

34bis)

DICTÁMEN

DE LA COMISION NOMBRADA

POR LA DIPUTACION PROVINCIAL

DE

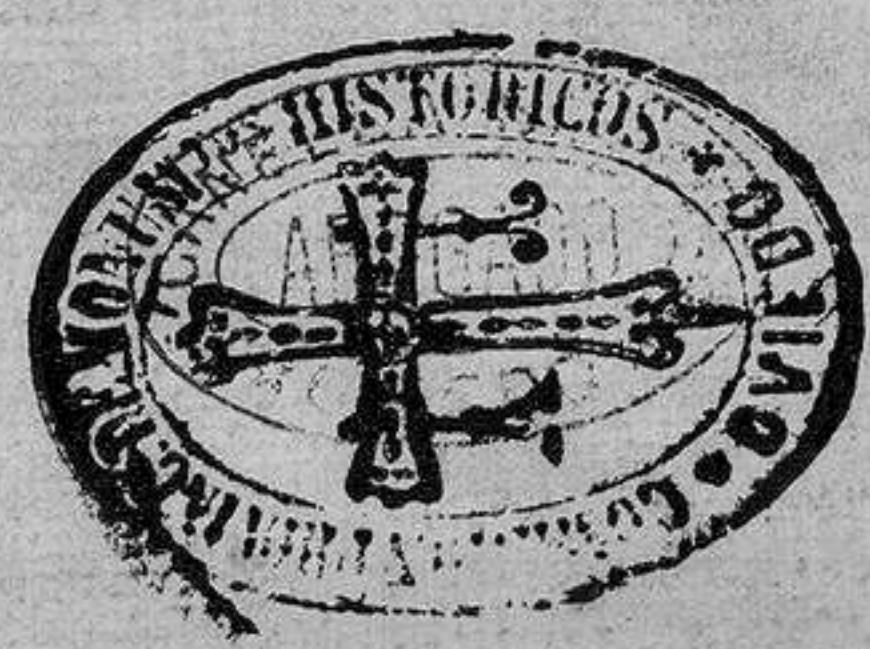
OVIEDO

PARA INFORMAR

SOBRE LOS ANTE-PROYECTOS DE LA RED GENERAL DE FERRO-CARRILES.

APROBADO Y ACORDADO IMPRIMIR

EN SESION DEL DIA 27 DE MARZO.



OVIEDO

IMP. Y LIT. DE DON BENITO GONZALEZ,
calle del Rosal, núm. 1.º

1865.

A. 1881209086

DICTAMEN

PROVINCIAL DELEGACION

OVIEDO

EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES

EL DIA 27 DE MARZO



OVIEDO

Ilmo. Sr.:

Esta Diputacion se ha enterado de la Real orden de 1.º de Agosto último que la trasladó ese Gobierno de provincia con fecha 18 del mismo mes, relativa al plan general de caminos de hierro, y para evacuar el informe que se le pide sobre el mencionado plan en conformidad á lo que por la citada disposicion se previene, nombró en sesion de 7 de Octubre una comision de su seno, compuesta de los Sres. D. Juan Alvargonzalez, D. Manuel Gonzalez Valdés y D. Gonzalo Castañon, la cual en 27 del corriente emitió su dictámen, cuyo tenor literal dice:

«La Comision nombrada por la Excma. Diputacion provincial, para formular dictámen sobre los ante-proyectos al plan general de ferro-carriles, remitidos por el Gobierno de S. M. la REINA (q. D. g.) presenta hoy el resultado de sus tareas con el fundado temor de no haber conseguido llenar cumplidamente la delicada mision que le fué confiada, pero con la seguridad de que reformado y ampliado su trabajo en el seno de la ilustrada corporacion á que pertenece, quedará digno de esta, y digno tambien del importantísimo objeto que le motiva.

Reducido es el campo en que la Comision puede moverse, limitado como se halla por las ocho preguntas de que consta el interrogatorio que acompaña á la Real orden en que se manda abrir una amplia informacion sobre dichos ante-proyectos, y para ceñirse, segun se le previene, á su estricto y literal sentido, tiene que renunciar á entrar en consideraciones sobre la situacion actual de su provincia, tan olvidada, como digna de atencion, y á describir las prodigiosas riquezas que contiene, descubiertas unas, y escondidas otras en el seno de la tierra, comenzadas á explotar las menos, é ignorado ó abandonado el mayor número, por falta de medios de transporte.

Abandonando por lo tanto ahora, y relegando á ocasion mas oportuna, un trabajo que tan grato le seria, procurará esta Comision no salir del círculo que se le ha trazado, y tratará de contestar de una manera breve y compendiosa á las preguntas que se le dirigen.

La Comision ha buscado el criterio que habria de servirle para responder con acierto á esas preguntas, en la ley de 13 de Abril de 1864, por la que se dispone que el Gobierno presente á las Córtes un proyecto de ley, clasificando todos los ferro-carriles construidos ó que hayan de construirse por ahora, determinando el orden de preferencia de las diferentes líneas, los períodos en que han de ejecutarse y las subvenciones que en su caso se hayan de satisfacer, con lo cual quedará definitivamente establecida la red general de ferro-carriles españoles.

El objeto de esta ley no podia ser otro, y así lo declararon sus autores en los debates á que dió lugar, que el de regularizar la construccion de vías férreas, sujetándola á un sistema ó plan tanto científico, como económico, para contener ahora, que aun es tiempo todavía, aspiraciones injustificadas, por obtener concesion de líneas, que sino eran poco necesarias, y que no compensaban, ni compensar podian en muy largo tiempo, los sacrificios que el Estado tendria que hacer para llevarlas á cabo.

Terminado el plan sobre cuyos ante-proyectos se nos pide hoy informemos, aprobado por las Córtes, y publicado que sea como ley, no se podrá introducir en él modificacion alguna, pues de otro modo además de ser perdidos los gastos y trabajos que ocasiona, en vez de evitar el mal, cuya estirpacion se busca, no se conseguirá otra cosa que agravarlo. La ley que sobre este asunto haya de promulgarse, debe tener y tendrá á no dudarlo, carácter permanente, y mientras no se hallen terminadas las líneas que aparezcan en ella, no podrá concederse otra ninguna

Dedúcese de aquí, la importancia y gravedad de los trabajos, que actualmente se están verificando en toda España, con el objeto de proporcionar los datos necesarios para que dicha ley sea tan completa como debe serlo; y dedúcese tambien, que si es preciso tener mucho cuidado de no incluir en ella, línea alguna cuya construccion no sea necesaria, debe ponerse mucho mayor aun en no olvidar ninguna, que sinó ahora, pueda ser de absoluta necesidad, dentro del espacio de tiempo en que, segun cálculo racional, hayan de concluirse las que con sujecion al plan deban concederse, por ahora.

La escesiva parsimonia en este caso, podria ocasionar gravísimos perjuicios, y nunca sería bastante á disculparla, la consideracion de que sean necesarios tres ó cuatro mil millones, para ejecutar las líneas proyectadas; pues ni esta cantidad se ha de gastar de pronto ahora, sinó paulatinamente y á medida que las necesidades del tráfico lo exijan; ni es el Estado quien ha de sufragarla, porque no representa el auxilio que este ha de prestar á las líneas, sinó el coste general de todas ellas, y muchas se harán por el interés particular con poca, y algunas sin ninguna subvencion: ni debiera asustarnos tampoco, por abultada aquella cifra, si las necesidades del comercio, exigieran su inmediato empleo. Los gastos necesarios son siempre convenientes, y mas convenientes aún hacerlos pronto. ¡Ojalá que nuestra nacion, sintiera la necesidad de construir ferrocarriles, no por valor de tres, sinó de seis mil millones de reales, ó lo que es igual, que hubiera en ella movimiento bastante, para alimentar doble número de vías férreas que las ahora proyectadas!

No se tema sin embargo que apoyada en estos principios, cuya exactitud es innegable, vaya ahora á proponer la Comision un crecido número de líneas para su provincia, no: Asturias que palpitante de ansiedad, espera oír á sus puertas el silbido de la locomotora, no habiendo conseguido hasta hoy, sinó el consuelo de percibir sus ecos: Asturias, que hace tantos años clama en vano, por tomar parte en el movimiento de la Europa; Asturias, que pobre y desvalida yace en medio de sus riquezas, como el minero que encuentra rico filón de un metal precioso, pero á quien se priva de instrumentos para beneficiarlo: Asturias, que se vé precisada, á aconsejar á sus hijos mas queridos la abandonen, y lo hace porque sabe que lo contrario sería condenarlos al suicidio: Asturias, en fin, á quien dan tantos derechos, su brillante historia, su privilegiado suelo, su apacible clima, sus dilatadas costas, sus numerosos rios, sus preciados productos vegetales y animales, sus numerosas riquezas minerales, y su exhuberante poblacion, Asturias se contenta con bien poco, y ni trata de entrar en comparaciones siempre odiosas, con otras provincias hermanas suyas, ni envidia los beneficios que estas hayan recibido hasta el presente, ni pretende recargar el presupuesto general del Estado en exclusivo beneficio propio. No; semejante conducta no sería digna del noble y antiguo principado, y únicamente se limitará á pedir, lo que pueda redundar en bien de la nacion, de que tiene á gloria formar parte.

Hé aquí sus pretensiones formuladas en las respuestas á las preguntas que contiene el interrogatorio.

PRIMERA.

La línea ó líneas designadas en los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles, consideradas en lo que se refiere á su direccion en cada provincia, son las mas convenientes para servir los intereses de la misma, sin que se desatiendan los generales que la motivan?

Dos son los ante-proyectos enviados por el Gobierno y á los cuales se refiere la anterior pregunta; formado uno por la Comision nombrada al efecto por la Direccion general de Obras públicas, y el otro por la Junta Consultiva de Caminos: siendo distintas las bases que sirvieron para ambos, natural y necesario era que hubiera en ellos diferencias esenciales. Esto resultó, en efecto, particularmente en la region á que Asturias corresponde, que es la del Noroeste. Así vemos, que mientras que el de la Comision no designa en nuestra provincia, mas que el ramal de primer orden de Leon á Gijon, se hallan incluidos en el de la Junta, las líneas de Oviedo á Rivadeo y de Oviedo á Santander, ó sea el camino de hierro de la costa.

Con este ante-proyecto, pues, es con el que se halla conforme esta Comision, por las razones que aducirá en el curso de este informe, y sin perjuicio de señalar alguna otra línea que no aparece en él.

SEGUNDA.

Seria mas conveniente sustituir ó modificar su direccion para servir mejor unos y otros intereses?

Contestada en los términos que se ha visto la primer pregunta, parece que está implicada en ellos la respuesta á la presente. No es así, sin embargo, y la Comision necesita esponer algunas, aunque breves, consideraciones, acerca del punto de enlace de la red del Norte y el Oeste. El ante-proyecto de la Comision, indica la union de estas tres redes, por medio de una línea, que continuando el ferro-carril de Cáceres á Zamora, ó mejor dicho de Cádiz á Zamora, vaya por Benavente á empalmar con el tronco principal del Noroeste.—Inútil es, dice, ponderar la importancia de este ferro-carril, que completa una gran transversal desde Gijon á Cádiz, atravesando Castilla, Extremadura y Andalucía.

Hasta aquí, nada absolutamente encuentra que objetar esta Comision; antes por el contrario, se esforzará en demostrar, sinó lo juzgára innecesario, la importancia de una línea, que sinó la principal, ha de ser una de las que en España produzcan mas pingües resultados.

Pero se llega á señalar el punto de empalme, y no puede menos de verse con asombro que la Comision nombrada por el gobierno, le fija en la ciudad de Astorga.—¿Qué razones pudo haber habido para semejante designacion?—Oigamos á la misma Comision.—Si se adoptara Leon en vez de Astorga, se acortarían las comunicaciones en la direccion del Norte á Mediodia, se facilitaría la exportacion de los frutos de las provincias de Salamanca y Zamora, (y por consiguiente los de Extremadura y Andalucía) disminuyéndose además en 48 kilómetros la longitud de esta línea, (disminucion no despreciable, si se considera el gasto de la construccion, y principalmente si se atiende á lo recargados que de no hacerse, quedarían los artículos que por dicha línea transitaren, y los cuales como es sabido, pagan por tonelada y kilómetro).

Por qué, pues, se preguntará, si la misma Comision reconoce las ventajas del empalme en Leon, le designa en Astorga? Unicamente por una, mal llamada, razon de tiempo, creyendo cuando redactó su trabajo, que la línea de Asturias, tardaría en hacerse muchos mas años que la de Galicia, y decimos mal llamada, porque hechos posteriores á la formacion del ante-proyecto, han venido á destruir esta creencia.—El ramal de Leon á Gijon, se ha concedido ya: al presente se halla en vias de ejecucion, y como los plazos marcados por la ley para terminarlo, son mas cortos que los señalados al de la Coruña, y como es de suponer que el gobierno hará que se cumplan todas las condicio-

nes del contrato, resulta que la cuestion de tiempo ha desaparecido, y esta Comision se lisongea, de que en vista de lo acaecido, la de su mismo nombre, que no podia preverlo, y cuya inteligencia y buen deseo reconoce, volverá sobre su opinion, proponiendo con ella, que Leon sea el punto de empalme de las redes del Oeste, Norte y Noroeste.

Cree tambien de su deber la Comision llamar la atencion del Gobierno, hácia las líneas directas de Leon á Valladolid, por Rioseco, y de Valladolid por Segovia á Madrid, las cuales no solo favorecerian grandemente los intereses de las Dos Castillas, sino que harian que la capital de la nacion estuviese mucho mas próxima al mar, que lo estaria, por ninguna de las líneas construidas ó proyectadas.

TERCERA.

¿Además de la línea ó líneas señaladas en los ante-proyectos, conviene incluir alguna otra para completar el servicio general de la provincia?

Empezada quedó ya esta respuesta, cuando se contestó á la primer pregunta. Asturias siente la necesidad imprescindible, necesidad que no puede olvidar nunca, porque envuelve para ella la idea de *ser ó no ser*, de que se lleve á cabo la línea de la costa, ó sea la construccion de las dos que propone la Junta Consultiva, de Oviedo á Rivadeo una, y de Oviedo á Santander la otra. Sin ellas, serian ilusorias hasta cierto punto las ventajas que hubiera de reportar del ferro-carril Leonés-Asturiano, que no cruza su territorio, mas que en una estension de 15 leguas, dejando á derecha é izquierda dos zonas, que tienen mas de 20 leguas de longitud cada una, zonas que son quizá las mas productoras, y que se hallarian aisladas por falta de medios de comunicacion, con las estaciones distribuidas en un ramal tan corto como aquel.

Los datos estadísticos, que mas adelante y al contestar á otra pregunta, espondrá la Comision, abonan la inclusion de estas dos líneas, pues sin ellas aquella numerosa y rica produccion, que como se acaba de manifestar, se encuentra en su mayor parte en las zonas del Este y del Oeste, continuarán, como hasta aquí estancadas, y no podrán tener el prodigioso desarrollo de que son susceptibles.

Es preciso no perder nunca de vista, que Asturias si bajo un aspecto produce mas de lo que consume, bajo otro distinto, consume mas de lo que produce, y que presenta por lo tanto una de las mejores condiciones para el desarrollo del comercio. Así vemos que mientras exporta en tanta cantidad, cuanto le permiten sus medios de comunicacion que son bien pocos, minerales de tan diversas clases, como la hulla, zinc, cobre, cobalto, plomo, schisto, antimonio, cinabrio, hierro, etc., metales elaborados, como azogue, zinc, acero, hierro colado y dulce, maderas, ganado en especial vacuno, mular y de cerda, manteca, pescado, carnes y otros artículos, importa en solos dos años, 1860 y 1861, que son los únicos de que se han podido recojer datos exactos, 1.544,807 fanegas de diversos cereales, con mas 754,854 arrobas de harina, sin haber exportado un solo grano.

Fácilmente se comprende que no es la estrecha faja que atraviesa el ferro-carril de Leon á Gijon la que motiva esta diferencia entre los artículos que produce y que consume Asturias, sino que es originada por las especiales circunstancias de las dos zonas laterales, que siendo las que mas riqueza encierran, serian las mas desatendidas, caso de no hacerse la línea que la Comision propone. Con ella aumentaria esta desproporcion de un modo incalculable, pues si como nadie negar puede se desarrollaria bajo la influencia de una línea férrea, la produccion de los artículos que exporta, hasta un punto que pareceria fabuloso, al que no conociera los gérmenes que su suelo encierra, el consumo de las materias que introduce tendria necesariamente que aumentar en proporcion directa.

No insistirá mas la Comision, en demostrar la importancia de esta línea, fundándose, en intereses de localidad; pues por mas atendibles que estos sean, especialmente cuando se trata de toda una provincia, deben callar ante los intereses generales del país, que son siempre mucho mas dignos de atencion y aprecio.

Afortunadamente en el presente caso, ambos intereses, se encuentran en perfecto

acuerdo, pudiendo asegurarse, que si mucho ha de ganar Asturias, con una via que ponga en explotacion sus recursos, y fomente y beneficie su riqueza, mas aun ha de ganar España, haciendo una gran parte de la importantísima línea, que uniendo á Bayona con Bayona ponga en contacto inmediato dos extremos de la nacion, atravesando riquísimas provincias, que á pesar de ser limítrofes, y de tener multiplicados y variados productos que cambiar, se hallan casi incomunicadas unas con otras al presente.

De suma importancia son á no dudarle en un Estado, las líneas radiales, que ponen en comunicacion directa la capital de la monarquía, con las diversas capitales de provincia; pero lo son principalmente consideradas, bajo el punto de vista político y administrativo, pues atendiendo al comercial, pueden sinó obtener la preferencia, ser al menos tan importantes las líneas trasversales, que facilitando comunicaciones ventajosas y directas entre regiones productoras, aumentan considerablemente la riqueza de estas, aumentando por consiguiente la riqueza general.

Si importantes son estas grandes trasversales, no lo son menos, las líneas del litoral, que marchando á lo largo de las costas, unen entre sí importantes puertos comerciales. Así lo demuestran los beneficiosos resultados que está dando ya una porcion de la línea del litoral del Mediterráneo, á pesar de no estar aun terminada, y así lo reconoce la Junta Consultiva, al pedir la conclusion del ferro-carril iniciado ya á lo largo de la costa de Galicia.

En ambos casos se encuentra la línea que la Comision propone, pudiendo ser considerada como una trasversal, que permita comunicarse directamente las regiones del Norte y del Oeste, poniendo á esta á muy corta distancia del vecino imperio, y como una línea del litoral, que una y enlace puertos tan importantes como San Sebastian, Bilbao, Santander, Gijon, Rivadeo, Ferrol y la Coruña, todos en fin, los que se encuentran en las inhospitalarias costas del proceloso mar Cantábrico.

La Comision se felicita de que estas consideraciones serán atendidas por los encargados de formar el plan definitivo, con tanta mas razon, cuanto que no ignora, que si la Comision que presentó el ante-proyecto, no incluyó en él, las líneas que propone, no fué por no creerla muy conveniente, sinó por la falta absoluta de datos, como así lo reconocieron sus dignísimos autores en el seno de la Junta, segun lo manifiesta en su voto particular el Sr. D. Ramon de Echevarria, cuyo autorizado parecer, se halla perfectamente de acuerdo con el de esta Comision.

Además de las líneas propuestas, son tambien muy dignas de atencion los ramales que partiendo de Oviedo, vaya uno al establecimiento fabril que sostiene el Estado en Trubia, y otros dos á los inmediatos puertos de Avilés y Luanco.

Hay á favor del primero, las mismas sinó mas poderosas razones, que las que la Comision del Gobierno alega, para incluir en el plan los ramales á la plaza fuerte de Santoña, y á las minas de Linares, y su construccion que será poco costosa, economizará cuantiosos gastos al Estado. El Ministerio de la Guerra no dejará seguramente de hacer alguna indicacion análoga en favor de la gran fábrica nacional de Trubia.

No teniendo como no tiene por desgracia Asturia, ni tendrá probablemente en muchos años, ningun puerto que satisfaga las necesidades del tráfico, cree la Comision que pueda suplirse en parte la calidad con la cantidad, y que estando á punto de terminarse las obras del puerto de Avilés, y debiendo verificarse próximamente los estudios para mejorar y dar ensanche al de Luanco, deberian incluirse en la red general dos cortos ramales que partiendo del de primer orden de Leon á Gijon, fueran á concluir á aquellos puertos, facilitándose en grande escala de este modo las comunicaciones del interior al mar.

Segun tiene entendido esta Comision, los Ayuntamientos de Avilés y Luanco, han reclamado ya en este sentido, y escusa por lo tanto estenderse mas en esta parte.

Qué dificultades podrian presentarse en la traza de las líneas señaladas, en los ante-proyectos del plan, ó en las nuevas que se indiquen, ya por atravesar altas divisorias ó crecidas corrientes de agua, etc. etc.

La Comision se reconoce incompetente para contestar á esta pregunta, con la exactitud y acierto que desearia, y teniendo conocimiento de que se ha mandado tambien por el Gobierno, que informe el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, se refiere enteramente á su dictámen, limitándose á manifestar que no deben ser muy graves estas dificultades, cuando la Junta Consultiva de Caminos, presupuesta las líneas de Oviedo á Rivadeo y de Oviedo á Santander, que unidas tienen 385 kilómetros de longitud, en 325 millones de reales, cuando el término medio del costo de un kilómetro de ferrocarril, suele calcularse en un millon de reales.

QUINTA.

¿Con qué elementos de produccion podrán contar para su existencia las líneas señaladas en los ante-proyectos y las que nuevamente se indiquen en la informacion?

Fácil por demás sería á la Comision al contestar á esta pregunta, hacer que sin faltar á la verdad, apareciese su provincia, como la mas rica de todas las que forman la península, no teniendo que hacer otra cosa para ello, que enumerar sus múltiples y variadas producciones, describir su privilegiado suelo, y esponer los ricos dones con que á la Providencia plugo favorecerla; mas no es esta ocasion de entrar en animadas descripciones, sinó tan solo de ofrecer á la vista datos exactos y seguros, por los cuales pueda el Gobierno calificar la importancia de las líneas que se le proponen.

Estos datos están tomados unos del Anuario estadístico de España, (1) y otros han sido facilitados por las oficinas del Gobierno de provincia, á las cuales se complace esta Comision en manifestar desde aquí su gratitud.

Las minas en explotación ocupaban en 1860 una superficie en metros cuadrados de. 87.649,303
En el mismo año se entregaron quintales métricos de mineral.. . . . 3.092,043
en esta forma:

HIERRO..	216,064
COBRE..	896
ZINC..	400
AZOGUE..	80,400
HULLA..	2.794,283

Habia establecidas para beneficiar estos minerales 6 altos hornos, uno de manga, 10 de reberbero, 21 de afino, 63 forjas, 34 máquinas hidráulicas, y 39 de vapor.

Las cuales produjeron:

HIERRO..	172,589	} qqs. ms.
ZINC..	17,775	
AZOGUE..	400	

Valor creado por la industria minera en dicho año: 59.231,277 rs., ó sea *catorce* millones mas que ninguna otra provincia en España.

Hay actualmente en explotación: 2,171 pertenencias que han producido en el último quinquenio para la Hacienda pública, la cantidad de 3.246,740 rs.

Ocupaban en 1860, los montes públicos una superficie en hectáreas de 1.059,580, no siendo posible marcar exactamente la que abarcan los particulares, pero pudiendo asegurar que Asturias es una de las provincias mas ricas en arbolado, tanto frutal como maderable.

(1) Debe tenerse presente que estos datos corresponden al año 1860, y que de entonces acá, ha aumentado nuestra industria de un modo muy considerable.

En el citado año se pescaron en la provincia marítima de Gijón.	120,366 arbs.
Cuyo valor fué de.	1.649,928 rs.
Habiéndose consumido ó exportado en fresco.	31,212 arbs.
Salándose.	41,168
Y escabechándose.	47,985

Siente en extremo la Comision no haber podido proporcionarse datos acerca de las fábricas de salazon y escabeche, así como de conservas alimenticias establecidas desde aquella fecha, porque le consta que han sido muchas, debiendo de haberse aumentado mucho tambien por consiguiente la cifra de sus productos.—Un dato tiene sin embargo, que es oficial, como sacado del mismo Anuario que los anteriores y que puede arrojar alguna luz sobre el desarrollo que va adquiriendo la pesca en nuestra costa, y es que las embarcaciones empleadas en ella, no representaban en 1860, mas que 684 toneladas, y en el año siguiente, ascendieron estas á 859.

Existian en el año de 1859, cabezas de ganado vacuno, 171.908; es decir, 38,079 mas que en la provincia de la Coruña, que es la que tiene mas, despues de Asturias, y sumadas con las del caballar, mular, asnal, lanar, cabrió y de cerda, arrojan un total de cabezas 441,833, las cuales representan un valor de 74.527,756 reales.

Ademas de estas producciones, que son las principales, y cuyo número ha aumentado considerablemente desde los años de 1859 y 60, á los que se refieren, como ya se ha dicho, los datos que pudo recojer la Comision, son tambien muy dignos de tenerse en cuenta otros productos, como nueces, castañas y avellanas que se exportan en cantidades bastante crecidas, manteca fresca y salada, de la cual existen varias fábricas, y que forma hoy un artículo importante de comercio, maderas de varias clases, especialmente nogal, castaño y roble, seiscientas mil arrobas anuales de sidra, de las cuales se consume una gran parte en las Provincias Vascongadas, carnes saladas de vaca y cerdo, pescado fresco, escabechado y salado, industria que ha tomado mucho vuelo de algunos años á esta parte, productos de las muchas fábricas establecidas, y cuyo número aumenta cada día, de papel, jabon, velas, conservas alimenticias, hilados, cristales, curtidos y otras varias.

Cereales, son los que no produce esta provincia en cantidad bastante á llenar las necesidades del consumo; y así se ha visto que á pesar de haber ascendido en los años de 1860 y 1861 su cosecha á 2.997,998 fanegas, se vió precisada á introducir 1.544,107 con mas 754,854 arrobas de trigo; pero esto, como queda ya manifestado, abona la opinion sustentada por la Comision, de que las líneas férreas que en Asturias se construyen, han de ser de las primeras de España en punto á movimiento.

Acerca de este, versa la segunda parte de la pregunta á que se viene contestando, y respectó de él poco se puede añadir á lo que por sí mismos manifiestan los datos que dejamos estampados. Unicamente, pues, dirá esta Comision, en lo que concierne al movimiento de viageros, que estos siguen, por regla general, las mismas direcciones que el comercio, y que debiendo desarrollarse este en Asturias en muy vasta escala, aquel tendrá tambien y necesariamente que crecer en la misma proporcion; que su benigno clima, sus escelentes condiciones médicas, su estensa costa, en que se hallan tantos puntos cómodos para los bañistas, sus acreditados establecimientos de baños sulfurosos y termales, y sus magníficos monumentos históricos atrae cada año un número mayor de viageros, que sostienen dos carruages diarios todo el año de Leon á Oviedo, y cuatro ó cinco desde Mayo á Noviembre, siendo necesarias ademas, dos diligencias diarias en cada una de las carreteras que partiendo de la capital van á parar á las poblaciones del interior de la provincia.

SESTA.

¿Qué medios cuenta cada provincia para la ejecucion de las obras en braceros, oficios y transportes, y cuál es el precio ordinario del jornal de unos y otros?

La mejor contestacion que puede darse á esta pregunta, se encuentra en el censo

últimamente publicado, 540,586 almas encierra Asturias en una superficie de 485 leguas cuadradas, y bastan estas dos cifras para comprender, que ninguna obra pública, puede verse paralizada por falta de obreros, principalmente siendo estos tan sóbrios, sufridos, laboriosos y susceptibles de aprender cualquiera clase de oficio como por regla general lo son los asturianos.

Debe tenerse presente además, que el primero de los números estampados, no representa con entera exactitud, la población de esta provincia, pues nadie ignora que todos los años salen de ella, millares de mozos hábiles y aptos para cualquier profesion con el objeto de buscar medios con que subsistir, medios de que en sus país carecen por falta de trabajo. Conocido es de todos, el número inmenso de asturianos, que en Madrid ejercen diversas profesiones, el no menor, que se encuentra repartido en las provincias del mediodía, las multiplicadas cuadrillas de segadores, que anualmente van á ofrecer sus servicios para la recolección de las cosechas en ambas Castillas y en Estremadura, y por fin esa emigración constante á América, contra la cual tanto se clama y se ha clamado en vano, por no haberse empleado el único y eficaz remedio que tiene, que es el de proporcionar trabajo en su país á las clases menesterosas. Puede juzgarse á cuanto ascenderá esta sola emigración periódica y constante, que cada día va en aumento, sabiendo que solo en el año de 1860, se han espedido por este gobierno de provincia 2,484 pasaportes para ultramar.

Lógica consecuencia de este exceso de población, y de la poca paridad que existe entre la oferta y demanda de trabajo, es el bajo precio de los jornales en braceros, oficios y transportes; pudiendo asignarse como término medio, seis reales diarios los primeros, diez los segundos, y veinte los carros del país con yunta y mozo.

SEPTIMA.

¿Cuáles son las zonas principales de producción, cuáles sus sobrantes y cuáles también las direcciones seguidas por el tráfico para la extracción de estos sobrantes, así como el de las importaciones para el consumo interior?

Aunque estremadamente productivo el suelo asturiano en toda clase de materias, puede decirse sin embargo, que la zona central, es la mas rica en productos minerales, en frutos vegetales las del Este y el Oeste, y en árboles y ganado los concejos altos, ó sean los mas inmediatos á la divisoria de Castilla, sin que deba creerse sin embargo, que estos productos sean exclusivos de cada una de las distintas zonas, pues solamente el ramo de minería, cuenta en las de Oriente y Occidente, y á considerable distancia del centro, 311 pertenencias la primera, 352 la otra.

Como ya queda dicho, de todos estos productos, escepto de los cereales, hay abundantísimos sobrantes, no pudiendo exportarse todos por falta de medios de comunicación.

Las direcciones seguidas por el tráfico para el exterior, son principalmente por los muchos puertos en que abunda la costa, principalmente Gijón, Avilés, Llanes, Rivadesella y Villaviciosa, por los cuales se esportaron en el año 1863, para otras provincias del reino, 67.509,546 kilogramos de carbon, 69,110, de antimonio, 1.296,570 de calamina, 73,600 de cobre, y 2,300 de manganeso ó sea en junto 68.951,126 kilogramos de mineral únicamente, sin contar los muchos que de avellana, manteca, sidra y otros frutos se esportaron por los mismos puntos.—El ganado se dirige para su extracción, ó por el Este para las provincias de Santander, Vascongadas y Navarra, ó por los puertos secos, principalmente Pajares, para las de Castilla.

Por estos mismos puntos se introducen los granos y caldos que Asturias necesita para su consumo interior, así como por los citados puertos de mar, los géneros coloniales que consume y que envía al interior del Reino.

OCTAVA Y ULTIMA.

¿Cuál es la preferencia para la construcción de las diferentes líneas, teniendo en cuenta los intereses de cada provincia y los generales de la Nación?

Invirtiendo los términos de esta pregunta, para ser consecuentes con el principio que ha servido de base á esta Comision para redactar su informe, y anteponiendo siempre los intereses generales á los provinciales, no vacila en afirmar, que la línea de la costa, es la que debe con preferencia construirse. Mas como esta, segun se ha visto, consta de dos ramales, que han de unirse en Oviedo, cree la Comision que el principal y de mas importancia es el de esta capital á Santander, no porque el territorio que atraviesa sea mas rico y mas feraz, sinó porque pone en comunicacion directa á Asturias, con otras provincias, cuyas producciones no son tan similares á las suyas, como las de Galicia, porque la enlaza con puertos importantes, y porque acorta la distancia que la separa de la nacion vecina.

Los ramales á Avilés, Luanco y Trubia deben venir despues, si no es que por la facilidad y poco coste que ofrecen en su construcción, se juzgue que es conveniente llevarlos á cabo antes, para economizar gastos al Estado el último, y que los otros dos den mas movimiento y mayor vida al ferro-carril Leonés-Asturiano.

Esto es cuanto tiene que decir la Comision en cumplimiento del encargo que le ha sido hecho.

La Diputacion, sin embargo, resolverá como siempre lo mas conveniente. Oviedo 20 de Febrero de 1865.—Juan Alvargonzalez.—Manuel Gonzalez Valdés.—Gonzalo Castañon.»

Dada cuenta del anterior dictámen en sesion de 28 de dicho mes de Marzo, la Diputacion oyó con el mayor agrado su lectura, y acordó aprobarlo en todas sus partes. Tambien acordó un voto de gracias para la Comision por el celo é inteligencia con que ha desempeñado un trabajo de tanta importancia, y que se imprima el informe.

De acuerdo de la Diputacion tengo el honor de participarlo á V. S. para los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Oviedo 8 de Abril de 1865.—El Gobernador Presidente, Eduardo de Capelástegui.—P. A. D. L. D., Antonio Fernandez Tablado. Secretariõ.—Ilmo. Sr. Gobernador de la provincia.

COPIA DE LA LEY

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

El presente decreto se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley. En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley. En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley. En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley. En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley. En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

En el presente se publica la ley que se expone en el artículo primero de este decreto y los artículos de la ley.

34