

El Carbayon

DIARIO ASTURIANO DE LA MAÑANA.

OVIEDO

Jueves 6 de Mayo de 1886.

NUM. 1581.

AÑO VIII

En Oviedo, un mes 1,25 pts., trimestre 7,50 id. En Provincia y fuera de ella, 3,50 id. trimestre. Extranjero y Ultramar 40. pesetas por un año. Comunicados a 0,25 línea.

En la Administración de este periódico, Plaza de la Catedral, num. 9. Las suscripciones en Provincias, Extranjero y Ultramar, se harán en esta Administración.

Horas de salida de los trenes del ferro-carril de LEON á GILION en todas las estaciones de la línea.

VIA DESCENDENTE.

Leon, salida, 10 m.
Eusdongo: 10,09 tarde.
Pejares: 2,41 tarde.
Navidello: 1,21 tarde.
Linares: 2,02 tarde.
Malvado: 2,22 tarde.
Puente los Píetros: 2,33 t. 5 m.
Campanares: 3,18 t. 5,18 m.
Pola de Lena: 3,24 t. 4,47 m.
Ujo: 3,58 t. 5,14 m.
Santillano: 3,55 t. 6,34 m.
Mieres: 3,54 t. 4,58 m.
Ablaña: 4 t. 7,30 m.
Ollomeo: 4,01 t. 7,45 m.
Segadas: 4,21 t. 8,05 m.
Oviedo: 4,5 t. 8,5 t. m.
Lugones: 5,01 t. 9,16 m.
Lugo: 5,11 t. 9,39 m.
Verín: 5,7 t. 10,05 m.
Verín: 6,1 t. 10,29 m.
Gijón, llegada, 6 t. rde

VIA ASCENDENTE.

Gijón: salida 9,30 m. y 4,30 t.
Verín: 9,49 m. y 5,11 t.
Serín: 10,02 m. y 5,15 t.
Lugo: 10,24 m. y 6,2 t.
Lugones: 10,45 m. y 6,55 t.
Oviedo: 11,07 m. y 7,05 t.
Segadas: 11,30 m. y 7,25 t.
Ollomeo: 11,52 m. y 7,48 t.
Ablaña: 8,08 tarde.
Mieres: 11,47 m. y 8,25 t.
Santillano: 12,02 t. y 8,58 t.
Ujo: 12,05 t. y 9,08 noche.
Pola de Lena: 12,26 t. y 9,11 n.
Campanares: 12,42 t. y 10,05 n.
Puente los Píetros: 1,06 t. y 10,25 n.
Malvado: 1,37 t.
Linares: 2,54 t.
Navidello: 3,49 t.
Pejares: 3,51 t.
Busdongo: 4,10 t.
Leon, llegada, 5,55 tarde.

OVIEDO: 11,10 mañana y 7,20 noche.
San Claudio: 11,27 mañana y 7,37 noche.
Trubia: 7,35 mañana y 3,40 tarde.
San Claudio: 7,59 mañana y 1,01 tarde.

Los trenes correo, ascendente y descendente, toman y dejan viajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, en todas las estaciones de la línea de Gijón á Leon y de Oviedo á Trubia. Los relojes de las Estaciones están arreglados al meridiano de Madrid.

VENTA.

Se venden las casas números 16 y 18 de la calle de la Platería de esta ciudad.

Las personas que deseen adquirir las, pueden dirigirse á D. Manuel Gomez Revuelta, Santa Susana, 7, en poder del cual obran los títulos de propiedad, y enterará de las condiciones de la venta.

El Carbayon.

LOS PUERTOS ESPAÑOLES
Y LA
marina mercante.

II.

Los puertos.

Siempre que en nuestras poblaciones marítimas del Norte, echamos la vista sobre el fúnebre catálogo de las víctimas del espumoso Cantábrico, y tratamos de inquirir la causa inmediata, predominante de tan sensibles sucesos, la encontramos en la deficiencia de los puertos.

La mejora de los puertos del litoral Cantábrico, especialmente de la costa asturiana, se impone como una necesidad imperiosa, y la construcción del de refugio en Gijón, sería la obra más importante para todos los intereses generales, á los del presente y á los del porvenir; uno y otro es de todo punto indispensable, la mejora de unos y la construcción del otro, son necesidades imperiosas que cada día se presentan con mayor fuerza, exigiendo el patriotismo de todos por ser la cuestión que más directamente se relaciona con el desarrollo de la industria y el comercio.

Con los puertos actuales, tal cual se encuentran hoy, continuarán las desgracias de miles de miles de nuestros hermanos que todos los años son víctimas de los crudos temporales que destruyen y reducen á pavesas las débiles embarcaciones que tripulan, por no tener donde guarecerse; proseguirá la pérdida de intereses que son barridos por las olas y llevados sobre los arrecifes; la competencia de la industria española minera y fabril, será ilusoria; la emigración irá en aumento, y la agricultura, cual la industria y el comercio, seguirá una vida lánguida y rezagada.

Oigamos lo que dice el doctor Luanco, en algunos párrafos de su notable artículo, acerca del puerto que lleva su nombre y que tiene aplicación á casi todos los de la costa:

«No es de estos días ni, diremos de estos años llamar la pública atención sobre los puertos del litoral de Asturias, olvidados casi siempre de los que tienen en su

mano la equitativa distribución del presupuesto y más de una vez por ellos enaltecidos, cuando los juzgaban en tiempos en que la veleidosa fortuna les tenía vuelta la espalda.

«Bien puede asegurarse que no pasa año sin que uno u otro pronombe cortésano, de los que veranean por la humilde villa de Luanco, se deshaga en olímpicos elogios de su puerto y muestre tal conocimiento de sus excelentes condiciones, que cualquiera creería, sin temor de equivocarse, que con tan espontánea declaración estaba como en la mano lograr cuanto cupiera hacer para mejorarlas. Pues no ha sido así; y aparte de tal cual reparación indispensable de su pequeño muelle, Luanco permanece tan desamparado como en los tiempos en que sus relaciones no se extendían más allá de las villas inmediatas de Avilés y Gijón. Cúpole en esto desgracia, pues acontece siempre, en cuanto á poblaciones se refiere, que las mayores absorben y oscurecen de tal suerte á las menores, que les niegan hasta lo que de justicia les corresponde. Así es que, en nuestro sentir, Asturias debe fomentar las mejoras de sus pequeños puertos; y si alguno hay capaz de engrandecimiento, abogar con calor y con insistencia para que se realice.»

«Mas en la cuestión presente no caben dudas ni vacilaciones, como tampoco debe haberlas en solicitar un día y otro la limpieza y reparación de nuestros pequeños puertos, llamados en tiempos no lejanos, á más próspera fortuna.

«Y en esto no debemos ser exclusivos. Ensánchese, síasi conviene, la estrecha y tortuosa entrada de Llanes: disfrute en buen hora Rivadesella del gran muelle que le costeó la provincia con sus arbitrios, y ojalá llegue á ser el término de una vía férrea que, entrando desde Castilla por el oriente de Asturias, pasando por Cangas de Onís y siguiendo la corriente del Sella, vivifique aquella hermosa region: mejore y utilice su ría la feraz Villaviciosa: sea Gijón el primero de nuestros puertos, ya que consiguió adelantarse á todos ellos desde larga fecha: que Candás y Luanco progresen á medida que se reconozcan las ventajas que su situación ofrece: prosigase sin levantar mano dragando la entrada de la ría de Avilés hasta agotar los recursos que su buena suerte le ha proporcionado: salga del valle de Quirós otro ferro-carril que acompañe al Nalon hasta donde vierte sus aguas en el Océano: Cudillero, Lluarca, Puerto de Vega y Navia alcancen para sí los medios necesarios á fin de hacerse accesibles á los buques que ván en demanda de refugio en las borras-

cas; y que la ría de Rivadeo divisoria de las provincias de Oviedo y Lugo, vea antes de mucho llegar la locomotora, si no se desvanecen las halagiteñas esperanzas que acaricia de poco acá con el ferro-carril en estudio que empalma en el Vierzo con el de la Coruña.»

Lo que el Sr. Luanco aduce en los párrafos que dejamos transcritos, parecerá para alguno, como él mismo lo dice, un cuadro fantástico, pero no lo es para los más.

Las obras que se exigen, las obras que se imponen para mejorar los puertos del Cantábrico, serían la solución de la situación y la crisis que hoy pesa sobre todas las industrias de los pueblos del Cantábrico, especialmente de la minera y naviera, y que traerían el progreso á que tienen derecho á aspirar.

La Providencia, cual se mostró pródiga en el litoral de Galicia, dotándole de excelentes puertos, fué escasa en dar iguales beneficios en los de Asturias, Santander y Vizcaya, costa de muchas leguas que solo ofrece al navegante y al pescador muchos desvelos, zozobras y desaliento, terminados con excesiva frecuencia en naufragios y la muerte.

Gijón, que es el puerto principal de arribadas y de comercio de la costa asturiana, en cuyo centro está; que tiene una concha ó rada de dos leguas de E. á O. y media de N. á S. al abrigo del cabo de Torres, siendo su población el emporio de la industria, y el nacimiento de las dos importantes vías férreas que cruzan las cuencas carboneras de Langreo y Lena, espera ya desde los tiempos de Jovellanos el tan debatido puerto, que está llamado á ser el primero de la costa cantábrica.

Avilés, que vá absorbiendo algunas cantidades de consideración en su ría, aun discute la construcción con ansiedad y sobrada justicia del ramal de ferro-carril que ha de empalmar con la red general; obra que ha de dar importancia y desarrollo á la segunda villa asturiana.

Luanco, tambien desde las épocas de Schulz y Luxan, aspira á las obras que sus especiales condiciones exigen, y que con gran acopio de datos y razones, patentiza en su bien escrito folleto el ilustrado marino y distinguido polemista que se oculta bajo el pseudónimo de *Manuel de Conedo*.

La idea culminante del folleto, que con notorio acierto desarrolla *Conedo*, de construir un ramal de vía férrea que, como dice el docto catedrático de la Universidad de Barcelona, correspondería en su día al ferro-carril de la costa, para unir ahora á la red del Noroeste las villas de Candás, Luanco y

Avilés, dará en su realización grandes resultados.

Con ese ramal, no solo se podría explotar la riqueza de los tres concejos, sus minas y sus productos agrícolas, y se daría vida á los proyectos que acerca de Luanco expone *Conedo*, si que la industria pesquera asturiana que está radicada principalmente en la villa de Candás, una de las villas más industriosas de la provincia y predilecta de los bañistas por el laborioso y afable carácter de sus habitantes, industria de grande importancia, recibiría extraordinario impulso y daría con los demás citados elementos, sobrada vida á su ferro-carril.

Candás solo, nos atrevemos á creer, sostendría con creces el nuevo ramal. Este pueblo, habitado lo mas del año en su mayoría por naturales transidos de frío, faltos de elementos y ayuda y laboriosos por espíritu, vió á principios de 1840 desaparecer casi toda su población marinera á consecuencia de un terrible naufragio, y sin embargo, los hijos de aquellos desgraciados, amantes del país en que recibieron la vida, con laboriosidad y constancia, renuevan los trabajos, sostienen su profesion y fomentan una industria que hoy es ya como dejamos espuesto, de notable cuantía, pues que se eleva la exportacion que anualmente hace para los mercados de Castilla á mas de dos mil toneladas métricas de pescado en fresco, escabeche y conserva, valoradas en unos cuatro millones de reales.

¿Si esto hicieron por sí solos y sin vías de comunicación, que no conseguirían con un ferro-carril y un poco de ayuda?

Como dice el Sr. Luanco, fijen en este asunto su atención las «empresas y capitalistas, que tienen establecidas ó se proponen establecer las industrias á que se presta la provincia y fácilmente comprenderán cuanto les importa unir las cuatro villas situadas en la parte central de la costa cantábrica por el corto ferro-carril, que á la vez las enlaza el Noroeste y con la red de todos los de la Península ibérica.»

Preste el Gobierno preferente atención, decimos nosotros, á tan importantísima cuestión, y con ella podrá seguramente hacer desaparecer las rémoras que agobian á la navegación, al comercio y la industria, abriendo vastísimos campos á los ricos carbones, los excelentes hierros y demás productos españoles apenas conocidos en los grandes mercados, ensanchando las hoy reducidas relaciones trasatlánticas y los cambios internacionales, que son la vida de los pueblos.

Con la mejora de los puertos cantábricos y la construcción del

