leal y pacífico pais, saldrá, no lo dude la Comision, la restauracion de la industria general española, como salió victoriosa y radiante la restauracion de su antigua monarquía y la iniciativa de la independendencia nacional.

Las cuencas de Siero y Langreo, Mieres, Aller y Quirós, se convertirán en almacenes, por mucho tiempo inagotables, de carbon mineral y productos de la Siderurjia y Metalurjia. Asimismo se beneficiarán con inmensa baratura los abundantes y ricos minerales de hierro del Oeste de nuestro litoral, y los de Laviana si se prolonga el camino de Langreo hasta aquel punto.

Vivirá con holgura y bienestar una inmensa población, que hoy se vé obligada á emigrar por que la escasez de su agricultura no es suficiente á mantener siquiera sus dos tercios.

Se fomentará la arboricultura y la industria pecuaria á que por su naturaleza estan llamadas á producir con gran provecho para sus cultivadores, estas frondosas montañas y amenos valles.

Gijon, ademas de ser un gran puerto de refugio y mercantil, tendrá la proporcion de convertirse en un pequeño *Glasgow*: Luanco en un *Manchester*. La *Vieille montagne Liege y Mons* podrán admirar su sombra en Avilés, Villaviciosa y otras populosas villas de nuestra costa.

La Marina nacional, sacudirá el feudalismo á que la tiene sujeta la industriosa Albion para las monstruosas construcciones navales, que son hoy el terror de los mares, y la marina mercante encontrará en los astilleros del pais cuanto necesite para su navegacion de vapor. Las empresas de ferro-carriles, no necesitarán ir al extranjero á surtirse de su material fijo y móvil y se evitarán el disgusto que naturalmente les ocasiona la Aduana, y la necesidad en que se ven de solicitar franquicias en perjuicio de las industrias carbonera y ferrera de España. Por último, se hará para siempre la inestinguible y brillante luz económica industrial que pretende hacer esa laboriosa Comision con el auxilio de todos y sin el sistemático y extremo principio con que se combaten en el campo económico las escuelas Proteccionista y Libre-Cambista.

Nosotros que, como cualquiera de los dignos y entusiastas Apóstoles de tan opuestas doctrinas, somos dueños de nuestras propias opiniones, y que en el terreno de la práctica industrial, nos vemos molestados por la aplicacion mal entendida de los preceptos de la una y por la amenaza incomprensible de los axiomas de la otra, nos colocamos en el neutral campo de la verdad de los hechos, para dirigir desde él nuestras modestas

y bien intencionadas observaciones.

Firmes en él hasta agotar nuestro escaso aliento, dirémos á la digna Comision de reforma, que la luz económica industrial, no puede hacerse en España mientras no se proteja con larga mano y sin perdonar ningun sacrificio pecuniario de parte del Tesoro público á la industria del carbon mineral, dotándola de los elementos de que hoy carece y hemos señalado hasta la saciedad.

Ayúdela esa Comision á redimirse del cautiverio de los esfuerzos onerosos en que se la mantiene, ya consumiendo, unas veces, y las mas, abandonando la utilidad gratuita de la rica naturaleza que beneficia. ¡No le escaseis los grandes medios de vida que á su tiempo os resarcirá con usura sacrificio por sacrificio! Entonces, cual la sublime Providencia que reviste el inmenso espacio de esa hermosa luz y del aire que vivifica toda una admirable creacion de seres que cumplen con indecible armonía sus elevados designios, la *Providencia Subterránea de la humanidad* llenará en España el alto deber de fomentar y abrir nuevos horizontes á las demás industrias y promoverá el gran desarrollo á que de ella exige con el mas sagrado derecho la riqueza pública. Auxílienos esa respetable Comision para realizar tan bello ideal, de que tantos y maravillosos ejemplos prácticos nos suministran las naciones que se adelantaron en la explotacion del carbon fósil. Si por el contrario, os encerrais en la pequeñez de la actual reforma arancelaria, labrareis para vuestra querida patria la mas negra desdicha. Hundiréis para siempre nuestras modestas fortunas tan amenazadas y molestadas por la penosa actualidad mercantil que atravesamos, y en ese abismo sepultareis la feliz existencia de mas de cien mil almas que solamente en Asturias viven de la industria del carbon y de su inseparable hermana la del hierro.

Venid á investigar, señores de la Comision, con vuestra penetrable mirada científico-industrial, lo que

puede ser de nuestros mal empleados esfuerzos y capitales en una industria que se la ha protegido aherrrojándola, y que sin embargo ha tenido el valor de adelantarse á su misma época y ha apurado el estoicismo de mantenerse entre sus ruinas. Llegaos, señores, á ver con vuestros propios ojos la cantidad inmensa de riqueza que hay arrojada en nuestros vaciaderos por falta de la justa proteccion del Estado, y en defecto de este, de los poderosos auxilios de la asociacion que, por un sentimiento de prevision bastante fundado, huye de nosotros. Acercaos y vereis el fabuloso guarismo de capitales y esfuerzos humanos que queda escrito con el sudor de nuestra frente y con el dolor de nuestro corazon en cada labor hundida y entretenida por falta de medios de aguijar la actividad industrial de España, y por consecuencia por carecer del consumo que demande nuestros productos.

Los que sean mas entendidos apóstoles del libre-cambio, que vengan tambien aquí, ó vayan á otra cualquiera Cuenca carbonera de la Península, donde se esplote y encontrarán la abundante panacea de recursos que ha de conducirles en un dia no lejano, á la práctica de su doctrina. Si se dignan favorecernos, dirán á una voz con nosotros:

Que empiece la proteccion del Estado á que aspiramos, á adjudicar á la industria carbonera española el abastecimiento de combustible para la escuadra de vapor de nuestra armada y para el consumo de sus arsenales. Que ínterin se reforman las actuales leyes de minas y de navegacion, y en tanto que el mismo Estado crea útil á su Tesoro, ser industrial minero, que lleve sus plomos y cobres á fundirse y refinarse á las cuencas carboneras mas próximas á sus minas; con lo cual dará un necesario ejemplo al interés privado, que se halla en el mismo caso de pagar mayores cantidades de trasportes por el combustible que pagaria por el mineral siendo rico. Que muchas de las fábricas de armas del Estado, se sitúen mas cerca de

lo que están de las mismas cuencas. Que al paso que se establecen caminos ó ferro-carriles y puertos para llegar á la completa supresion del derecho del arancel sobre el producto similar extranjero, se rebajen las tarifas de los actuales ferro-carriles carboneros á 0,020 de escudos por tonelada y kilómetro, sin mas derechos accesorios que 0,150 de escudo en concepto de carga, descarga y embarque. Que se exima al productor de carbon mineral que tenga mas de dos pertenencias del pueble forzoso de cuatro operarios por cada una, autorizándole á elaborar sus minas con arreglo á las necesidades de su misma naturaleza y de la menor ó mayor demanda, con buenas condiciones de seguridad, policia é higiene pública. Que no se haga pagar en ningun tiempo al concesionario mas que una sola contribucion, que debe gravar siempre sobre las utilidades ó rentas que perciba. Que para las sucesivas concesiones se fije un minimum de superficie de 300 hectáreas, cuyo perímetro abrace los límites naturales que con frecuencia determinan las vertientes ó valles. Que se haga la concesion prévia á todo explotador para construir *tram-vias* ó *tromways* carboneros con la correspondiente espropiacion sujeta á la Ley de 14 de Julio de 1836; satisfaciendo el importe de los terrenos antes de empezar las obras: esto sin perjuicio de tercero y dejando á salvo toda accion comun de los propietarios del suelo que atraviesen. Que los proyectos y obras de estos caminos no sufran por parte del Estado mas entorpecimiento que el de hacerlos examinar y vigilar su construccion por un ingeniero de caminos, declarándolos de servicio público y señalándoles una tarifa de 0,020 de escudo por tonelada y kilómetro como á los generales, sin perjuicio de quedar sujetos á un reducido, claro y enérgico Reglamento de policia. Que por los prelados de las respectivas diócesis, se ordene á los curas párrocos que dispensen al obrero de minas para poder trabajar en los dias festivos, despues de haber oido misa; suprimiendo á la vez

todas aquellas festividades y romerías que solamente son propias de la vida y costumbres patriarcales de los pueblos esencialmente agrícolas. Con esta urgente dispensa, se evitará la pérdida de 20 por 100 del trabajo de un año común, y otros incalculables perjuicios, que, por la paralización de dos y tres días que aquellas ocasionan en las labores, originan al industrial que explota minas de carbon. Finalmente, que si por razones de alta conveniencia que no podemos jamás admitir en el estado actual de retraso en que se halla la industria general del país, se cree de ineludible necesidad, la rebaja ó inmediata supresion del derecho arancelario sobre carbon y coke extranjero, se nos acuerde la justa indemnización de nuestros desembolsos, hechos á consecuencia de un contrato real y solemne celebrado con el Estado que será en este caso el primero en provocar su rescision.

Con los medios propuestos, es como cree esta Comision con toda la buena fé que la caracteriza, que se puede llegar en un plazo de cinco años á la completa supresion de los derechos de arancel impuestos al carbon y coke extranjero y satisfacer de este modo la necesidad que tienen las demás industrias de obtener mas baratos nuestros productos.

Siero y Langreo 31 de Enero de 1866.

LA COMISION.

(1) *Buenaventura Barbachano.—Hay un Sello.—Señores que componen la Comision del Centro Directivo de la Industria Carbonera de Siero y Langreo.*

GIJON FEBRERO 6 1866.

MUY SEÑORES MIOS: Tengo á la vista su estimada 14 del próximo pasado, que voy á contestar lo mas cumplidamente que me sea posible y con arreglo á los datos y á la esperiencia que he podido adquirir durante el tiempo que vengo ejerciendo mi profesion.

Por el estado adjunto, verán Vds. el término medio á que se han pagado los fletes en este puerto en el quinquenio del año de 1860 á 1865.

Pero las críticas circunstancias en que se encuentra nuestra navegacion de cabotaje, merced á los gravámenes trabas y entorpecimientos que sobre ella pesan, no permiten en manera alguna, apreciar, ni con las menores probabilidades de acierto, cuáles serán en lo futuro sus condiciones, ni es posible calcular tampoco hasta qué punto influirá en su ulterior desenvolvimiento la anómala è insegura situacion que actualmente atraviesa.

Desde luego creo poder asegurar á Vds. sin embargo, que, dadas las actuales críticas circunstancias cuya enumeracion apunto mas abajo, el trasporte de las 500,000 toneladas anuales de que Vds. hablan, es á mi juicio impracticable, por las razones siguientes:

1.º Por la carencia de un puerto mas capaz, cómodo y seguro que la actual dársena.

2.º Por el infinito número de impuestos, trabas y vejámenes á que están sujetos los buques.—Además de la correspondiente contribucion industrial, satisfacen: $\frac{1}{4}$ de real en qq.^s de carga y otro tanto de descarga, á escepcion del carbon que paga la mitad $\frac{1}{2}$ rs. por cada tonelada de registro, por derecho de fondeadero y faros: 60 y tantos cèntimos por cada dicha tonelada por derechos sanitarios y alumbrado de la dársena; dos y cuatro rs. por capitania del puerto; 5 rs. por delastrar, otros 5 por obtener el permiso para atracar al muelle; 240 rs. por entrada y salida cuando los buques miden mas de 50 toneladas por otros. de practicage; y finalmente, 10 rs. por cada movimiento que hacen en el muelle. Hasta aquí, la red de los impuestos. Veamos ahora lo que constituyen las trabas y vejámenes.

Para que un Capitan que conduce un simple cargamento de carbon pueda obtener su despacho, necesita: 1.º Que el Gefe del ferro-carril ó un delegado le facilite una papeleta que acredite los quintales que lleva á bordo. 2.º Con esta papeleta acompañada de una solicitud en papel sellado y dirigida al administrador de la aduana, le habilita de una guia y de otra papeleta para que la autoridad de marina le despache el rol. Conseguido esto, que á veces cuesta no pocos trabajos por la carencia de sellos que suele notarse en las oficinas de rentas, la Comandancia de marina espide otra papeleta que le sirve al desdichado Capitan para que en la Secretaría del Ayuntamiento se le estienda la correspondiente patente de Sanidad. De manera que, aun suponiendo que todas estas oficinas estén abiertas y espeditas para el despacho, se necesita lo menos un dia para dejar corriente á un buque, y de un dia de retraso en la salida, depende en muchas ocasiones el éxito de una espedicion. Ahora bien: la abolicion de muchos de estos derechos y la simplificacion en el despacho oficial, pudieran influir notablemente en la concur-

rencia de buques, y por consiguiente en la baratura y conveniencia de los fletes.

3.º Por la falta de retornos. La mayor parte de los buques que salen de este puerto para nuestras costas de levante, se eternizan á veces en los puertos de Barcelona, Málaga, Cádiz, &, y claro es que si tuvieran un retorno pronto y seguro, los fletes de ida sufrirían la depreciación consiguiente.

El desestanco de la Sal y del tabaco vendido el primero de estos dos artículos á precios módicos, constituiría en mi concepto un gran recurso para la seguridad de los retornos, pues si bien lo es hasta cierto punto en el día, á todos se alcanza por razones que no son de este lugar, la diferencia que existe de un extremo al otro.

4.º Por el impuesto de consumos. En los puertos habilitados, que es donde se surten la mayor parte de las tripulaciones de nuestros buques de cabotage, el impuesto de que hablamos contribuye tanto en la mar como en tierra á encarecer la vida; y esta es otra circunstancia que no puede favorecer en nada á la concurrencia de los buques y á la baratura de los fletes.

5.º Por las matrículas de mar. Esta institucion es una rémora para la navegacion de las mayores que el génio del mal ha podido inventar. Suprimida esta traba, la facultad concedida á todo terrestre de atravesar libremente los mares, nos proporcionaria en poco tiempo un gran número de escelentes y robustos marineros, cuya afluencia haría disminuir sus utilidades ó salarios: sucede con frecuencia que por falta ó escasez de matriculados los buques sufren detenciones y perjuicios que no sobrevendrian si pudiesen valerse de terrestres.

Estas son las causas generales que en mi concepto impiden el que la navegacion de cabotage adquiriera el desarrollo y vida á que le da derecho su importancia social; mas como comprenderán Vds. las causas que apuntè no son las únicas. Hay otras varias, hijas del carácter nacional, de la atrasada educacion de nuestro pueblo, de su prodigalidad é indolencia que contribuyen poderosamente á robustecer el malestar que á la navegacion aflige.

Tendré á mucho honor y será para mi una satisfaccion el proporcionar á Vds. cualquier otro dato que estè ligado con la profesion de su afectísimo S. S. Q. B. S. M.

Buenaventura Barbachano.

ESTAD O demostrativo del precio medio de los fletes que con intervencien de la Correduría que suscribe y durante el quinquenio de 1860 á 1865 y en cada una de las cuatro Estaciones, han fijado por tonelada métrica incluso el 5 por 100 de capa los carbonos que de todas clases se han cargado en este puerto, con destino á los puertos y rias del litoral de la Peninsula que se designan y espresion de los derechos de puertos, faros, corretages, etc. que han satisfecho los buques conductores en bandera nacional y extranjera por tonelada de arqueo, á saber:

PUERTOS ó rias á donde se han dirigido los buques fletados.	PRIMAVERA.	VERANO.	OTOÑO.	INVIERNO.	Precio medio del flete por to- nelada métrica en cada año.	DERECHOS DE PUERTOS. faros, corretages & por tonelada métrica en	
	Precio medio del flete por to- nelada métrica. Rs. Cts.	Precio medio del flete por to- nelada métrica. Rs. Cts.	Precio medio del flete por to- nelada métrica. Rs. Cts.	Precio medio del flete por to- nelada métrica. Rs. Cts.	Rs. Cts.	Bandera nacio- nal.	Bandera extranjera. Rs. Cts.
Coruña, Ferrol, S. Sebastian, Requejada.....	60 á 70	100 á 110	70 á 80	90 á 100	81,25		10,85
Santander, S. Nicolás en Bilbao.....	40 á 50	90 á 100	120 á 130	160 á 170	179,16		13, „
Ria de Bilbao, Santoña, Comillas.....	50 á 60	170 á 180		220 á 230			
Pasages, Rentería, Zumaya, Fuenterrabía.....	80 á 90	205 á 215					
MEDITERRANEO.							
Málaga y Almería.....	140 á 150						
Almuñecar y Adra.....	150 á 160						
Barcelona.....	205 á 215						

Gijon y Febrero 6 de 1866.—*Buenaventura Barbachano.*