

*Hay*

**PUERTO DE REFUGIO**

EN LA

**COSTA DE ASTURIAS.**

---



R 4081



# BREVE REFUTACION

DE LAS

OBSERVACIONES Y DICTAMEN

DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

EN EL ESPEDIENTE

SOBRE ESTABLECIMIENTO DE UN PUERTO DE REFUGIO

EN LA COSTA DE ASTURIAS,

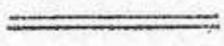
HECHA ANTE LA ESPRESADA JUNTA

POR EL INGENIERO DE CAMINOS

**DON SALUSTIO G. REGUERAL,**

AUTOR DEL PROYECTO

SOMETIDO A LA APROBACION DEL GOBIERNO.



**OVIEDO:**

Imp. y lit. de D. Benito Gonzalez, Rosal, 1.º

—  
**1863.**



INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

EL Excmo. Sr. Vicepresidente de esta Junta, disintiendo del dictámen formulado por las dos secciones reunidas de Industria y de Comercio, en la importante cuestion del establecimiento de un puerto de refugio en la costa de esta provincia, sometida á su exámen, ha presentado varias observaciones, sobre las cuales tengo precision de decir algunas palabras. Confesaré que habiéndome propuesto guardar un absoluto silencio en el curso de ésta discusion, por las razones que facilmente se comprenden, únicamente han podido apartarme de aquel propósito fuertísimas consideraciones: sonlo en efecto, el amor á la verdad y la justa deferencia que el Sr. Vicepresidente de esta Junta me merece. El trabajo espontáneo y la esmerada diligencia con que ha procurado reunir cuantos elementos pudiesen conducir á demostrar la exactitud de sus opiniones, son dignos de elogio; la benevolencia con que como autor del proyecto que se discute se ha servido tratarme, merecedora es de mi agradecimiento; pero los juicios equivocados, que en mi sentir, emite algunas veces, no pueden pasar sin la oportuna refutacion, ni los hechos inexactos que en ocasiones sienta, sin el conveniente correctivo, y unas y otras consideraciones han de autorizarme para esperar que la Junta me dispense su atencion durante algunos

momentos. Repetiré sin embargo que no me propongo discutir, ni esto sería propio de la ocasión presente, tan solo haré rectificaciones que convendrá se unan en el expediente al escrito que nos ocupa.

Comiézase por un detenido análisis de los términos en que se hallan concebidas las dos órdenes que tocante al estudio del puerto de refugio se han recibido de la Superioridad, para deducir un cargo de falta de cumplimiento, no sé si á una de ellas, ó á ambas, por parte del Ingeniero que ha tenido la honra de llevar á cabo el proyecto. Prescindo de que este exámen sea propio ó no lo sea, de esta Junta de Agricultura, Industria y Comercio, ó si mas bien sería peculiar de la Direccion general de Obras públicas, que es la dependencia superior encargada de dar cumplimiento á las órdenes del Gobierno de S. M.; pues lo cierto es: que habiendo sufrido el proyecto á esta fecha la censura del negociado correspondiente, no ha encontrado la irregularidad ó falta que aquí se nota. Ese es un asunto en que en todo caso yo sería el reo, y solo me toca acatar los fallos superiores. Pero para que se deje de dar tortura á las palabras de las dos disposiciones superiores, á que se ha dado publicidad, yo animado de un sentimiento de caridad, trataré de hermanar su espíritu, porque sinó, no serian las consecuencias de la falta para quien el autor del voto particular se figura. Porque tomando las cosas desde su origen; lo primero con que nos encontramos es, con que en el Reglamento de 30 de Enero de 1852, se declara puerto de interés general, es decir: puerto cuyas obras se han de costear en su totalidad por el Estado, con el producto de los impuestos de fondeadero y de carga y descarga, *uno* en la costa de Asturias, que *se designará despues de practicados los estudios facultativos necesarios á conocer el punto que para ello pueda ser mas conveniente.* Despues vino la Real orden

de 18 de Setiembre de 1854, en que accediendo á lo solicitado por una localidad para que en ella se estableciese *un puerto de arribadas*, se mandó formar un proyecto de puerto en la mencionada localidad, haciendo un estudio comparativo entre ese puerto proyectado y el de Gijon, é indagando cual seria la mejor inversion que pudiera hacerse de los fondos del Estado etc. etc. Es preciso convenir en que esta órden ofrece sérias dificultades para su interpretacion. Si se trata de un puerto de interés local en Luanco, se comprende que se mande estudiar su proyecto: y aun para su ejecucion no hay para que compararle con el de Gijon, pues que todavía no seria razon suficiente para dejar de construirle el que fuera inferior á este. Bastaria que la localidad entablase y sostuviese la oportuna gestion para contribuir al gasto de establecimiento en la forma que la ley de puertos instituye; pero no hay motivo para creer que ese fuera el ánimo de la localidad de Luanco, y así lo dá á entender además, el deseo manifestado de que aquella concha se aproveche en un *puerto de arribadas*, que es el primordial objeto de los de refugio.

Pero por otra parte, si del puerto de refugio se tratase en la R. O. citada, resultaría tal vez contra su redaccion un cargo que no puede suponerse, porque se designaba localidad al efecto del establecimiento expresado y se la sujetaba además á la comparacion con otra localidad dada, cuando la ley dice terminantemente que la designacion se ha de hacer *despues de practicados los estudios para conocer el punto mas conveniente*.

Ahora ya comprenderá la Junta la oportunidad de la órden de 30 de Julio de 1860, en la que lejos de haber espíritu de *derogacion*, de lo resuelto por S. M., por el contrario, se establece la pura y genuina interpretacion de las leyes debidamente sancionadas. Ya se

sabe que de lo que se trata es del puerto de refugio, y por consiguiente el estudio debe tener todo el carácter de generalidad que es necesario para que el Gobierno de S. M. haga la designacion á que se refiere el art. 4.º del Reglamento citado. Para contribuir al esclarecimiento de la verdad en ese resultado, es para lo que estamos aquí reunidos y para lo que el Gobierno ha remitido el expediente á informe de sus dependencias.

Pero aun admitida la cuestion en ese terreno se me hace un cargo, porque yo he designado, mejor dicho, porque yo he propuesto el punto donde debe establecerse el puerto de refugio, diciéndose que en ninguna parte se halla consignada la facultad que para eso tenga; pues si no es para proponer el punto que crea mas conveniente ¿para qué se me han encomendado los estudios?—Francamente, no lo sé.—El Gobierno al encargar un estudio exige que el funcionario que en él se ocupe, diga todo lo que sepa y crea que puede conducir al mejor y mas pronto resultado de la gestion que entabla; en el deber de obediencia que de esto se desprende, está la facultad que se echa de menos. Yo no hubiera cumplido con mi obligacion, ni conmigo mismo, si creyendo que el Musél era preferible á todos los demas puntos de la provincia, no lo hubiese dicho clara y terminantemente.—Ese estudio comparativo de todas las localidades de la costa, bien ó mal, le he hecho: y cuando me convencí de que una era incomparablemente preferible á todas las demás, formé de ella el proyecto y presupuesto, porque una sola habia de ser la preferida. Sin creerme obligado á ello formé los proyectos de otras dos, y ahora debo decirlo, de una de ellas solo lo hice por consideracion á los términos de la Real órden de 1854, y á los nombres de las personas, para mí muy respetables, que en defensa de ella se han hecho sonar.—Entiéndase que no digo me creyera dispensado de estu-

diar localidad alguna, sino de formar el proyecto con la estension con que lo he verificado.

Hácese una indicacion respecto del tiempo que invertí en el trabajo, objeto de nuestro exámen, y se hacen comparaciones en que lamento tener precision de ocuparme. Se estraña que yo no haya podido hacer en seis años el estudio de los dos únicos puntos que se me encomendaron, cuando el Sr. Rafo en poco mas de un año y sin perjuicio de otras atenciones, *verificó el estudio y reconocimiento de todos los puertos de la costa*. Yo no he invertido en el estudio el tiempo que se dice aunque no me parece escesivo; y si me ha sido dable terminarle en tres años de asiduo trabajo, es verdad que durante nueve he observado la costa cuanto me han permitido otras ocupaciones, y aun me queda mucho por aprender en ella. Pero de la comparacion intentada solo se deduciria un resultado de que yo no puedo ocuparme, tanto mas cuanto que el Sr. Rafo, cuya memoria es digna de todo respeto, no solo no invirtió el año en el reconocimiento que se dice, pero ni siquiera invirtió diez dias. ¿Puede establecerse comparacion entre unos y otros trabajos? Yo solo haré constar que aquel ilustre Ingeniero cumplió por su parte con el cometido que habia recibido y que yo á mi vez, he procurado llenar el mio.

Por una coincidencia nada estraña, fué tratado el Sr. Rafo en ciertos artículos publicados el año de 1846, de un modo análogo á los términos benévolos que en el dictámen que me ocupa, se cree conveniente transcribir de unos opúsculos anónimos que en la misma época vieron la luz pública. El Sr. Rafo entonces por una opinion, y en la actualidad yo por la contraria, merecemos la misma censura: *no que se nos maltrate, que seria crueldad, merecemos compasion*. De agradecer es este elevado sentimiento, y séame permitido manifestar aquí mi reconocimiento á las

personas de quienes logre obtenerle; pero todavía entiendo que merece algo más el funcionario que cumpliendo una orden superior, se afana en un trabajo penoso y dedica á él largas vigiliass consumiendo tal vez los mejores años de su vida!.... Si á costa de ímprobos esfuerzos, que no pueden ser comprendidos por quien no haya invertido el tiempo y el trabajo que él en su empresa, logra obtener un resultado con que tal vez llena los deseos de sus superiores; si para emitir su opinion necesita revestirse de la entereza, contra que han de estrellarse las aprensiones de la generalidad de las gentes, no siempre convenientemente ilustrada; si para llevar á cabo su proyecto, ha de encontrarse con la oposición de los mismos á quienes favorece; sobre esa compasion que irónicamente se le prodiga, ¿no merece otra cosa ese modesto funcionario?

Se quiere hacer resaltar con notable obstinacion el vicio de incompetencia en la persona del Ingeniero autor del proyecto y esto es una objecion á que se debe contestar de una vez.—Un empleado público no puede menos de ser competente en cuanto le ordenen sus superiores y si se observa la tramitacion que en la formacion del proyecto se ha seguido, se verá demostrado que la administracion no ha exigido de mí más que lo que yo podia dar con mis conocimientos, cuidando de que otras personas completasen la competencia del trabajo, por lo que al Ingeniero de Caminos pudiera faltar de ella. El Real decreto de 3 de Febrero de 1853 establece las reglas que en el proyecto de cualquier clase de obras en los puertos deberán observarse entre las Autoridades de marina y los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En la segunda de aquellas, se estipula que el Ingeniero consulte con el Comandante de marina acerca del *emplazamiento mas conveniente de las obras, ya por*

*lo que toque á la mayor seguridad de los buques, á su mas fácil entrada y salida segun los vientos que comunmente reinan ó son de temer, y demas que convenga tener presente, y en la tercera se detalla la intervencion que á cada uno toca en la formacion del proyecto. En el caso presente todo se ha cumplido; se ha conferenciado con las Autoridades de marina repetidas veces; se han enterado estas de la opinion del Ingeniero y han estampado su conformidad en el proyecto formado por aquel; han informado por separado al Ministerio de Marina, y de todas estas depuraciones ha salido la doctrina que se establece en el proyecto sometido á la aprobacion de la Superioridad. Por mas, pues, que se quiera dudar de mi incompetencia individual, ¿puede dudarse de que el trabajo esté competentemente autorizado, cuando la firma del Comandante de marina, acompaña en él á la mia, y hace por tanto á dicha Autoridad corresponsable de las apreciaciones técnicas que en aquel se vierten? No se hable pues mas de falta de competencia, ni se insista sobre la necesidad de que una comision de marinos imparciales ó estraños á la costa reconozca el estado de la cuestion y dé un dictámen definitivo, porque este trámite, por lo menos es inútil, en el estado y á la altura de formalidad á que se encuentra el expediente (1).*

(1) Tan lejos de admirarse de que por un Ingeniero de Caminos se haga el proyecto de un puerto; habria motivo para elló si alguna vez sucediese lo contrario; pues que todas, absolutamente todas las obras de puertos que se construyen en España, lo mismo en Santander que en Vigo, en Cartagena y la Coruña, en el Ferrol y en Valencia, en Cádiz y en Tarragona, son proyectadas por el Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos.—La debatida cuestion del puerto de Barcelona, para el que se han presentado multitud de proyectos, y entre ellos algunos de afamados marinos, ha venido á ser resuelta en última instancia por un Ingeniero civil, el Sr. D. José Rafo, á cuya censura se sometieron todos los trabajos anteriores, para que sobre ellos pudiese fundar su opinion decisiva; y en verdad sea dicho, en aquel sensato pais, no causó escándalo alguno el que por un Ingeniero de Caminos se hablase de vientos y de mareas, ni de rumbos y bordadas.

Siguiendo el mismo orden que en el dictámen del Sr. Vicepresidente se establece, me ocuparé en una consideración á que se da cierta importancia y que yo he tocado tan sólo por incidencia.—Dícese que entablo discusión con los gremios de mareantes de San Estéban de Pravia, Candás y Avilés. Debe constar que en el proyecto, que es lo que se somete á nuestro exámen, no hago ni remotamente mención de estas corporaciones, sino que en el informe que posteriormente evacué es donde tuve precisión de contestar alguna cosa á las representaciones hechas por aquellos. En disculpa del cargo que parece dirigírseme por el estilo que empleé en dicho informe, debo decir que ya en él mismo advertía, y por ello pedía permiso á la Superioridad, que tenía precisión de contestar en el mismo estilo en que las representaciones venían redactadas. ¿También se quiere que oiga impasible apreciaciones erradas y estemporáneas, sobre el coste que ha tenido el proyecto y el tiempo que en su estudio se dice que he perdido, que se niegue mi competencia en cosas de sentido común ó materias de física elemental, que oiga calificar de absurdos mis asertos, como por los pilotos y el representante de Luanco se hace, sin lanzar un gemido? Por lo demás, el Sr. Vicepresidente me hace la gracia de reconocer que la memoria y demás documentos del proyecto, están escritos en un estilo grave y digno, y eso bastará para demostrar que he procurado hablar siempre en lenguaje adecuado á las circunstancias.

Al examinar las exposiciones, no de los gremios indicados, porque para tener ese carácter les falta un requisito indispensable, sino de varios individuos de los gremios de San Estéban de Pravia y Candás, dije en el aludido informe que no tenían fuerza alguna, y basta leerlos para comprender cómo han sido confeccionados esos documentos; dije que la multitud de

firmas que contenian nada probaba, pues ya se comprende que tratándose de recoger de ese género de apoyos, otros pueblos podrian presentarlos en igual ó mayor número, como en efecto se ha visto y consta en el espediente, pues una manifestacion de los pilotos de Gijon, escede en el número de sus firmas á todas las demas reunidas; y en ese sentido, no hay sino motivos para repetir mi frase del sufragio universal, que es tildada de sobra de severidad y falta de justicia. Nadie puede negar el poderoso auxilio que los patrones y los marineros prestan con sus conocimientos prácticos y con su larga costumbre de las cosas del mar para la resolucion de problemas como el que nos ocupa; yo les he consultado constantemente y puedo asegurar que debo á su buena voluntad las escasas nociones que poseo del arte en que se ejercitan; pero ni sus conocimientos se estienden mas allá del manejo de una embarcacion, ni jamás se confunden con los de otra profesion que recibe distinto nombre, ni las prácticas de unos y otros son las mismas. Por eso aunque todos sean hombres de mar, no es á los primeros, es decir á los patrones y marineros á los que se encomienda el estudio del establecimiento de los puertos y su instalacion. Sobre esto ya he dicho que hay reglas establecidas.

Y esta es la ocasion de decir, ya que el Sr. Vicepresidente me presenta en un paraje de su ilustrado dictámen, otra especie de sufragio universal, que estoy muy lejos de pensar que en la cuestion presente tenga ese mas fuerza, al menos para robustecer la opinion que el Sr. Vicepresidente sustenta, que la que al de los patrones y marineros concedo. Habrá sido difícil al autor del dictámen que impugno, reunir, á costa de asídua diligencia. los nombres de los Sres. Puente, Urrutia, Nolie, Abajo, Muller, Doral, Fernandez Heres, Sotelo y Marqués de Guad-el-Jelú,

pera reforzar el espíritu de que se supone animados á los Sres. Rafo, Schulz, Lujan y Marqués de IDuero en la cuestion que nos ocupa; pero mas trabajo habria de ocasionarle y hay motivo para dudar que lo consiguiese, el presentar los documentos en que ninguno, absolutamente ninguno de los espresados señores hiciese constar la escelencia de la ensenada de Luanco sobre la concha de Gijon para el establecimiento de un puerto de refugio. El mismo Sr. Schulz, á quien con razon se aplican los calificativos de tan sabio como modesto, y que con su trabajo publicado en 1851 ha fomentado la opinion en favor de Luanco, no ha dicho en parte alguna, que se sepa, que esa localidad sea preferible bajo el punto de vista náutico á la del Musel para el establecimiento que nos ocupa: únicamente ha sentado que ejecutando ciertas obras en la ensenada de Luanco, podria obtenerse un buen refugio para las embarcaciones que hacen la navegacion de esta costa, y eso es indudable. Abrigo la conviccion de que el silencio del Sr. Schulz respecto del Musel no tiene por causa el que no reconociera en esta localidad condiciones favorables para el establecimiento de un puerto de refugio, sino mas bien la circunstancia de que á su propósito solo convenia hablar del modo de utilizar la rada de Luanco, en la cual podrán hacerse obras, sin perjuicio de las que se hagan en el Musel.—El Excmo. Sr. D. Francisco de Lujan, distinguido oficial de Artilleria y Ministro de Fomento á la sazón en que se espidió la Real órden que dió lugar á estos estudios, emite en su viaje á Asturias algunas juiciosas observaciones relativamente á las obras ejecutadas en Gijon y á las que se pueden llevar á cabo en Luanco: pero tampoco consigna como no puede consignarlo que esta localidad sea preferible á la del Musel. Ahora bien, si prescindimos de las consideraciones hechas ante el Senado en 1853

por el Excmo. Sr. Marqués del Duero, que son de un orden mas elevado, al que á mi no me es posible ascender, pero que tampoco tienen conexion alguna con la localidad del Musél ni con la cuestion presente; ¿qué queda en definitivo análisis, del sufragio universal presentado por el Excmo. Sr. Vicepresidente de esta Junta? Absolutamente nada: y no vacilo en repetirlo, fuera de los apasionados defensores de la localidad que han recurrido con sus escritos, en vista del llamamiento hecho por la Superioridad, no se encontrará, ni en las obras de las personas que se han nombrado, ni en cuantos por su posicion estén en el caso de formar juicio en esta cuestion, un solo testimonio de la superioridad de la ensenada de Luanco respecto de la del Musél ó de Torres, que por ambos nombres se la conoce, para el establecimiento de un puerto de refugio.

Pero al mismo tiempo que con mas arte y talento que fortuna se ensalzan por el Sr. Vicepresidente las condiciones del puerto que puede proyectarse en la rada de Luanco, se deprimen de tal manera las del Musél, que ya se hace aparecer esta ensenada reducida á *una caletilla con un poco de playa de guijo con restinga de piedra*, ya se advierte que nadie ha notado esa localidad hasta ahora, ó ya se manifiesta la extrañeza de que el Sr. Jovellanos hubiera dejado de apreciarla en la gran capacidad y espíritu observador que le distinguian. Solo pueden sentarse esos hechos mediando una completa ignorancia de las obras que se proyectan y de su situacion en la rada ó concha que ha de contenerlas, asi como de los antecedentes de que se hace ostentosa gala en otras localidades.

La concha de Gijon tiene en su parte occidental un espacio que bien puede llamarse inmenso en relacion con el fondeadero de la Espera, en que hay una

cantidad de agua considerable y excelente tenedero. Este espacio es conocido de todos los marinos con el nombre de fondeadero de Torres y es el único que en los derroteros y las cartas náuticas de la costa de esta provincia se marca como apropiado para el anclaje de buques, aun de considerable porte. Ese hermoso trozo de mar está defendido de los vientos del 3.º y 4.º cuadrante y de las marejadas del N. O. por el Cabo de Torres, de laderas escarpadas: el cual en la estension comprendida entre el molino de viento, ó sea el cerro del Otero y su punta mas saliente ofrece algunas reducidas playas, una de las cuales lleva el nombre del Musél: derivado á lo que creo, de unas case-rías que sobre ella presenta la ladera. Esa pequeña playa es la Caletilla á que el derrotero del Sr. Riudavets se refiere en la frase transcrita por el Sr. Vice-presidente y de esa Caletilla apenas tomamos otra cosa mas que el nombre para nuestro puerto, pues ella desaparecerá completamente dentro de los muros de revestimiento que proyectamos. Todo esto consta en los planos que he presentado y me es sumamente sensible haber entretenido la atencion de la Junta con esta descripcion que el equivocado concepto emitido en el dictámen me ha obligado á hacer.

No mas acertado es el aserto de que por primera vez se habla ahora de las ventajas del Musel para el establecimiento de un gran puerto. Yo no puedo dedicar mi tiempo á investigaciones eruditas respecto de la historia de esta localidad, que á serme dable, tal vez pudiera presentar para ella los títulos de la mas distinguida consideracion, conservada á través de muchas generaciones, en frente del moderno Peon de que en realidad jamás se oyó hablar hasta estos últimos tiempos. El Sr. Vicepresidente ha usado un argumento que seguramente no ha reflexionado con cuánta fuerza puede retorcerse contra la opinion que

sustenta. Viene á nuestra memoria el recuerdo de una obra publicada en el año de 1774 en que hemos hallado mas de una vez curiosas observaciones respecto de las cosas de esta provincia, y que proporciona, si no muy antiguo al menos un testimonio irrecusable de que con anterioridad á la época presente se ocuparon del punto que ha fijado mi atencion, las personas á quienes interesaba el engrandecimiento de esta hermosa provincia. En los *Avisos históricos y políticos del Capitan D. Gregorio Menendez de Valdés, á D. Miguel Gregorio, su nieto*, se encuentra el siguiente pasaje.—«A muy poca distancia de la villa y  
 »no á mucha costa, á la falda del mismo promontorio  
 »de Torres, ofrece el sitio del Musél, la mejor y mas  
 »cómoda proporcion para la fábrica de otro puerto,  
 »muy bello, fuerte y amparado de los vientos para la  
 »seguridad de una Armada, de los mayores buques  
 »muy preciso á la Corona y utilísimo al Principado.  
 »El Sr. Campillo siendo primer Ministro de España  
 »lo conceptuó así, y de su órden D. Cosme Alvarez  
 »hizo levantar un plan.»

En la imposibilidad ya indicada de entrar en investigaciones eruditas para las que no soy competente, me limitaré á dar otra prueba de que el conocimiento del Musél no es menos general que antiguo y es muy de estrañar que á la ilustracion del Sr. Vicepresidente se hayan escapado las triviales referencias que á mí me es dado hacer. En la geografía universal de Malte-Brun, autoridad que no puede recusarse como contagiada por el interés mezquino de localidad, resumiendo en pocas palabras la descripcion general de esta provincia, se dice:—«La costa sembrada de arrecifes y peñascos, accesible en muy pocos puntos á  
 »las embarcaciones y combatida por los vientos del  
 »Norte, es braba y borrascosa..... De las ensenadas  
 »que en ella se encuentran, pueden citarse como mas

»cómoda la de Artedo, en cuya concha pueden anclar  
 »navíos de línea, y el surgidero del Musél, el cual  
 »presenta muchas circunstancias apropósito, para for-  
 »mar un gran puerto, que en caso de existir, daría  
 »mucho impulso al comercio, á la industria minera y  
 »seguridad á la navegacion por el mar Cantábrico, y  
 »sería un inagotable manantial de riqueza para el  
 »pais.»

Para terminar con estas indicaciones relativas al conocimiento que por todas partes se tiene del Musél, y que no sé cómo ha ocurrido negarlo al Sr. Vicepresidente, manifestaré que todos los derroteros, nacionales y extranjeros dan razon de esta ensenada, sin que en ninguno de ellos se nombre el fondeadero del Peon como punto que pueda equipararse á ella en importancia. Prescindo de las manifestaciones del señor Tofiño que son harto conocidas y de las del señor Riudavets espuestas en su derrotero y recientemente reproducidas con mas energía; y tomo un derrotero inglés del golfo de Vizcaya que la casualidad depara á mi propósito. El párrafo relativo á la concha de Gijon dice así:—«Gijon.—Esta bahia ó rada  
 »cae entre la punta de Santa Catalina y el cabo de  
 »Torres, y ofrece buen anclaje en temporales regula-  
 »res: pero abierto al N. y N.E. Si un navío grande  
 »tuviese en el verano ocasion para anclar aquí, debe  
 »colocarse enfilando con el islote de Orrio al frente  
 »del cabo de Torres, el pueblo de Candás situado  
 »á 3 1/2 millas al N.O. y se hallará en once brazas,  
 »arena oscura, etc.»—Sigo recorriendo este importan-  
 te documento, y no encuentro aviso alguno, consejo ni recomendacion en favor de la ensenada de Luanco; únicamente se dice respecto de este nombre: «Debajo  
 »de la punta de Luanco hay un muelle para la pro-  
 »teccion de los barcos pequeños que frecuentan la  
 »bahia; aquellos deben contar con resistencia sufi-

»ciente para descansar sobre la quilla, porque el agua «se separa de la costa en la baja mar.»—Véase, pues, que del fondeadero de Torres, que está íntimamente relacionado con la localidad propiamente llamada el Musél, y que uno y otro constituyen el fundamento de mi eleccion, hay un conocimiento general, esparcido por todos los países: y no hay marino que tenga noticia de la costa Cantábrica, que no le conozca: al mismo tiempo que de Luanco ó sea el Peon, considerado como fondeadero, jamás se ha hecho mencion. El pozo de la Espera que se cita, dándole una importancia que él mismo rechazaria á ser eso posible, satisface una necesidad de un órden inferior á las que obligan á tener conocimiento del surgidero antes nombrado; y la misma gráfica denominacion con que los marineros le distinguen, da á entender cual es el modesto y verdadero servicio que presta, como puede verse en el derrotero del Sr. Riudavets.

Pero en lo que el Sr. Vicepresidente ha procedido con no muy meditado exámen de documentos auténticos, es en la aseveracion que hace de que á la clara penetracion del Sr. Jovellanos se haya escapado esta localidad del Musél, para aprovechar sus escelentes cualidades en beneficio de la provincia por quien tanto interés manifestó siempre aquel hombre pensador. Para los que reconocemos las escelencias del Musel, apareceria un cargo grave contra la elevada capacidad del Sr. Jovellanos, si fuera exacto lo que por el señor Vicepresidente se ha creido conveniente asegurar. Pero afortunadamente, no han pasado las cosas del modo que se supone y la provincia debe redoblar la intensidad de su aprecio y veneracion por aquel grande hombre, que entre las mejoras con que procuró dotarla, tuvo siempre presente la construccion de un gran puerto en el Musél: y por su realizacion hizo laudables esfuerzos, y justamente hoy podemos com-



prender las razones porque no lograrse verlos satisfechos.—La premura verdaderamente forzada, con que tengo que disponer estos apuntes, me impide recoger la noticia de documentos auténticos en que esto consta hasta la evidencia. En la correspondencia interesantísima de dicho señor con sus parientes y amigos se da cuenta de los pasos que trató de dar para conseguir su constante objeto, y precisamente entre otros pasajes curiosos puede verse, que si por cualquiera razon no asociaron sus ilustres nombres D. Cárlos Lemaury y D. Ventura Rodriguez á esta obra magnífica, fué el proyecto de ella encargado á su propio hermano por el mismo Sr. Jovellanos.—En los escritos publicados de este, hemos visto la noticia de que en el fondeadero de Torres se mantuvo abrigada, á las órdenes del general de Marina Pedro Menendez de Avilés, la escuadra formidable que aparejó Felipe II, para castigar la arrogancia de la Reina de Inglaterra y que pereció sobre sus costas. En los mismos documentos se asegura que *en tiempo de Carlos II, se abrigó y estuvo fondeada en la concha del Musél* otra escuadra, y se justifica este hecho con la exencion del servicio de mar concedida por aquel Rey á los vecinos de la villa de Gijon por el socorro que habian prestado á la mencionada escuadra. Me figuro que lo dicho será suficiente para demostrar el escaso fundamento de lo que en el voto particular se espone acerca de la importancia real de la ensenada del Musél, asi como de la consideracion que en todos tiempos ha merecido.

Entrando en el exámen de la parte facultativa y de las cuestiones náuticas, dice el Sr. Vicepresidente en su dictámen, que cualquiera que lea mi memoria, á la que tributa elogios, que seguramente no me-

rece, y medite las razones y argumentos del juicio comparativo que presento entre Luanco y el Musél, desde luego deducirá la preferencia de este sobre aquel para puerto de refugio.—*Pero que si este exámen se hiciera, y de una manera concienzuda, á la vista de ambas localidades y de las ventajas y circunstancias especiales de una y otra, se vendrá á parar al resultado contrario y Luanco será preferido al Musél.*—Por mucho que me halague el favor que recibo con el juicio que el Sr. Vicepresidente hace de mi trabajo, el cual juicio estimo en lo que vale, seguramente que no compensa el desfavor que se me hace en la segunda parte de esa proposicion, que no comprenderia, si no me hiciese cargo del extremo á que en el calor de toda discusion se suele llegar. Ese modo de discurrir es como conocer la evidencia y cerrar los ojos para negarla.

Si no se quiere decir que los datos que yo presento son inexactos ó falsos, lo cual costaria el trabajo de demostrarlo; si eso no se sienta; si las razones y argumentos que de aquellos deduzco están como se dice con arreglo á *método*, ¿qué quiere decir que la verdad está en lo contrario de mis deducciones?—Yo abandono esta observacion á la elevada consideracion de esta Junta. Pero: si yo he estado muchos años observando ambas localidades; si he vivido meses seguidos en Luanco y en ese pueblo tuve establecido durante mucho tiempo mi gabinete de estudio; si he levantado el plano de ambas localidades, es decir un verdadero plano, en el que se cuentan los peñascos; si he cubierto con una red de sondas una y otra ensenada, asi como la de Lastres, por un procedimiento alabado por mis Jefes y compañeros y que me permite conocer por pulgadas la ley de los calados en dichas localidades; si dedico mas de cien páginas á esponer con toda lealtad y hasta con pesadez,

las circunstancias especiales, las ventajas y los inconvenientes de cada una; si todo esto se presenta de un modo que no puede negarse, no hay fundamento, ni pretesto racional siquiera para espresar una afirmacion que tan poco me favorece.

El Sr. Vicepresidente que hace un argumento de mi falta de competencia, conoce cuán desnudo se halla de ella, y acude á que se la presten otras personas y los estudios de otros. ¿Por qué se habrá de creer que yo no hiciera otro tanto, y que en aquellos puntos en que mis convicciones pudieran carecer de sólido fundamento, no acudiese á quien pudiera prestarme la fuerza de sus conocimientos especiales? Asi lo he hecho, segun dejo indicado al esplicar la intervencion de la autoridad de marina en mi trabajo y segun consta en algunos párrafos de mi memoria.

Con estos antecedentes, ya se comprende que no hay posibilidad de discusion, pues que no estamos conformes en ciertos puntos de partida que deben ser de axiomática exactitud; por lo que, aun dado el caso de que este fuera lugar á propósito para una controversia científica, que no lo es, yo no entraria á discutir con el Sr. Vicepresidente sobre los puntos secundarios en que no estamos conformes; ya he indicado esto mismo, y por fortuna todo género de lid facultativa está evitado, supuesto que el expediente ha de ser examinado por corporaciones competentes, cuyo fallo es indispensable acatar. Lo que he escrito, escrito está y me bastará decir, que despues de estudiado atentamente el dictámen del Sr. Vicepresidente, no tengo que rectificar una sola línea de cuanto en los varios documentos del proyecto dejo manifestado.

Pero no puedo dispensarme de continuar, aunque con la brevedad que me sea posible, rectificando los conceptos equivocados y las inexactitudes que aun

contiene el folleto suscrito por el señor Vicepresidente. Creyendo encontrar un fundamento para su aserto, en el cambio de direccion que sufren las olas al tropezar con un obstáculo cualquiera, fenómeno que respecto de todos los fluidos se aprende en los elementos de Física, se supone que la Concha de Luanco está mas abrigada de las marejadas que la de Gijon. en primer lugar, ¿ qué tiene que ver la intensidad de la marejada con la direccion de la misma? — Desde luego el hecho de tropezar la marejada con una punta sea la que quiera, siempre producirá un quebranto en la intensidad de la marejada, y bajo este punto de vista, quiero conceder que la pérdida ocasionada en la intensidad es decir el abrigo producido por las puntas de la Vaca y de Torres sea el mismo, lo cual es mucho conceder, porque saliendo mas el cabo de Torres ha de producir mayor abrigo. Pero si dejamos aparte la variacion producida por la presencia de una punta en la intensidad de accion, es decir en la fuerza de la marejada, que es lo que realmente interesa, ¿ qué se obtiene de que la direccion sea una ú otra? y dado que en esto hubiera diferencia: ¿ qué ventaja encuentra el Sr. Vicepresidente en que la accion modificada sea en Luanco al Sur y hasta el S. O. y en el Musél simplemente al S.? Yo creo que si esto importase algo, el argumento presentado favorece al Musél supuesto que es menor el ángulo en que recibe la marejada.

El principio esencial y que ha perdido de vista el ilustrado autor del dictámen, es: que cuando la marejada encuentra un obstáculo, la intensidad de ella disminuye á medida que en el espacio abrigado por aquel se consideran puntos mas lejanos de él; y en el verdadero supuesto, de que el cabo de Peñas es el gran protector del golfo que á su oriente se forma, la marejada es menos viva cuanto mayor es la distan-

cia á que de este se halla, y es un hecho constante que en las aguas de la costa se observa mas quietud en las inmediaciones de la concha de Gijon que en los puntos próximos al Cabo. El Sr. Vicepresidente ademas, quiere que las puntas del Cordero, Moniello, la Vaca y la Garita, quebranten la fuerza con que la marejada haya de llegar á Luanco, y no se comprende por qué no se emplea el mismo raciocinio para la ensenada de Torres, á la cual, ademas del decrecimiento producido por las nombradas, hay que tener en cuenta el ocasionado por el Cabrito, San Antonio, Peráu, y otras varias, pero muy especialmente el Cabo de Torres que hace efecto de un verdadero muelle. Con observar que la línea rasante á este Cabo en direccion de N.O.-S.E., va á pasar por fuera de la punta de Santa Catalina basta para convencerse del perfecto abrigo que aquella inmensa mole proporciona á toda la concha de Gijon contra la accion directa de la marejada.

Y como prueba del aserto que combato se dice que en la concha de Luanco, no solo pueden fondear siempre seguros los buques que corren un temporal, sino que tambien por fuerte que sea la marejada pueden igualmente salir siempre las lanchas á prestar auxilio, al paso que se asegura que en el Musél no hay buque que en temporal muy recio resista fondeado dos mareas. Estos hechos son inexactos; el Musél es considerado como un fondeadero regular, el único que en toda la costa de la provincia se designa á los navegantes para un caso extremo, al paso que de Luanco, ó sea el Peon nadie ha hablado con semejante objeto y sobre esta cuestion hay que estar á lo que dicen los derroteros, nacionales y estraños, cuya atenta lectura me permito recomendar al Sr. Vicepresidente.

Hay en el dictámen algunas consideraciones acer-

ca del rumbo de las olas en uno y otro puerto, de la mayor ó menor facilidad de acceso, así como sobre las bordadas que deben hacerse para tomar cada uno de aquellos; pero tan ligeras, que si la ocasión me permitiera entrar en su exámen, tampoco lo haría porque me hallo en el caso de remitirme á lo que con toda estension digo en la memoria acerca de esos particulares: lo cual, sin duda, no se ha creído conveniente estudiar, como en consagración de la reconocida incompetencia de quien lo ha escrito. No será arrogancia mía la creencia de que mis aseveraciones, fundadas en largas especiales observaciones y con detenimiento meditadas, pueden resistir el embate de las objeciones del Sr. Vicepresidente, recogidas y redactadas con la premura que á la Junta consta.

Hay un párrafo en el dictámen que nos ocupa, que yo quisiera que el Sr. Vicepresidente no lo hubiera escrito, sin embargo de que á juzgar por él, podrán hasta los menos instruidos en estas materias formar del escrito una opinion que no dejaria de contribuir al mismo objeto que en este rápido trabajo me propongo. Dice el Sr. Vicepresidente que «si el señor »Riudavets y todos sus antecesores han recomendado »dar las cuatro millas de resguardo al Cabo de Peñas, »es porque entonces no existia el gran faro, etc.» — Con solo reflexionar que aquel esperto marino escribió su derrotero diez años despues de encedido el faro, conocerá la Junta que no pudo ser la que se espresa, la razon porque en el derrotero oficial actualmente reconocido por el Gobierno, no solo se manda que se dé al Cabo el resguardo indicado por los anteriores, de cuatro millas, sino que se dice que *será prudencia alejarse cinco ó seis*, con buque grande y que no conozca la costa.—Pero respecto de lo manifestado por los marinos anteriores á la ereccion del faro, no es menos inverosímil la asercion: ¿por ventura las pre-

cauciones de los derroteros se hacen exclusivamente para la noche? El resguardo al Cabo de Peñas debe darse lo mismo de día que de noche porque le motivan circunstancias siempre subsistentes. Hoy es posible apreciar la situación del Cabo en una y otra ocasión y la indicación del señor Riudavets se refiere por tanto á ambas; pero anteriormente, solo se podía entender que la prevención fuese observada durante el día, completamente al contrario de lo que el Sr. Vicepresidente cree, pues sin la existencia del faro, era sumamente arriesgada la travesía nocturna por las aguas del Cabo, y ningún buque la intentaba como no tuviese la seguridad de pasar á muchas millas de él, por el riesgo que corrian de verse envueltos en sus desconocidas corrientes, que en muchos casos han ocasionado lamentables desastres, ó por lo menos puesto las embarcaciones en inminente peligro.

La razón verdadera del resguardo que debe darse al Cabo, estriba en la necesidad de huir de los escollos y bajos de que su pié se halla sembrado y cuya prolongación submarina se halla á considerable distancia. Oiga la Junta, ya que el dictámen de las gentes del país pueda ser objeto de recusación, como describe las cercanías del Cabo, el derrotero inglés, publicado en 1859, á que anteriormente me he referido. — «Como á media milla del extremo occidental del Cabo de Peñas, hay una isla pequeña y baja, llamada Esbosa, cerca de la cual existen algunas rocas, constantemente visibles. Alrededor del Cabo en varias direcciones hay rocas, encima y debajo de la superficie del agua, estendiéndose las últimas á milla y media de tierra por lo menos; sobre estas rompe el mar, tan duramente que los capitanes de barco, *deben estar prevenidos para no acercarse al faro á menor distancia de cuatro millas*, especialmente cuando la naturaleza desigual del fondo en que naveguen con-

»duzca á inferir que puede haber por allí peligros desconocidos. El mas apartado de los bancos de roca conocidos, es una pequeña cresta, con trece brazas de agua, situada á tres millas del Islote Gabiera, en direccion E.<sup>2</sup>/<sub>3</sub>N.»— En vista de esta aseveracion tan conforme con las de nuestros marineros ¿qué hemos de decir de la asercion del Sr. Vicepresidente, de que el mas apartado de los bajos sale á media milla de la costa? ¿qué se ha de juzgar de la autoridad que tenga para fijar en una milla el resguardo que debe darse al Cabo, y de la censura con que amenaza al piloto que se separe de esa prevencion? O ¿cabe tambien decir que para perjudicar al pobre, al desvalido Luanco entran en la misma conjuracion, los Sres. Tofiño y Riudavets y los marineros á quienes el almirantazgo inglés confia la redaccion de los derroteros por donde han de guiarse sus preciadas naves?

Ese crestón de roca que aparece alejado del Cabo como tres millas y cuyo nombre no consta en el derrotero inglés, es el bajo de Somosllungo, que tan interesante papel hace en esta cuestion. Las marcas que de él hace dicho documento están completamente conformes con las del Sr. Riudavets y con las nuestras, siendo el calado de su cúspide en baja mar de aguas vivas de catorce brazas españolas. Da por sentado el Sr. Vicepresidente que á ese bajo no se le ha visto romper, y hace algunas consideraciones acerca del espesor que se supone á las olas en las teorías modernas para formar el convencimiento de que dicho bajo no puede romper. Precisamente en un trabajo en que se proclama la práctica como fundamento principal de sus deducciones, se viene á invocar la teoría en un caso en que ésta no puede establecerse sin descansar en los datos de aquella. Se dice en las obras que de esta materia tratan—«el espesor de la »ola ó la profundidad á que se hace sentir la accion

»de la marejada debe de ser tanto, pues que hasta esa  
 »profundidad se observa que se producen rompien-  
 »tes»—es decir que se toma por el Sr. Vicepresidente  
 por dato la consecuencia, pues que si en el mundo  
 científico se admitiese que la ola no tiene mas espe-  
 sor que diez brazas, al llegar nosotros y decir—«en  
 tal parte rompe sobre quince»—no habria otro recur-  
 so que cambiar el aserto provisionalmente admitido  
 por la ciencia.

Pero el límite de esta no es tan reducido como el  
 Sr. Vicepresidente da á entender, supuesto que es un  
 hecho constante que en ciertos parajes, de todo el  
 mundo conocidos, las olas segun la particular dispo-  
 sicion de la costa rompen en dobles y aun mayores  
 profundidades que las que se han indicado (1). Para  
 conocimiento de esta ilustrada Junta, deberé advertir  
 que el Sr. Riudavets da por supuesto que el mar rom-  
 pa sobre Somosllungo, toda vez que hablando de él  
 dice «es temible con mares gruesas, pues su rompien-  
 »te es enorme y seria muy funesta al buque que la re-  
 »cibiera.»—Por lo demas entre los marineros que no ten-  
 gan interés en ocultar la verdad, debe ser una cosa  
 cosa corriente la rompezon de este bajo, que se halla  
 en un punto donde la mar bate tanto como en el Cabo  
 de Peñas, cuando de otros de esta misma costa, cons-  
 ta lo que, á riesgo de molestar la atencion de la Jun-  
 to me voy á permitir extractar de la memoria que he  
 presentado á la aprobacion superior. —«De la punta  
 »de *Rumeles*, que es la oriental de la ria de Rivadeo,  
 »se desprenden unos islotillos en cuya prolongacion  
 »y á distancia de una y media ó dos millas de la cos-  
 »ta se halla un bajo llamado *Castro* con doce á ca-  
 »torce brazas de agua que en mares gruesas rompe,

(1) Sabido es que el banco de Terranova se hace conocer de los navegantes por la agitacion que produce en la superficie del mar, á pesar de hallarse su cresta á 160 metros debajo de aquella.

»siendo esto generalmente el indicio de que aquella  
 »ria está cerrada.—Al N.E. del Cabo de *Busto* y á  
 »cuatro ó cinco millas de distancia existe un banco  
 »de piedra llamado *Serron* cubierto con veinticinco á  
 »treinta brazas de agua y caídas de cincuenta á se-  
 »senta por el cual arbolan mucho las mares gruesas,  
 »por lo que es peligroso, y porque en algunas oca-  
 »siones se le ha visto romper.—Otro bajo con quince  
 »brazas de agua que llaman el *Cabezo* existe por fue-  
 »ra de *Viavelez* y sobre él es peligroso pasar en gran-  
 »des marejadas porque arbola mucho.—Por último,  
 »hácia el Norte del Cabo de *Busto*, ya citado, se en-  
 »cuentra otro bajo llamado el *Peton* cubierto con 30  
 »ó 40 brazas que en mares gruesas arbola considera-  
 »blemente y alguna vez, segun dice el Sr. Riudavets,  
 »á quien debemos estas noticias, revientan aquellas  
 »sobre su cumbre.» —Dejo á la consideracion de la  
 Junta la apreciacion del valor que todos estos datos  
 que he tomado prestados de las autorizadas fuentes  
 que indico, puedan tener en frente de los que al señor  
 Vicepresidente han prestado tambien otros manan-  
 tiales.

Creo por tanto que en nada se ha disminuido la  
 fuerza de las opiniones que han servido de base á la  
 preparacion de mi trabajo y no deberia yo continuar  
 por tanto en este, si no tuviera precision de hacerme  
 cargo de alguna que otra especie vertida en el escrito  
 á que contesto.

Resumiendo lo espuesto en el curso de este se di-  
 ce: «en *Luanco* los cimientos de las obras proyec-  
 »tadas son naturales y salen á la superficie, en  
 »el *Musél* hay que formarlos en cavidades desco-  
 »nocidas y profundas; en el *Musél* se necesitan cam-  
 »panas de buzo para los trabajadores, en *Luanco* no  
 »necesitan apenas mojarse los pies.» — Es sensible  
 que el Sr. Vicepresidente se haya dejado llevar del

efecto que producen vulgaridades demasiadamente esparcidas, pero que no tienen cabida en los hombres de sano criterio y elevado entendimiento. ¿Qué quiere decir que en Luanco los cimientos son naturales y salen á la superficie? Reflexione la Junta sobre este concepto y verá que no tiene sentido: pues el que conozca esta costa, ¿cómo puede figurarse que se hayan de hacer obras para cerrar espacios en que se contengan calados de veinte á treinta pies, sobre cimientos que salgan á la superficie de las aguas? — Pero no devanen su imaginacion los Sres. Vocales en resolver esta especie de antitético logogrifo, pues como que no puede menos de suceder, el hecho no es esacto. La costa en Luanco, como en todas partes va aumentando gradualmente de profundidad á medida que se interna en el mar y sigue una ley completamente racional, que tengo gráficamente representada en el plano que presento del fondo del mar de la Concha del Peon, como de la de Lastres y el Musél. — En estos planos, así como en los perfiles trasversales, que les acompañan consta por pulgadas el aumento progresivo de la profundidad en todas las localidades. Y sin apelar á recursos sobrenaturales, que no son propios de estos casos, conste en lo sucesivo que para procurar un fondo de veinte, treinta, ó cuarenta pies de agua es preciso trabajar en profundidades de veinte, treinta ó cuarenta pies. — Por esto en Luanco, donde se pueden obtener de veinticuatro á treinta, como en el Musél donde se obtienen de cuarenta á cuarenta y cinco, es indispensable emplear el mismo sistema de construccion; y sean campanas de buzo, escafandras ó andamios flotantes, tienen que aplicarse lo mismo á una localidad que á otra. — La inmunidad científica de que el Sr. Vicepresidente disfruta, le permite decir que para hacer el puerto de Luanco con profundidades de veinticinco á treinta pies, los trabajadores apenas tienen

que mojarse los pies; yo no podria permitirme tanto, y si como parece quiere espresarse con esa frase que los muelles podrian fundarse en seco, seria de agradecer que el Sr. Vicepresidente nos diese el secreto de ese procedimiento, que haria una revolucion en el arte de construir obras en el mar.

Lo que se dice despues de la aguada y de los materiales á propósito para la construccion no tiene mayor fundamento; de agua, están escasas ambas localidades; pero si en lo futuro se hiciese sentir ¡á Dios pluguiera! esa necesidad en la poblacion del Musél: ¡qué inconveniente se presentaria en conducir las del inmediato rio Aboño, que tiene cuatro veces mas caudal que el arroyo del dique, con que el dictámen se propone abastecer á Luanco? Y por lo que á materiales no admiten comparacion las escelentes condiciones en que se halla el Musél con las muy medianas de que Luanco se vé adornado. No basta decir que en el Castillo y en la Garita existen bancos de caliza: es preciso averiguar si son ó nó aprovechables. Cuando á pesar de presentarse en abundancia las canteras de caliza en el Musél y sus inmediaciones, se propone para la construccion de la sillería la explotacion de las canteras de Leório, á nueve ó diez kilómetros de distancia, ya comprenderá el Sr. Vicepresidente que se ha tenido en cuenta el empleo de los materiales mas apropiados á cada objeto, y por tanto no tendrá reparo en creerme cuando le doy seguridad de la poca satisfaccion con que se pueden emplear los que se arranquen del Peon y sus inmediaciones. Sillería y buena, hay en las casas de Luanco, pero sus dueños saben bien de donde es preciso conducirla y cuanto les cuesta labrarla. Obsérvese el material que se emplea en la obra actual del puerto de Gijon y se comprenderá que bajo el punto de vista que nos ocupa, no admiten rival las canteras de Leório y la Coria, en-



tre cuantas se conocen en toda la costa de la provincia. Hay otro concepto sobre el cual la opinion pública está tambien estraviadísima, por efecto de indicaciones poco meditadas á que se ha querido dar la importancia que no tienen; y de comentarios indiscretos, que han conducido á la mas lamentable exageracion. Unas y otros han sido recogidos ávidamente por el Sr. Vicepresidente y están resumidas en este pasage de su dictémen. — «en el Musél el fondo es escesivo »y encarece inapreciablemente las obras; en Luanco »hay el suficiente para abrigar siempre aflote sobre »doscientos buques comunes de todo porte, porque el »puerto de refugio no se ha de hacer para el Great. »Eastern; en el Musél las obras cuestan *ciento ó mas*, »en Luanco *seis ó menos.*»

Prescindiendo de la cuestion ya resuelta por el criterio adoptado en otras partes, del calado ó profundidad máxima que convenga dar á los puertos que en la actualidad se construyan, me ocurre hacer una observacion análoga á la de la facilidad de los trabajos, supuesto que con ella está relacionada. Para alcanzar la profundidad de treinta pies con los muelles en Luanco, ¿no será preciso hacer las mismas operaciones, los mismos ó mejor dicho, análogos gastos que para alcanzar la misma profundidad en el Musél? ¿Por qué milagro habria de costar menos en tan enorme relacion como se quiere hacer creer, la obra de Luanco que la del Musél?—Es evidente que si en este hay posibilidad de dar al puerto 10 pies mas de calado que en aquel, la cifra del coste se elevará en razon de las ventajas que se obtengan. Nada hay de sobrenatural, ni de prodigioso en todo esto, sino la admirable credulidad de los que sin interés que les mueva á no dar en su cerebro cabida á la verdad, patrocinan ó aplauden exageraciones dignas de la indiferencia de los hombres formales.



Y para que no quede duda de cuanto espongo, y porque desaparezca el cargo que se me hace por no haber presentado el presupuesto del puerto de Luanco, (lo cual, dicho sea de paso, no hice porque á nada conducia, supuesto que esta localidad como la de Lastres eran por mi desechadas, despues del maduro exámen que de ellas hice) voy á citar un documento que sin duda ha tenido á la vista el Sr. Vicepresidente, supuesto que con el debido encomio, hace mencion de la memoria en que le incluyó su autor, el ilustre cuanto malogrado Ingeniero D. Juan Rafo.—Comisionado este ingeniero para hacer un reconocimiento ligero de la costa de esta provincia, lo llevó á cabo con la brevedad que á la Junta consta por lo que anteriormente he indicado. Respecto de Luanco, donde por la importancia que desde luego dió á esta localidad se detuvo dos ó tres dias, manifestó que era un sitio apropósito para el establecimiento de un *gran puerto comercial*, y bueno es consignar que en su memoria no se habla una sola vez del carácter de *refugio*. Encontró en dicha localidad razones de conveniencia ligadas con la idea del proyecto de ferro-carri-  
 ril de Mieres á Avilés, que entonces—1846—recordarán los Vocales de la Junta se agitaba con gran calor, y formó una especie de croquis del puerto que deberia proyectarse, que está definido en estos vagos términos que testualmente copio de la memoria que tengo á la vista.—«La disposicion que puede darse á  
 » las obras para el circuito del puerto, parece puede  
 » ser, dos espigones ó muelles de tierra y uno céntri-  
 » co ó aislado para dejar las dos bocas.—Los muelles  
 » de tierra, pueden ser: el uno arrancando de junto al  
 » muelle actual y avanzar por Peña de abajo y Peña  
 » de arriba con alguna mas prolongacion; y el otro  
 » segun la estension que quiera darse al ámbito del  
 » puerto podrá arrancar desde la Samarincha, ó mas

»afuera de los Boletos, ó aun mas afuera de los Pe-  
 »gollos y la Espia.—Esta obra estará cimentada en  
 »escollera de treinta pies en su mayor profundidad en  
 »mareas bajas, lo mismo que la del centro; la del  
 »N. O. ó Peña de abajo y Peña de arriba, sentará en  
 »parte sobre escollera y el resto sobre estas peñas.»

Los concedores de la ensenada de Luanco, saben hasta qué punto podria ser útil para los efectos del refugio, este puerto que deja fuera las barras, la Espera y lo que yo he llamado—acaso el primero—el fondeadero del Peon.—No discutiré sobre ese punto, que abandono á la consideracion de los que buscan la autoridad del Sr. Rafo, en apoyo de los proyectos del Sr. Schulz: mi objeto ahora es otro: es el de manifestar que ese puerto proyectado por aquel Ingeniero, aunque bien ageno de que su dicho fuese considerado, andando los tiempos, como punto de dogma, tiene tambien su presupuesto. Ese puerto, con una considerable línea de muelles, pero que no sirve ni la mitad del que yo proyecto en Luanco para el comercio, y absolutamente nada para el refugio de los buques de algun porte que hagan la navegacion de esta costa borrascosa, ese puerto fué presupuestado por el Ingeniero nombrado en 30.000,000 de reales que se reparten por el mismo de la manera siguiente:

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| Escolleras.....                      | 15.000,000 |
| Muelles de sillería.....             | 13.400,000 |
| Espaldones de resguardo.....         | 540,000    |
| Gasto de servicio, caminos, etc..... | 1.060,000  |
|                                      | <hr/>      |
| TOTAL.....                           | 30.000,000 |

En vista de estos datos, ¿qué queda de la decantada economía de las obras de Luanco? ¿Qué hemos de juzgar de los presupuestos—á placer—de tres

millones, ó de seis millones y menos?—La verdad siempre se abre paso á través de los estorbos que las preocupaciones quieran oponer á la difusion de su preciosa luz, y de esta vez, creo que los dignos individuos de esta Junta sabrán algo seguro á que atenerse relativamente al coste de obras hidráulicas en la rada de Luanco, á no ser que se crea que los presupuestos de 3.000,000 son tambien formados por personas mas competentes que los que los forman de treinta millones.—Respecto de este particular, yo no me atreveria á reproducir el pasage del folleto del señor Vicepresidente en que habla de la competencia de un *Ingeniero de Caminos para la designacion de un observatorio marino ó astronómico, ó para la demarcacion de los puntos en que hayan de levantarse los bastiones de una plaza fuerte, etc., etc.*—Por fortuna los reglamentos vigentes, que solo hay motivo para acatar y cumplir, (al menos por los que tenemos algun carácter de funcionarios públicos) establecen las atribuciones de cada corporacion ó clase y determinan los expedientes en que á cada uno es dado intervenir.—Con razon se censuraria á un Ingeniero de Caminos, de Minas, de Montes, ó á un funcionario de cualquiera otro ramo de la Administracion, ya en el órden civil, ya en el militar, *por muy distinguido que fuese*, que sin atribuciones para ello se ingiriese oficiosamente en asuntos que no son de su exclusiva competencia.

Deseo terminar, y siento que el escetivo, aunque justo rigor con que el Sr. Vicepresidente se ocupa de la propiedad de algunas palabras empleadas en mi memoria, me obligue á molestar algunos instantes la atencion de esta Junta. No me quejaré de tal severidad, porque sin duda el Sr. Vicepresidente estaba en su derecho al ejercitar su competente censura; pero en descargo de cualquiera falta que hubiera co-

metido, diré que mi trabajo no fué escrito para que viese la luz pública, y por tanto estaba yo bien ageno de esperar censuras de él en letras de molde; que á ser así, tal vez me hubiera sido dable corregir algun tanto su estilo y limar con mas esmero algunos conceptos; demás de esto, pensaba que si habia tenido la dicha de acertar á proyectar un buen puerto de refugio, seria leve pecado tal cual falta de propiedad en el language, que habria de perdonárseme por los méritos de aquella otra obra, en que yo ponía toda mi diligencia y especial cuidado. — Pero ya que así no ha sucedido, menester hé defender lo que he espresado, porque tal vez no esté el error en el enunciado mio, cuanto en la inteligencia que de él se haga. Propongo yo en el proyecto que está sometido á la consideracion de esta Junta, varias obras para las maniobras que necesiten hacer los buques en las arribadas y entre ellas ocupan preferente lugar muelles para el *trasbordo*. Esta palabra ha sido objeto de especiales apreciaciones en ciertos folletos, de que yo no me puedo permitir ocuparme, y la dejaria eternamente entregada á la saña de los que no encuentran otros defectos en mi obra, si el Sr. Vicepresidente no se hubiera dejado llevar de una tendencia análoga. Se cree que los *trasbordos* para ser tales han de verificarse precisamente de buque á buque, y en este caso se conceptúa innecesaria la operacion por el intermedio de un muelle, á que yo me refiero. Aquel es un error de que deben salir los primeros censores y el Sr. Vicepresidente de esta Junta, leyendo el significado de la palabra — «*trasbordar*» — en el Diccionario marítimo español, que la esplica así; «pasar efectos de un buque á otro. = En el sentido neutro y absoluto es: verificar este mismo paso las personas, y mas especialmente las que tienen destino ó pasage asignado, ó contrato á bordo. = En la marina mili-

»tar, es trasladar el destino de los oficiales y demas  
 »individuos, ó de alguno de ellos de un buque de guer-  
 »ra á otro. En este sentido y en el segundo de la  
 »acepcion anterior, se usa tambien como recíproco, y  
 »en todos ellos tienen relacion con embarcar y des-  
 »embarcar. = *Trasbordo*. = El arte y efecto de trasbor-  
 »dar en todos sus sentidos.» — No creo que se necesi-  
 te demostracion mas concluyente de que la palabra  
*trasbordo* está perfectamente aplicada á los muelles  
 destinados á recibir los efectos que se *desembarcan*  
 de un buque para *embarcarlos* en otro. Ahora pre-  
 guntaria yo: y si esa operacion no se llama *trasbordo*  
 ¿qué nombre se le ha de dar? Creo que el lenguaje  
 náutico espere esa mejora, supuesto que aun aplica  
 la palabra al acto de pasar los individuos de un bu-  
 que á otro. O ¿será preciso en concepto del Sr. Vice-  
 presidente, que dos buques de guerra se acerquen el  
 uno al costado del otro y verifiquen por medio de  
 aparejos el *trasbordo* de cierto número de sus indivi-  
 duos, para que el acto reciba ese nombre?

No menos que esa censura, podria haberse supri-  
 mido la que se me dirige por el Sr. Vicepresidente, á  
 causa de haber espresado la idea de que al disponer  
 los proyectos de puerto para las tres localidades de  
 Luanco, el Musél y Lastres procuraria hacerlos *ho-*  
*mogéneos* para que pudieran ser comparables. Tal  
 vez á los individuos de esta Junta les ocurra la in-  
 terpretacion esacta de lo que quise decir, si por ven-  
 tura no lo digo, con esta frase; pero el Señor Vice-  
 presidente «no ha podido conseguir, por mas que lo  
 ha procurado, darse cuenta del sentido que encier-  
 ran mis frases, por mas elasticidad que se dé á la  
 acepcion de las palabras.» — Mal parado saldria yo  
 en esta contienda de purismo, sino viniese en mi au-  
 xilio el Diccionario de la lengua castellana. Dice este:  
*Homogéneo* = adjetivo que se aplica á los cuerpos que

son totalmente de la misma naturaleza y de las mismas propiedades, como las partes del agua pura; es decir que dos cantidades cualesquiera de agua, son homogéneas, porque en ambas entran en la misma relación, el oxígeno y el hidrógeno, cuerpos simples que la componen. Así mismo á dos puertos de las mismas propiedades, que tengan el mismo calado, que abriguen de los mismos vientos, que presten igual amparo contra la marejada, que ofrezcan igual cabida etc. aunque en algun otro atributo no se conformen, podré llamarlos *homogéneos*, y he tenido precision de hacerlos homogéneos para que sean comparables, pues es evidente que no he de comparar un puerto que solo sea capaz de admitir pataches, por ejemplo, con otro que pueda contener buques de alto bordo: y así de lo demas. — Pero aun encontrando yo algo de novedad en el terreno que pisaba al hacer este proyecto, (pues es bueno saber que no hallé á mano otro que se le parezca y me pudiese servir de guia,) creí conveniente introducir en la memoria la esplicacion con que tengo necesidad de continuar molestando la ya demasiado usada atencion de la Junta.

«El método que hasta el presente hemos seguido  
 »en el exámen de los puntos notables que la costa de  
 »esta provincia presenta mas ó menos adecuados para  
 »el establecimiento de un puerto de refugio, puede  
 »llamarse de *eliminacion* por los resultados á que  
 »naturalmente hemos sido conducidos, pues que ha-  
 »biendo sido desechadas las localidades hasta ahora  
 »estudiadas por carecer en sumo grado de alguna de  
 »las cualidades esenciales que de antemano hemos  
 »establecido, quedan nuestras investigaciones reduci-  
 »das á procurar la eleccion mas acertada entre las ra-  
 »das de Luanco y Lastres y la concha de Gijon, que  
 »son las localidades que aun nos resta examinar—  
 ».....—Vamos primeramente á dar á

»conocer cada uno de los puntos citados, y conside-  
 »rándole aisladamente, suponer que en él tenemos  
 »necesidad de proyectar el puerto de refugio; en con-  
 »secuencia, describiremos y haremos el trazado de las  
 »obras que deberian llevarse á cabo para sacar el me-  
 »jor partido posible de las circunstancias de la loca-  
 »lidad á fin de conseguir el abrigo de los buques que  
 »á ella pudieran acudir acosados por los temporales:  
 »en una palabra proyectaremos el puerto de refugio  
 »que á nuestro juicio pudiera construirse en la loca-  
 »lidad considerada; haciendo la misma operacion con  
 »respecto á las tres localidades serán evidentes la  
 »conveniencia ó las ventajas que una ofrezca sobre  
 »las demas, y entonces podremos hacer con facilidad  
 »la eleccion objeto de todos nuestros esfuerzos. Se  
 »comprende bien que este sistema nos absorberá un  
 »tiempo considerable, etc., etc..... y mas adelante:  
 »—Advertiremos, que al proyectar las obras que  
 »constituyen el puerto de refugio en cada una de las  
 »tres localidades, hemos tenido presente un mismo  
 »modelo ó tipo, *en cuanto fuere adaptable* á las espe-  
 »ciales circunstancias de cada una de ellas, á fin de  
 »que los resultados fuesen *comparables*. No nos pro-  
 »ponemos por consiguiente presentar el proyecto de  
 »*puerto* mas adecuado á las condiciones de cada pa-  
 »raje, pues no hay que perder de vista que nuestra  
 »investigacion se refiere al *puerto mejor* de la costa;  
 »y pudiendo hallarse aquellos en distintas circuns-  
 »tancias, como efectivamente se hallan, hemos debi-  
 »do proyectar las obras necesarias para hacer dichos  
 »puertos *homogéneos*, si puede permitirse esta frase,  
 »es decir que abriguen de los mismos vientos, que  
 »ofrezcan el mismo calado en cuanto sea posible, la  
 »misma estension, etc. etc.»

No parece propio que despues de leer esta espli-  
 cacion se manifieste du'a respecto de lo que yo quie-

ro espresar, cuando digo que dos puertos son *homogéneos*. Si de la doctrina que yo traté de desenvolver, á lo que veo con poco fruto, se hubiese penetrado el Sr. Vicepresidente, no compararia puertos *de cien millones ó mas*, con *puertos de seis millones ó menos*; bien es verdad que entonces tampoco hubiera tenido ocasion de decir que por arte de *homogeneidad* se podrian convertir las pacíficas aguas de Luanco en las soberbias y tormentosas que azotan el Musél y sus inmediaciones,

El tiempo me falta para continuar en el exámen de otras apreciaciones equivocadas que en el dictámen del Sr. Vicepresidente se encuentran, pues por mucha que haya sido mi diligencia en reunir los datos para esta contestacion, (cuyo descuidado estilo en razon de esto mismo, me habrá de dispensar la Junta) no he podido disponer del necesario, para contestar los muchos conceptos equivocados que en aquel se contienen, y por otra parte no he creido que debia retardar por mas tiempo el curso de este espediente, solicitando para redactar la réplica, un plazo que la indulgente consideracion de esta Junta, seguramente no me hubiera negado. Pero lo dicho hasta aquí me parece será suficiente para que la misma comprenda que bajo el florido estilo del escrito que se ha sometido á su consideracion, no se encuentra establecida verdaderamente, ninguna afirmacion que pueda desvirtuar en nada lo que del proyecto que he formado resulta, y suplico en consecuencia se sirva desechar el espresado dictámen del Sr. Vicepresidente, á quien al mismo tiempo creo justo rendir un tributo de elogio por el celo y laudable esfuerzo que ha desplegado al ocuparse en un asunto relativo al bien público, por mas que al hacerlo, no haya correspondido el resultado á las esperanzas que hubiera podido concebir.

Oviedo 15 de Mayo de 1863.

Habiéndome propuesto tan solo dar á la luz pública las observaciones que quedan trascritas, tales como fueron leídas en contestacion al dictámen del Excmo. Sr. Vicepresidente de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, cuya publicacion he visto anunciada, no me creo autorizado para estenderlas, como acaso debiera hacerlo, á desvanecer otros errores y á rectificar otros conceptos equivocados, que en el espresado dictámen se encuentran y en cuyo exámen no me permitió entrar la premura con que aquellas hubieron de ser redactadas. De otro modo no dejaria sin el oportuno correctivo la especie de que los gastos del muelle de Rivadesella, sobrepujaron á los presupuestos en mas de 1,000 por 100, por mas que este aserto, sea poco conducente á la cuestion que nos ocupa. Pero sé perfectamente, que no se invirtieron en el muelle citado las sumas que para él se recaudaron; me consta por maravedises el importe á que aquellas ascendieron, y en obsequio de la buena memoria de los Ingenieros que las proyectaron y dirigieron Sres. Puente, Abajo y Muller, cuyos nombres se citan con encomio en el dictámen, no deberia consentir se les inculpase con un cargo que no han merecido. Tampoco dejaria afirmar que en las actuales obras del contramartillo de Gijon, se habia consumido ya *triple ó cuádruple* cantidad de los tres millones que del presupuesto extraordinario de puertos pedia la Junta de Gijon en 1855 para atender á una obra de tanta utilidad, cuando lo invertido hasta el mes en que el Sr. Vicepresidente escribia, solo importaba 4.534,450 rs. vn., y la parte que al Estado toca satisfacer por consiguiente, solo era de 2.267,225, que como se vé, aun no llega á lo que se pedia, y eso que las obras están á punto de ser terminadas. Tampoco dejaria de restablecer la verdad de los hechos respecto de las obras que se suponen ejecutadas, y des-

baratadas por la fuerza del mar, en el Musél, y vueltas á construir y á desbaratar, cuando allí jamás hubo obra concertada alguna, hasta la que por la Administracion se ha terminado hace poco mas de un año y está perfectamente subsistente, salvo unos cuantos metros lineales de pretil, que se llevó la mar con un golpe de Nordeste, porque no estaban aun completamente consolidados, y que será obra de pocos dias reponer.—Por último, tampoco dejaria pasar sin el oportuno enérgico correctivo, la insinuacion que con referencia á lo dicho en el Senado por el Excmo. Señor Marqués del Duero, á quien se supone entendido en achaques de valimientos, se hace de que *detrás de los Ingenieros suele haber hombres de ingenio*, que vislumbran, meditan y procuran la ejecucion de especulaciones lucrativas y de interés privado, con absoluta abstraccion del interés general; pero apenas hay para qué decir que detrás de mí, en esta cuestion, no está nadie. La provincia que habrá leído la aventurada insinuacion á que me refiero, la habrá juzgado ya. Yo solo he hecho de ella el caso que exige la consideracion que su autor me merece; he encontrado la satisfaccion de ella, como de todas las apreciaciones que á mi se refieran, en el cumplimiento de mi deber y en el testimonio de mi conviccion.







