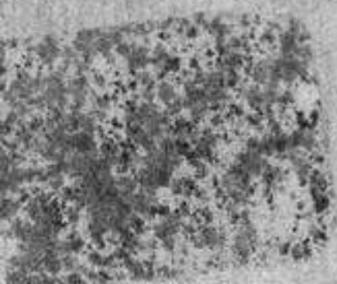


RES AST
CY-21

Dr. H. J. ...

38

X



R. 896 Proyecto

R. 2.289

DE UNA EMPRESA

para la apertura de la Car-
retera desde el puerto de mar de
Rivadeseña á Castilla.

POR

La **S**unta promovedora
de la misma.

OVIEDO:

IMPRESA DE D. BENITO GONZALEZ Y COMP.^a
1840.



D. 564164

41
60

DE UNA EMPRESA

para la apertura de la Car-
retera desde el Puerto de mar de
Burgos a Castilla



POA

la Junta promovedora

de la misma

OVIDO:

IMPRESA DE D. BENITO GONZALEZ Y COMP.
1840.

PROYECTO.

Estacionadas las ricas producciones del fértil suelo de Castilla, en general por falta de fáciles comunicaciones para la exportacion, miran sus habitantes el año abundante y productivo, no pesados, pero si en aquella alegría con que un activo comercio vivifica los pueblos, que por el auxilio de la industria vienen á palpar los resultados positivos de la fecundidad. Dos carreteras generales se conocen hoy, la de Santander y Oviedo, que contribuyen eficazmente á facilitar la extraccion de los productos de aquellos distritos tan ricos como menesterosos, retribuida con la importacion en ellos de los frutos coloniales y extranjeros; mas aquellas no fueron bastantes á llenar las exigencias del país, y sí solo parte del vacío en que se hallaban con el gobierno central de la Nacion, como capitales de provincia. Cumplido este objeto, se está en el caso de proveer

á las necesidades de los pueblos, proporcionándoles las comunicaciones mas directas, entre las que se encuentran la carretera proyectada desde el puerto de mar de Rivadesella á Castilla, una de las mas ventajosas, sin duda, que ofrece la costa de Cantabria, tanto por su proximidad á los mejores mercados de aquel suelo, cuanto por la comodidad que tiene el indicado puerto para toda clase de embarcaciones, circunstancia no poco esencial, que proporciona en muchas ocasiones cierta economía en los fletes, siempre de apreciar por pequeña que sea en los cálculos mercántiles. Preciso será enumerar las ventajas que ofrece el puerto de Rivadesella, para que con su convencimiento se saquen las consecuencias de las que presenta este proyecto. En él se cuenta con un excelente muelle, el mejor sin disputa, de la costa de Cantabria, y uno de los primeros de la Nación, cuya cabeza, hoy sobre la misma barra, ofrece seguro asilo á las embarcaciones en medio de las mayores borrascas por el inmediato socorro que se les presta. Una vez dentro deja una ria profunda en la que con comodidad estan siempre en flote buques de 16 á 18 pies de calado, y la parte de playa que queda descubierta en las bajas mareas es de fango, piso el mejor para las embarcaciones. Este puerto abrigado sobre manera de los vientos, no participa de aquellas oscilaciones y trastornos tan comunes en las bahías propensas á uracanes; y por último ademas de otras ventajas tiene sitios á propósito en los que, sin perjuicio de la salud pública,

pueden estar las embarcaciones cumpliendo su cuarentena con toda seguridad y conveniencia, así como parage muy á propósito para un astillero en que podrian construirse buques hasta de 200 toneladas, el cual se hallaba proyectado en el primer plano que se levantó para hacer el muelle, y que sería muy útil por la proximidad de las primeras materias. No debe tenerse por menor ventaja la de desembocar por este puerto al mar el rio Sella, caudaloso y navegable hoy por barcas planas de 37 á 40 quintales de porte, hasta las tres leguas en direccion á la villa de Cangas de Onís, camino de Castilla. Su nacimiento es muy cerca del indicado puerto, y en su direccion, que es la misma que debe traer la carretera, puede hacerse navegable hasta la vega de Pervís, cinco leguas de Rivadesella. Este rio está ofreciendo recursos de mucho interés al genio especulador que los ponga en movimiento, cuyo desarrollo proporcionará á la empresa un interés mas alto y mas seguro á los capitales que se inviertan. El establecimiento de fábricas de harina, que tan ventajosamente puede hacerse: los labaderos y depósitos de lana merina, que deberán tener efecto en virtud de que vienen los rebaños de estas á pasar el verano en los abundantes pastos que ofrece el confín de esta provincia con Castilla, proporcionarán la doble ventaja del ahorro en los portes de la lana, que desde las dehesas del interior conduciría el mismo animal, preservándose con su abrigo del rigor de la estacion, que tan frecuentes pérdidas ocasiona al propietario; y la

utilidad, que sin perjuicio de los mercados ni alteracion de precios percibiría este en vista de las economías propuestas: la importacion de vena y exportacion de fierro para el interior y exterior de las fábricas de Ponga: la abundancia de maderas que montes virgenes ofrecen para construccion de toda clase de obras por medio de la facilidad de transporte, formarían un tráfico de mucha importancia, tanto por la que se emplease en la naval, que en todas épocas se ha embarcado en Rivadesella para el departamento del Ferrol, como para obras civiles de puntos muy distantes. Esto solo es presentar una escasa idea de los elementos seguros que tenemos á la vista, y que la práctica y el tiempo multiplicaría prodigiosamente. Mas consideremos las cosas segun estan hoy en su mayor parte, y atendamos á los resultados con el fin de ver las ventajas que ofrece la carretera de Rivadesella á la empresa que se proponga su apertura.

Debemos contar el rio navegable hasta Cangas de Onís, en atencion á que los obstáculos que presenta su navegacion actual en la última media legua están vencidos, segun buenos informes, con 16 á 200 reales lo sumo, y en tal estado hecha la carretera desde Cangas al primer pueblo de Castilla, pasado el puerto seco de Ventaniella, que es la Uña y hasta donde llegan los carros con toda comodidad, empezará la empresa á percibir con mucha anticipacion los rendimientos, ínterin se concluyen las tres leguas restantes, que seguirán sin demora. Sírvanos este punto para compa-

rar las distancias á los mercados de Castilla mas abundantes con relacion á otras plazas, y téngase presente que aunque desde la Uña á Rivadesella hay nueve leguas de distancia, solo quedan seis de carretera, pues que en el supuesto indicado, ya tenemos en práctica las tres leguas restantes navegables por el rio Sella. Llamamos la atencion sobre la tabla de mercados que ponemos al final, en los que cotejaremos relativamente la distancia de algunos respecto de Santander y Gijon. Su examen nos da á conocer la ventaja que ofrece la especulacion de granos desde Rivadesella á los principales mercados de Campos, y por él solo observamos que Santander saca una ventaja de 4 mrs. en arroba sobre el mercado de Valladolid, á fuerza de las que proporciona el canal á los puntos que se rozan con él; y citamos á Valladolid por el mas abundante, pues aunque están mas próximos Piña y Trómista, son puntos que por sí no reúnen calidad de mercados. Pero poco uso haría Santander del mercado que le resulta ventajoso, puesto que Rivadesella puede especular con cuatro reales de ventaja en fanega sobre los de Sahagun, Almanza, Saldaña, Carrion y Leon, capaces de proporcionar por su posicion y circunstancias considerable cantidad de trigos de la mejor calidad. Mas llevemos la comparacion con Santander al último extremo, y pongamos la hipótesis que Alár, final del canal de Castilla en direccion á Santander, es uno de los mercados mas ventajosos de Campos, en cuyo caso tendrá Santander sus trigos con solo el recargo de dos reales y diez

6

y siete mrs. de porte en arroba. Pues bien: aun en este caso tendríamos que Rivadesella podria competir con este punto, especulando sobre Leon á menor precio que Santander lo hace sobre Alár, con la ventaja sobre Almanza de veintidos y medio mrs. de porte en cada arroba, sobre Sahagun á la de real y medio y sobre Saldaña con la de veintisiete mrs., por lo que nos parece quedan demostradas, relativamente á Santander, las ventajas que ofrece Rivadesella, prescindiendo de las que proporciona á la navegacion de Levante, América y otros puntos el hallarse veinte leguas mas al O. que aquel puerto.

Vamos á entrar en cotejo con Gijon, y propongamos á Leon, mercado el mas á propósito para aquel y resultará, que asi como Gijon se puede surtir de él al porte de dos rs. veintiocho mrs. arroba, lo puede hacer Rivadesella al de dos rs. trece mrs. y con extraordinaria ventaja sobre todos los mercados de Castilla, bastando esto para patentizar respecto á este punto las ventajas del de Rivadesella, ademas de las que ofrece su puerto, que por ser tan considerables y notorias, relativamente al enunciado, es superfluo compararlas. Una vez demostrado que Rivadesella puede obtener las producciones de Castilla con una ventaja á Santander y Gijon de cuatro reales en quintal, lo menos, pasaremos á tratar del costo de la carretera del modo que creemos mas á propósito para la reunion del capital necesario.

Costo de la carretera.

Segun reconocimiento practicado el costo de la carretera en las 71269 varas de longitud de Rivadesella al primer pueblo de Castilla, que, como digimos, es la Uña por el puerto indicado de Ventaniella, es de 4924920 reales, de los que 3300000 son el costo de las seis leguas, ó sean 49119 varas, que es la distancia de la Uña á Cargas de Onís, punto que citamos, por que creemos fundadamente que en llegando á él la libre comunicacion, empezará la empresa, como tenemos dicho, por el punto de contacto que con Rivadesella ofrece el rio á sentir los beneficios propuestos, percibiendo desde luego los rendimientos que á continuacion se expresan. Mas como en el caso de llevar á cabo este pensamiento tendria que preceder nuevo y minucioso exámen del costo de este camino, su naturaleza &c. sirvan solo los apuntes propuestos para dar una idea del costo principal y del capital necesario, á lo sumo, para realizar lo que nos proponemos. En tal estado volvamos la vista á la obra proyectada, y tengamos presente su importe de 4924920 reales para cuando llegue el caso de deducir los resultados.

Ventajas que puede ofrecer la carretera de Rivadesella á la Empresa.



Es constante y nada aventurado sentar el principio que en Santander hay un movimiento anual sobre la carretera de 1560000 arrobas de entrada y salida, segun buenos informes, bajo del cual nada arriesgaremos en calcular en Rivadesella en los primeros veinticinco años, un movimiento anual de 780000 arrobas: en los veinticinco siguientes 1000000, y en los últimos treinta 1560000, para cuya conduccion se necesitan treinta carros diarios en movimiento, ó seáanse 10950 anuales en la primera serie; algo mas de treinta y ocho diarios, ó 14037 anuales en la segunda, y 60, ó seáanse 21900 años en la última ó tercera, bajo cuyas bases se puede formar un cálculo aproximado sin perder de vista otras producciones inherentes al tránsito que proporciona toda carretera y los recursos del país.

Producto del movimiento anual en los primeros 25 años.

Diez mil novecientos cincuenta carros en dos portazgos á 5 rs. cada

uno. 109500

Ochenta coches id. id. á cinco rs. 800

Dos mil caballerías en id. id. á doce

mrs. 1412 26

111.711 26

	del frente.	111.711	26
Seis mil cántaras de aguardiente, que se consuman en los concejos de Rivadesella, Cangas, Parres, Onís, Ponga y Amieva, á cuatro rs.		24000	
Seis mil id. de vino id. id. en los mismos concejos á cuatro rs.		24000	
Un millon de duelas que se consumirán al año, á seis rs. millar; y que se cobrará sobre las que entren en Rivadesella ó Cangas.		6000	
Derecho de cuatro mrs. en arroba de las que entren y salgan en Rivadesella ó Cangas, á excepcion de las producciones de los concejos contribuyentes al arbitrio de vino y aguardiente, que no resulten aqui gravados, 780000 arrobas.		91764	24
Por el derecho de las arrobas que entren y salgan por mar, y se consuman en el concejo de Rivadesella, que no se incluyeron en el movimiento de la carretera, 97500 á 4 mrs.		11470	20
Por el derecho de 17 mrs. por tonelada de entrada sobre 23125.		11562	17
Utilidad por la navegacion exclusiva del Sella.		46800	
Por el derecho de 17 mrs. en fanega de castaña que se embarque so-			
		<hr/>	
		327.309	19

	de la vuelta.	327309	19
	bre 1000.	500	
Id. por el de maderas, calculada una exportacion de 500 codos cúbicos á 5 rs.		2500	
Por una superficie de 1.150.000 pies cuadrados, que creemos se ocupará con edificios despues de abierta la carretera, en los ochenta años en la proporcion de un 10 por 100 de aumento por año en ellos, cuyo derecho se cobrará por los que se fabriquen en los pueblos que toquen con la carretera hasta las mil varas de distancia, y en el curso de ella á las quinientas, y corresponden por cada uno en un termino medio, á razon de 17 mrs. el pie.		7187	17
Por el derecho de cuatro rs. en pipa de sidra que se consuma en los concejos contribuyentes á pagar el de vino y aguardiente, calculadas 800 de consumo y extraccion anual.		3200	
Por el consumo de vino del concejo de Piloña, graduado en mil cántaras á 4 rs.		4000	
Por el de aguardiente seis-cientas cántaras.		2400	
Por el de sidra sobre doscientas pipas á 4 rs.		800	
		7200	
<hr/>			
	Producto anual rs. vn.	347897	2

PRODUCTO DEL MOVIMIENTO ANUAL EN LOS SEGUNDOS
VEINTICINCO AÑOS.

Catorce mil treinta y siete carros en dos portazgos á 5 rs.	140370
Ciento sesenta coches, id. id. á 5 rs..	1600
Cuatro mil caballerías, id. id. á 12 mrs.	2823 18
Diez mil cántaras de aguardiente se- gun expresa la tarifa 1. ^a á 4 rs. .	40000
Diez mil dichas de vino id. id. á 4 rs.	40000
Por el derecho de cuatro mrs. en las arobas que entren y salgan, segun se manifiesta en la tarifa núm. 1. ^o calculado sobre un millon de arb. ^s	117647 2
Por el de millon y medio de duelas de consumo y extraccion á 6 rs. millar.	9000
Por el de las arobas que entren por mar y se consuman en el concejo, no indicadas en el movimiento de la carretera, segun tarifa núm. 1. ^o á 4 mrs.	14705
Derecho de auxilio por 17 mrs. en tonelada de entrada segun dicha tarifa, por 30.833 toneladas. . . .	15416 17
Por la navegacion exclusiva del Sella.	60000
Por el derecho de 17 mrs. en fane- ga de castaña que se embarque, sobre 2000 fanegas	1000
Por el de maderas, calculado en una	
	<hr/>
	442.562 3

	de la vuelta.	442.562	3.
	extraccion de 1500 codos cúbicos á 5 rs.	7500	
	Por la anualidad correspondiente al terreno que se ocupe para edificios segun queda expresado en la 1. ^a tarifa, á 17 mrs. pie.	7187	17
	Derecho de 4 rs. en pipa de sidra so- bre consumo y extraccion 2 ^o pipas.	8000	
	Por el consumo calculado en la ta- rifa 1. ^a al concejo de Piloña.		
	Por el de vino 1500 cántaras á 4 rs.	6000	}
	Por el de aguardiente 800 id. á 4 rs.	3200	
	Por el de sidra 600 pipas á 4 rs.	2400	
		<hr/>	
	Producto anual rs, vn.	476.849	20

PRODUCTO DEL MOVIMIENTO EN LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS.

	Veintiummil nuevecientos carros en dos portazgos á 5 rs.	219000	
	Ciento sesenta coches, id. id. á 5 rs.,	1600	
	Cuatro mil caballerías id. id. á 12 mrs.	2823	18
	Doce mil cántaras de aguardiente, se- gun tarifas á 4 rs.	48000	
	Doce mil id. de vino, id. id. á 4 rs.,	48000	
	Dos millones de duelas, consumo y extraccion á 6 reales millar.	12000	
		<hr/>	
		331.423	18

	del frente.	331423	18
Un millon quinientas sesenta mil ar-	robas que entren y salgan por la		
carretera á 4 mrs.		183529	14
Ciento noventa y cinco mil arrobas	que entren por mar, y se consu-		
man, segun tarifas á 4 mrs.		22941	6
Cuarenta y seis mil doscientas cin-	cuenta toneladas de entrada, se-		
gun tarifas á 17 mrs.		23125	
Dos mil fanegas castaña que se em-	barquen, á 17 mrs.		1000
Mil quinientos codos cúbicos de ma-	dera que se deben embarcar á 5 rs.	7500	
Por dos mil pipas, consumo y extrac-	cion de sidra segun tarifas á 4 reales.	8000	
Por la utilidad de la navegacion del	Sella.	93600	
Por la anualidad correspondiente á	la superficie de terreno, que debe		
ocuparse con edificios, segun las ta-	rifas 1. ^a y 2. ^a	7187	17
Por el consumo de vino, gra-	duado en el concejo de Pi-		
loña en 20 cántaras, á 4	reales una.	8000	} 17600
Por el de aguardiente 1200 id.	á 4 reales.	4800	
Por el de sidra 1200 pipas á	4 reales.	4800	
<hr/>			
Total producto rs. vn.		695906	21

GASTOS ANUALES EN LA 1.^a y 2.^a ÉPOCA.

Un administrador.....	6000
Un dependiente principal para en Cángas.	5300
Gastos de escritorio.	2000
Cuatro auxiliares de los primeros á 10 reales diarios.	14600
Cuatro capataces ó vigilantes á 8 rea- les id.	11680
Conservacion de la carretera.	20000
Dos administradores de portazgo á 30 reales.	6000
Costo de 34 barcas, que se calculan necesarias cada cinco años, á 700 reales, repartido su importe de 2380 reales en cada un año de los 50..	4760
Compostura de las barcas, y aparejos necesarios anualmente.	6000
Gastos no previstos.	2000
Total gasto rs. vn. . .	78840

GASTO ANUAL EN LA TERCERA ÉPOCA.

Un administrador.	9000
Un dependiente principal en Cángas.	6000
Seis auxiliares	21900
Gastos de escritorio.	2000
	<hr/>
	38.900

	del frente.	38900
Seis vigilantes.		17520
Conservacion de la carretera.		30000
Dos administradores de portazgos.		6000
Por el costo de sesenta barcas que se necesitan cada cinco años, el que á razon de 700 rs. en los 30 asciende á 2520 rs. y corresponde á cada uno.		8400
Por la composicion de dichas barcas y aparejos, en el concepto de la mejora que el rio debe experimentar en su alvéo.		7000
Gastos no previstos.		2000
		<hr/>
Total gasto de rs. vn.		109820
		<hr/>

RESUMEN.

Rendimiento en los veinticinco primeros años.	347897	2
Id. en los veinticinco segundos	476849	20
Id. en los treinta últimos.	695906	21
	<hr/>	
Reales vellon.	1520653	9
	<hr/>	
Corresponden á cada año de los ochenta por término medio sobre la cantidad expresada.	518698	10½

<i>Gastos á deducir.</i>	
Por las dos primeras épocas.	157680
á 78840 rs. cada una.	109820
Por los de la tercera.	<u>267500</u>

Término medio sobre la cantidad in-	
dicada por gastos para cada año.	<u>90457 17</u>
Líquido anual por un término medio.	<u>428240 27½</u>

Del cálculo anterior resulta demostrado, que el capital de 4.920.920 rs. presupuestados para la construcción de la carretera, queda amortizado en los ochenta años que la empresa debe disfrutarla, con el interés anual de un largo 7 por 100, el que atendiendo á la evidencia de tal rendimiento, y la proporción que por este medio se presenta de colocar con seguridad un capital por tan largo número de años, ofrece al especulador el goce de los beneficios propuestos, sin aquella zozobra en que naturalmente se encuentran los que están pendientes de mil circunstancias anexas y factibles, tanto en las mas acreditadas casas de comercio, como en los gobiernos mejor constituidos. El miramiento de la Junta ha sido ponerse en lo probable, sin casi aventurarse á lo dudoso, como conocerá el que examine los cálculos anotados en los que se expresó con la mayor moderación, conforme al sistema que se propuso.

La navegacion exclusiva que se indica sobre el Sella, creemos conveniente al proponerla marcar un precio en el porte, aunque á nadie tendrá mas cuenta que á la Empresa economizar el tanto que sea, para atraer la concurrencia y sus consecuencias: por tanto, el porte no deberá exceder de seis mrs. en arroba desde Cangas á esta, y en proporcion si la navegacion del rio se facilita. Para calcular el producto de portazgos y su número se tuvieron presentes los de otras carreteras, y para los demas arbitrios se hizo de datos bastante positivos, calculando sobre ellos de la manera que toda empresa naciente lo exige.

BASES DE LA COMPAÑÍA.

El capital necesario, segun queda dicho, serán 4924920 reales que se pueden dividir en 492 acciones de 10010 reales cada una.

Cuando se hayan reunido la mitad de las acciones, creemos oportuno se celebre una junta de accionistas por sí ó personas encargadas, cuya reunion sea en el punto mas conveniente. Para tener voto se necesitará estar suscrito por tres acciones. El poseedor de seis acciones tendrá dos votos: tres el de diez: cuatro el de doce; y cinco el de veinte, sin que tenga mas, aunque el número exceda de esta suma.

Se nombrará una direccion de los mismos accionistas, compuesta de 3 individuos elegidos por mayoría absoluta. Esta direccion ó junta nombrará

rará los administradores de la Empresa y demas dependientes, y vigilará su conducta.

Las compras que ocurran para reposicion de obras peculiares de la empresa, los remates de arbitrios, los de los trozos en que se divida la carretera, si creyese oportuno hacerlos, todo se hará con intervencion de dicha junta, la cual formará la instruccion que crea conveniente para la buena administracion.

La junta general nombrará un depositario de los fondos de la Empresa, que estarán á la disposicion colectiva de los directores ó junta, quienes establecerán el órden de contabilidad menos costoso y mas claro.

Los directores recibirán por su trabajo el tres por ciento de los beneficios líquidos, con deducion de todo gasto, que dividirán entre sí, por iguales partes, despues de pagar al depositario, que no cargará comision de caja el uno por ciento.

Los directores serán nombrados por la junta general, y cada año se renovará uno de ellos, empezando por el mas antiguo.

Para empezar la carretera habrá una junta general en Valladolid, en la que se acordará lo conveniente sobre el exámen y produccion de las cuentas, presentando la comision directiva nombrada anteriormente el plano, presupuesto y mas noticias adquiridas sobre el cálculo reciente, que se forme de la apertura de la carretera indicada. Por último, los que no estén tan inmediatos para tomar las medidas convenientes é informes del caso sobre lo relacionado, para convencerse de las

ventajas comparativas que presenta este proyecto examinen sobre el mapa las distancias que anotamos á los mercados propuestos en las tablas adjuntas, y siendo ellas positivas, son ciertos y seguros los resultados que hemos dado.

De Valladolid á Gijón	7	Leguas 47
De Valladolid á Risco	7	
De Valladolid á Gijón	18	
De Almazán á la Oña	17	Leguas 47
De Valladolid á Rivasella	13	
De Valladolid á Tronza	13	
De Valladolid á Carrion	3 1/2	
De Valladolid á Cargas	22	
De Valladolid á Rivasella por agua	3	
De Almazán á Guard	11	Leguas 41
De Valladolid á Santander	25	
De Valladolid á Alar	8	
De Valladolid á Heinos	8	
De Valladolid á Santander	13	
		Leguas 46 1/2

Tabla

COMPARATIVA DE DISTANCIAS.

PORTES.

		<i>Rs. mrs.</i>	
<u>De Valladolid á Gijon.</u>			
De Valladolid á Rioseco.	7	} de Valladolid á Gijon. . .	5 18
á Gijon.	40		
Leguas <u>47.</u>			

<u>De Valladolid á Rivadesella.</u>			
De Valladolid á Frómis- ta por agua.	} 13	} de Valladolid á Rivadesella. 3 24	
á Carrion.	3 $\frac{1}{2}$		
á Cangas.	22		
á Rivadesella por agua.	3		
Leguas <u>41 $\frac{1}{2}$.</u>			

<u>De Valladolid á Santander.</u>			
De Valladolid á Alár. . .	25 $\frac{1}{4}$	} de Valladolid á Santander. 3 20	
á Reinosá.	8		
á Santander.	13		
Leguas <u>46 $\frac{1}{4}$.</u>			

PORTES.

De Almanza á Gijon.

De Almanza á Leon. 7
 á Gijon. 24

Leguas 31.

Rs. mrs.

de 1 arroba. 3 22

De Almanza á Rivadesella.

De Almanza á la Uña. 8
 á Cangas. 6
 á Rivadesella por agua. 3

Leguas 17.

de id. 1 26½

De Almanza á Santander.

De Almanza á Guardo. 4
 á Cervera. 4
 á Reínoza. 8
 á Santander. 13

Leguas 29.

de id. 3 14

PORTES.

De Zamora á Gijon.

De Zamora á Benavente.	11
á Leon.	14
á Oviedo.	20
á Gijon.	4

Leguas 49.

	<u>Rs.</u>	<u>ms.</u>
de 1 arroba.	5	26

De Zamora á Rivadesella.

De Zamora á Mayorga..	14
á Cea.	6 $\frac{1}{2}$
á Almanza.	4
á Cangas.	14
á Rivadesella por agua..	3

Leguas 41 $\frac{1}{2}$.

de id.	4	20 $\frac{1}{2}$
----------------	---	------------------

De Zamora á Santander.

De Zamora á Paredes. .	21
á Alár por agua.	18
á Reinosa.	8
á Santander.	13

Leguas 60.

de id.	6	25
----------------	---	----

PORTES.

PORTES.

Rs. mrs.

Rs. mrs.

De Leon á Gijon.

De Leon á Gijon. 24

Leguas 24.

de 1 arroba. 2 28

De Leon á Rivadesella.

De Leon á Barrio. 4

á Lugar. 1

á Boñar. 2

á Lillo. 3

á La Uña. 3

á Cangas. 6

á Rivadesella por agua. 3

Leguas 22.

de id. 2 13

De Leon á Santander.

De Leon á Almanza. 7

á Santander. 29

Leguas 36.

de id. 4 8

De Rioseco á Gijon.

De Rioseco á Leon.	16
á Pajares.	11
á Oviedo.	9
á Gijon.	4

Leguas 40.

De Rioseco á Rivadesella.

De Rioseco á la Uña.	23
á Cangas.	6
á Rivadesella por agua.	3

Leguas 32.

De Rioseco á Santander.

De Rioseco á Grijota.	7
á Alár por agua.	16
á Reïnosa.	8
á Santander.	13

Leguas 44.

Rs. mrs.

de 1 arroba. 4 24

de id. 3 19

de id. 4

PORTES.

Rs. mrs.

De Villalon á Gijon.

De Villalon á Mayorga.	4
á Mansilla.	7
á Leon.	3
á Gijon.	24

de 1 arroba 4 16

Leguas 38.

De Villalon á Rivadesella.

De Villalon á Boadilla.	3 $\frac{3}{4}$
á Cea.	4
á Almanza.	4 $\frac{1}{2}$
á la Uña.	8
á Cangas.	6
á Rivadesella por agua.	3

de id. . . . 3 8

Leguas 29 $\frac{3}{4}$.

De Villalon á Santander.

De Villalon á Paredes.	5
á Alár.	18
á Santander.	21

de id. . . . 3 30

Leguas 44.

PORTES.

PORTES.

Rs. mrs.

De Cuenca á Gijon.

De Cuenca á Leon.	13
á Gijon.	24
<hr/>	
Leguas	37.

de 1 arroba 4 12

De Cuenca á Rivadesella.

De Cuenca á la Uña.	20
á Cangas.	6
á Rivadesella por agua.	3
<hr/>	
Leguas	29.

de id. 3 7

De Cuenca á Santander.

De Cuenca á Paredes.	5½
á Alár.	18
á Santander.	21
<hr/>	
Leguas	44½.

de id. 3 31

	<u>Rs.</u>	<u>mrs.</u>
<u>De Toro á Gijon.</u>		
De Toro á Rioseco.	8	} de 1 arroba 5 22
á Gijon.	40	
<u>Leguas 48.</u>		

<u>De Toro á Rivadesella.</u>		
De Toro á Rioseco.	8	} de id. 4 17
á Cangas.	29	
á Rivadesella por agua. 3	<u>3</u>	
<u>Leguas 40.</u>		

<u>De Toro á Santander.</u>		
De Toro á Valladolid.	10	} de id. 4 26
á Alár por agua.	25 $\frac{1}{4}$	
á Santander.	21	
<u>Leguas 56$\frac{1}{4}$.</u>		

Rs. mrs.

Rs. *mrs.*

De Sahagun á Gijon.

De Sahagun á Leon. 9

á Gijon. 24

Leguas 33.

de 1 arroba 3 30

De Sahagun á Rivadesella.

De Sahagun á la Uña. 14

á Cangas. 6

á Rivadesella por agua 3

Leguas 23.

de id. 2 17

De Sahagun á Santander.

De Sahagun á Reinosa. 21

á Santander. 13

Leguas 34.

de id. 4

PORTES.

Rs. mrs.

De Saldaña á Gijon.

De Saldaña á León.	12	} de 1 arroba 4 8
á Gijon.	24	
<u>Leguas 36.</u>		

De Saldaña á Rivadesella.

De Saldaña á la Uña.	12	} de id. 9
á Cangas.	6	
á Rivadesella por agua.	3	
<u>Leguas 21.</u>		

De Saldaña á Santander.

De Saldaña á Reinosa.	13	} de id. 2
á Santander.	13	
<u>Leguas 26.</u>		

	<u>Rs.</u>	<u>mrs.</u>
<u>De Carrion á Santander.</u>		
De Carrion á Reinosa.	15	
á Santander.	13	
	<u>28.</u>	
	de 1 arroba 3	10

<u>De Carrion á Rivadesella.</u>		
De Carrion á la Uña.	16	
á Cangas.	6	
á Rivadesella por agua.	3	
	<u>25.</u>	
	de id.	2 24

<u>De Carrion á Gijon.</u>		
De Carrion á Mansilla.	15	
á Leon.	3	
á Gijon.	24	
	<u>42.</u>	
	de id.	4 32

Rs. mrs.

De Villada á Gijon.

De Villada á Leon.	14	} de 1 arroba 4	16
á Gijon.	24		
<u>Leguas 38.</u>			

De Villada á Rivadesella.

De Villada á la Uña.	16	} de id.	25
á Cangas.	6		
á Rivadesella por agua.	3		
<u>Leguas 25.</u>			

De Villada á Santander.

De Villada á Paredes.	3	} de id.	21
á Alár.	18		
á Santander.	21		
<u>Leguas 42.</u>			

Nota. Para calcular los portes se hizo por regla general un cuarto en arroba y legua siendo por tierra la conducción. En las de agua se calculó á 1/2 mrs. arroba y legua.

PORTES.

		<u>Rs.</u>	<u>mrs.</u>
<u>De Paredes á Santander.</u>			
De Paredes á Alár por	} 18		
agua.			
á Santander.	} 21		
	} de 1 arroba 3 9		
	} <u>Leguas 39.</u>		

De Paredes á Rivadesella.

De Paredes á Carrion.	4	} de id.	3	6½
á Cangas:	22			
á Rivadesella por agua.	3			
	} <u>Leguas 29.</u>			

De Paredes á Gijon.

De Paredes á Sahagun.	7	} de id.	4	24
á Mansilla.	5			
á Leon.	4			
á Gijon	24			
	} <u>Leguas 40.</u>			

NOTA. Para calcular los portes se hizo por regla general, un cuarto en arroba y legua, siendo por tierra la conduccion. En las de agua se calculó á 1½ mrs. arroba y legua.

Advertencia.

Las ventajas que ofrece Rivadesella por su situacion topográfica á los especuladores, son una garantía suficiente para animar al mas tímido, no obstante, con el fin de desvanecer el mas remoto recelo, propondremos á la Empresa otro arbitrio por medio del que, si á sus intereses creyera convenir reembolsarse de ellos con mas anticipacion que lo que se deja indicado, pueda hacerlo renunciando las producciones que á su favor resultan, ó teniéndolas en cuenta por el derecho á los arbitrios que á virtud de las reales órdenes de 15 de Agosto de 1830 y 6 de Junio de 1832, de que se acompaña copia, estaban concedidos para la apertura de esta carretera, aunque por disposicion de 14 de Abril de 1838 fueron aplicados por la serie de 25 años á la carretera carbonera de Langreo á Gijon, sobreponiéndose á ellas y apartándolos asi del verdadero destino para que han sido creados. El producto de los referidos derechos segun una razon de la direccion de caminos que tenemos á la vista, fecha en el año de 1837, asciende anualmente á 256500 reales, por los 4 y 2 reales en fanega de sal, impuestos para caminos en esta

provincia, y el de 32 mrs. en cántara de vino que se consume en la misma 800 reales, deducidos 48761 reales con 25 mrs. para pago de intereses de capitales tomados por la antigua Diputación para sus caminos.

COPIA DE LAS REALES ÓRDENES QUE SE CITAN,

Dirección general de Correos y Caminos, =
 » El Excmo. Sr. primer Secretario de Estado y del Despacho con fecha 15 del actual, se ha servido comunicar á esta Dirección la Real orden siguiente. = Enterado el Rey N. Sr. de lo expuesto por esa dirección acerca de la solicitud de D. Antonio Fanjul, vecino de la villa de Cangas de Onís, como representante de los concejos de Ponga, Amieva, Rivadesella y otros del principado de Asturias, pidiendo que los arbitrios destinados para la carretera de Pajares, se apliquen á la de Ventaniella, se ha servido S. M. resolver, que concluida del todo aquella carretera, y redimidos los censos pendientes, se apliquen los fondos á ella destinados á la construcción de la de Rivadesella, excepto los 80 rs. mensuales sobre los fondos de carreteras generales, cuyo arbitrio no puede distraerse á objetos secundarios, sino emplearse en el único y principal de su instituto. Y lo trasladamos á V. para su inteligencia. = Dios guarde á V. muchos años. Madrid 21 de Agosto de 1830. = Jose Agustin de Larramendi. = Santiago Moz y Moci. = Sr. D. Antonio Fanjul.»

Dirección general de Correos y Caminos. =

» El Excmo. Sr. Superintendente general de la Renta con fecha 6 del actual se ha servido comunicar á esta Dirección la Real orden siguiente. = Habiendo dado cuenta al Rey N. Sr. de un recurso de D. Antonio Fanjul, apoderado de los concejos de Ponga, Amieva, Rivadesella y otros en el principado de Asturias, quejándose de que sin embargo de que por Real orden de 15 de Agosto de 1830, se dignó S. M. mandar que el arbitrio destinado á la construcción de la carretera de Pajares se aplicase, concluida esta, á la de Ventaniella, redimiendo antes los censos pendientes, no se habia llevado á efecto por pretender la Diputación de aquel principado no habersele comunicado de oficio dicha soberana resolución, por lo cual solicita se traslade esta á la citada corporación, y que la expresada Dirección permita pagar los réditos, destinando lo restante á la construcción de la indicada carretera; S. M. teniendo presente la causa que ha mediado para no haberse llevado á efecto lo que en la citada Real orden se prevenia, se ha servido mandar que la Dirección general ponga en noticia de Fanjul lo que ha expuesto en este asunto. = En su cumplimiento debemos manifestar á V. que la citada soberana resolución de 15 de Agosto de 1830, se trasladó en 31 del dicho mes á D. Francisco de Heredia, Director interino de la carretera de Asturias, á quien correspondia su observancia, y sin duda no se habrá llevado á efecto lo que en ella se prevenia, por que estando resuelto por S. M.

en 1.º de Enero de 1829, que se destinase el arbitrio de que se trata á la construccion del camino que dirige desde la villa de Avilés hasta incorporarse cerca de Oviedo con la carretera general, luego que esta estuviese concluida, debe ser preferida la aplicacion del arbitrio á dicho camino, por ser anterior la Real concesion hecha á su favor, que la que V. reclama para el de Ventaniella; lo que le comunicamos para su inteligencia y efectos consiguientes.=Dios guarde á V. muchos años. Madrid 13 de Junio de 1832.= José Agustin de Larramendi.=Santiago Moz y Moci.=Sr. D. Antonio Fanjul.»

Rivadesella 1.º de Agosto de 1840.

NOTA. Ténganse por apócrifos cuantos ejemplares circulen, sin hallarse fechados en Rivadesella á 1.º de agosto, que no han podido recogerse no obstante las diligencias practicadas al efecto, por contener algunas equivocaciones que involuntariamente se estamparon en la primera impresion de este proyecto, que posteriormente se han deshecho.

