

21-3
LUC
(13)

REFUTACION

DE LOS

Antecedentes que el Presidente de la Junta de Obras del Puerto

Y

AYUNTAMIENTO DE GIJON

SUS DIPUTADOS Á CÓRTEES Y PROVINCIALES

SOMETEN Á LA CONSIDERACION DEL CONGRESO

EN APOYO DEL PROYECTO DE LEY

DE CONSTRUCCION DE UN PUERTO COMERCIAL Y DE REFUGIO

EN EL

MUSEL.



GIJON.

IMPRENTA DEL COMERCIO.

Calle Corrida, núm. 23.

1889.

WELTWEIT

Information und Beratung für die ganze Welt

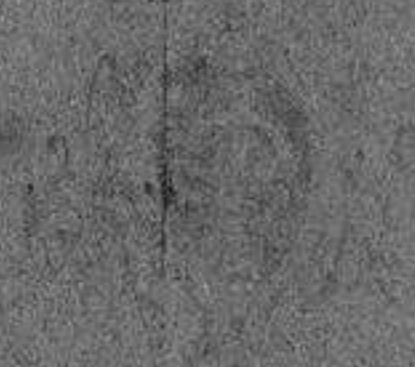
WELTWEIT

Information und Beratung für die ganze Welt

Information und Beratung für die ganze Welt

Information und Beratung für die ganze Welt

MUSEUM



WELTWEIT

R: BIBLIOT. ASTYR.
JULIO SOMOZA
BRA — 0218.

REFUTACION

DE LOS

Antecedentes que el Presidente de la Junta de Obras del Puerto

Y

AYUNTAMIENTO DE GIJON

SUS DIPUTADOS Á CÓRTEES Y PROVINCIALES

SOMETEN Á LA CONSIDERACION DEL CONGRESO

EN APOYO DEL PROYECTO DE LEY

DE CONSTRUCCION DE UN PUERTO COMERCIAL Y DE REFUGIO

EN EL

MUSEL.



GIJON.

IMPRESA DEL COMERCIO.

Calle Corrida, núm. 23.

1889.

REFUTACION

de los Antecedentes que el Presidente de la Junta de Obras del Puerto y Ayuntamiento de Gijon; sus Diputados á Córtes y Provinciales, someten á la consideracion del Congreso en apoyo del proyecto de Ley de construccion de un Puerto Comercial y de Refugio en el Musel.

Con el título de «Antecedentes que el Presidente de la «Junta de Obras del Puerto y Ayuntamiento de Gijon; sus «Diputados á Córtes y Provinciales, someten á la considera-»cion del Congreso, en apoyo del proyecto de ley de cons-»truccion de un Puerto Comercial y de Refugio en el Musel;» se ha dirigido al Congreso un folleto impreso sin pié de imprenta ni firmas, y que por esta circunstancia y mas aun por las frases inconvenientes, los errores crasos y los hechos no conformes con la verdad, que en él se consignan, parecería obra no del Alcalde y de los Diputados á Córtes y Provinciales por el Distrito, sino de algun mal intencionado que quisiera desacreditarlos, presentándolos como personas poco amantes de la verdad, que discurren mal y no piensan bien, cuando llegan á calificar nada menos que *de iniquidad* el pensar de otro modo, que piensan ellos. Pero en el asunto del puerto de Gijon, de algun tiempo á esta parte, es todo tan anormal y extraño, que el *credo quia absurdum*, viene á sustituir al razonable criterio, y como el combinarse un Alcalde, un Diputado á Córtes y vários Provinciales para publicar el folleto á que nos referimos, pare-

ce cosa inverosímil, puede ser verdad. Vamos, pues, á restablecer la que con tan poco escrúpulo han desfigurado.

Debemos tambien hacer constar que el Presidente de la Junta de Obras del Puerto y del Ayuntamiento de Gijon, expone en el folleto citado sus particulares opiniones, puesto que ni en una ni en otra corporacion, ha dado cuenta del acto que ha realizado. No podría en ningun caso tomar para este objeto el nombre de la Junta de Obras del Puerto, por constituir la mayoría, los Vocales que suscriben esta refutacion. Tampoco hubiera encontrado aprobacion para su conducta por parte del Síndico, cuatro tenientes de Alcalde y cuatro Concejales, que siempre han defendido las mejoras y ampliacion aprobadas del puerto actual.

Verdadero Presupuesto del Puerto Comercial y de Refugio.—Hecha la anterior advertencia, vamos á rectificar los numerosos errores que contiene el folleto encabezado por el Alcalde y Diputados del Distrito. En la parte que pudiera llamarse histórica, se refieren al proyecto de puerto *de refugio*, nótese bien de *refugio únicamente*, aprobado por R. O. de 10 de Marzo de 1865, cuyo presupuesto, segun los autores del folleto, es de *once millones* de pesetas en números redondos. La cifra exacta, sin redondear, es de 13.288.410,43 pesetas. Pero todavía sería disculpable esa rebaja de dos millones y pico de pesetas, si en efecto se tratase del proyecto de puerto de refugio en el Musel, pero no es así.

La Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en pleno y *por unanimidad*, ha declarado en su informe de Diciembre de 1886, QUE EL PROYECTO DEL MUSEL PRIMITIVO (el aprobado en 10 de Marzo de 1865,) NO PUEDE ACEPTARSE HOY, PARA LOS GRANDES BUQUES, COMO PUERTO DE REFUGIO NI COMERCIAL, POR FALTAR ALLI ESPACIO Y SONDA. Esta opinion de la Junta Consultiva, adquirió carácter ejecutivo por haberla aceptado el Ministerio de Fomento, que mandó reformar el proyecto de puerto de refugio de modo que pudiera

satisfacer á las necesidades de la navegacion en nuestros dias.

Con arreglo al programa que redactó la Junta Consultiva, se ha hecho un proyecto, cuyo presupuesto, con los precios y sistema de construccion prescritos por la citada Junta, ascendería á *treinta y cuatro millones de pesetas*. Este proyecto no ha sido aprobado; pero las modificaciones que propone la Junta Consultiva, aumentarán el presupuesto definitivo, de modo que por las cifras citadas, puede calcular el Congreso, de la *exactitud de los antecedentes* que para resolver con justicia la cuestión de puerto en Gijon, les presentan el Alcalde y Diputados.

Puerto actual de Gijon.—Afirman los autores de los *antecedentes* «que es evidente, pero evidente de »toda evidencia, que el puerto actual de Gijon, ha llegado al »límite de su potencia comercial.» De lo que tenga de fundado tal aseveracion puede juzgarse sabiendo que uno de los autores del folleto, el Alcalde Presidente de la Junta de Obras del Puerto, en sesion de 10 de Marzo de 1887, suscribió con los demás Vocales de la referida Junta, el informe que la Corporacion acompañó al proyecto de mejora y ensanche de los muelles actuales, y en este informe, se demuestra que una vez ejecutadas las obras que comprende el proyecto, casi puede duplicarse la capacidad comercial del puerto actual. Este proyecto ha sido aprobado y si no se han subastado y llevado á término las obras, ha sido por la oposicion que han hecho á las mejoras el presidente de la Junta de Obras del Puerto, el Comandante de Marina y otros dos Vocales, en concepto de Concejales; que con su actitud han conseguido que desde hace un año esté sin constituirse la Junta de Obras del Puerto.

Y si es verdad que el puerto de Gijon, ha llegado al límite de su capacidad comercial, ¿cómo los mismos que reconocen el mal cuyo remedio es urgente, proponen para remediarle, medios que darán resultado dentro de sesenta años? Parece mentira que esto se diga al industrial que no

puede exportar sus productos en buenas condiciones y al comerciante que se encuentra con dificultades, económicamente insuperables, y al naviero que lucha con los obstáculos que le opone un puerto, *que ha llegado al límite de su potencia comercial*, y carece de medios perfeccionados que abrevien la estancia y abaraten la carga y descarga. Parece mentira, que á ellos, que pagan tantas contribuciones, y tantos derechos, más ó menos justificados, se les diga que sus tributos, no servirán para mejorar las condiciones de su trabajo, sinó para hacer en despoblado obras, cuyos beneficios no han de ver ni sus hijos, y que este absurdo y esta injusticia, se disfrace con nombres pomposos, y se defiende invocando la moral y la humanidad.

Proyecto de Ampliacion.—La Junta de Obras del Puerto, recibió orden de la Superioridad, para estudiar el proyecto de ampliacion del puerto de Gijon, y como además este era su principal deber, segun el Reglamento, cumplió estrictamente con él, proponiendo las obras necesarias para abrigo y mejora de las actuales. De estas mereció la aprobacion superior el Dique llamado del Norte, y estaban próximas á subastarse las obras, cuando se ordenó que se hiciesen nuevos estudios, no á petición de la Junta de Obras, sinó apesar del deseo de esta Corporacion de llevar adelante las del Dique Norte. Como esto ocurría el año de 1884, véase cuan injusto es el cargo de que se defiende y se desea el *statu quo*.

Distancia de Gijon al Musel.—Se dice en los *Antecedentes*, que el Musel solo dista de Gijon *tres kilómetros*, añadiendo *que esta separacion es conveniente y necesaria para el crecimiento de Gijon*. Hé aquí un descubrimiento por el cual debieran pedir privilegio los descubridores, porque hasta ahora todo el mundo afirmaba que los puertos deben estar lo más cerca posible de los pueblos que han de utilizarlos; como sobre esto ya hemos dicho lo que hace al caso en las *observaciones sobre el proyecto de ley presentado en el Senado referente á la construccion de un Puerto*

Comercial y de Refugio en el Musel; solo añadiremos que puesto que segun el Alcalde y Diputados del distrito, la distancia que media entre Gijon y el Musel, *no solo es conveniente, sinó necesaria*, han hecho muy mal en reducir á tres kilómetros, los cinco mil quinientos y pico de metros que dista nuestro puerto de la ensenada del Musel. Esta reduccion nos hace sospechar que los defensores del Musel no creen tan *conveniente y necesario* esto de la gran distancia. Si á lo dicho se añade, que la parte de terreno urbanizable queda á *dos kilómetros* del Musel, puede juzgarse de lo propio que será para el ensanche de Gijon el promontorio de Torres, á cuyo pié se quiere situar un puerto comercial de primer órden.

La distancia que media entre el Musel y Gijon, explica perfectamente el cambio de actitud del pueblo en este asunto. En 1860, cuando se trataba de elegir el emplazamiento para un puerto, *solo de refugio*, es claro que resultaba una ventaja positiva para el *comercial*, de que no estuviese muy lejos, pero sin que la defensa que entónces hizo del Musel, implicase que renunciaba á mejorar su puerto, como lo prueban las obras del dique de Santa Catalina, que entónces se estaban ejecutando. Ahora, los partidarios del Musel, pretenden anular el puerto de Gijon, y no es extraño que protesten cuantos han encontrado en él un auxiliar para el desarrollo de sus industrias, todos cuantos á su alrededor han creado una riqueza importante, que sufriría gran depreciacion con llevar el puerto al cabo de Torres. Debe además notarse, que la mayor y mejor parte del ensanche de Gijon, se realiza hácia el Este y hácia el Sur; por lo tanto, la construccion del Musel, que cambiaria radicalmente la tendencia y condiciones naturales del crecimiento del pueblo, no podría menos de producir perjuicios graves y perturbacion profunda, no á algun propietario aislado, como pretenden los autores de los *Antecedentes*, si no á todos cuantos tienen fincas urbanas y aun rústicas próximas á Gijon.

X 186

Intereses navieros de Gijon.—El Alcalde, Diputado á Córtes y provinciales, pretenden hacer creer que los navieros de Gijon, que son vocales de la Junta de Obras del Puerto, tienen interés particular en que este no se mejore. Tal afirmacion es tan desprovista de fundamento, que apenas necesita refutarse, mas como los autores de los *Antecedentes*, hacen de ella su argumento Aquiles, veamos la verdad de los hechos en que pretenden fundarla. Dicen que en Gijon se ha creado una numerosa matrícula de buques de vapor, cuyo tonelaje oscila entre 100 y 900 toneladas, y esto es lo único cierto que alegan. Añaden que el no exceder los buques del tonelaje citado, se debe á las malas condiciones de «un puerto, que dos veces al dia, *queda enteramente en seco*, y donde el calado en las mejores circunstancias de marea, no excede de 18 piés, es inútil pretender que el puntal de los buques que deban frecuentarlo, sea superior á dicha cota; y como por otra parte, las dimensiones de nuestras dársenas no consienten que la eslora pase de 200 á 250 piés, se deduce la imposibilidad absoluta de que se eleve el tonelaje sobre aquellas cifras.»

Aun cuando el calado y la superficie del puerto de Gijon, son muy escasos, no hay necesidad de exagerar sus malas condiciones, para demostrar que es preciso mejorarlo. ¿A qué, por tanto, el afan de decir *que queda enteramente en seco*, cuando lo cierto es que en el ante-puerto hay de 7 á 11 piés de agua en baja mar, segun las mareas sean vivas ó muertas. ¿Por qué afirmar, que en las mejores circunstancias de marea, no excede el calado de 18 piés, cuando realmente hay 23 piés de agua en esas circunstancias? ¿A qué el empeño de hacer creer que á buques con 250 piés de eslora y 18 piés de puntal, corresponden 900 toneladas, cuando de esas dimensiones todos tienen de 2.000 á 2.500 toneladas, segun la manga y segun sean mas ó menos llenos de varenga?

Todas estas afirmaciones erróneas, que son muchas para ser casuales, tratándose de hechos de todos conocidos, ha-

cen creer que hay deliberado propósito de ocultar la verdad, porque fundándose en ella, no se puede justificar la construcción del Puerto Comercial y de Refugio en el Musel.

Continúan los autores de los *Antecedentes* diciendo: «que »por las condiciones del puerto actual, casi toda la carga »que Gijon expide y recibe, se aplica forzosamente á los »vapores de su propia matrícula, y de aquí el perjuicio que »en general sufre el Comercio y la Industria asturianas, »por consecuencia de los altos fletes que necesariamente »exigen los buques pequeños, se traduzca para los armado- »res de esos vapores en un beneficio constante, que con- »vierte en veneno de utilidades aquello mismo que es causa »de malestar para los intereses de esta region.»

Todo cuanto se afirma en las líneas anteriormente copiadas, es absolutamente falso. Los navieros de Gijon, que son vocales de la Junta de Obras del Puerto, lejos de traducir en beneficio constante los perjuicios que ocasiona la falta de un buen puerto, son los que mas sufren las consecuencias del estado actual; hasta el punto de que los cuantiosos capitales empleados en su industria, no producen *ni el interés de la riqueza inmueble*; debiendo tenerse en cuenta que esta misma precaria situacion que atraviesan, les impide asegurar sus buques y por tanto ese mezquino rédito se obtiene con gran riesgo del capital, que sufre frecuentes reducciones por las pérdidas totales ó las grandes averías á que están expuestos los que tienen su fortuna á merced de las olas. Una de las empresas se ha visto además obligada á vender sus vapores trasatlánticos, por falta en Gijon de un puerto capaz de abrigo.

Igualmente desprovistas de fundamento, son las afirmaciones de acaparamiento y carestia de fletes; porque lejos de trasportarse en vapores de su matrícula, casi toda la carga que Gijon expide y recibe, no llegan á 25.000 toneladas al año las que cargan y descargan, cuya cifra es la *vigésima* parte del movimiento mercantil de este puerto, segun los autores de los *Antecedentes*. Los fletes que cobran los vapores

de Gijon, son *absolutamente iguales* á los que perciben los demás de cabotaje de las várias Compañías que hacen este servicio. ¿Y cómo podia ser de otro modo, cuando hay 236 vapores en España de menos de 1.000 toneladas? ¿Cómo suponer que los navieros de la Junta de Obras del Puerto de Gijon, con 14 vapores, habian de dar la ley á todos los de la Península? Lejos de suceder así, son ellos los que sufren las consecuencias de una competencia sostenida en muy desventajosas condiciones, y tienen, por ejemplo, que trasportar el hierro con los mismos fletes que rigen en Bilbao, apesar de no poder ellos hacer cargamentos en buques de 3.000 y 3.500 toneladas, como se pueden efectuar en este último puerto.

Las principales Compañías navieras de Gijon, son víctimas de las malas condiciones del puerto actual; á ellas, mas que á nadie, ha perjudicado y perjudica, el que no se hayan realizado las obras aprobadas, y por eso los vocales navieros y los representantes de la Industria y el Comercio en la Junta de Obras, han defendido y defienden siempre la necesidad de mejorar y ampliar el puerto actual, como la solución mas fácil, mas práctica y mas urgente de cuantas se han presentado y discutido.

Es igualmente inexacto, que los navieros vocales de la Junta de Obras, vean con malos ojos cuanto tienda á la construcción de un gran puerto; puesto que en un reciente informe, elevado al Ministerio de Fomento, recomendaban como base de las obras, el proyecto de dique del Norte, que pasa sobre el Serrapio de Mar, el cual permitiría disponer de mas de 10 metros de calado en la boca, á baja mar viva equinoccial; dejando una superficie abrigada de 38 hectáreas, con mas de cinco metros de sonda y de 23 hectáreas con mas de ocho metros, ambas á baja mar viva equinoccial. Estas cifras, demuestran que en un puerto de estas condiciones, podrían entrar á todas horas y en cualquier estado de la marea, no solo todos los buques de comercio del mundo, sino el mayor de los acorazados hoy á flote; siendo por lo tanto pura fantasmagoria, y declamación sin

fundamento, la supuesta necesidad del puerto del Musel, para prestar imaginarios servicios á la Marina de Guerra, cuya vida y fuerza, parece que depende de la construccion del puerto del Musel, segun los autores de los *Antecedentes*.

Los que suscriben, que representan é interpretan las aspiraciones de la inmensa mayoría del pueblo de Gijon, esperan que el Congreso examinará y discutirá con detenimiento é imparcialidad, el proyecto de ley aprobado en el Senado sin discusion, y se convencerá de la justicia que asiste á los que pedimos que al puerto de Gijon no se le prive de los derechos que se conceden al último de pescadores del último rincon de la costa.

Respecto á las ventajas económicas que al Estado pueda reportar, de paralizar y acaso matar el movimiento mercantil del primer puerto de cabotaje de España, no las comprenden los firmantes. Creen, por el contrario, que la riqueza de la Nacion, se compone de la de los pueblos y aumenta cuando estos prosperan, no viendo cómo la ruina de uno importante, puede ser conveniente para el Erario público; máxime si tiene que gastar muchos millones de pesetas para realizar tan desastrosa obra. Segun este principio, seria lógico suprimir vários de los principales puertos de interés general, refundiendo cada dos próximos en uno solo. El Estado se economizaria las obras que debiera construir en todos los suprimidos, pero los arruinaria, acabando con la decadente marina mercante española, y el comercio de cabotaje y exterior, quedarian reducidos, aun en mayor proporcion que lo fueran los puertos.

Bien es cierto que si en los que quedasen podia la marina militar surtirse de cañones y combustible, y salir á cumplir las órdenes que á su elevada mision correspondan, que parece ser el objeto principal de los puertos de comercio, para nuestro Alcalde y Diputados, podia darse por bien empleada la reforma, aunque con ella se arruinase la marina mercante y el Comercio y la Industria, sin los cuales no sabemos cómo podria vivir la marina militar.

Pero si este sistema pudiera encontrar defensores, aplicado á toda España, entendemos que sería el colmo de la injusticia ensayarlo en el puerto de Gijon, tratando de refundirlo con uno imaginario que se intenta construir en un despoblado, con evidente daño de la riqueza creada, y de la generacion actual y de la siguiente, que aun cuando otra cosa se afirme, no verán concluido el puerto del Musel, así veinte leyes declarasen que es el mejor del mundo.

En resumen:

Para fascinar con supuestas facilidades económicas, se exuma el primitivo proyecto de puerto en el Musel, diciendo que costaría once millones de pesetas, cuando su presupuesto real era de 13.288.410 pesetas; y cuando no viene al caso hablar de él, sea barato ni caro, puesto que pasa ya en cosa de autoridad juzgada que es insuficiente para el refugio y para el comercio. El Musel de que se trata, el consignado en el proyecto de ley presentado en las Córtes, costará mas de *treinta y cuatro millones de pesetas*.

Se dá por supuesto que el puerto de Gijon no es susceptible de ensanche, ni mejora alguna, cuando tiene obras aprobadas, para ensacharle y mejorarle y con cantidades relativamente pequeñas, podría ponerse en poco tiempo y para muchos años, en estado de satisfacer las necesidades de la Industria y del Comercio, que han menester á su malestar remedios pronto y reales, no imaginarios y encomendados á la posteridad.

Se afirma que la distancia de Gijon al Musel es de tres kilómetros, cuando en realidad es de cinco y medio largos, y esto no tomando la distancia de la parte nueva del pueblo que vá estendiéndose no en direccion del Musel, sinó en sentido opuesto, como es natural, porque los que edifican, buscan las ventajas reales del terreno y no las supuestas en papeles impresos.

Se trata como á ilusos á los que creen *de buena fé*, cosa tan evidente como el perjuicio que se seguiría á los propie-

tarios urbanos de un pueblo, cuyo puerto se llevase á cinco kilómetros y medio.

Se supone que los navieros no quieren puerto grande, cuando consta en numerosos documentos oficiales, que siempre han clamado, porque se ensanche el puerto actual; que monopolizan su movimiento cuando no hacen en sus barcos, ni la vigésima parte del total; que alzan los fletes, cuando los suyos son iguales á todos los demás; y que realizan grandes ganancias, cuando el capital empleado en empresa de tanto riesgo, no produce el interés de la propiedad inmueble, y esto sin asegurar los buques.

Se habla de la defensa del territorio por medio del Musel de una manera que parece bufa; pero tomando el párrafo en serio, los *grandes acorazados podrían anclar también en el puerto de Gijón*, ensanchado conforme se proyectó y se aprobó en parte; y defender desde aquí la patria en general y las fábricas de Oviedo y de Trubia en particular.

Se acusa de obrar por propio interés á los que combaten el Musel y se pretende que solo obran por amor á la humanidad los que tienen allí terrenos que hoy no valen casi nada, y si se hiciera el puerto es seguro que se pagarían mucho.

Se habla de inconsecuencia y todo el mundo sabe que el Alcalde de los *Antecedentes*, era opuesto al Musel, ó como aquí decimos, Apagadorista hasta hace muy poco tiempo, y votó y activó la aprobacion de las obras proyectadas para unir los muelles actuales con los ferro-carriles; obras que una vez aprobadas, ha combatido é imposibilitado.

Se trata de decidir una cuestion de vida ó muerte para la Industria, el Comercio y la Navegacion, y el Diputado á Córtes por el distrito, que no ha tomado la participacion mas mínima en ninguna empresa, mercantil ni industrial, ni contribuido en nada al progreso del pueblo, pretende imponer su criterio, á los que hemos consagrado nuestra vida y nuestra fortuna á las industrias que son la base de la prosperidad de Gijón.

La defensa de un pueblo que se trata de poner fuera de la ley económica, se califica *de iniquidad*, ni duda amparándose del anónimo legal de un folleto que no tiene pié de imprenta.

Este cúmulo de..... inexactitudes, de errores y de inconveniencias, es todo lo que se ha opuesto á los datos exactos y á las razones que los que suscriben elevaron á las Córtes. El Congreso podrá juzgar de la causa del Musel por el modo de defenderla.

Gijon Abril de 1889.

Vocales Navieros de la Junta de Obras del Puerto: **Oscar de Olavarria; Meliton Gonzalez.**—*Vocales representantes de la Industria y el Comercio en la Junta de Obras del Puerto:* **Antonio Pola; José Dominguez Gil; Vicente Perez Valdés.**

