



# La Opinión,

AÑO III.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

NUM. 216.

Gijón 25 de Setiembre de 1879.

Número extraordinario.

CUADROS DISOLVENTES.

II.  
Forzoso es para nosotros conservar el epígrafe de este artículo y numerarle en el orden de sucesión que le corresponde, como contestación á otro análogo que el colega local ha reproducido en su número de 12 del actual, publicado en el «Boletín de Obras públicas» de Madrid, y que ocupa el mismo lugar en la serie que supusimos iba á constituir la galería de cuadros, mas ó menos artísticamente confeccionados, que nos proponíamos desvanecer: y á juzgar así, nos inducía el aparatoso alarde de consideraciones de que iban precedidos los ingeniosos artificios del primero. Pero, con toda lealtad, debemos declarar, y declaramos, que nos hemos equivocado; no hay tal colección de cuadros, ni por consiguiente, semejante galería. Ya se pudo colegir de alguna indicación nuestra, que la falta de método que advertíamos, nos alarmaba un tanto por el éxito de la galería, y lo que ahora observamos, explica perfectamente esa falta, como explicaría otras que la colección pudiera ir presentando, y que ya puede creerse no presentará. Parece que este segundo artículo es el último, pues que además de acelerarse notablemente, sobre todo despues de su primera mitad, el movimiento de las figuras, termina con un resumen de ámbos cuadros y una especie de invocación á la recentísima información decretada por el Gobierno, para que apoye el concienzudo trabajo, que también el Gobierno apoyará, hecho por el ingeniero de la celosa Junta de obras del puerto. Bien podría suceder que ahora nos equivocáramos también, y que despues de haber mostrado la cabeza y la cola, apareciesen otras partes del cuerpo del trabajo que estábamos dispuestos á combatir; para todo nos hallamos prevenidos; pero si realmente la función se da por terminada, ha de sernos permitido decir que para ella ofrecían suficiente campo las columnas de nuestro ilustrado colega de la localidad, y no era menester acudir á las de un periódico científico de la corte, que por guardar intervalos mas largos en sus apariciones, nece-

sita todo el espacio que abarcan sus columnas para desarrollar los áridos problemas técnicos de su especialidad. En esta atención, creemos que allí hubiera estado perfectamente la exposición de alguna teoría sobre la dirección y efectos de las ondulaciones producidas en el mar por los vientos y las marejadas, que son su consecuencia mas inmediata, deduciendo de ella rigurosamente las condiciones especiales de amparo, que tanto para aquellos meteoros, como para esta fuerza, ofrecen las obras proyectadas al pie del histórico cerro, en cuya falda se asienta la antigua Gija. Eso sería tanto mas conveniente, cuanto que lo que hasta este momento la ciencia enseña, es lo contrario de lo que el articulista del «Boletín de Obras públicas» profesa; los puertos de refugio, se escojen, sin excepción de uno solo, al revés de la manera como él los prefiere, reservándose su procedimiento para señalar los parajes temidos de desamparo y ruina, de desolación y muerte, que los buques á todo trance deben evitar. Pero créanos el colega de Madrid, mientras las cosas no se arreglen de otra manera, como decía el chistosísimo médico, que trajo á nuestra escena el ilustre Moratin, las afirmaciones y los discursos á que ha prestado honrosa acogida, hubieran estado mas adecuadamente acomodados en las publicaciones de la tierra, en donde todo el mundo tiene la clave para interpretar á su modo los conceptos y teoremas que, recibidos sin la conveniente preparacion, son muy capaces de trastornar el juicio de quien trate de entenderlos con arreglo á lo que en todas partes, hoy, la ciencia admite y entiende. Con arreglo, pues, al sistema que nos hemos propuesto seguir, tomaremos la discusión en el terreno que al articulista del periódico especial, place colocarla, y desarrollaremos de un amañera sucinta las observaciones que la lectura de dicho artículo nos sugiere, si bien han de resentirse aquellas de alguna languidez, por la falta de contradicción necesaria para enardecer los ánimos en toda lucha.

Ofrece el articulista en el ingreso de su trabajo, despues de regocijarse con el recuerdo de las condiciones de *catado*, *tenedero* y *amplitud*, que como saben nuestros lectores, presenta el puerto que se ha de proyectar en Santa Catalina, ocuparse en el estudio de su *abordabilidad*; pero, antes de entrar en esta materia, cree conveniente hacerse cargo de algunas consideraciones expuestas por el Sr. Regueral en la Memoria que mas de una vez ha citado; y en efecto,

copia dos ó tres pasajes bastante extensos de dicho documento. Tienen estos por objeto, demostrar que además de las *condiciones esenciales, absolutas* que deben concurrir en el emplazamiento de un puerto de refugio, hay otras circunstancias *accesorias* que tambien deben tenerse en cuenta, para determinar acaso la eleccion de una localidad, *si bajo los demás puntos de vista que se hayan examinado preferentemente hubiera completa identidad*. Entre estas circunstancias *accesorias*, y en igualdad de otras condiciones, el Sr. Regueral señala como causa determinante en la eleccion de localidad para el establecimiento de un puerto de refugio, la mayor probabilidad (no probalidad) «de que á la sombra de aquel pueda desarrollarse en ella su comercio, lo cual no podrá menos de redundar en provecho de la riqueza general de la provincia y de la Nación entera;» asi mismo, indica «que seria conveniente se hallase el puerto de refugio en la inmediacion de las poblaciones de mas comercio, pues su influencia se haria sentir en ellas de una manera beneficiosa,» y de estas consideraciones deduce que el Sr. Regueral hace la mas *valiente* y *justa* defensa de las obras que la Junta del puerto de Gijón pretende en las inmediaciones de esta villa.

Este modo de discurrir seria reprehensible, si solo pugnase con el sentido comun; pero envuelve además una intencion manifiesta, que no puede permitirse nadie en las nobles controversias de la prensa, que deben siempre distinguirse por los rasgos de una lealtad acrisolada. Ya en el artículo anterior hubimos de lamentarnos de que se mostrase al público solo la mitad de la verdad, ¿qué hemos de hacer ahora, que se oculten 22 partes, de las 23 que constituyen la verdad que se quiere suponer que el Sr. Regueral profesa, cuando se acude al amparo de sus textos? Hemos tratado de evacuar la cita, procediendo á compulsar el trabajo del ingeniero cuya opinion se invoca, y vamos á decir á nuestros lectores lo que allí hemos encontrado, en la esperanza de que el periódico de la corte ha de reconocer que su buena fé ha sido sorprendida, y en la seguridad de que no se ha de dar menos crédito que á las que hemos trascrito, á otras proposiciones del Sr. Regueral que hemos de transcribir.

La Memoria citada establece, por consecuencia de estudios previamente desarrollados, que el puerto de refugio que en esta costa, como en cualquiera otra, quiera establecerse, debe reu-

nir tres clases de condiciones, que llama *necesarias, relativas* y de *trazado*, distinguiéndose las primeras en que, como su nombre indica, deben ser indispensablemente satisfechas, si el puerto que se establezca ha de llevar aquel sagrado nombre, *no llenando debidamente el objeto de éste, si una cualquiera de ellas le faltase*. Las del segundo grupo, se llaman así, porque *supuesta la satisfaccion de las primeras*, la comparacion de ellas podrá dar lugar á la eleccion de la localidad segun el mayor número de estas otras que en ella se viesen satisfechas, *sin que la carencia de alguna de ellas fuese motivo suficiente para desechar el emplazamiento que no las reuniese todas*. Por último, las condiciones de trazado, aun cuando en gran parte son independientes de la localidad, se hallan tambien relacionadas con esta, hasta el punto de que en algunas son mucho mas difíciles de satisfacer. Por conclusion de este estudio, deja consignada su opinion el ingeniero aludido en 23 condiciones, de las que nueve son las que llama *necesarias*, ocho son *relativas* y seis corresponden al *trazado*. Pues la condicion de que el articulista se enamora, ocupa el número 7.º entre las que se denominan *relativas*, con lo que se deja ver que no es mucho el refuerzo que para sus propósitos allega el articulista con la cita del señor Regueral. Pero ya que la opinion de este se invoca para lo que se cree conveniente, es preciso que se tenga presente para todo, y hemos de completar el trabajo acogido por el «Boletín de Obras públicas,» con algunas consideraciones que nos sugiere la comparacion del proyecto de las obras que pretende la Junta del puerto de Gijón, con las condiciones contenidas en la Memoria que se menciona.

La primera y principal de estas condiciones, es que «la localidad en que se haya de establecer el puerto de refugio, debe estar *naturalmente* resguardada de la accion de la marejada, lo cual quiere decir en esta costa que debe estar abrigada del rumbo del N. O., que es el que marca la direccion de aquella,» y en efecto, en la punta de Santa Catalina tienen su rompiente mas peligrosa las ondas que por la accion de la marejada se forman en las grandes alturas del Océano y embisten contra la costa con la enorme cantidad de fuerza viva que adquieren en los muchos centenares de kilómetros que desde las regiones del Polo vienen recorriendo, sin que nada se oponga á su devastador empuje. Menester es que esto se sepa, ya que cuidadosamente se calla, porque las personas imparciales han de formar su juicio con estos datos, respecto del abrigo que contra la accion de la marejada ofrecen los arrecifes de Santa Catalina, en que la Junta del puerto de Gijón pretende establecer un puerto de refugio. La Concha de Gijón, comprende, sin duda, el mejor punto en que puede fundarse un puerto de esta clase; pero no es en la parte aludida, sino en la opuesta, como todo el mundo sabe, y lo han olvidado los que aparentan ignorarlo; allí el abrigo es tan completo que solo por lo que naturalmente le sobra, es por lo que la punta de Santa Catalina no está tan desamparada como la isla Erbosa, por mas que bajo aquel concepto, esté aun mas desgraciadamente situada que esta.

La segunda condicion de las *necesarias*, para el emplazamiento del puerto de refugio, es que «debe estar *naturalmente* abrigado de los vientos del 3.º y 4.º cuadrantes, que son en esta costa los mas tormentosos en la estacion de invierno y de los que, por consiguiente, debe ofrecer á los buques, el puerto de refugio, el principal amparo.» Basta dirigir una ojeada á la rosa náutica, y á la forma de la costa en el emplazamiento de lo que hemos llamado pro-

yecto de ampliacion de nuestro puerto, y ahora va convirtiéndose en puerto de refugio, para que se comprenda que este sitio, que natural y especialmente está completamente abierto y expuesto á todos los vientos del tercero y cuarto cuadrantes, no está realmente abrigado de ninguno de los del primero y segundo; pues por su corta extension, el cerro de Santa Catalina, y por lo reducido de su altura, la costa que á su alrededor, por uno y otro lado de la villa corre, no proporcionan socaire alguno á su redoso.

Esta simple enunciacion, indiscutible, nos dispensa de entrar en mas explicaciones, para que por nadie se dude, que en el plan que la Junta de puerto patrocina, no solo se prescinde, sino que se falta por completo á las prevenciones indispensables que han de tenerse presentes en un puerto de refugio, por lo cual creemos que no hacen muy bien los encomiadores de aquel en exajerar sus cualidades, sacando la concepcion que se espera, de los modestos límites en que, de fijo, ha querido encerrarla la Junta y para los que, tan solo, las órdenes superiores la han autorizado.

La tercera condicion y la cuarta, se refieren á las «corrientes, de que el puerto debe estar exento, y á los depósitos ó aterramientos que por causa de estos suelen formarse, y que serian peligrosísimos, pudiendo llegar á obstruir é inutilizar el puerto.» Hé aquí un punto que pudo muy bien haber servido de tema para un artículo ó una serie de ellos, que seguramente hubieran enriquecido el caudal científico del «Boletín de Obras públicas,» porque la materia es árdua, y mas árduo aún, demostrar que de ámbos inconvenientes ha de estar exento el puerto cuyo proyecto se medita. Casi no es menester mas que recordar los estragos que en estos últimos años han hecho los embates del mar en las playas de Pando y de la Gloria, contemplar el destrozo que hoy existe en el camino que conduce á la estacion del ferro-carril del Noroeste, próximo á desaparecer; observar los aterramientos producidos en la playa del Comercio, despues de la construccion del muelle de Lequerica; traer á la memoria las reclamaciones producidas por la gente de mar y por el comercio, contra obras insignificantes, que se suponian causa de las perturbaciones que en el antepuerto se espermentaban, cuando soplaban determinados vientos, para que se comprenda que es muy difícil predecir lo que sucederá, pero es seguro que sucederá algo, y muy desagradable, cuando en lugar del riscoso lecho en que hoy revienta y se amortigua la accion de las corrientes conocidas, se presenten aquellos enormes paredones á detener su paso, dando lugar á que las aguas tomen rumbos nuevos, que han de producir un régimen enteramente distinto del actual. ¿A dónde irá reflejada, ó lateralmente transmitida, á ejercitar su poderosa fuerza destructora, la corriente que hoy se rompe en el enjambre de bajos, que es el resultado de su eterno trabajo? ¿En qué parage irán á depositarse las arenas y materias menudas que en la quietud relativa que los espacios comprendidos entre los crestones submarinos inmediatos á la nueva obra, duermen el sueño del reposo que las actuales corrientes les consienten, cuando roto el actual régimen, tengan que ponerse en movimiento por la mayor fuerza que ha de venir á solicitarlas? Y por último, ¿en qué region del vaso formado por la costa labrarán las olas el hueco, el seno en que ha de albergarse la cantidad de agua que de su actual dominio, han de desalojar esos millones de piés superficiales que se roban al mar, veinte veces aumentados para el cubo, en los que se cifran las principales esperanzas de ejecucion de la soñada obra? ¿No seria

probable que tomando el mar la revancha de la jugarreta que se le prepara, convirtiera en playas los solares, ya que se pretende arrebatarle sus playas, para formar solares? Piensen en esto los directores científicos del movimiento de la *ampliacion* hácia el *refugio*, y nos harán la justicia de creer, que no es por falta de materia, por lo que no continuamos en estas consideraciones, ni de buena intencion para evitarles disgustos, en lo que nuestro leal saber y entender alcance, si por dicha no ha sido del todo infructuosa la práctica que nos han proporcionado largos y ya muchos años de observaciones por esta costa.

La condicion quinta, que se refiere á la conveniencia de que «en las inmediaciones de la localidad exista alguna punta saliente, ó cabo notable, que sirva para que los buques, avisándole, de lejos, puedan reconocer el puerto, corregir su estima y verificar las operaciones necesarias para la arribada,» ¿podrá decirse que está satisfecha, por la indicacion del cabo de Torres, que á su vez es fácil de reconocer, una vez que el buque haya recalado sobre el cabo de Peñas. Pero será menester convenir en que esta señal es mas eficaz y completa, cuando se navegue en demanda del cabo de Torres para atracarse á él, que cuando se le tome como valiza para acercarse á Santa Catalina.

La sexta condicion, es, á nuestro juicio, importantísima, y no nos estraña que el Sr. Regueral diga que «es de necesidad que el puerto de refugio esté precedido de un antepuerto natural, ó sea de una rada, *sin lo cual, serian muy reducidos los beneficios que de aquel podrian obtenerse.*» ¿En dónde está la rada, antepuerto ó fondeadero que precede al puerto mal bautizado de refugio, en que los buques puedan considerarse amparados, solo con dejar caer un ancla, si por ventura se opusiese cualquier obstáculo en el momento de tomar su entrada? ¿Será en el peñascoso fondo que media entre el Serrapio de mar y los arrecifes que despide la Figar? ¿Podria pensar un buque en detenerse un momento en tan temidos parajes, cuando estamos seguros que, en las circunstancias en que el refugio se hace necesario, ni se atreverá á pensar en pasar por ellos? Sentimos mucho tener que buscar palabras apropiadas á las ideas que en nuestro cerebro surgen por la percepcion de agenos juicios, porque no quisiéramos molestar á nadie con el alcance de los nuestros; pero no podemos menos de expresar, con la mayor suavidad, y en la forma mas delicada que nos es posible, que bajo este punto de vista, la pretension de considerar el proyecto de ampliacion como de refugio, es el absurdo mas acabado que se puede concebir. Pero, hemos de agregar, que con la misma sinceridad profesamos la creencia de que nuestro ilustrado contrincante no cree en ese absurdo. Y nos parece que no pueden ir mas lejos nuestras concesiones en su obsequio.

Las condiciones sétima, octava y novena, se refieren al tenedero, á la barra, y á la cabida; y como sobre estos puntos ya es conocida nuestra opinion, dejamos de molestar á nuestros lectores con esta pesada discusion, recapitulando en dos palabras cuanto dejamos expuesto, y es á saber: que el puerto que pueda proyectarse en el laberintico seno de bajos y restingas de Santa Catalina, no satisface á ninguna de las nueve condiciones que el Sr. Regueral señala como *necesarias* para el establecimiento de refugio, á excepcion de una sola, contra la que no está precisamente en abierta pugna, pues por lo que hace á las demás, *todas ellas se verian satisfechas en el parage que reuniera circunstancias completamente opuestas.*

¿Qué fuerza tiene, pues, la autoridad que con menos benevolencia que acierto se viene á invocar? Pues todavía, queriendo anonadar á los impugnadores del proyecto de ampliacion y de refugio, con el peso de la opinion del Sr. Regueral, se cita la condicion 5.<sup>a</sup> de las que llama relativas, para demostrar que el fondo que se halla en este afortunado proyecto, es el necesario y suficiente, y que están tan bien ponderadas las condiciones de amplitud y de calado, que no es posible mejorarlas, porque con cualquiera otro puerto que se comparen, es seguro que si aquel tiene menos extension, será insuficiente y exíguo, y si tiene mas calado será excesivo, perturbador y origen de muchos males. No puede llevarse mas lejos el delirio. Luchando con un imposible, por satisfacer el mas vano de los empeños, se logra entregar al exámen de las gentes una combinacion de muelles, cuya disposicion defectuosa será objeto de nuestro exámen mas adelante; pero que abarca un espacio en que, como dejamos demostrado en el artículo anterior, no están en una relacion tolerable las condiciones de su estension con las de su calado, pues que á la excesiva amplitud de aquel, corresponde una exigüidad desesperante en este; y lo peor es que como tambien dejamos apuntado, la cosa no tiene remedio, sin que los dislacerados brazos del puerto lleguen á la mitad de la Concha. Pues esto que quitaria siempre la esperanza de que este proyecto pudiera corresponder á un puerto, de la importancia que se le quiere dar, se convierte, de orden superior, en la mas acabada de las excelencias y perfecciones que se pueden apetecer. Consta ya que los desfallecidos brazos, cierran una superficie completamente inútil para el fondeo y desahogado movimiento de los buques, por la multitud de obstáculos, bajos y restingas que la escombran, y por su escasísimo calado, supuesto que en mas de las cuatro quintas partes, no llega á cinco metros; pues toda esa superficie, nos dice el articulista que es la necesaria. Queda probado, y á estas horas nadie ignora, que aunque otra cosa parezca, el calado del pensado puerto no es mas que de 7 metros: que es lo que, prescindiendo del teso que con un metro menos se presenta en su centro, tienen los muelles en la boca; pues ese calado, segun el articulista, es lo suficiente, y todo lo que sea pasar de ahí es vitando, ruinoso y detestable. De manera que como un buen puerto no debe tener ni menos extension ni mas calado que este, que bien podemos llamar modelo, con razon se dice por un amigo nuestro, que es preciso, al acordarse de él, aplicarle el grito que el muezzin pregona entre los creyentes musulimes. No estará mal visto que como quien oye llover lo oigamos, todos los que, á Dios gracias, pertenezcemos á la religion verdadera.

No queremos que pase desapercibida ninguna de las indicaciones que se deslizan en el artículo reproducido por nuestro colega, y vamos á decir algo respecto del coste, pues que se insiste en la idea de que este puerto (llamémoslo así) habria de costar menos que otro que pudiera, en distinto y conocido paraje, proyectarse. Presentada esta afirmacion en el artículo anterior, nos limitamos á contradecirla; repetida en el que hoy pone la pluma en nuestras manos, extendemos nuestro juicio hasta esta otra afirmacion; el presupuesto de puerto pensado, ascenderá al doble del otro presupuesto á que se alude: 1.<sup>o</sup> cuando se hayan incluido en él todas las obras que se necesitan para su completa terminacion; y 2.<sup>o</sup> cuando para hacerlos comparables, se apliquen á ámbos los mismos precios, y los mismos sistemas de construccion, sin que por esto demos á entender que sean preferibles los del segundo á los del primero.

Entra por mucho, entre las ventajas que se acopian para facilitar la construccion del puerto, en los bajos de Santa Catalina, la consideracion del valor que tendrán los millones de piés, que robados al mar, podrán entregarse á la edificacion urbana, y con esto se relaciona de una manera poderosa la circunstancia de hallarse este puerto contiguo á la villa, con lo que se presentan horizontes halagüenos para el desarrollo de la industria y el comercio. Nada tendríamos que objetar á esto, tratándose simplemente de la ampliacion del puerto de Gijón; este pueblo tiene derecho á solicitar cuantas mejoras puedan conseguirse para las construccion hidrúlicas, á cuya sombra vive y se desarrolla su riqueza, y en este camino jamás le escatimaríamos nuestra débil ayuda, por muy altas que quisiera llevar sus pretensiones. Pero tratándose de que al puerto hayan de darse las condiciones y caracteres del refugio, esta es una circunstancia que debe entrar por muy poco, y á ella no debe sacrificarse ninguna de las que al establecimiento del puerto se refieren. Un puerto de refugio, no es una obra de especulacion, mientras de las condiciones esenciales del salvamento se trate; es todo lo contrario; una obra de abnegacion, de desembolso, de sacrificio, que por punto general la colectividad se impone, para aliviar la suerte ó rescatar del infortunio, á séres mas ó menos comprometidos en la desgracia, que forman parte de ella, y que por el derecho de la humanidad reclaman su auxilio. No se diga, pues, que bajo este punto de vista un puerto que aspira á los honores de llamarse de refugio, es mejor que otro. Hemos hojeado la Memoria del Sr. Regueral, por el articulista invocada, y no solo de esta circunstancia no hace condicion, ni absoluta ni relativa que deba concurrir en el emplazamiento del puerto de refugio; pero ni siquiera en las que se han citado de relacion con las poblaciones vecinas, se contrae jamás á la consideracion de esta clase de intereses, sino á los generales de la navegacion y del refugio.

(Se continuará.)

CORRESPONDENCIA.

Sr. Director de LA OPINION.

Candás y Setiembre 16 de 1879.

Muy Sr. mio: por mas que sea ofender la ilustracion de mis lectores, creo muy oportuno hacer algunas advertencias que precisen bien los términos de la cuestion, que con relacion al progreso de Candás, estoy debatiendo, porque, bien sea con intencion de distraerme, ó bien porque á mis contrincantes, si este nombre merecen, no se les alcance mas, lo cierto es que su manera de argüir indica la mas supina ignorancia respecto de aquellos. Voy, pues, á fijarlos con tanta claridad como me sea posible, por mas que, repito, con ello ofenda y cause á los ilustrados lectores de LA OPINION, que hayan parado mientes en mis mal perñadas líneas.

Los mayores progresos realizados en este siglo, son indudablemente los que resultan de las aplicaciones de la electricidad y del vapor. Ellos han cambiado la manera de ser y de vivir de todos los pueblos, y ellos son los que transmiten y comunican con rapidez vertiginosa, no solo las ideas, si que tambien los productos. Para que, pues, los pueblos vivan en esa comunidad mútua y reciproca en que dan y reciben lo que unos y otros producen, no tienen mas que querer, y aun aquellos que se muestran mas refractarios, no pueden menos de recibir su poderosa influencia, mucho mas, si tiene algo que entregar á la industria ó el comercio. Así entre los primeros y los segundos hay una diferencia muy notable. Aquellos, en justa recompensa de sus esfuerzos, realizaron y continúan realizando todos los dias adelantos, mientras que éstos se mueven si, pero como la bestia aragana y resabirosa, que con desesperacion del áuriga, hace perder la velocidad del vehículo y los esfuerzos de los demás brutos. Los primeros contribuyen con sus esfuerzos á la obra comun, y sus recompensas están en razon directa de los mismos; los otros reciben beneficios que no merecen, pero que no pueden menos de alcanzar, porque lo contrario envuelve un imposible metafísico. Los unos progresan, los otros son una rémora constante para aquellos, pesada carga, que desvirtúa en parte el esfuerzo comun; pero que así y todo, son arrastrados. Pues bien; Candás está entre los últimos, y eso que tiene elementos que desenvolver y llevar al concierto general; por eso es, que sus mejoras son insignificantes, tardias,

de poca entidad y debidas á impulsos exteriores casi todas. El movimiento progresivo general le llama todos los dias, brindándole con los beneficios positivos que en todas partes prodiga, mientras que él no responde mas que á disfrutar de ellos con estóica y musulmica indiferencia. Hé aquí, el verdadero punto de vista de la cuestion, ni mas ni menos. El señor A. C. así debió verlo desde un principio, con solo fijarse en las palabras escritas en mi primer correspondencia, que abunda en estas ideas; si no se fijó, ó si fijándose no pudo ó no quiso entenderme, culpa es de su intemperancia, ó su torpeza, ó sus mal aconsejadas inspiraciones. Candás, repito, no ha progresado en relacion á los elementos con que cuenta, y no progresará mientras tenga representantes municipales y provinciales, que á mas de no hacer absolutamente nada por la localidad, oponen obstáculos á la iniciativa individual. Y hechas estas aclaraciones, voy á examinar las mejoras, que así llama el Sr. A. C.

Difícil es esplicar la razon que habrá tenido presente mi opositor, para escribir que la industria de la salazon y escabeche se ha desarrollado aquí nada menos que de una manera extraordinaria, porque semejante asercion es una verdadera herejia, un sarcasmo al progreso, y acusa la mas supina ignorancia de lo que es esta industria y lo que de ella puede esperarse. Francamente no sé como tomar esto, porque bien mirado, ni merece el mas ligero exámen, ni es digno de otra cosa que de un soberano ridiculo. Porque, ¿qué se puede contestar á un dislate tan mayúsculo, espuesto por el Sr. A. C. y un Candásin, sin mas razon en su abono que la del capitán Alegria? Se desarrolló, porque sí, esto es, porque hay ocho fabricas, casi todas con dobles calderas. Magnífico; ¿y antes cuántas habia? ¿Necesitaré exhibir los nombres de los que la tenían allá por el año 50? Pues sepan que no eran ocho, sino diez, y aun hay quien agregue una ó dos mas; si pues por esta cifra se hubiera de juzgar el estado de la industria, vendríamos á parar, torciendo el argumento del Sr. A. C., que habia retrocedido. Pero dejo á un lado una razon tan baladí, y con sentimiento vuelvo á un asunto que no esperaba tocar más.

Santo y bueno que mi contrincante manifieste estar contento con el estado actual de esta industria en esta localidad; al fin y al cabo, de gustos, dice el refran, no hay nada escrito, mucho mas, si se tiene presente que el Sr. A. C. muestra desconocer los adelantos que aquella ha realizado en todas partes. Lo que no se puede tolerar, es que pretenda demostrar que se ha desarrollado, y que esto se escriba en letras de molde. Confieso que me ha sorprendido tan peregrina asercion, al extremo, que no pude resistir al deseo de visitar esas fabricas, por si en ellas se habia realizado alguna reforma que yo desconociera, y crea V., Sr. Director, de esta inspeccion vine á sacar en limpio, que si antes Candás podia decir que tenia fabricas para escabechar y salazon, hoy no posee ni siquiera una. Un local estrecho, construido, Dios sabe para qué, con unas calderas colocadas sin orden ni concierto, y acaso sin mas norte que la que dió gana de darle al albañil, unas cuantas medias pipas esparcidas aquí y acullá, un suelo que es un fangal grasoso, cestas, canastos, barriles, restos orgánicos, aceite, vinagre, todo amalgamado, todo en confusion, sin departamentos que separen cosas tan heterogéneas, sin orden que indique una colocacion premeditada en relacion á un fin, no puede hoy llamarse, sin insultar al progreso, una verdadera fábrica. Se hará ahí todo lo que se quiera, pero poco bien, y esto muy costoso. Y en relacion con este atraso, está el mecanismo de las mismas; sus operaciones son rutinarias, sus instrumentos imperfectos y toscos, como que son iguales, exactamente iguales, á los que emplearon nuestros padres y nuestros abuelos; el aseo punto menos que imposible, la aglomeracion de material y trabajo, un sueño que nadie pensó aún en realizar. Hace unos doce ó catorce años, se colocaron calderas de hierro y hornos para carbon, creyendo alcanzar economia; pero como las demás operaciones, incluso la de tostar, no se pusieron en relacion con esta pequeña reforma, la economia se hizo ilusoria, porque la caldera se ensucia pronto, es difícil de limpiar y sale ennegrecido el pescado. ¿Donde está, pues, el desarrollo de esta industria, cuando no tiene aún ni local medianamente montado destinado á ella? Si todo está como en sus primitivos tiempos, después de tantas reformas como esto ha sufrido, algunas de absoluta necesidad, ¿dónde está el progreso?... Yo no me atreveria á invitar al Sr. A. C. á que visite estas fabricas en el extranjero, porque aspirar á conseguir aquello en Candás, seria pensar en una utopia, al menos por ahora; pero si le aconsejaria, para que no vuelva á caer en errores como el que estoy combatiendo, que se entere cómo se encuentra esta industria en Ondarroa, Lequeitio, Bermeo, Castro-Urdiales, pueblos pescadores como Candás, y allí veria que una fábrica, aun aquella de menos pretensiones, tiene local mas ó menos capaz, pero con distribucion aparente, con lo necesario para la limpieza y aseo, como exige la cultura y la higiene; aparatos susceptibles de perfeccion, pero muy superiores á los que poseemos nosotros; mecanismo, en fin, ordenado y perfectamente provisto.

Pero el error mas notable de mi contrincante, nace de la confusion que muestra, de lo que esta industria pudo haber progresado en Candás, con los buenos resultados que, á pesar de su vergonzoso atraso, nos está produciendo á consecuencia solamente de la aproximacion del ferro-carril. Es indudable, que hoy mucha mas facilidad que antes, para dar salida al pescado; es indudable, que los beneficios que esto nos ha traído, son muy notables. Pero esto en vez de favorecer el error que sostiene el Sr. A. C., acusa por el contrario nuestro abandono, nuestra apatia y nuestra ignorancia, porque, ¿cómo hemos respondido á este llamamiento? ¿qué ha hecho Candás para corresponder á esos beneficios del ferro-carril y á esos gritos que el progreso da á

sus puertas hace siete años? Ya lo he dicho con musulmica indiferencia, perfectamente demostrada en el atraso de nuestra industria. Y hé aquí por qué escribía en mi primer correspondencia lo siguiente, que no puede ser mas gráfico: «Elo es cierto que los años pasan, sin que se señale un adelanto; que á sus oídos llega inútilmente el bramido del tren formidable del progreso, contra el cual nada se resiste, porque todo lo agita y conmueve, despertando con las trepidaciones que produce los silbidos que lanza y los enormes volúmenes que trasporta á todos los pueblos á donde se aproxima, y sin embargo, Candas que hace siete años lo siente llegar á sus puertas, apenas si da muestras de responder á sus impulsos.» Para verdades y desengaños el tiempo.

Al Sr. D. Tomás Pintado, que manifiesta estar conmigo de acuerdo en el fondo de la cuestion, me atrevo hacerle una advertencia. *Clarito* no ha usado de dardos envenenados; se ha ocupado de hechos que aprecia á su manera, pero siempre fundándose en razonamientos y se ha defendido con las mejores formas cuando se le ha atacado. Por lo demás, crea el Sr. Pintado que, si conociera otro medio de aventar ó barrer influencias perjudiciales (nunca dijo hasta ahora caciques,) que demostrando en público que lo son, y de ese medio pudiera valerse, no dude que lo haría.

De V. como siempre affino. s. s. q. v. s. m.

Clarito.

**VARIEDADES.**

**¡¡ENAMORADA!!**

(CONTINUACION.)

Por lograr el perdón del desgraciado emplearé el halago y la dulzura, y si fuese preciso la ternura que tanto puede con mi bien amado. Siempre estará mi corazón al lado del dolor, de la pena y la amargura, porque sé de memoria que no existe placer mayor, que consolar al triste.

La juventud, como el amor que abraza, la verde planta, la preciosa cita, y la que el ser me dió madre bendita, todo es perecedero, todo pasa: solo una flor el tiempo no marchita, solo un placer á los demás rebasa, la caridad, que tiene á Dios por fuente y por altar la humanidad doliente.

La caridad es ley. Con abundancia nos dá la luz el sol, agua el torrente, nos dá el aire su soplo permanente, nos dá la primavera su fragancia. Hasta la tierra brota eternamente de sazonados frutos la sustancia, y donde el hombre tanto bien recibe, vivir sin caridad no se concibe.

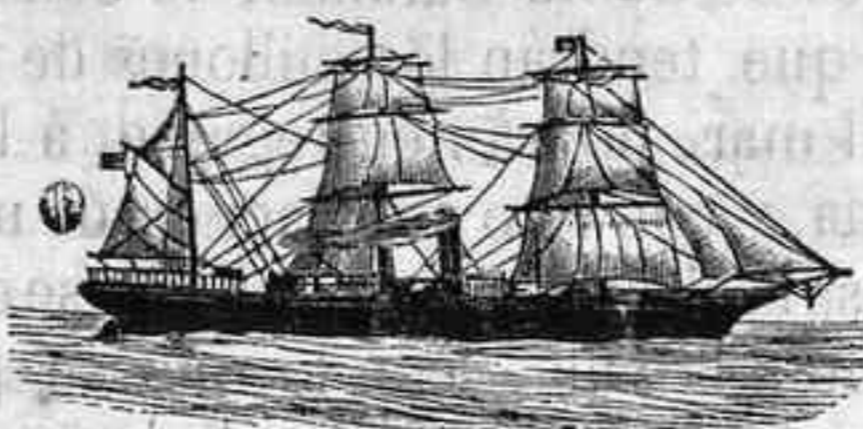
Pero vemos al pobre que teniendo un alma eterna, espiritual, sublime, en una choza miserable gime del preciso alimento careciendo. No es el cielo piadoso quien le oprime, nó, son los hombres que su estado viendo, en vez de darle generosa mano le niegan hasta el título de hermano.

Y esto no debe ser. Dios en su alta doctrina universal, dice amoroso, que todo lo que sobra al poderoso, es justamente lo que al pobre falta. Si el avaro carece de reposo, si á todas horas el temor le asalta, es porque mortifica su existencia el grito acusador de la conciencia.

La caridad, si bien se considera, remedia y cura la miseria humana, y es digno de mi estirpe soberana, levantar en España esta bandera, ocupacion tan útil y cristiana, es la felicidad mas duradera, ¡cuánto se goza al enjugar el llanto de aqueos seres que padecen tanto!

(Continuará.)

**ANUNCIOS.**



**LINEA DE VAPORES DE OLANO, LARRINAGA Y C.<sup>a</sup> PARA LA HABANA.**

Saldrá del puerto de la Coruña el 5 de Octubre de 1879, el magnífico y de gran porte vapor

**ÁLAVA.**

Admite carga á flete y pasajeros en sus elegantes, cómodas y espaciosas cámaras.

Precios del pasaje desde Gijón hasta la Habana.

- 1.<sup>a</sup> cámara Rvn. 2.560
- 2.<sup>a</sup> » » 1.660
- 3.<sup>a</sup> » » 700

Los pasajeros serán conducidos á la Coruña por cuenta de la Empresa, para lo cual deberán hallarse en Gijón el día 1.<sup>o</sup> de Octubre precisamente.

Esta línea, que posee los vapores mas grandes de toda España, acreditadísima en la carrera de FILIPINAS, ofrece á los pasajeros de las tres clases, además de un trato esmeradísimo, comidas abundantes, variadas y selectas, con vino y pan fresco en todas ellas, y asistencia médica inmejorable y gratuita.

Los pasajeros que por causa justificada tuviesen que suspender su viaje, podrán rehabilitar su billete para otra expedicion.

Precios de la carga desde Gijón hasta la Habana.

- Conservas y otra carga de peso..... 17,90 quintal cast.<sup>o</sup> 10 por 100
- Castañas..... 22,90 id. id. (de capa y 17
- Manteca..... 17,90 id. id. (rs. los 1000
- Sidra..... 9,37 la caja. )kilogramos.

Abarrotes y encargos á precios convencionales y económicos.

Agentes generales en Asturias, Sres. Velasco y Compañía, Gijón.

**Compañía Anglo-Americana.**

**En DOCE DIAS de Coruña á la Habana. Servicio mensual entre la Peninsula y Habana y New-Orleans.**

El día 30 de Setiembre y 12 de Octubre respectivamente, saldrán de la Coruña con destino á dichos puertos, los muy sólidos y acreditados vapores

**TEUTONIA**  
Y  
**Mississippi.**

Se ofrece y garantiza á los Sres. pasajeros el esmerado trato acreditado, bajo las bases que figuran al pié.

- 1.<sup>a</sup> cámara Rs. 2.560
- 2.<sup>a</sup> cámara » 1.560
- 3.<sup>a</sup> cámara » 700

La carga que se presente será colocada en las bodegas en sitio preferente.

BASES QUE SE CITAN.

Comidas abundantes y variadas.—Literas independientes y aseadas.—Pan fresco y vino.—Baños á placer.—Mangueras que refresquen los sollados.—Médico y medicinas gratis.

Para mas detalles dirigirse á

Buenaventura Barbachano,  
Agente general en la provincia.

**Compañía General Transatlántica.**

**VAPORES CORREOS FRANCESES. Admiten pasaje y carga para todas las Américas.**

Precios para la Habana.

Desde Santander (dos salidas al mes).

- 1.<sup>a</sup> cámara Rv. 2.800.—2.<sup>a</sup> id. Rv. 1.000.—3.<sup>a</sup> Rv. 700.
- Para Habana, Santiago de Cuba, Puerto-Rico y Mayaguez, por billete de cámara ida y vuelta 25 por 100 de rebaja.

Los vapores de esta Compañía ofrecen las mayores comodidades, tanto por el lujoso arreglo de los mismos, como por el esmerado trato. Mas detalles, Rastro, 21.—Escritorio

R. A. Alvarez.—Gijón.

**Para la Habana.**

A mediados del próximo Noviembre dará la vela el sólido y velero bergantin

**RAMONA SUAREZ,**

capitan Pola. Admite carga y pasajeros.

Lo despacha su consignatario B. Barbachano.

El Gabinete médico-quirúrgico del Licenciado Cachero, se ha trasladado á la calle de San Bernardo, n.<sup>o</sup> 17, y recibe consultas de 12 á 1 y media del dia, y de 8 á 9 1/2 de la noche.

**TRASLADO.**

El despacho y habitacion de D. Manuel Gonzalez Carbajal, se ha trasladado á la calle del Rastro, núm. 1, principal.

**IMPORTANTISIMO.**

Acaba de llegar de Castilla una gran partida de garbanzos y patatas, á precios sin competencia en su clase.—Calle de Jovellanos, núm. 15, (frente al Juzgado de 1.<sup>a</sup> Instancia).

**Relojería Inglesa**  
**de Prudencio Santurio,**

Alumno de los acreditados talleres de ISLINGTON en Londres.

Corrida, 47.—Gijón.

En este establecimiento se acaba de recibir un variado surtido de relojes de campana y bolsillo de diversas clases y artístico gusto, los cuales se espended á precios sumamente módicos.

En el mismo se confeccionan toda clase de piezas, se hacen reparaciones, con especialidad en los relojes ingleses, y se reciben encargos para la compra de relojes de altos precios, pues al efecto, cuenta con relaciones en diversas fabricas de Francia, Inglaterra y Suiza.

**Primera Funeraria en Gijón,**  
**de Feliciano Rodriguez,**

Moros, 44.

Gran surtido de cajas mortuorias de todas clases, forradas de percalina con adornos de cinta blanca ó amarilla, para cuerpos mayores, desde 24 reales en adelante, y para niños desde 8 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.

**AVISO.**

Se vende un sólido y elegante faeton de seis asientos, y un tronco de caballos de siete cuartas y media con sus guarniciones y una vegua. Al que desee verlo, le dará razon en la calle de San Bernardo, número 22, D. Eladio Valdés.

**Sacos vacíos y cal hidráulica.**

En el Comercio de CLAUDIO ALVAREZ Y C.<sup>a</sup>, 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

**LANA SUPERIOR**  
**de los páramos de Castilla.**

Se vende en la Puerta de la Villa, núm. 90, á 114 reales arroba.