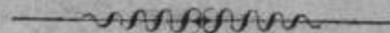


5017
212

FERRO-CARRIL

LEONÉS-ASTURIANO.

ABRIL DE 1865.



GIJON.

IMPRESA Y LIB. DE LOS SRES. CRESPO Y CRUZ,

Plaza Mayor, número 26.

—
1865.

A 1881364725

MEMORIO ANUAL DE LA ESCUELA

ANALIZADO EN 1888

El Estado de Veracruz, en virtud de las leyes que rigen, ha decretado que en todas las escuelas de enseñanza primaria se adopte el sistema de enseñanza por métodos, y que en consecuencia se reorganice el personal docente y administrativo de las mismas, para que en consecuencia se cumpla con el deber que el Estado tiene de proporcionar a todos los niños de esta edad la enseñanza primaria gratuita y obligatoria. En consecuencia, se ha nombrado a don Juan de Dios Martínez como Director de la Escuela, y a don Juan de Dios Martínez como Secretario de la misma. En consecuencia, se ha nombrado a don Juan de Dios Martínez como Director de la Escuela, y a don Juan de Dios Martínez como Secretario de la misma.

- Excmo. Sr. D. Juan de Dios Martínez, Director de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Secretario de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Director de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Secretario de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Director de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Secretario de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Director de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Secretario de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Director de la Escuela.
- Sr. D. Juan de Dios Martínez, Secretario de la Escuela.

FERRO-CARRIL LEONÉS-ASTURIANO.

ABRIL DE 1863.

Escitado el Ayuntamiento de Gijon por varias personas celosas del bien de esta provincia y poblacion, para que se sirviese determinar la formacion de una Junta, que se encargase de promover la realizacion de la importantísima obra del ferro-carril Leonés-Asturiano, acogió con gusto tan útil pensamiento, acordando que se constituyese dicha Junta con los señores que tan dignamente compusieron la que tomó un cargo idéntico con respecto á la ampliacion de este puerto mercantil y al de refugio de la costa, asociando á ella varios individuos del Ayuntamiento, algunos vecinos notables, y los que hicieron ante la Municipalidad la espresada mocion.

Se constituyó del modo siguiente:

- Excmo. Sr. Conde de Revillagigedo, Presidente.
Sres. D. Victor Menendez Moran, Vicepresidente.
» D. Gaspar Cienfuegos y Jovellanos.
» D. Marcelino Menendez Moran.
» D. Juan Alvargonzalez.
» D. Faustino Fernandez.
» D. Casimiro Dominguez Gil.
» D. José Alvarez Jove.
» D. Zoilo García Sala.
» D. Fernando Valdés Hevia.
» D. Regino Perez de la Sala.
» D. Tomás Velasco.

- Sres. D. José Dominguez Gil y Lavarrieta.
» D. Anselmo Cifuentes.
» D. Ladislao de Zulaybar.
» D. Eustoquio García.
» D. José Elduayen.
» D. Anselmo Palacio.
» D. Anacleto Alvargonzalez.
» D. Bernardo Escudero.
» D. Eduardo Cifuentes.
» D. Vicente de Ezcurdia.
» D. Estanislao Rendueles y Llanos, Secretario.

El 14 de este se instaló la Junta con asistencia de todos los señores que se hallaban en la población, y en esta sesión y en la del día 19 se leyeron los documentos y se tomaron los acuerdos que á la letra dicen:

**A la Junta promotora de la construcción del
ferro-carril Leonés-Asturiano.**

Aprovechando el momento de la instalación de esta Junta, de la que he merecido la honra de ser nombrado vocal, me atrevo á someter á su consideración el pensamiento siguiente, que en mi concepto puede contribuir al bien de esta provincia.

Tal es el que se refiere á la importantísima cuestión de los medios que deben adoptarse para llevar á cabo la construcción del ferro-carril Leonés-Asturiano, sin el que esta provincia, bien puede decirse, dejará de ser parte de la Nación y de Europa, á no ser que la Excm. Diputación provincial se decida á tomar la enérgica

determinacion que es precisa, para que desaparezca el obstáculo que detiene á las personas capaces de empresas de esta naturaleza, para hacer el remate de dicho ferro-carril.

Que en la construccion por la suma presupuestada, no consiste la dificultad, parece fuera de toda duda, y tambien que lo que retrae á los contratistas, es el temor de que los capitales que hayan de desembolsar no rindan el interés suficiente para dedicarlos con ventaja á este objeto. Porque no hay que hacerse ilusiones; es preciso ofrecer el remate como un buen negocio, en que se haya de tomar parte por personas estrañas, totalmente si se quiere, á nuestra provincia : por capitalistas que no lleven mas objeto que el de la buena colocacion de su dinero : siendo imposible, que por mucha influencia que tengan las personas de mas prestigio, consigan, sin aquel requisito, las sumas precisas para un negocio como este, que por su magnitud está fuera del alcance de los recursos que se pueden esperar del patriotismo de los amantes de la provincia.

No hay que olvidar tampoco que la oferta de auxilios determinados, como el pago de las espropiaciones, por ejemplo, sería muy poco á este efecto, porque el que facilite su dinero, no se ha de ocupar en examinar si el camino cuesta mucho ó poco, sino en ver si su capital é intereses quedan suficientemente asegurados.

Por lo tanto, partiendo del íntimo convencimiento de que la construccion del ferro-carril es de todo punto indispensable, y de que con no realizarla se mata á la provincia, se la saca del mundo, se la hace quedarse atrás tanto como las demás se engrandezcan, no resta mas recurso que el de garantizar el déficit que resulte entre las utilidades que rinda el camino, y el interés y amortizacion que se asegure á los capitales, que procedentes de particulares se inviertan en él.

Parece fuera de discusion que quien haya de hacer el sacrificio, caso de ser preciso, sea quien evite con él su ruina, ó se proponga obtener grandes utilidades. Por consiguiente, hallándose Asturias en el primer caso, y Leon y Asturias en el segundo, no puede menos de deducirse que es indispensable ofrecer aquella

garantía. Y en cuestiones de vida ó muerte, como esta, y cuando no hay diversos medios en que escojer, forzoso es cerrar los ojos y decidirse ; ocupándose en examinar la menor cifra á que el esfuerzo puede reducirse.

Supongamos, pues, que lo que se necesita obtener de particulares es una cantidad tal, que sus intereses y amortizacion llegue á nueve millones anuales, y que, como lo que se ofrece garantizar es la diferencia entre los productos líquidos de la explotación del camino y el interés y amortizacion espresada, el suponer que llegue la falta á tres millones, es un cálculo, sin duda, exajerado, atendiendo al movimiento que dentro de la provincia ha de tener el camino, y á la grande actividad que le proporcionará la conduccion á Castilla de los efectos de este país, de los extranjeros y coloniales, y la estraccion de cereales, vinos, etc., de aquellas provincias, que con el ferro-carril Asturiano encontrarán con respecto á Santander, Bilbao y Galicia, el ahorro de muchos kilómetros de trayecto, como se evidencia con solo pasar la vista sobre el mapa de nuestra Península.

Pero aun cuando fuese exacto aquel cálculo ¿puede la provincia consentir su anulacion por dejar de hacer el sacrificio mencionado? ¿Le es insoportable, en términos, que no pueda llenar el compromiso? Cuestion es digna de ser examinada con toda la detencion posible.

Muchos recursos pueden contarse para este caso: uno es la imposicion de medios directos ó indirectos sobre las diversas clases de riqueza que con el ferro-carril tengan un desarrollo considerable. La propiedad, segun se vé en todas partes, aumenta con estas obras su valor y si lo duplica ó mas en algunos puntos y en otros crece solamente algun tanto, ¿no será justo que *por lo que resulte de diferencia* al comparar los datos estadisticos actuales con los que se formen de aquí á seis años, que es cuando empezaría la efectividad del compromiso, contribuyese con un tanto por ciento proporcionado? Si las casas de un pueblo duplicasen su valor en renta, ¿no seria justo que la cuarta parte de dicho aumento la cediesen sus dueños en compensacion de las otras tres cuartas con que resultarían beneficiados?

Iguals ejemplos podrían ponerse con respecto á las demás propiedades, especialmente en cuanto á bosques y arbolados, resultando siempre que los pueblos y personas solo contribuirían *en cuanto fuesen beneficiados* por consecuencia del sacrificio indicado, que bien pudiera llamarse ventajosa especulación. Lo mismo puede decirse tocante á consumos, industria y comercio, puesto que sobre el mayor cúmulo, que producirían los impuestos para el Tesoro, resultarían acrecidas las adiciones para gastos de interés comun, de las que habría que tomar la parte precisa para atender á este mayor gasto en el presupuesto provincial. También las mismas tarifas de transporte por la vía férrea, sobre los tipos pertenecientes al contratista, ¿no podrían sufrir un recargo con este objeto? Si el carbon, *verbi-gracia*, sufre hoy por conduccion desde las minas al mar cuatro, si con el ferro-carril se consigue bajarlo solo con dos, ¿no podría contribuir con uno, quedando otro en beneficio de los consumidores, ó de los productores, segun estén unos ú otros en posicion de darse la ley? Si los trigos de ciertas provincias de Castilla, encuentran en esportarlos por Asturias, ó por los puertos de Santander, Bilbao ó Galicia un beneficio como de cuatro, ¿no podrían pagar un aumento en el porte de dos, quedando aun de ventaja para el especulador otros dos?

Nuestra ganadería, nuestra pesca, nuestra avellana, sidra, manteca, castaña, fierro, etc., teniendo esta facilidad y prontitud para su estraccion á los puntos de mejor mercado ¿no podrían contribuir para cubrir la obligacion contraida, cediendo parte de las ventajas obtenidas? A los viajeros á quienes cuesta hoy ir á Leon mas de cien reales empleando mucho tiempo, si por el ferro-carril van por sesenta en cuatro horas ¿habría injusticia en hacerles contribuir con algo de lo mucho que ahorran?

En fin, muchos mas ejemplos podrían ponerse.

Hay que tener en cuenta, que, segun la doctrina que se halla establecida por resultado de la esperiencia en cuanto á la explotación de las vías de comunicacion, para que un ferro-carril rinda utilidad, le basta un arrastre de 60 á 80 mil toneladas al año, pareciendo fuera de duda, que alcanzando ya el ferro-carril de Langreo mayor transporte, el Asturiano multiplicará varias veces

dicha cifra, atendidas las diversas especies, que por él tienen que conducirse.

Y si, como no puede menos de ser, esto sucede muy pronto, no puede tampoco dudarse de que, si llega el caso de que la provincia haga el sacrificio espresado en los primeros años posteriores á los seis de la construccion, cesará muy luego en este gravámen, empezando los accionistas ó contratantes á tener, cada vez mas, rendimientos superiores al interés relacionado, pudiendo de todos modos asegurarse con fundamento, que la provincia tendría recursos superabundantes para cubrir el compromiso consiguiente á su oferta.

Mucho mayor esfuerzo es sin duda, el que están haciendo otras provincias con levantar para caminos ordinarios, empréstitos de bastantes millones, sin que les ofrezcan dichas vías medios tan inmediatos para poder cubrir sus compromisos, al contrario de lo que, como va dicho, acontece con nuestro ferro-carril.

Aun, para concretar la oferta y esponerse á menor riesgo, la provincia podría hacer su proposicion y someterla á la aprobacion del Gobierno, con la condicion espresa de que habia de quedar facultada para usar de los medios indicados ú otros análogos, con lo que siempre contaría, hasta donde la competencia y circunstancias de los diversos artículos lo permitiesen, con recursos muy considerables para el objeto propuesto.

Por lo tanto, la Excma. Diputacion no debe vacilar un momento en ofrecer la garantía de que va hecho mérito, bien segura de que en ello hará un gran beneficio, y tambien de que si no verifica la oferta, se ocasionará, bien puede decirse, la pérdida del porvenir de la provincia.

Si la Junta crée aceptable el pensamiento, le ruego se sirva determinar lo que estime oportuno, á fin de que esta idea ú otra análoga, tenga el desarrollo conveniente, lo mas pronto posible, para la prosperidad de la provincia.

Gijon 14 de Abril de 1863.

VICENTE DE EZCURDIA.

La Junta toma en consideracion la anterior propuesta, y acuerda que los señores vocales de la misma, D. Zoilo García Sala, D. Dionisio Acebal y D. Juan Alvargonzalez, se sirvan informar lo que tengan por conveniente.—Gijon 14 de Abril de 1863.—El Vicepresidente, Victor Menendez Moran.—El Vocal Secretario, Estanislao Rendueles y Llanos.

La Comision ha examinado con la mayor detencion la anterior propuesta, y ha creido del caso asociar á sí al autor de la misma.

A la comision parece muy aceptable la idea porque juzga que, sin que se ofrezca la seguridad de la buena colocacion del dinero, no se conseguirá quien lo facilite, y porque alimenta la esperanza de que el esfuerzo que se indica, no solo es posible, sino que ha de ser de mucha menor importancia que la que aparece á primera vista.

Para que, tanto S. E. la Diputacion, como la opinion pública, puedan entrar en algun conocimiento del particular, la Comision ha procurado fijar su atencion, en cuanto le ha sido dable, en la cifra á que podrán llegar anualmente los gastos de intereses y amortizacion, y esplotacion de la vía: y en la de sus rendimientos tambien anuales.

No teniendo á su disposicion medios para fijar de un modo preciso estas cuestiones, la Comision se atenderá á manifestar lo que cree cercano á la verdad, tanto en lo relativo á los gastos como á los rendimientos, para deducir lo que sea del caso al fin propuesto.

En tal virtud, para calcular los gastos anuales, los dividirá en dos partes: una, por lo respectivo á los intereses y amortizacion de las sumas, que además de la subvencion, se han de invertir en la construccion del camino; y la otra, á los costos de esplotacion.

Lo que el constructor tiene que proporcionarse son 164 millones, que con los 166 de la subvencion, componen los 330 á que próximamente sube el presupuesto. Por consiguiente, para cubrir el 6 por 100 de interés y uno de amortizacion, se necesitan cada año 11.480,000 reales.

Para los gastos de esplotacion, ha procurado la Comision saber

lo que por kilómetro y año cuesta en el ferro-carril de Langreo, que sin duda es uno de los mas costosos en este sentido, ya porque su construccion tiene muchos defectos, ya por el servicio del plano inclinado, en que invierte grandes cantidades, ocasionando multitud de deterioros en su material móvil, alejando tambien la concurrencia de pasajeros. El espresado gasto anual por kilómetro en el referido ferro-carril ha subido:

En 1860 á 44,305 rs.

En 1861 á 45,978 »

En 1862 á 55,828 »

Pero como esta esplotacion sufrió en dichos años el recargo extraordinario, de 946,585 reales y 55 céntimos por la reparacion, tambien extraordinaria del tunell del Carbayin, que ha tenido que hacer la empresa por insolvencia, segun parece, del contratista Mr. Clause, de la suma de 146,111 reales á que suben los gastos de cada kilómetro en los tres años espresados, hay que bajar 23,964 reales, que en cada uno de los 39¹/₂ kilómetros de la línea ascendió dicho recargo, y por consiguiente, el término medio anual no pasó de 40,716 reales, de los que aun habrá que bajar las economías que se han hecho y continúan haciéndose por su celoso Director-Gerente el Sr. Conde de Canga Argüelles. Por lo tanto, siendo 195 kilómetros los de la vía asturiana, se debe calcular que importaría anualmente el gasto de su conservacion y esplotacion sobre 7.939,620 rs.

Y ambas partidas..... 19.419,620 rs.

En cuanto á rendimientos.

No tiene tampoco la Comision bastantes datos para que sus cálculos sean exactos, limitándose por lo tanto á manifestar la suma de arrastres y conduccion de viajeros que considera necesaria para obtener los espresados 19.419,620 reales, y la posibilidad de conseguirlos.

Al efecto hay que tener en cuenta que la tarifa del ferrocarril Asturiano, marca por cada tonelada y kilómetro

De primera clase.....	0,65
De segunda.....	0,55
De tercera.....	0,45

Importando así, la conducción por toda la vía de la tonelada

De primera clase.....	115 rs. próximamente.
De segunda.....	97
De tercera.....	87

Cuyo término medio son como 100 reales; pero debiendo ser de tercera clase la mayor parte de las mercancías conducidas, la Comisión reduce su cálculo á 90 reales por tonelada métrica, que tiene 86 arrobas, 23 y pico de libras castellanas; de manera, que la arroba se conduciría desde el mar hasta Leon á un real con corta diferencia.

Los viajeros, según la tarifa, pagarían por kilómetro

En primera clase.....	0,44
En segunda.....	0,32
En tercera.....	0,30

Y por consiguiente, por toda la vía satisfarían

En primera.....	85,80
En segunda.....	62,40
En tercera.....	58,50

Y su término medio, por razones análogas á las espuestas con respecto á las toneladas, se puede reducir á 60 rs.

Por tanto, si se alcanza un arrastre de 200,000 toneladas á 90 rs. se conseguirán..... 18.000,000

Y con la conducción de 23,650 viajeros á 60 rs., se tendrían..... 1.419,000

que es lo mismo se calculó para gasto anual..... 19.419,000

¿Y será posible que no se obtengan estos arrastres y conducciones? La Comision cree que no puede dudarse de la afirmativa.

Por qué el ferro-carril de Langreo, que recorre una línea no central de la provincia: que no pone en comunicacion con el mar mas que una cuenca carbonífera: que no la alimenta, en cuanto á industria, mas que la elaboracion de dos fábricas: que no recorre pueblos de importancia: que los artículos de comercio, que por él se conducen son los pertenecientes al consumo de una corta comarca: y que además en cuanto á viajeros tiene el inconveniente del plano inclinado: pues este ferro-carril trasportó en 1862 176,599 toneladas, y condujo en 1861 53,582 viajeros. Es decir, que casi alcanzó el número de toneladas que se necesitan para el ferro-carril Asturiano, y en viajeros escedió del número arriba mencionado.

Y aun comparando los productos por kilómetros, se vé que el ferro-carril de Langreo se acerca bastante á lo que necesita el Asturiano, pues distribuyendo los 19.419,000 reales entre sus 195 kilómetros, vendría á salir cada uno á cosa de 99,000 reales, siendo así que el de Langreo consiguió en 1862 á razon de 79,428 reales y 98 céntimos por kilómetro.

Con razon, por lo tanto, puede decirse que la vía Asturiana, tendría un movimiento muy superior al preciso, para sobrepujar al costo de su conservacion y esplotacion, y para el pago de los intereses y amortizacion de lo que el constructor tuviera que proporcionarse.

Porque la Comision está penetrada de que lo alimentarán los trigos, vinos, y otros efectos del todo ó parte de las provincias de Leon, Zamora, Salamanca, Estremadura y Valladolid.

Los minerales del lado de allá del Puerto.

Los que de otras provincias y de esta misma se suban para las fábricas de primera fundicion.

Los géneros de Andalucía, del Mediterráneo, del Estranjero y de América, que se reciban por mar para el consumo de las mismas.

La sal y el tabaco.

El fierro y el carbon, evitándose el que suceda como hoy, el

envío de fierro de Asturias para Madrid por el ferro-carril de Alicante.

El muchísimo ganado que se llevará cómoda y económicamente para el surtido del interior, inclusa la Córte.

La manteca salada, la avellana y la castaña que se baje á la orilla del mar, ó se espenda para Castilla.

La sidra, la fruta y la pesca, que con la fácil y provechosa salida se multiplicarán prodigiosamente, enriqueciendo los pueblos agricultores y de pesquería.

La madera para minas y construcciones civil y naval, la cual encontrará una venta, de que hasta ahora careció por falta de caminos.

El carbon de las cuencas no solo de Langreo, cuyo ferro-carril ha de empalmarse con este, sino el procedente de Mieres, Aller, Proaza y otros puntos.

Las primeras materias y efectos elaborados de la fábrica nacional de Trubia que así obtendrá su completo desarrollo.

Dilatado sería enumerar todos los ramos que concurrirían al fomento de una vía destinada á transportar tantos y tan variados productos, como la Providencia ha concedido á esta provincia.

Tampoco sería fácil calcular á cuanto subiría el número de viajeros que al año entrarían y saldrían de una provincia, como esta, de mas de 500,000 habitantes, que tanta afición tienen á concurrir á férias, romerías, á buscar fuera subsistencia, como sirvientes, segadores, etc.

A estos motivos de movimiento deben añadirse los consiguietes al mejoramiento que van obteniendo los caminos transversales que llevarán al ferro-carril la concurrencia de los mas de los habitantes del país.

Y con el puerto de refugio que se construya en la costa de Asturias ;cuánto se aumentaría dicho movimiento?

La Comisión por lo tanto, conceptúa que seria muy conveniente que se haga todo esto presente á la Excma. Diputación provincial, escitándola á que tomando en consideracion lo espuesto, que está conforme con lo pedido por este Ayuntamiento, se sirva resolver de conformidad, aunque sea con las condiciones que en su

ilustrado celo le parezcan necesarias, dignándose nombrar una Comision permanente que se ocupe, sin levantar mano, de fijar de una manera precisa los cálculos de gastos y productos de la vía en cuestion, para que rectificadas la opinion pública, el Cuerpo Provincial se ponga al frente de la Empresa, ó conceda la garantía propuesta, ú otro medio equivalente, á fin de que no se retraigan los capitalistas, y se vea pronto realizada la obra en que está cifrado el porvenir de la provincia.

Tambien se le debe rogar que solicite desde luego Real permiso para poder tener cuantas sesiones extraordinarias sean precisas, á fin de no detener un punto el curso sucesivo de tan vital y perentorio asunto.

La Junta lo determinará así, ó como juzgue mas conveniente.

Gijon 19 de Abril de 1863.—Juan Alvargonzalez.—Zoi-
lo G. Sala.—Dionisio Acebal.

La Junta se halla conforme, y acordó que pase este asunto al señor Alcalde, suplicándole se digne transmitirlo á la Excma. Diputacion provincial.—El Vicepresidente, Victor Menendez Moran.—Anacleto Alvargonzalez.—Regino Perez de la Sala.—B. Escudero.—Casimiro Dominguez Gil.—Faustino Fernandez.—Tomás Velasco.—Eduardo Cifuentes.—Vicente de Ezcurdia.—José Dominguez Gil.—Marcelino M. Moran.—Gaspar C. y Jovellanos.—José Alvarez Jove.—Estanislao Rendueles y Llanos, Secretario.—

Los señores, cuyas firmas no aparecen, están ausentes de la poblacion.

...de las ...
...de las ...

...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...

...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...

...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...
...de las ...

