



# La Opinión,

AÑO III.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 190.

Gijón 10 de Julio de 1879.

## HISTORIEMOS.

**Antecedentes sobre el puerto llamado «Aparador» que entresacados de la historia, dedican al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, los redactores del periódico «La Opinión.»**

**PUERTO DE REFUGIO EN LA COSTA DE ASTURIAS.**

(CONTINUACION.)

### I.

¿En qué época del año, y durante qué meses reinan vientos del tercero y cuarto cuadrante, ó del primero y segundo? Desde el mes de Noviembre hasta el de Abril los vientos reinantes son generalmente los del tercero y cuarto cuadrante, mas los del tercero; y menos, los del cuarto. Los del primero y segundo soplan pocas veces, aunque los del primero mas que los del segundo. Los vientos del tercer cuadrante son mas ó menos durables; esto es, aceleran ó retrasan la época de su duracion, en razon al adelanto ó retraso de la estacion de las lluvias continuas ó de las nieves, y de la suspension de aquellas y desaparicion de estas, que á su influjo atribuye tales efectos la diaria observacion.

Cuando en esta época rigen vientos de los otros tres cuadrantes, es de notar que desde la puesta del sol, hasta su salida, se corren de ordinario al tercer cuadrante y soplan próximamente del S. O., que en el pais llaman vientos terrales, y si faltan ó escasean las lluvias, ó las nieves, como acontece con frecuencia, entonces los terrales son de poca ó ninguna consideracion. Tambien en los meses espesados tienen lugar las tempestades, que suceden con los vientos fuertes del tercero y cuarto cuadrante acompañados de la grande mar de leva, ó del N. O.

En los meses restantes del año, ó sean los que corren desde Abril hasta Noviembre, los vientos por lo regular son bonancibles y alteran entre si los del primero y cuarto cuadrante, aunque los de este último por lo general preponderan algun tanto á los del otro.

### II.

¿Qué resguardo hay que dar al cabo de Peñas corriendo los vientos del tercero y cuarto cuadrante? Y una vez dado, ¿cuáles de estos serán útiles para tomar el abra de Luanco? ¿cuáles para la concha de Gijón?

Suponiendo la embarcacion á barlovento de Peñas, en situacion franca y con viento fuerte que precise á tomar puerto de refugio; pero que permita para el efecto regir las velas principales con una faja rizada; en este caso, la distancia á que se debe pasar del cabo, tiene que ser, cuando menos, la de cuatro millas, á fin de dar el competente resguardo á sus bajos; sin embargo, los que no son conocedores de la costa, y particularmente los extranjeros, tomarán la prudente precaucion de correr un paralelo á la distancia de seis ó siete millas.

La Junta, con el fin de dar sencillez á la solucion de la cuestion que al presente la ocupa, tan solo considerara por ahora en el abra de Luanco y la concha de Gijón la direccion de su litoral y la de los vientos, haciendo abstraccion de los bajos que contienen, para evitar los inconvenientes que deben resultar, al deducir en simple teoría el número mayor de vientos con que se podrán tomar. Considera igualmente que el aparejo de las embarcaciones á que hace refe-

rencia, sea el mas general, es decir, el llamado de cruz ó de vela-cuadra.

### LUANCO.

En tales supuestos, (plano 1.º) corriendo el paralelo dicho á cuatro millas del cabo de Peñas, y contadas en el meridiano que pasa por el pié del bajo de las Gabieras, cuando el mismo cabo demora al S. O. verdadero, ó del mundo, especie que será siempre la que se tome, cualesquiera que sean los rumbos que en adelante se consideren, la embarcacion pasará zafa de todos los bajos, incluso el de Somosllungo, que es el mas saliente al N. E. del cabo, haciendo desde este punto rumbo al S  $\frac{1}{4}$  S. O. en la demanda del abra de Luanco, cuyo rumbo podrá ejecutar directamente con los vientos comprendidos en el cuarto cuadrante, desde el N. hasta el O. exclusive. Se pone por límite exclusivo el viento O., porque forma con el S  $\frac{1}{4}$  S. O., rumbo indicado á la nave, un ángulo de siete cuartas, al cual tiene que aplicarse la correccion de una cuarta al E., sin que pueda aplicarse menos, ya por razon del abatimiento de la nave, ya por lo que derivará con los efectos de la fuerte marejada del N. O. que choca á su costado, siendo causa de que la embarcacion que aparentemente seguia el rumbo del S  $\frac{1}{4}$  S. O. en demanda del abra, realmente se hallará en la situacion que corresponde al rumbo del S., situacion que será desventajosisima para alcanzar despues el abordaje de la costa, porque la embarcacion vendrá muy sotaventada para tomar el abra; todos los vientos del tercer cuadrante con mayor razon serán inadecuados para conseguir el propio efecto.

### GIJÓN.

En el mismo punto de partida (plano n.º 1.º) del cual demora Peñas al S. O., y Torres al S  $\frac{1}{4}$  S. E., si la embarcacion pretende este cabo, á cuyo abrigo se halla situada la concha de Gijón, á no dudarle, la derrota pasará zafa de todos los bajos de Peñas con mas ventaja que pasó la antes supuesta, para tomar el abra de Luanco. Desde luego se advierte que dicho rumbo sera navegable con todos los vientos del cuarto cuadrante, y además los dos últimos del tercero; es decir, desde el viento N. hasta el del O S. O. inclusive. Se dice inclusive, porque este último viento forma con el rumbo del S  $\frac{1}{4}$  S. E., en que al presente navega la embarcacion un ángulo de siete cuartas, que hace innecesaria la correccion por ser de escasa entidad; pues que el abatimiento y derivacion son poco notables, por cuanto al pasar la nave con este viento y sus vecinos, que vulgarmente llaman S. O., por frente de la boca de Luanco, el viento se alarga hasta una ó media cuarta, siendo constante que la forma del litoral modifica su direccion, lo cual en el caso presente favorece la situacion de la nave. Además, la viva marejada del N. O. choca en tal situacion con la nave bajo un ángulo mas obtuso, esto es, mas hacia la aleta de popa, y su intensidad disminuye gradualmente á medida que el navegante se va internando en el saeco que forma la costa, en cuyo fondo está la concha; por todo lo cual el viento O S. O. es apropiado para que la embarcacion consiga abordar directamente al cabo de Torres, y por consiguiente la concha de Gijón, situada al E. al abrigo del mismo, ejecutando el rumbo de S  $\frac{1}{4}$  S. E. sin correccion alguna. Pero con los cinco vientos restantes del tercer cuadrante desde el S. hasta el S O  $\frac{1}{4}$  O. no se podrá tomar directamente la concha desde el punto de partida establecido, y será necesario para conseguirla ejecutar diferentes bordadas; pues dicho punto, adoptado solo para que con la uniformidad se obtengan resultados comparables, no es para ello el mas ventajoso, siendo constante que los dos vientos S O  $\frac{1}{4}$  O. y S. O., se inutilizan, cuando si aquel fuere establecido mas á barlovento en longitud de una milla, no podian menos de ser útiles y aprovechables.

De todo lo dicho se deduce que, desde el punto indicado y soplando los vientos fuertes del tercero y cuarto cuadrante, el abra de Luanco solo es accesible directamente con los

ocho vientos que hay desde el N. hasta el O  $\frac{1}{4}$  N. O. Pero la concha de Gijón bajo las mismas condiciones es tomable con los once vientos seguidos, contados desde el N. hasta el O S. O.

Hé aquí como la concha de Gijón tiene la ventaja de ser mas accesible que el abra de Luanco con los tres vientos tempestuosos, que son el O., el O  $\frac{1}{4}$  S. O. y el O S. O., ventaja muy importante en las borrascas, por cuanto los vientos que en la corredera son del N. O., en el litoral comunmente se corren á la parte de tierra, soplan á la cuadra y varian de direccion, segun las diferentes formas que aquel toma, desde el O. hasta el S. O.

### III.

Con tiempos del tercero y cuarto cuadrante, que son los mas reinantes, qué dificultades ofrecerá tomar el Peon del abra de Luanco, y cuales tomar el Musel de la concha de Gijón?

Para hacer mas perceptible la solucion que al teorema presente corresponde, es absolutamente indispensable que, al ocuparse de las localidades comparadas, procure la Junta reseñar antes de todo la tipografia de una y otra, su respectiva situacion, los bajos y escollos que se hallan en sus mares, y todas las demás circunstancias que contribuyan ó puedan contribuir, lo mismo para fundarla que para comprenderla, así se vendrá tambien en conocimiento de la parsimonia y detenimiento con que la misma Junta ha procedido y de la severa imparcialidad con que obra al emitir su juicio en este Exámen.

### LUANCO.

Es constante que el abra de Luanco carece naturalmente de abrigo, puesto que en ningun tiempo fué buscada por los navegantes, ni aun por los naturales, para amparo y refugio suyo. Tambien lo es que dado el caso de ser en esta abra realizadas las obras del puerto de refugio, el litoral situado al N. y al S. de las mismas, no ofrecerá el mayor abrigo, ni habrá mejorado sus condiciones, porque si tempestuoso fué sin ellas, tempestuoso será despues que existan; pues estos abrigos artificiales hechos para su defensa, siempre serán muy escasos como limitados á la facultad humana, y jamás alcanzaran al poder de los otros que le niega la naturaleza.

En efecto, (plano 2.º) obsérvese ahora que desde la punta de la Vaca, distante tres millas del cabo de Peñas, sigue la costa en direccion S S. E., en la distancia de 450 varas; desde este punto, principio de la ensenada de la Vaca, toma la nueva direccion del E  $\frac{1}{4}$  S. E. en la distancia de 450 varas hasta la punta de la Garita que la termina, en donde vuelve en direccion del S. con pequeñas sinuosidades, midiendo hasta el muy temido bajo del caballo 280 varas, y desde este punto otras 390 hasta el escollo del Peon, ó sea el conjunto de peñascos que abrazan hacia el mar como unas 80 varas. Desde el Peon toma la costa la direccion del S. O., formando la pequeña ensenada del mismo nombre, en la distancia de 630 varas hasta la reducida revuelta del Corral, que está terminada por una punta de forma bizarra, llamada el Gayo, y sigue luego en la propia direccion una serie de arrecifes en la distancia de 340 varas que, volviendo hacia el S. E. en curva poco pronunciada, pasan por la punta llamada de la Iglesia, término desde el cual toman la direccion del O S. O. en la distancia de 200 varas hasta ganar las afueras del Muelle. Aquí es donde principia el cantil de un rochel prolongado hasta el vocal de la barra llamada del N. E. en la distancia de 1.040 varas y al rumbo del E N. E.; luego vuelve á una direccion sinuosa, ya al N. O., ya el N. N. O. en distancia de 840 varas hasta ganar el frente de la ensenada del Peon. Al O. de este cantil y entre el mismo y la costa de su frente se encuentra la canal, único tránsito para las embarcaciones que se dirigen al puerto actual; y al E. hay una sonda ó fondo sucio é innavegable. El indicado cantil continúa en línea como al N., para despues unirse con otro

de la restinga del Caballo, saliente próximamente al E N E. como media milla: el cual con el anterior orillan una nueva canal llamada del Peon, que enlaza con la primera y tiene su direccion navegable al E N E., siendo su opuesta O S O. la que seguirá la embarcacion cuando quiera tomar la espera ó la ensenada del Peon. Ahora bien, como es muy corta la distancia que hay desde Peñas hasta el abra, siendo esta por otra parte tan abierta, aunque amparada por la Vaca, la marejada recorre facilmente su litoral con pocas pérdidas en la intensidad de su fuerza y llega muy viva hasta la Playa, y como tambien es degradado el relieve general del mismo litoral en la sierra de Peroño y su direccion muy descubierta con pequeñas ensenadas ó rápidas sinuosidades sin importancia conocida, es por lo que ambas circunstancias contribuyen á que sea notoria la carencia de abrigo en toda el abra.

Si, pues, se tiende la vista sobre el plano de Luanco y se examina su abra, veráse, queda como encerrada, entre la línea de la costa que corre desde el Peon hasta el Muelle y entre la otra del cantil de varios rocheles, un pequeño espacio de mar de forma triangular, que tiene su base sobre la barra del puerto, en longitud de 760 varas, que por 430, mitad de la altura contada hasta el Peon, produce un área de 542.000 varas cuadradas; que su fondo es una canal de roca con nivel muy desigual, cuyas partes mas bajas están cubiertas con varios depósitos de cascajo; que tambien esta sembrado de otros escollos y bajos que le son subordinados, siendo muy notable por las crecidas rompientes que ocasiona el que nombran Juan de Malado sobre la barra dicha del N E., y que demora al S. á la distancia de 750 varas de la Punta del Peon. «Que en esta misma localidad la pequeña ensenada triangular del Peon mide 540 varas de base por 180, mitad de su altura, ó sea un área de 102.600 varas cuadradas; que en ella hay, en bajamar de agua viva, una sonda de 26 pies en fondo y de 14 en el menor, insuficiente para constituir un puerto de refugio general; esto es, un puerto que pueda contener hasta los mayores navios de guerra, los cuales por regla general tienen un calado que llega hasta 30 pies, y el puerto que los ha de contener necesita por lo menos 40, para prevenir los diferentes accidentes que puedan ocurrir en las mareas extraordinarias, y este lo necesitara con mas razon, por cuanto su fondo es de roca con nivel muy desigual.» Verdad es que en esta ensenada por el concepto de la sonda, se podría alcanzar un puerto que, aunque no de los llamados de refugio, prestase servicios importantes a la navegacion, si le acompañasen las demas condiciones, que son tanto ó mas atendibles que la de la sonda misma. A continuacion de la ensenada anterior sigue la otra parte llamada la Espera, ó mar al frente del Gayo, que es un lugar donde las embarcaciones de remo se amparan con tiempo fuerte y están en acecho de aquellas señales que les indican el momento en que se puede tomar la barra.

Dos son las que dan entrada al puerto actual y se nombran la una del Nordeste, y la otra del Vendaval. La direccion de la primera es al O S O., cuando se entra, y sus condiciones buenas; la de la segunda, en la misma forma, al O  $\frac{1}{4}$  N O., y sus condiciones péximas, razon porque tan solo la practican algunas veces las embarcaciones de remo. A estas dos barras afectan mas ó menos los escollos y bajos llamados del Carmen, de la Lleja, del Peollo, de la Espiga, y el antes dicho de Juan de Malado, y al extremo de ellas y por el lado del O. se encuentra un espacio reducido de mar llamado la Concha, que rodea las afueras del Muelle; su fondo en parte es arena, y en parte rateado, pero no ofrece utilidad que sea notable.

El Muelle tambien abriga unas marismas de cortas dimensiones: contiene en pleamar, por término medio, como 12 pies de agua con mucha resaca, es inabordable con los vientos del tercer cuadrante y los mas del cuarto, escepto los foráneos ó picando al N.; y hasta el presente poco frecuentado.

Por todo lo dicho se advertirá claramente que las localidades de que va hecho mérito, ya por sus cortas dimensiones, ya por las otras ruines cualidades que se acaban de expresar, son evidentemente inadecuadas para efectuar las diferentes maniobras marineras del bordeo y fondeo, impracticables con todos los tiempos para las naves de alto bordo, y peligrosas para las menores, aun con los tiempos mas normales; pero que se inutilizarán completamente para el mismo efecto, por poco que se avive la mar y refresque el viento. La fácil ejecucion de estas maniobras es altamente necesaria para que las naves puedan tomar con todos tiempos el puerto de salvamento; de lo contrario, es muy probable encuentren su ruina en vez de amparo.

Con estos antecedentes fácil es comprender cuántas han de ser las dificultades que habrán de ofrecerse con tiempos del tercer y cuarto cuadrante para tomar el puerto de refugio que aquí se construya, atendidas las intratables condiciones marítimas ya referidas, que son inherentes a las localidades que van indicadas. Se supone desde luego que las obras sean trazadas y ejecutadas con la mayor inteligencia y que su entrada esté en la direccion, ya sea del primer cuadrante, ya del segundo ó del S., pues que, razonablemente juzgando, no puede colocarse de otro modo. Ahora bien, situada la embarcacion á barlovento de Peñas, acometida de una borrasca, y en necesidad de tomar el puerto de salvamento, es notorio que ha de procurar lo primero correr el paralelo competente al N. del cabo hasta que se considere zafa de sus bajos, y desde este punto hacer el rumbo ó rumbos necesarios para tomar el abra, siendo los mas ventajosos aquellos que mas aproximen la embarcacion á la costa y á barlovento de la punta de la Vaca, porque así navegara mas abrigada; pero conservando siempre un resguardo á esta que no baje, cuando menos, de tres cuartos de milla. Una vez establecida sobre la Vaca, su mayor conato ha

de ser de seguro hacer un rumbo tal, que ponga á su alcance un punto decisivo, cual puede llamarse el de interseccion de las dos enflaciones siguientes: la que se dirige por el juncal de la punta del Gayo á la esquina del S E. de la casa de la Macona, situada en el término de la Altamira baja y la que es determinada por la punta de la Vaca, y el bajo de las Gabieras en el cabo de Peñas: procurando eficazmente para conseguir este efecto, llevar siempre bien descubiertas las rompientes de este bajo. La situacion de la embarcacion en el punto decisivo, es muy critica, pues es forzoso que en el momento mismo, ó bien desista de la entrada haciéndose de fuera, ya para marearse y correr el temporal, ó ya para buscar otro puerto que le sea mas facil de tomar; pero si la emprende, una vez dado el primer paso y perdido de vista las Gabieras, todo está comprometido; entonces no puede retroceder, y no le queda otro recurso que arrostrar los peligros que le acompañan.

Conviene advertir que el punto decisivo determinado en el parrafo anterior, dista del Gayo mil seiscientos noventa varas: de la costa del frente en la línea de E. á O. mil trescientas veinte; que dicha enflacion al Gayo y á la casa de la Macona marca la direccion O S O. que es navegable por el canal del Peon, y que siguiéndola un buque tomará bien la parte de mar llamada de la Espera; que la embarcacion no debe arribar de la espresada direccion, so pena de perder la toma de la Espera, además de correr peligros inminentes, porque se encontraría sobre un fondo sucio é innavegable, aunque si podrá orzar hasta acercarse a la costa del O. todo lo que permita el viento, pues en este sentido el fondo es limpio, mas no bordear en los estrechos limites del canal, porque es maniobra impracticable. Esto así, considerando que con tiempos fuertes del tercer y cuarto cuadrante y mar de costado, no es un exceso exajerado suponer de siete cuartas el ángulo que debe formar la direccion del viento con la de la embarcacion, para navegar el rumbo indicado del O S O., desde luego se conoce que en el cuarto cuadrante tan solo se cuentan tres cuartas útiles, ó sean los cuatro vientos N., N  $\frac{1}{4}$  N O., N N O. y N O  $\frac{1}{4}$  N., no habiendo en el tercero ninguno que sea ventajoso; circunstancia muy notable, que demuestra palpablemente que, los ocho vientos antes dichos, útiles para tomar directamente el abra, segun la simple teoria ó hecha abstraccion de los bajos, ahora, considerados estos por sus efectos aplicados al abordaje de la costa, ó a la ensenada del Peon, quedan reducidos á los cuatro referidos. Verdad es que el punto decisivo se halla situado en la mar ancha y en lo mas abierto y desabrigado del abra donde es facil bordear, lo que no ofrece ventaja ninguna para tomar la ensenada del Peon; porque la dificultad de alcanzarla, depende esencialmente de una cualidad que le es inherente, cuya propia, cual es la de ser solamente navegable con fruto en la direccion O S O.; y únicamente conseguiria alguna importancia si sus obras tuviesen una salida al mar tal, que dominasen el punto decisivo, ó sea la que alcanza mil trescientas varas para que resulte el suficiente abrigo; pero emejantes obras, además de insuperables por el inmenso gasto que demandan, son impracticables por las muchas dificultades que ofrece establecerlas al través de las tenebrosas rompientes del Caballo, por lo que, teniendo que circunscribirse a los estrechos limites que presenta la ensenada referida, ni se conseguirá un puerto abordable, ni mejoraran las condiciones marineras del abra, de manera que si tempestuosa es sin obras, tempestuosa sera despues que existan.

Las dificultades que se ofrecen para tomar el puerto reducido a dicha ensenada con los pocos vientos del cuarto cuadrante que la favorecen, se hacen mas notables por las sinistras circunstancias que las acompañan. Supóngase que una embarcacion impelida por los vientos foráneos del cuarto cuadrante, consiguió cihendo, dar fondo en las afueras y próximo a los muelles, que fué convenientemente retenida, porque su ancla no garreo como generalmente sucede sobre las rocas: que el ancla entaliga una cadena robusta, y no un cable que correria el inminente riesgo de ser rozado, corroido y cortado por los ratones del fondo: que diferentes calabotes esten ya espiados y tendidos sobre los muelles; la gente del puerto y todos los demas auxilios que en él se pueden prestar en aptitud conveniente para ejecutar la sirga ó el arrastre de la embarcacion, que cuando es de mediano porte, sera ya la maniobra de suyo muy peligrosa y difícil, para que los mejores calabotes resistan a las violentas estrepadas que sobre ellos ejerceran, en este estado, las faenas del puerto se aunan, esperando conseguir un salvamento mas, sucede siempre que el dia que sopla la tormenta, es un dia de arribada para todas las embarcaciones que se encuentran a barlovento del puerto, y en momento tan critico se presenta una nueva vela, tras ella otra y otras que le demandan, pero ¡terrible situacion! ¡aquí no hay abrigo! ¡no hay rada que ampare y donde puedan esperar el turno que a cada una cabe para la entrada! ¡Ah! qué necesidad tan imperiosa! todas piden iguales auxilios, y aunque no esten agotados, se percibe bien que para todas no es posible los haya, ni tampoco facilidad para aplicarlos simultaneamente; porque las faenas multiplicadas se interrumpirian las unas a las otras; una nave alcanzará a otra nave: todas ellas se agruparan y chocaran entre si destrozándose; ya los esfuerzos humanos serán inútiles, ya no habra salvamento cierto; impedirá la fuerza mayor de la borrasca; todo le cedera, y reinando la confusion por todo el puerto, las naves serán arrebatadas por las olas montañas que despide el Caballo, que las arrojará a las tremendas rompientes de Juan de Malado y el naufragio será positivo. Tales seran las graves dificultades que ofrecera tomar el reducido puerto del Peon.

Las mismas que tuvieron que vencer las naves para entrar en el Peon, se les presenta igualmente para tomar el muelle actual. En efecto, examinense en el plano la enflacion de la cabeza del mismo muelle y de la esquina N. de

la casa del Conde, y se verá que desembocando la embarcacion por la barra del N E. y tomando dicha enflacion, seguirá con poca variacion el rumbo O S O. inclinado media cuarta al O  $\frac{1}{4}$  S O., rumbo desventajoso por los pocos vientos que alcanza del cuarto cuadrante y ninguno del tercero, rumbo que se volverá innavegable por poco que estos vientos escasos se corran al O. como generalmente sucede y tambien de peligrosa ejecucion; porque este lugar de la concha es de suyo muy apretado, rodeado de bajos y de escollos, todos eminentemente peligrosos, siendo de notar que para conseguir el muelle se repiten dos veces las mismas dificultades que se encontraron una vez para tomar el Peon.

GIJON.

La concha de Gijon (plano 3.º) la forma la línea N. S. del monte de Santa Catalina que la orilla por el lado del E.; por el S. los bajos del Serrapio de mar, ó sea de la Casa de las piezas, y los otros bajos llamados Piedra de la Barra, Juan Sancho, Serrapio de tierra, Piedra del Vendaval del carrero y la Osa; el cabo de Torres la orilla por el O. y la línea de agua de E.—O. de la estremidad del cabo la termina por el N.

Como el mencionado cabo de Torres se encurva, prolongando su estremidad en direccion del N. E., forma su costa una herradura prolongada que abriga esta concha de los vientos del tercero y cuarto cuadrante contados desde el S O. hasta el N N O., particularmente en la ensenada del Musel y sus proximidades. El viento N. y sus inmediatos del primero y cuarto cuadrante son travasias; por consiguiente cuando son rēcios, ofenden notablemente las embarcaciones situadas en esta concha. Los restantes del primero, segundo y tercero no levantan marejada notable, por cuya razon cuando reinan, las embarcaciones no estan espuestas á los siniestros del mar. El suelo de esta localidad es de arena, muy limpio de bajos; y sonda desde cuatro y cinco sesos brazas á corta distancia de la playa, hasta doce en su mayor fondo: tiene una y dos decimos millas de N. á S., una y siete décimos de E. á O., comprendiendo entre ambas dimensiones un área de dos y cuatro centésimos millas cuadradas, ó sean 10.064,053 varas cuadradas, que constituyen un hermoso tenedero.

La concha por su situacion al S E. del cabo de Peñas, y á la distancia de nueve millas próximamente, es muy ventajosa, pues que esta abrigada de la gran marejada ó mar de leva, que viene del N. O., consiguiendo tan excelente cualidad, no solo por la mayor salida al mar que alcanza dicho cabo, sino tambien por la de varias partes del litoral que le están subordinadas, siendo entre otras las mas notables, la punta de la Vaca en Luanco, las de San Antonio y Peran en Candás y la de Torres en Gijon. Tambien le dan abrigo contra los vientos del tercero y cuarto cuadrante la acomodada configuracion de algunas lomas y sierras del mismo litoral, particularmente las de San Pablo y Torres por su favorable estructura y aventajada situacion, del mismo modo que otras menos importantes situadas á mayor distancia.

De lo espuesto se deduce que la concha de que se trata es de fácil acceso para las embarcaciones con todos los tiempos borrascosos, aunque demoren mucho al N. de Peñas para dar resguardo muy cumplido á sus bajos: así, luego que se ven zafas de ellos, y hacen rumbo para tomarla, comienzan á sentir el abrigo del cabo que va siempre en aumento hasta su entrada, en donde pueden bordear largo y á discreccion en solicitud del lugar que mas les acomode para dar fondo, estando seguras mientras que los vientos no deriven á la travesia. Si esto sucede, es necesario que ó bien las embarcaciones den la vela para franquearse, prestándose para esto bastantemente la mucha abertura de la rada, ó bien que se conserven fondeadas, corriendo los riesgos de tener que embarrancar en la playa cuando por un exceso de tormenta no la puedan resistir; pero casi siempre con la probabilidad de que los tripulantes salven su vida, haciendo abandono provisional de la embarcacion para buscar salvamento en la playa del Musel, á donde arribarán facilmente con la lancha, ya porque conozcan la entrada, ya porque sean guiados por los habitantes de aquel lugar, que jamas faltan al cumplimiento de tan humanitario deber. Allí refugiados pasan lo mas crudo de la tormenta, hasta que cediendo la borrasca, vuelven á tomar la posesion de la nave, cuando se haya tambien salvado del temido naufragio, como sucede en muchas ocasiones. «Afortunadamente unos y otros hechos, que anualmente se ven repetidos, pasaron hasta hoy sin que se cite caso alguno siniestro, ó al menos no hay memoria de lo contrario, y son una prueba irrecusable de que la concha del Musel es naturalmente un puerto de refugio, aunque imperfecto; pero que sera perfecto y altamente provechoso á los intereses de la navegacion, si se supliere con el arte el menor abrigo de que carece, esto es, poniéndole tan solo á cubierto de los vientos del primer cuadrante. Para ello las obras que conviene practicar son muy realizables, aunque costosas, como todas las de su clase; pero pueden ser trazadas á voluntad para conseguir un servicio muy superior; y tanto que con ellas se obtendrá un puerto de refugio general completamente abrigado, muy limpio de bajos, en demasia accesible, no sujeto á marea, y en el que se podrá entrar y salir sin práctico, de dia, de noche, á cualquiera hora.»

Continuará.

Segun carta que tenemos de nuestro corresponsal en Oviedo, el domingo á las doce y media, tuvo lugar en el circo la reunion anunciada para tratar del puerto del Musel. La circunstancia de haber publicado *El Eco de Asturias* una revista detallada de dicho acto, nos releva de hacer

lo mismo, pues nada tenemos que añadir á lo dicho por nuestro apreciable colega de la capital.

En la junta, que fué numerosa, hallábanse representadas las principales industrias del país; y prueba que la idea del Musel es la única que acaricia la provincia, es que allí reinó la unanimidad y armonía mas completas, sin que ni uno solo se hubiese atrevido á hacer observacion alguna que pusiese en duda las condiciones del puerto comercial y de refugio de la concha de Torres.

Mucho tiene que agradecer Gijon á las distintas personas que allí hicieron uso de su autorizada palabra en pro de esa grandiosa obra, que está llamada á producir tantos beneficios; y nosotros no podemos menos de enviarles la expresion mas sincera de nuestro afecto, por el interés que les inspira el progreso y bienestar de Asturias y de Gijon, hácia el que han demostrado tantas simpatías.

A nuestro corresponsal, no ha dejado de llamarle la atencion que allí no se hallase representado *El Comercio* por alguno de sus numerosos é ilustrados redactores, pues ninguna ocasion mas oportuna para defender sus ideas respecto al puerto llamado *Apagador*; pero á nosotros nada absolutamente nos sorprende esto, pues generalmente cuando faltan razones convincentes para defender una causa, siempre se elude por *prudencia* el entrar en controversia, corriendo el riesgo de quedar en una situacion no muy envidiable. De todos modos, lo cierto es que la opinion de la provincia se ha dado á conocer, y que ella no podrá menos de pesar en el ánimo del Sr. Ministro de Fomento, que por sus condiciones de ilustracion, y de amor al país, ha de procurar resolver sobre el particular lo que se halle mas en armonía con las aspiraciones generales del pueblo asturiano.

No es cierto que los pilotos de Gijon, ni los de Luanco, hayan faltado á la verdad en el informe que dieron en 28 de Febrero de 1863, guiados por pasion alguna de localidad. Unos y otros, obedeciendo á la voz de su conciencia, procuraron cumplir con su deber, y estamos autorizados para rechazar públicamente, como lo hacemos, tan infundado como ofensivo cargo, que su dignidad no puede tolerar, pues jamás ha entrado en sus miras servir de instrumento á pensamiento alguno que no sea noble y generoso, ni mucho menos poner en duda hoy lo que entonces dijeron bajo la garantía de sus firmas.

Lo escrito en el informe referido, escrito está; y de poco ha de servir que algunos se empeñen en desfigurarle para defender sus proyectos en la cuestion del puerto *Apagador*, tan gráficamente bautizado por un marino respetable, que durante su vida siempre se consagró á defender el puerto comercial y de refugio del Musel.

La redaccion de cierto periódico local, ha dado una gran pica en este asunto, y lo sentimos, porque, aunque convencidos de la mala causa que defiende, nunca hubiéramos creído que procediese con tal lijereza, dirigiendo tan grave ofensa á una clase como la de los pilotos, numerosa y respetable, y cuya voz toma sin autorizacion alguna para ello.

Nuestro colega *La Epoca* publica en su edicion de 1.º del actual, un interesante artículo sobre los ferro-carriles del Noroeste, que sentimos no poder reproducir por su mucha estension.

Nuestra opinion sobre el particular está ya bien definida, y por lo tanto, casi está de más que manifestemos aquí nuestra absoluta conformidad á las ideas emitidas por *La Epoca*.

Lo que necesitan Galicia y Asturias es ferro-carril; que las obras se acometan por una empresa formal y respetable, que las termine dentro del plazo mas breve posible, y que el Gobierno vigile constantemente para que la ley se cumpla, sin consideraciones de ningun género.

Empeñarse en una oposicion sistemática á determinada empresa no es conveniente, ni justo. Así es que nosotros hemos procurado en este asunto seguir la línea de conducta que mas conforme hemos creído á los intereses que en la prensa representamos, sin acobardarnos al vernos solos en el campo, ni mucho menos hacer caso á los ataques que por tal concepto se nos dirijan.

Venga el ferro-carril, y venga en buen hora, que á los poderes públicos cumple hacer lo de mas, para que las verdaderas esperanzas y aspiraciones del país, no queden defraudadas.

VARIEDADES.

¡POBRE FLOR!

—Floreilla que un tiempo  
Fuiste lozana  
Y el mas preciado adorno  
De alguna planta,  
¿Por qué estás triste?  
¿Por qué tus hojas, bello  
color no visten?

—Observo que no tiene  
Miel tu corola,  
Ni exhala de tus hojas  
El grato aroma  
Con que otras flores,

Al cefirillo prestan  
Gratos olores.

Tus hojas están místicas,  
Seco tu tallo,  
Tus pétalos brillantes  
Se han marchitado,  
Ya estás inerte,  
Ya sobre ti se cierne  
La negra muerte.

¿Acaso el gajo seco  
De alguna rama  
Te robó el alimento,  
De dulce savia?  
¿O del rocío  
Te privó con sus rayos  
El sol de estío?

¡Pobre flor! Si aun te queda  
Vida un instante,  
Cuéntame tus dolores  
Y tus pesares.  
Dime tu historia;  
Ya por tus penas tristes  
Mi pecho llora.

—Yo nací, como nacen  
todas las flores,  
Llena de encanto y vida,  
Luz y colores,  
Con suave aroma,  
Con pétalos brillantes,  
Rica corola.

Yo tuve verde tallo  
Y hojas lucientes,  
Y en ellas noche y dia  
Resplandecientes  
Como el brillante,  
Conservaba el rocío  
Vivificante.

Yo recibí los rayos  
De ardiente Febo,  
Y de las pardas nubes  
El fértil riego,  
Yo tuve olores,  
Y embalsamé el ambiente  
Cual otras flores.

Yo de la pura brisa  
Recibí el beso,  
Las aguas del arroyo  
Fueron mi espejo,  
Y placentera  
Me concedió mil galas  
La primavera.

Pero una hermosa niña  
De bellos ojos,  
De cabellera rubia,  
De labios rojos  
Y faz risueña,  
Trocó mis dichas todas  
En honda pena.

Un dia ¡triste dia!!  
¡Oh! suerte aciaga!  
A la hechicera niña  
Servi de gala,  
Plúgole al cielo  
Que de entonces naciera  
Mi desconsuelo....

—Detente: no prosigas....  
¿Te da congoja  
Ese relato triste  
Que hay en tu historia?  
—Congoja y llanto,  
Angustias y dolores  
Pena y quebranto.

¡Triste flor! ¿no conoces  
Que así es la vida,  
Agitada unas veces  
Y otras tranquila?  
Busca un consuelo;  
Renace tu alegría,  
Yo te lo ruego.

—Imposible á mis hojas  
Dar ya verdes,  
Aroma y alegría  
Vida y colores:  
¡Ya estoy inerte!  
¡Aquella niña rubia  
Me hirió de muerte!

Onibas.

GACETILLA.

—Sabemos que en la reunion celebrada el domingo en Oviedo, ha llamado mucho la atencion un jóven extranjero,

de estatura baja, pelo rizado y lentes sobre la nariz, que con el mayor interés seguia todos los accidentes de la discusion, apuntando en una cartera las impresiones que recibia.

La curiosidad que la presencia de dicho sugeto despertó allí, es muy natural, y por nuestra parte procuraremos averiguar su nombre para satisfacer los deseos del público, pues hay quien creyó ver en tan misterioso personaje, un corresponsal del *New-York Herald*, recién llegado al país con aquel objeto. Es posible que lo sea.

—A las nueve y media de la noche del dia 5 del actual, falleció repentinamente en esta poblacion la virtuosa señora D.ª Hipólita Garcia Muñiz y Caso Valdés, esposa de nuestro buen amigo D. Ramon Delor, al que acompañamos en el sentimiento, y le deseamos la mayor resignacion para sobrellevar tan sensible, cuanto inesperada desgracia.

**DON RAMON LLAMES Y PIDAL,**  
*Administrador-Jefe de la Fábrica de Tabacos de Gijon.*

HAGO SABER: que el dia 20 del próximo mes de Agosto, de una y media á dos de su tarde, tendrá lugar en las oficinas de este establecimiento la subasta, con el fin de contratar el suministro de carbon mineral, para el taller de la máquina del picado de tabacos, por el período y con sujecion estricta al pliego de condiciones inserto en la *Gaceta* de Madrid n.º 182, fecha 1.º del actual.

Lo que se anuncia al público para conocimiento de las personas que deséen interesarse en la mencionada subasta, advirtiendo, que en la Contaduría de esta fábrica se hallan de manifiesto, y á disposicion de cualquiera persona que pretenda enterarse de ellos, todos los antecedentes relativos al particular.

Gijon 7 de Julio de 1879.—Ramon Llames y Pidal.



LA SEÑORA

Doña Hipólita Garcia Muñiz y Caso Valdés de Delor  
falleció en Gijon el 5 de Julio de 1879.

Su esposo, hermanos, madre política, hermanos políticos, tíos, sobrinos, primos y demás parientes y amigos, ruegan á Vd. se sirva encomendarla á Dios, en lo que recibirán especial favor y consuelo.

ANUNCIOS.

**LA HERMOSEADORA,**  
Almacen de papeles pintados, pinturas y calzado de todas clases, de

**P. Boluna,**

calle de la Fuente Vieja, núm. 11.—Gijon.

**INMENSO SURTIDO**  
en todos los artículos de mi industria.

Pongo en conocimiento de mis constantes favorecedores, que he recibido varias remesas de calzados para la temporada de verano, procedentes de las principales y mas acreditadas fábricas.

Reconocidas son del público las excelentes cualidades que reúne el calzado que siempre he traído, por lo que creo escusado recomendar sus infinitas ventajas, que en elegancia, solidez y economía (por su mucha duracion) no hay quien compita.

Los precios no pueden ser mas arreglados: son fijos, y van marcados en la suela.

NOTA. Para servir á mis consumidores, hay un maestro que se encarga de componer los calzados con prontitud, esmero y baratura, tanto claveteados como cosidos.

**Camisería de Manuel Valdés,**

Corrida, 4.

Se acaba de recibir de París la última novedad en cretonas para camisas y piqué de colores.

Tambien se recibió un elegante surtido de corbatas y nueva remesa de guantes de la acreditada guantería de F. Stampa, de Valladolid.

**Primera Funeraria en Gijon,  
de Feliciano Rodriguez,  
San Bernardo, 8.**

Gran surtido de cajas mortuorias de todas clases, forradas de percalina con adornos de cinta blanca ó amarilla, para cuerpos mayores, desde 30 reales en adelante, y para niños desde 10 reales. Las hay de diferentes gustos y formas, á precios convencionales: se encarga de las exequias y conduccion de cadáveres en nuevos carruajes fúnebres, de todas clases y precios, dirigidos por el acreditado empresario de coches públicos D. Pedro Riera, quien proporcionará las carretelas que se soliciten para el duelo.

Se encuentran en la tienda infinidad de baules de diferentes formas á precios sumamente económicos, y se construyen á gusto de los favorecedores.

**Colegio de Jovellanos.**

**1.ª y 2.ª enseñanza y clases preparatorias para carreras especiales.**

El repaso en la 2.ª enseñanza empezará el 16 del corriente, y las clases especiales darán principio el dia 1.º del próximo Julio.

Se admiten pupilos internos, semi-internos, permanentes y externos.

**COMPANIA COLONIAL,**  
*fundadora en España de la fabricacion de chocolates á vapor.*

Proveedora efectiva de la Real Casa.  
**22 RECOMPENSAS INDUSTRIALES.**  
Única casa en su ramo premiada en la  
**EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS**  
CON DOS MEDALLAS.

**CHOCOLATES**  
GRAN MEDALLA DE ORO.

SOPAS COLONIALES  
MEDALLA DE BRONCE.

**ACREDITADOS CAFÉS,**  
LOS ÚNICOS PREMIADOS  
*en las grandes exposiciones de Viena y Filadelfia.*

GRAN SURTIDO DE TÉS SELECTOS,  
PASTILLAS NAPOLITANAS  
y **Bombones de chocolate,**  
dulces y cajas finas de París.

Depósito general..... Calle Mayor 48 y 20.  
Sucursal..... Montera, 8.

MADRID.



**A. R. Y RODRIGUEZ,**  
Relojero de Cámara de S. M.,  
89—Corrida—89.

En este acreditado establecimiento se acaba de recibir el mas completo surtido de relojería de pared, sobremesa y de bolsillo, á precios sumamente baratos.—Se garantizan todos los relojes de 140 reales en adelante.

Especialidad en reguladores alemanes y relojes luminosos.

Especialidad en géneros para vestidos de Señoras.

Terciopelos y sederías de las fabricas mas acreditadas.

Pañolería, chales, mantones y abrigos.

Alfombras, fieltros y toda clase de tapicería.

Ropa blanca, mantelerías, lienzo y retortas.

**Comercio de Modas.**

**EVARISTO S. NOVAL,**  
GIJON,  
calle Corrida, esquina á la de San Antonio.

**GRANDE Y EXTRAORDINARIO SURTIDO**  
en percales finos franceses para camisas  
y vestidos de Señoras.

Se remiten por correo toda clase de muestras.

Variedad de tejidos en seda, lana y algodón.

Altas novedades en toda clase de corbatas.

Felpas, sedas, torzales, oro y lentejuelas para horbar.

Granadinas, velos, mantos, tules, gasas y crespones.

Completo surtido en adornos de todas clases y precios.

Grandes novedades



para Srás. y Caballeros

Verdadera especialidad en paños franceses é ingleses, cuya procedencia se garantiza.  
Alta novedad en lanas dulces y tricots, propios para la presente estacion. Se confeccionan trajes para caballeros y niños á gusto y medida del comprador.  
Constantemente se reciben remesas de géneros, tanto en toda clase de modas, como en los que son precisos é indispensables para llenar las necesidades de una casa de familia.  
No se omitirá medio alguno para conservar en los precios la buena fama que hasta hoy, á costa de sacrificios, ha adquirido este establecimiento.

**AL PUBLICO.**

Tenemos el gusto de poner á disposicion del de esta villa nuestro establecimiento de GUARNICIONERIA, CORREAS PARA MAQUINARIA, EFECTOS DE VIAJE Y OTROS ARTICULOS. CALLE CORRIDA, NUM. 13.

Ofreciendo complacer en precios y demás, á todos los que nos favorezcan con sus compras.—**HIJOS DE MARTINEZ.** (30)



**LA FUNERARIA.**  
Nueva empresa de carruajes fúnebres  
de J. Muñiz y Riera.

GIJON,  
Morales, 39. — S. Bernardo, 13.

Esta casa, que hace diez y seis años se viene ocupando de la construccion de ataúdes, facilitándolos desde aquella fecha á precios sumamente módicos, no ha omitido sacrificio alguno, para establecer este servicio á la altura de las principales poblaciones, compitiendo en lujo y economía con las primeras de su clase.

**LAS PRIMERAS EN ESTA PROVINCIA.**

Elegantes ataúdes en maderas finas, como son: caoba, erable, nogal, roble, palo santo, ébano y otras.  
Gran variedad, á precios sumamente económicos, forradas de percalina, percal, bayeta, franela, paño, veludillo, terciopelo, moaré, plateado y otros géneros, adornadas de galon dorado y cinta, desde 26 rs. para cuerpos mayores, y desde 8 rs. para niños.

Hay ataúdes de zinc para embalsamamientos.  
NOTA.—A fin de evitar á las familias la menor molestia, se reciben encargos de todo lo concerniente á las defunciones.

**El profesor dentista D. Angel Sanchez Bermudez** se retira temporalmente de esta villa, lo cual tiene la honra de participar á sus numerosos clientes, por si alguno de estos tuviese necesidad de sus servicios antes de su salida, la cual será dentro de breves dias.

**Sacos vacíos y cal hidráulica.**

En el Comercio de CLAUDIO ALVAREZ Y C.ª, Travesía de la Casilla, núm. 1, se ofrecen, á precios arreglados, tres mil sacos vacíos, recibidos en comision.

Tambien se ofrece cal hidráulica fresca, de Zumaya, á precios equitativos

Imp. y lit. de Torre y Comp.—GIJON.