

RES AST
C 2-11



R. 2.332

B.R.A-589.

RES AST

C2-11

APUNTES

SOBRIE EL GRAN PUERTO

ASTURIANO.



AVILÉS:

—
IMPRENTA DE A. M. PRUNEDA.

Rivero, núm. 41.

APUNTES
SOBRE EL GRAN PUERTO ASTURIANO.

Un vasto y ahondable puerto sobre nuestro litoral, es la mejora más importante á todos los intereses asturianos, á los del presente, como á los del porvenir; la que se impone, digamos así, al esfuerzo, al patriotismo de todos los hijos de esta noble tierra: es al propio tiempo la que reúne más títulos á la atención, al estudio, al favor del Gobierno, porque se relaciona con los intereses de la navegacion en general, y responde á uno de los ideales más levantados del carácter nacional.

Con los puertos existentes, en vano pretende plantear reformas nuestra agricultura; en vano ambicionan nuestras industrias mineras y fabriles las grandes y nobles luchas de la competencia; en vano dictará medidas el Gobierno para contrarrestar la emigracion, verdadero baldon para España, que debiera contar con un censo de poblacion triple del actual; pues contra tales aspiraciones se conjuran obstáculos de más monta, nacidos todos de nuestro aislamiento marítimo, y seguirá la industria nacional rezagada siempre en la brillante senda del progreso, y como ántes, habrán de llorar las madres asturianas al hijo ausente y hasta la fecundidad de sus entrañas, galardón preciado de su raza.

Desaparecerían como por encanto tan funestas rémoras con un puerto holgadamente dotado, á cuyos muelles pudieran verificar su atraque, en todo tiempo, con breves y fáciles maniobras, los vapores hoy señoreados de la navegacion; en cuyas apacibles y despejadas riberas hallarán asiento las industrias mil que piden al carbon su primer elemento; á cuyas aguas tuvieran fácil acceso los intereses creados, y otros tal vez anticipadamente iniciados en la provincia, pues entónces se abre vastísimo campo á nuestra ganadería, á nuestros carbones, á nuestros hierros, á nuestros vidrios y á productos apé-

nas conocidos en los grandes mercados; á nuestras relaciones trasatlánticas, á nuestros cambios internacionales, á nuestra actividad minera, industrial y mercantil.

Con un gran puerto, olvidará pronto nuestra marina los arsenales del Norte, y apreciará la riqueza de nuestros combustibles; los vapores de nuestra armada no estarán á merced de las minas de Cardiff y de las contingencias de la política; llevarán marcas nacionales los carriles y locomotoras de nuestras vías férreas, porque en sus orillas vendrán á beneficiarse las preciosas menas de Rio-Tinto y de Bilbao que van á enriquecer pueblos extraños, para tornar al nuestro fundidas ó estiradas en artefactos mil, con notoria mengua del país asturiano en particular, de nuestro crédito y hasta de nuestra honra en general.

Con un gran puerto, los vapores-correos no pasarán de largo, á nuestra vista, huyendo el temporal ó la fuerte marejada, para detener su marcha en Santander ú otros puntos más lejanos, llevando, como amenudo sucede, centenares de pasajeros que vislumbran tal vez, con una ansiedad fácil de comprender, la cumbre, el torreón, el santuario, poco distante del techo paterno; y cuando ménos harán escala para abastecer sus motores facilitando en gran manera nuestras relaciones con las Antillas, y agrandando en la misma proporción el beneficio que reportan.

Con un gran puerto, nuestros labriegos hallarán en todo tiempo y sin correr largas distancias, un mercado seguro que dará valor á muchos productos tenidos hoy como de escasa estima; triplicarán sin esfuerzo la importancia de su cultivo, ó más bien, de sus grangerías solicitadas con preferencia en los grandes centros del Norte, y fácil es predecir el crecimiento de nuestra población y de nuestro bienestar.

Otra solución no ménos importante allega el puerto que ambicionamos, pues dará satisfacción cumplida y sin inferir al Estado carga de ninguna clase á una de las aspiraciones más vehementes del país; aludimos al humanitario pensamiento de un puerto de refugio, objeto ya desde antiguo, de prolijos estudios y que, no revistiendo condiciones industriales en la escala que dejamos apuntada, tenía seguramente más viso de una noble utopía que de un concepto verdaderamente práctico, pues sólo en la espontaneidad colectiva, y en un gran centro marítimo pueden hallarse en todo tiempo, los poderosos elementos de socorro y salvación propios del caso.

Un puerto ó una estación de refugio supone desde luego lanchas y pilotos de turno, tripulantes decididos, en acecho siempre de la embarcación comprometida; supone un remolque de pujanza, holgados baraderos, talleres, depósitos debidamente surtidos, arsenales etc., para que el buque pueda, en breve tiempo y reparadas sus averías, continuar su viaje; y habremos de reconocer que una institución de esta clase es un lujo que no consienten las condiciones del Erario público, y que, por fortuna, se hace innecesario en Asturias, donde

concurrer sobrados elementos para la construcción de un gran puerto industrial que, á la vez siendo puerto de refugio, sea para la riqueza del país valioso elemento de progreso, y para los concesionarios, una operación remuneradora como intentaremos demostrar.

Sentada esta premisa, y evidenciado el carácter industrial que indefectiblemente debe revestir el gran puerto asturiano, en cualquiera de los conceptos aludidos, humanitario ó económico, se concreta singularmente el campo de la discusión, pues el emplazamiento ha de situarse forzosamente en la zona que abrazan las vías férreas, ó sea en la parte de nuestro litoral en que se ultiman, con sus ramales en proyecto, desprendiéndose de aquí límites obligados que son al Poniente, el río Nalon y el cerro de Santa Catalina á la parte opuesta, considerados ambos términos con referencia al cabo de Peñas que ocupa la parte media de nuestra extensa costa, versando, por lo tanto, la disyuntiva, entre los puertos de San Esteban de Pravia, de Avilés, de Luanco y de Gijón.

Poseen los dos primeros condiciones tan parecidas entre sí como diferentes de las que concurren en los otros, y un nuevo deslinde se brinda en este punto acortando felizmente nuestra discusión.

Abren los puertos de San Esteban y de Avilés á los mares del Noroeste que son, en este litoral, reinantes y á menudo peligrosos por cuanto arman considerablemente, comprometiendo las naves mejor acondicionadas; no así los de Luanco y Gijón cubiertos por el promontorio de Peñas, que constituye, en esta dilatada costa, el resguardo más interesante; ofrecen aquellos además una circunstancia de gran peso que no podemos pasar por alto: son puertos de barra, fenómeno tan imponente como temido de los navegantes, y que reconoce por causa el caudal de aguas fluviales que sale por su alveo al Atlántico, y su choque con las olas.

Los buenos puertos deben, por regla general, tener una rada ó sea un espacio relativamente encalmado, de buen suelo, en el que los buques suelen fondear y detenerse, por circunstancias de luz, de tiempo, de marea; por incidentes relacionados con el comercio ó con la administración pública. Es doblemente útil la rada cuando las mareas recorren, como en nuestro caso, mucha escala; cuando las corrientes son violentas é irregulares; cuando el alveo de la ria ó del carrero varía, á impulso de las avenidas, imponiendo la necesidad de un práctico.

De rada carecen, con todos los inconvenientes indicados, y de un modo señalado, los dos puertos aludidos, cuyo acceso implica una eventualidad siempre grave, pues las horas de entrada son obligadas, reducidas, en buena parte del año, al corto período de los pleamares.

No ignoran los pilotos concedores de nuestra costa las corrientes del caudaloso Nalon, que recoge la mitad ó poco menos de las aguas de todo el Principado: conocen y temen con razón la impetuosidad que les infieren, en

días indeterminados, las nieves derretidas, los torrentes que, desde las elevadas cumbres, á su cauce bajan y se precipitan; y estos accidentes se producen, con parecidos resultados, si bien en mucho menor escala, en la inmediata ría de Avilés.

No recomiendan seguramente tales circunstancias á las dos localidades aludidas para la instalacion del puerto que ambicionamos, y que para Asturias es, en nuestro sentir, una necesidad absoluta, sin que ni remotamente tratemos de combatir sus buenas condiciones, ni de rebajar los títulos que poseen, por otros conceptos, al interés y benevolencia de los poderes públicos.

El puerto de San Esteban, salvados los azares y peligros de la entrada, ofrece puntos de fondeo de gran mérito, hasta para los buques de alto bordo; en él pueden instalarse extensos atracaderos, y seguramente le espera un gran porvenir tan pronto se lleve á término el ramal de vía férrea que, entroncando con la vía general, y enlazando con Castilla, con la cuenca de Miéres, el arsenal de Trubia y otros puntos de fabricacion radicados en dicha zona, vendrá deparando los grandes elementos de vida que en el día le faltan.

Es el puerto de San Esteban el centro obligado para las transacciones mercantiles de una extensa comarca, culta sobre todo extremo, en la que se dan la mano el capital, la inteligencia y el trabajo, y que se prolonga por una parte hasta los lindes del vasto establecimiento nacional antes aludido, y por los vertientes del Narcea hasta Salas y Belmonte. Citar los pueblos de Muros, El Castillo, Soto, Riberas, Pravia, Grullos y Grado, es recordar la region más pintoresca de Asturias, donde parecen congregarse todas las bellezas de la Naturaleza; cuna de distinguidos varones que, en nuestros tiempos, como en los que fueron, desempeñan dignamente las más altas investiduras del Estado.

El puerto de Avilés es el centro de una region no menos rica que la anterior, si bien mucho más reducida, pues poco más de dos leguas alcanzan sus afluentes más caudalosos. Son de notoriedad la hermosura de su campiña, la benignidad del cielo, el incesante progreso de su riqueza, y las prendas de porvenir agrupadas en dicha villa y en sus alrededores. Las minas de Arnao, la grandiosa fabrica de zinc inmediata, propias de la Real Compañía Asturiana, son tenidas justamente como glorias de la industria española; los vidrios que se fabrican en esta villa gozan doquiera de un merecido crédito, y otras industrias muy conocidas en todos los mercados, han dado, desde antiguo, renombre á nuestra localidad. Su puerto, por desgracia, adolece de los vicios anteriormente señalados, pero de algo han de servir la ciencia y el capital asociados con inteligencia, y debemos un grato recuerdo al distinguido profesor Sr. Perez de la Sala, que enderezó el extenso carrero que media entre la poblacion y el fondeadero de San Juan, poco distante de la entrada del puerto, preparando á las transacciones vastísimo campo.

Importantes obras se ejecutan, en este momento, dirigidas á completar la canalizacion: si se han cometido desaciertos, el celo de nuestra Corporacion el buen deseo de los Ingenieros del ramo sabrán poner el debido correctivo, sensible sin duda por cuanto representa gastos de mucha consideracion y una pérdida de tiempo no menos importante, que seguramente se hubiera evitado si, con arreglo á lo preceptuado por la ley y á las sanas prácticas, se hubiera sometido el proyecto en tiempo hábil, al aprecio de todos los interesados, á la discusion de los prácticos, de los pilotos que no faltan en este centro; si una junta de puerto se hallara constituida, como en otras partes, con el cargo especial de velar é informar sobre todo cuanto se relaciona con la ria y sus dependencias.

Avilés espera con ansiedad el ramal férreo que ha de empalmar con la línea del Noroeste, poniéndola en contacto con la cuenca hullera de Miéres y con Leon, y en vano pretende, sin esta mejora, alcanzar un elevado puesto entre las villas marítimas de la Península. Sabidas son las peripecias por las que ha pasado dicho ramal, cuyo punto de entronque habrá de ser, por los acuerdos definitivos, el término de Villabona, inmediato al coto minero de Santo Firme, propio de la empresa metalúrgica de Miéres y de la Real Compañía Asturiana.

Votos hacemos por que se realicen á la brevedad posible, las dos mejoras aquí aludidas, y que son, á todas luces, tan inseparables como necesarias ambas al desenvolvimiento de nuestra localidad querida, á la que dedicaremos un artículo aparte, tan pronto lo consientan otras atenciones.

Quedan sentadas las razones que obligan, en nuestro juicio, á situar el emplazamiento del gran puerto al Este del cabo de Peñas, llevándonos por lo tanto al estudio de los otros dos puertos de que hicimos mérito, y nos sobrecoge la tarea recordando que han sido ya, en diferentes épocas, campo de investigacion y de proyectos tenidos en mucho, partiendo de Ingenieros doctos entre todos, cuyo talento, cuyo carácter tenemos en particular estima.

Permítasenos en este punto una corta digresion, excusada para muchos de nuestros lectores, pero útil y conducente á la brevedad y concision de nuestro razonamiento. Un fondeadero es como se colige de los precedentes párrafos, un área marítima en la que las embarcaciones pueden sin riesgo estacionarse, para fines de momento, para aguadas, alijos, atraque de personal ó de embarcaciones menores; un puerto, como se desprende de su etimología, es un punto de general acceso en el que se dan la mano las vías terrestres y los anchos derroteros del Occéano.

Al fondeadero basta un espigon, una estacada de 30 á 50 metros de extension, que salvando la zona de las resacas y rompientes que últimán el avance de la ola, alcance la embarcacion mantenida á flote: al puerto, á mas del resguardo contra el movimiento de las olas, son necesarios para las operaciones del trasbordo, largos andenes, baraderos y un desarrollo de vias que

se cuenta por kilómetros, con una holgada área adyacente: y así parece tan escaso el número de los buenos puertos, tan contados los emplazamientos que al caso se brindan, como repetidas las calas y fondeaderos cuyo beneficio debiera completarse con una mejora que supone tan escaso caudal como breve tiempo, planteada por estacadas tubulares y metálicas, en sustitución de los antiguos espigones de sillería, que no obedecen á ningún precepto científico ni económico. Citaremos, siquiera incidentalmente, las calas de Viavelez, de Artedo, de Bañugues, de Candás, de Tazones, pasando por alto otras muchas acreedoras al mismo beneficio.

El puerto de Luanco que al presente debemos considerar, adolecía, no ha mucho, de escasa viabilidad, no respondiendo, por lo tanto, á una de las condiciones necesarias á un puerto industrial: dos carreteras le enlazan en el día con Gijón y con Avilés, y sabemos de estudios de vía férrea que deben mejorar en gran manera sus condiciones, entroncando con el Noroeste, como es de inferir, en Serín ó en Veriña.

En los dos conceptos implica la vía proyectada un aumento de 10 ó 12 kilómetros, en el recorrido, con relación á los puertos aludidos, y no queremos discutir el interés de esta diferencia, cuando personas muy autorizadas defienden y solicitan la concesión de dicho ramal. Tal vez hallen y deba hallarse compensación á esta desventaja en las condiciones marítimas del puerto, ó en la riqueza minera del inmediato coto; y no puede negarse que en este doble concepto merece Luanco una mención distinguida.

Ya desde antiguo la concha de Luanco ha llamado la atención de personas doctas y amantes de Asturias; el esclarecido autor del mapa de nuestra provincia acariciaba el proyecto de un gran puerto en su bahía, y nos honraba asociándonos á sus estudios de los que hemos guardado notas y planos de gran interés.

Es notable, sin duda, el abrigo que ofrece la concha y asimismo la profundidad y limpieza de la costa; si descubre al N. E., obras de fácil ejecución depararán el conveniente resguardo; si levanta reparos la abordabilidad por la proximidad á Peñas; si crean dificultades la interposición de la villa y el carácter orográfico del terreno para las instalaciones de un gran puerto industrial, no nos atreveremos á formular nuestro juicio, de todos modos poco recomendable, sin un nuevo estudio, que de parte nuestra carece de motivo.

Sea de ello lo que fuere, posible es demostrar la facilidad de mejorar y agrandar, en considerable escala, el actual puerto, con obras de reducido gasto, olvidando, como dejamos insinuado, las prácticas por desgracia consentidas aún por la Administración del ramo, con gravísimo daño del Erario y de los intereses locales, y haciendo más aprecio de los progresos de la ciencia y de la metalurgia, que vienen aconsejando métodos que no representan, en tiempo y en caudal, sino una fracción pequeña de las antiguas usanzas.

Confesamos ingénuamente, por lo que respecta al puerto antes aludido, que tenemos en mucha estima los hechos y la práctica, en materias que suponen desembolsos de entidad, y advertimos que las naves acosadas por el temporal buscan guarida, desde antiguo al pié de Torres con preferencia á otros puntos. Confesamos nuestro respeto á los intereses creados y al criterio que rige por lo general su desarrollo, y debemos sacar á plaza las dos vías férreas que cruzan el Principado y su cuenca carbonífera, ultimadas en la concha de Gijon, por consideraciones cuya trascendencia no puede ser desatendida.

Luanco, tornamos á decir, tiene en nuestra humilde opinion anchos horizontes económicos, como playa de baños, como centro de exportacion minera é industrial, como puerto de pesca, como puerto de arribadas; y no dudamos que una empresa atenta á sus intereses y á los consejos del progreso moderno, pueda alcanzar pingües resultados con la concesion que, segun nuestras noticias, pretende, sin que veamos en ello motivo de alarma para las otras localidades de la Provincia; sin que afecte este juicio nuestra fé en las ventajas que brinda la zona de Torres, algo mas corrida al Este.

Al mencionar, en los precedentes párrafos, el puerto de Gijon como uno de los términos de nuestra disyuntiva, fácil es colegir que no hemos entendido concretarnos al puerto existente y sí á la vasta ensenada que, desde el cabo de Torres y el cerro de Santa Catalina, desarrolla hácia el Sur su caprichoso perímetro; pues caben seguramente en tan vasta extension, mayor de 700 hectáreas, diversos emplazamientos á cuyo estudio venimos desde antiguo dirijiendo nuestras vigilias y reconocimientos, cumpliendo las mas veces los deberes de nuestro cargo ó los de la amistad y del compañerismo, que si nos honraba oyendo nuestro parecer el difunto Sr. D. Guillermo Schulz, igual favor hubimos de merecer á otros distinguidos ingenieros que fueron los iniciadores de la industria minera y metalúrgica de Asturias.

Es demasiado conocido el puerto de Gijon para que no escusemos reproducir, en estos apuntes, su historia la larga série de sus progresos, el floreciente estado de su comercio y de su riqueza, bastando á nuestro propósito recordar que la industria carbonera, la metalúrgica y la vidriera son sus elementos de primer orden á los que forman largo séquito otras muchas dignas de todo aprecio.

Aconsejó y fundó el insigne Jovellanos su actual dársena, que fué obra maestra en aquellos ya remotos tiempos, á los que ni por asomo pudiera ocurrir el desarrollo de las transacciones, el portentoso cambio de la navegacion, ni que llegara tan pronto á ser tenida como mezquina y de todo punto insuficiente á su objeto. Así hubo de ceñir sus muelles la edificacion urbana dejando calles, ó mejor dicho, pasillos, en los que se cruzan trabajosamente lentos vehículos; así cuando un avisado ingeniero, gerente del ferro-carril de Langreo, proyectó la continuacion de la dársena, hácia el Humedal, hubo de

cejar en su empeño, que ya implicaba una lucha muy costosa contra los intereses recientemente creados, contra el nuevo caserío consentido por los Municipios, más atentos al presente que á las imposiciones del porvenir.

Alcanza cuando más tres hectáreas la superficie de la dársena, vacía de aguas en las horas de baja mar; un ramal férreo, sentado sobre el pretil de uno de sus muelles lleva, con esfuerzo, los carbones de Langreo á los buques de mediano porte, que lo reciben á beneficio de drops armados en su parte mas avanzada; varias ramblas y gruas facilitan las operaciones del trasbordo, de las que forman buena parte los minerales de hierro arrastrados penosamente á las eras y depósitos del Noroeste ó de Langreo, por cierto bastante distantes, por un centenar de yuntas afectas, según nos han informado, á este servicio.

Alhaga sin duda al observador el movimiento, la vida del puerto de Gijón, y todo aquí arguye riqueza y progreso, aparte los vehículos que recuerdan usanzas de nuestros mayores, y el horrible estado de la vía pública. Apenas por otra parte la vista de la dársena, en horas de bajamar, por el desmérito que no pueden menos de experimentar las embarcaciones; y extremece cuando se considera el cuadro en días de fuerte marejada. En uno y en otro caso sorprende el hacinamiento de tantas embarcaciones, en un recinto que seguramente debiera ser veinte veces más extenso para corresponder á las necesidades del presente, ó de un porvenir que parece muy inmediato.

Un dique exterior llamado de Liquirique, doblando el área accesible á las embarcaciones y alcanzando aguas más profundas, trajo á los inconvenientes señalados algun remedio, y á esta mejora debe Gijón, á no dudarlo, buena parte del movimiento que enriquece su comercio, siendo muy de lamentar que tan importante obra no haya obedecido á un criterio más levantado y más científico, cuando era fácil con el mismo gasto haber agrandado considerablemente más la zona resguardada, y salvado el vicioso desarrollo que, en el trozo más avanzado, presenta.

A poco ó nada conducen tales críticas, ni proceden juicios acerca de otras obras ejecutadas con posterioridad: pero debemos consignar un hecho capital y de alta significacion para nuestro propósito.

Un vapor de algun porte que se presenta en demanda de combustible no pudiendo acercarse á los drops, en condiciones de mar y de tiempo demasiado frecuentes, fondea necesariamente á una milla aproximadamente de los muelles: el carbon solicitado, cargado en una ú otra de las estaciones, se lleva por el sistema patriarcal antes recordado á unas gabarras atracadas al intento, y estas lo llevan en la forma de costumbre al costado del vapor, con los peligros y retardo que son consiguientes; lastimoso cuadro que dá razon del escaso desarrollo de nuestra industria carbonera y de nuestro empeño; increíble para los que han visitado las instalaciones de Cardiff, Swansea, Glasgow y otras muchas creadas desde antiguo en esos países donde el tiem-

po es dinero, donde ahorrarlo es la preocupacion de todos y de cada momento; en esas heladas costas á las que tantas ventajas llevan las nuestras, y que tanta nos llevan en la senda del progreso, como lo atestiguan la estadística y el censo de su poblacion cuatro veces más elevado que el nuestro.

A tan extremosa situacion trataron con porfia de poner fin los Municipios, el Comercio, y la Junta de puerto; y el resultado de sus intentos pone cuando menos de manifiesto el feliz acuerdo de todos los intereses en esta floreciente villa, como la laboriosidad y discreto talento del ingeniero encargado de las obras y del estudio de Ampliacion.

Dificil era sin duda alcanzar el acierto, en la medida que todos ambicionan, pues las rocas que forman el subsuelo, pertenecientes á una formacion geológica relativamente moderna, corren tendidas al mar, alejando centenares de metros de la orilla la zona aprovechable para el caso, obligando, por lo tanto, á situar las obras al encuentro de las olas y fuera de la órbita naturalmente resguardada por el cabo de Torres. El plano de la Direccion hidrográfica refleja con gran primor y verdad tales circunstancias, con los bajos sembrados en la costa y los detalles topográficos de la ensenada, relevándonos así de una tarea seguramente enojosa.

El dique Norte, obra fundamental del nuevo estudio es, á todas luces, un pensamiento más que atrevido, considerando que el paredon de Liquirique antes citado sostiene á duras penas sus desperfectos y que el muelle proyectado tiene su punto de partida mucho más corrido al mar, sin más defensa que la propia estabilidad, expuesta al embate de las olas de toda procedencia.

Así lo ha comprendido sin duda el distinguido facultativo autor del proyecto, corriendo sobre la obra y como prevencion indispensable á la seguridad del personal afecto á las maniobras, una galería embovedada, con su correspondiente vía férrea; y este dispositivo excusa de nuestra parte una discusion que seguramente no hubiéramos abordado, si no fuera necesaria á los fines de nuestro cometido.

La interposicion de la villa entre las líneas férreas y el puerto en la mayor parte de su desarrollo, crea un nuevo obstáculo poco menos que invencible, y que tanto como el emplazamiento de las obras abona la preferencia que, á nuestro juicio, merece la parte occidental de la ensenada, necesariamente más resguardada y más al alcance de todos los intereses, de los centros industriales de la provincia en general, de los de la localidad gijonesa en particular.

Al pié de una escarpada ladera, ó sea en la parte media del extenso promontorio de Torres, halló su emplazamiento un proyecto debido al talento de un esclarecido ingeniero, cuya personalidad tiene en mucho el público asturiano. La historia del «Musel» honrosa y larga (cuenta luego 30 años) la tienen presente nuestros lectores, pues ninguna otra de su especie ha dado, en

nuestros tiempos, tanta materia á la prensa local, á la polémica, á la discusión de los intereses aparentemente encontrados de la provincia, con el singular privilegio de no cansar la expectativa pública, y de levantar aún apasionadas controversias en los centros políticos é industriales del País.

La ley de puertos de 1852, clasificaba en su Reglamento, entre los de interés general, uno de Refugio que debiera construirse en la peligrosa costa de Asturias: una Real orden expedida en Setiembre de 1854, mandó se hiciera un estudio comparativo entre las ensenadas de Luanco y de Gijon, al propio fin, decretándose en Julio de 1860 su ampliacion á todo el litoral, naciendo de tales disposiciones el proyecto del Musel formulado y aprobado en cumplimiento de las mismas, ó sea en concepto de puerto de refugio, subastándose por último, las obras en 1870, y una segunda vez en 1872, á dos empresas constructoras que sucesivamente hubieron de renunciar á tan difícil empeño, resultando de aquí, y como último acuerdo que speamos, la caducidad de la concesion, en cuyo estado se halla este grave negocio.

Los «Anales de Obras públicas,» año de 1876, reproducen textualmente los largos y concienzudos estudios á que hacemos referencia, facilitando en gran manera la discusion y excusando enojosas conjeturas, siendo de advertir que la Memoria y los planos llevan encabezada la mencion de «Puerto de refugio en Asturias,» reproducida en el texto á cada paso, y con particularidad en los párrafos dirigidos al emplazamiento.

No cabe, pues, discusion en este particular; el Musel responde á un pensamiento humanitario, á una imposicion gubernativa de carácter filantrópico; y sentado en anteriores párrafos nuestro humilde juicio acerca de semejante institucion, podemos concretar á pocos párrafos el comentario crítico á que nos obliga nuestro compromiso.

Admira desde luego que el talento del ingeniero no haya vislumbrado el progreso de la navegacion, ni proyectado un plan de obras más en consonancia con el número y creciente tonelage de los buques: es lo cierto que los vapores que cruzan el Occéano, sin contar los de una talla excepcional, no tienen acceso á las dársenas anchas de 64 metros, aparte del violento desarrollo de los muelles; admira que tratándose de un puerto de refugio, no se haya previsto la frecuencia y entidad de las averias y la necesidad imperiosa de sus reparos, discutiendo este punto, no incidentalmente como hace el autor, pero con el interés y extension debida; admira el sistema de construccion aconsejado, ó sea la concepcion de las obras, desde el cimiento, quiere decir en aguas de 40 y mas piés, en bajamares; y el ejemplo de Dover traído á colacion, ha debido retraer de dicho procedimiento no aconsejarlo, porque es notorio que hubo de cansar el Erario inglés esta obra, y no menos la paciencia tradicional del país; y fácil es demostrar que el sistema de buzos y campanas empleado con éxito en las apacibles riberas de Ambéres y de Saint-Nazaire, es imposible de todo punto sobre una costa abierta, donde el oleage crea un

elemento de perturbacion superior al esfuerzo humano, y así podemos comprender el desistimiento de las dos empresas concesionarias.

Hallan excusa estos reparos fundamentales en la fecha de los estudios, en los principios admitidos en aquel entónces para todo lo referente á obras hidráulicas, de cuyo atraso dan elocuente testimonio el puerto de San Sebastian, la actual dársena de Gijon, y no pocas obras levantadas con posterioridad; hallan excusa en el portentoso progreso de la navegacion y de la siderurgia, y ante todo en el texto de las órdenes dictadas al Facultativo, poco menos que olvidadas de las industrias de la provincia y del favor debido á los capitales invertidos en su fomento: olvido que no afecta el concepto del ingeniero, pero cuyas consecuencias son en extremo de lamentar, pues tanto como excluye el puerto del Musel, por su emplazamiento y la disposicion de sus muelles, el servicio de nuestras vías férreas y las transacciones mineras y mercantiles, tanto pudieron haberse fomentado por otro proyecto notoriamente mas asequible; á cuya disposicion habremos de consagrar luego algunos párrafos.

Deber nuestro es producir en este punto varios reparos acerca de las condiciones generales que formula como aforismos, en su notable Memoria de «Puerto de Refugio en Asturias» el autor del proyecto aludido, cuyo talento tiene sobrados títulos para no oír con benevolencia pareceres distintos, y hasta la contradiccion.

En las condiciones de trazado asienta como principio, como doctrina obligada en esta costa, que siendo reinantes y peligrosos los mares del N. O., ha de ser inversa la orientacion de la entrada ó carrero del puerto, ó sea S. E. y á este criterio obedece en los proyectos del «Musel,» de Luanco, de Lastres, comprendidos en su estudio, sin advertir que en tales condiciones el buque necesariamente fatigado habrá de presentar el costado á la marejada, y carecer de su fuerza motriz cuando esta le es particularmente necesaria para alcanzar la entrada; olvidando sin duda que los puertos de Vigo y del Ferrol que, entre los buenos, son tenidos como los mejores, tienen precisamente la orientacion que se anatematiza, á cuya circunstancia deben en parte su relevante concepto.

En otros párrafos produce sobre los sedimentos el autor de la Memoria, observaciones que revisten en el caso gran trascendencia tendiendo á excluir de todo emplazamiento de puerto las zonas del litoral en que se manifieste su existencia. Aparte circunstancias completamente excepcionales, tal juicio nos parece equivocado: las aguas del mar llevan siempre en suspension partículas generalmente arenáceas en cantidad variable segun las épocas del año, el caudal y rapidez de los rios, y las depositan en los puntos de la costa donde se moderan las corrientes ó batideros, pues existe una relacion comprobada entre el tamaño de los cuerpos, y la velocidad de las aguas necesaria á su arrastre; así puede afirmarse que, sobre nuestro litoral, la falta de arena, de

guijo, arguye escarpes y resacas que, en los proyectos de puerto, deben tomarse muy en cuenta como circunstancia poco recomendable.

En terrenos aluviales se constituyen los grandes puertos, no en las avanzadas de los cabos ó promontorios, y merecen un estudio detenido, bajo ese punto de vista, muchos senos de nuestro litoral, hoy cegados y cuasi desapercibidos, habiendo formado ántes, ó sea en épocas seguramente muy remotas, inmensas bahías entre las que no pocas figuran en nuestras crónicas; y cuando consideramos el plazo de tales acarreos cuyo origen se remonta, cuando menos, á 20.000 años, podemos afirmar que muy poco ó nada representan en los gastos de conservacion, á más de ser necesarios tales sedimentos á la estancia de las naves.

La ola es á todas luces la entidad física más interesante, en un estudio de puerto, pues de moderar sus embates, de encalmar el elemento líquido, trata ante todo el ingeniero por el concierto de sus obras; el conocimiento de este fenómeno, en todas las fases que recorre, es por la misma razón condición primera de acierto; pero si prepara este resultado el estudio de su procedencia, de su crecimiento, de su velocidad, de las leyes que rigen su expansión y demás modos de obrar sobre la masa líquida, no es menos interesante el conocimiento de las leyes mecánicas á que obedece, de la fuerza motriz que representa, de los medios más conducentes á destruirla, á beneficio de cierto y determinado dispositivo, á beneficio de obras cuya naturaleza, cuyos parámetros, cuya textura, no son en manera alguna indiferentes, y sentimos no poder entrar, en el análisis circunstanciado de este fenómeno, á cuyo estudio hubimos de consagrar nuestras vigilias, no pocos años, y con vista del mar en sus más solemnes evoluciones, obligados á ello por las circunstancias excepcionales de nuestro destino.

Damos fin á estas consideraciones, que si ponen de manifiesto nuestro desacuerdo con las doctrinas sentadas en el notable estudio del «Musel», debieron ser aducidas como justificativos indispensables del proyecto que daremos á conocer, siquiera someramente, en los párrafos que sentamos á continuación, diferente de los que venimos discutiendo, como diferentes fueron las respectivas premisas.

Al S. E. del emplazamiento del Musel y corriendo hasta la parte media de la ensenada, se halla una vasta zona de suelo limpio, con sondas de 30 piés, término medio, en bajamares, y perfectamente resguardada. Un extenso bajo denominado la Osa, siempre cubierto, distante media milla de «Otero» última estrivación del promontorio, y así mismo del cerro de «Coroña», forma como el vértice de un triángulo equilátero que tiene su base curvilínea en la playa del Arbeyal, elevada cual verdadera duna de menudo guijo, y tendida hácia los caseríos de Jove constituyendo juncales y terrenos de escaso mérito.

Aquí, en tiempos ya lejanos, se resguardaban las naves de Roma, en

aguas necesariamente más hondas, vírgenes, ó poco menos, de sedimentos, cuando sus hábiles cónsules hubieron pactado alianza con los indomables Astures. Vestigios auténticos, hallados en la cumbre de Torres, y el nombre de «Jove» conservado á la localidad acreditan completamente estas conjeturas.

En esta parte de la concha halla su emplazamiento el puerto que motiva estos apuntes, llamado, en nuestro sentir, á deparar á la provincia el elemento que, tantos años hace, echa de menos, abriendo vastísimo campo á á todos los intereses, dando como complemento necesario y sin gravámen para el Estado, satisfaccion cumplida á las aspiraciones humanitarias que acaricia el país entero.

Una escollera de fácil y breve ejecuciou ultimada en el bajo antes aludido; un dique semi tubular cuyo arranque se enlaza naturalmente con la estacion del Noroeste; un muro de contencion de moderado desarrollo y una extensa playa constituyen el perímetro del vasto puerto cuyas obras dejan completamente á salvo los dos proyectos á que hubimos de hacer referencia.

Con una superficie perfectamente encalmada mayor de cien hectáreas ó sea veinte veces la de la dársena actual y su antepuerto; con un buen suelo y profundas aguas; con muelles de atraque cuyo desarrollo no baja de 3.000 metros, y la tendida playa del Arbeyal como límite á la parte de tierra, caben en su recinto gran número de buques sin exclusion de los vapores de mas talla; caben las dragas, los astilleros, los diques y baraderos que se juzgaren necesarios á su reparo; caben todas las holgadas instalaciones de un puerto de primer orden, y conducentes, tanto á la brevedad de los embarques, como al resguardo y distribucion ordenada de los géneros propios de un vasto comercio; caben arsenales que habrán de competir con los mas afamados del Norte, pues en nuestro caso concurren sobrados elementos terrestres completados por dos circunstancias marítimas de gran peso, ó sea una fácil abordabilidad y un precioso tenedero, el de Torres inmediato al puerto.

El detalle de las obras no procede en este escrito, apareciendo circunstanciadamente expuesto en la memoria sometida al Gobierno: excusamos decir que obedecen al criterio de las modernas prácticas tan felizmente planteadas en otras partes, bastando á nuestro propósito sentar que el plazo necesario á la ejecucion promete ser excepcionalmente tan corto como moderado su presupuesto.

Carece tambien de oportunidad, en estas páginas, la discusion financiera del proyecto, y solo diremos, cumpliendo un compromiso antes contraido, que versa el cálculo, sobre un movimiento anual de un millon de toneladas inferior al que seguramente habrá de alcanzar, á la vuelta de breves años, y que el importe de los derechos, habida cuenta con las tarifas vigentes en otras concesiones de igual naturaleza, cubre el interés de un capital mucho mayor que la cifra del presupuesto, revistiendo por lo tanto, el puerto de

«Jove-Gijon» el carácter de una operacion útil á todos, y provechosa á los concesionarios, siempre que se cuente con el favor del País y con la benevolencia del Gobierno, dispuesto como se desprende de sus actos, á alentar la espontaneidad y la iniciativa privada.

Piden á porfia un vasto puerto industrial necesariamente relacionado con nuestras vías férreas, los intereses mas levantados de la Humanidad, los de la Agricultura, los de la industria carbonera y fabril; lo piden nuestras relaciones con las Antillas, y nuestro estrecho parentesco con sus moradores; lo aconseja la riqueza minera del territorio español con las platas de Levante, los cinábrios de Almaden, los cobres de Huelva, las calaminas de Reocin. las menas de Somorrostro, sávia generosa de nuestro suelo que va á enriquecer, como dejamos dicho, pueblos extraños, debiendo beneficiarse en nuestras riberas con las própias fuerzas; lo piden el progreso de nuestro bienestar el decoro, la honra industrial de este gran pueblo, y á estos fines responde cumplidamente, en nuestro sentir, el puerto de «Jove-Gijon» que venimos considerando como consecuencia de nuestro análisis y término de nuestro estudio.

Avilés, Enero de 1882.

A. D. S.