







ningun otro puerto del mar cantábrico; y construyendo un ramal que enlace Zamora y Leon que sería uno de los caminos más fáciles y económicos de España, Zamora distará de Gijón 325 kilómetros, de la Coruña 517, de Vigo 530, y de Santander por Medina, Valladolid y Palencia 397, sucediendo lo propio á Salamanca y Extremadura, cuyos ferro-carriles vendrán probablemente á Zamora. La línea de Asturias está llamada á un tráfico extraordinario, y los productos agrícolas de todas estas ricas provincias que ahora se extraen por Santander, contribuyendo á que su ferro-carril tenga un movimiento fabuloso, saldrán en el porvenir por Oviedo, que cuenta condiciones favorables para establecer fábricas de harina al pie mismo de la vía férrea, constituyendo una nueva fuente de prosperidad.

Table with 4 columns: TRAFICO PROBABLE, MERCANCIAS, LONGITUD RECORRIDA, TONELADAS TRANSPORTADAS A TODA LA LONGITUD DEL CAMINO. Rows include various goods like iron, coal, and agricultural products with their respective transport volumes.

cede á lo que creerse pudiera, pues la parte de terreno reconocido como carbonífero rico es mayor que lo restante de igual clase de la península, y excede considerablemente á las renombradas cuencas de Espiel y Belmez. Un ferro-carril, pues, que marcha en gran longitud cortando por su parte central la cuenca en términos de tener algunos desmontes en el carbon mismo, será en el porvenir una especulación lucrativa y contribuirá poderosamente al desarrollo de la industria española, proporcionando el carbón del coke á precios incomparables inferiores á los que hoy tiene el inglés.

Table with 4 columns: TRAFICO PROBABLE, MERCANCIAS, LONGITUD RECORRIDA, TONELADAS TRANSPORTADAS A TODA LA LONGITUD DEL CAMINO. Rows include various goods like iron, coal, and agricultural products with their respective transport volumes.

que se extraen del mineral pobre, así como tampoco los establecimientos que existen en Oviedo como las fábricas de cigarrillos de papel, de fundición y otras que naturalmente han de proporcionar materiales para el tráfico, pero que no siendo posible valorarlos exactamente, se ha prescindido de ellos y quedará por tanto más justificado el tráfico que se considera como probable y que aparece reunido en el adjunto cuadro en que se ha verificado la reducción de los transportes parciales al total de la línea y hecho la división en clases con arreglo á las establecidas para las tarifas del ferro-carril de la Coruña y su ramal á Vigo. Se ha tenido presente además, que siendo Trubia un establecimiento del Estado, exigirá una rebaja en las tarifas, por lo que se ha pasado cada material á la clase que le correspondía, excepto las mercancías de tercera clase que se dejan en la misma. El ganado se ha transformado en toneladas de transporte, por la condición de producir iguales rendimientos con arreglo también á las tarifas de la Coruña y Vigo que se toman como base.

Table with 4 columns: TRAFICO PROBABLE, MERCANCIAS, LONGITUD RECORRIDA, TONELADAS TRANSPORTADAS A TODA LA LONGITUD DEL CAMINO. Rows include various goods like iron, coal, and agricultural products with their respective transport volumes.

Indicadas las principales masas de transporte que constituyen el tráfico probable de mercancías, resta solo fijar el movimiento de viajeros que es de muy difícil apreciación, sin embargo de que hay la ventaja de que por mucho que se exageren los cálculos siempre excederá la realidad á las esperanzas como ha sucedido en todas las líneas explotadas hasta el día, con la circunstancia de que este desarrollo es repentino é inmediato á la construcción de los caminos. Así, pues, no es injustificada en este punto la práctica establecida de cuadruplicar ó quintuplicar el movimiento existente para hacer la determinación del probable.

que se encuentran unos y otros, según los datos estadísticos de España, Francia, Alemania, Bélgica y Holanda, es la de 1'5, que tomada en consecuencia del sistema seguido para los cálculos de movimiento, da 60,000 viajeros de tercera clase que recorrerán toda la línea. Sumando esta cifra con los 40,000 de primera y segunda, forma un total de 100,000 viajeros al año, y distribuyendo los de las dos primeras clases con arreglo á los estados comparativos de otros ferro-carriles, resultan anualmente para recorrer toda la línea 15,000 viajeros de 1.ª clase, 25,000 id. de 2.ª, 60,000 id. de 3.ª. Comprendiéndose en esta cantidad los viajeros que recorren toda la línea en uno y otro sentido, no puede mirarse como exagerada, y mémos comparándola con la cifra que resulta análogamente para los ferro-carriles existentes así en España como en el extranjero, y aun con los proyectos estudiados para la línea de Campillos á Granadada, ramal de Vigo y otros que aun no se han construido. Resulta, por tanto, que la totalidad del movimiento probable del ferro-carril de Asturias está representada al año por toda la longitud del camino, por 100,000 viajeros, 1,500 toneladas de mercancía transportadas á gran velocidad, y 171,400 toneladas de mercancías ordinarias.

Este tráfico, que comprende el que se verifica al año en los dos sentidos, quedará ampliamente servido por 2,880 trenes; 720 de viajeros, y 2,160 de mercancías. Fijado ya por las anteriores consideraciones el tráfico que puede mirarse como probable, es más fácil determinar los gastos de explotación. Para mayor claridad, se han dividido estos gastos en dos grupos distintos: uno que comprende los dependientes principalmente de la longitud del camino, y el otro los variables de un modo casi proporcional con el tráfico; ambos grupos se han subdividido además en la forma que puede verse en el estado adjunto, que comprende los gastos totales de explotación, arreglado al citado movimiento de 2,880 trenes al año. El gasto por tren y kilómetro recorrido, resulta de 14-10 rs. en la primera y tercera sección, y de 20-50 en la segunda; gasto más bien exagerado que pequeño, según puede deducirse por comparación con el coste que generalmente tiene en las líneas nacionales y extranjeras.

Table with 6 columns: GASTO POR KILOMETRO DE CAMINO, GASTO POR KILOMETRO RECORRIDO, GASTO AL AÑO. Rows include various expenses like administration, maintenance, traction, and transport.

Table with 6 columns: GASTO POR KILOMETRO DE CAMINO, GASTO POR KILOMETRO RECORRIDO, GASTO AL AÑO. Rows include various expenses like administration, maintenance, traction, and transport.

Table with 6 columns: GASTO POR KILOMETRO DE CAMINO, GASTO POR KILOMETRO RECORRIDO, GASTO AL AÑO. Rows include various expenses like administration, maintenance, traction, and transport.

Fijado ya el movimiento que se considera probable en la línea de Asturias, y determinados los gastos de explotación, resta calcular las tarifas que será necesario adoptar, á fin de que los rendimientos cubran los gastos y dejen el sobrante necesario para proporcionar un interés aceptable á los capitales invertidos en la construcción del camino, teniendo en cuenta que á los noventa y nueve años ha de ser propiedad del Estado. Suponiendo que el camino se concluya en los seis años que fija el pliego de condiciones, aunque es seguro que alguna de sus secciones estará en explotación antes de este plazo, y que en cada uno de los seis años se invierta la parte del presupuesto que exige la sexta de las mismas condiciones, dando también por supuesto que los capitales invertidos devenguen durante la construcción el 6 por 100 de interés anual, resulta, teniendo en cuenta que la subvención asciende á 166,035,965 reales que el capital necesario para llevar á cabo la obra importa 190,140,228 rs.

Adoptando, pues, la tarifa siguiente: Viajeros 1.ª clase 0'44 por kilómetro, 2.ª clase 0'32 id., 3.ª clase 0'20 id. Mercancías á gran velocidad 1'90 por ton.ª y por kil.ª, 1.ª clase 0'65 id. id., 2.ª clase 0'55 id. id., 3.ª clase 0'45 id. id. Los resultados que se obtienen de su aplicación son:

Table with 2 columns: Producto de viajeros, Gastos de explotación. Rows show revenue from passengers and expenses for operation.

TARIFA GENERAL DE LEON A GIJON.

Table with 4 columns: DE PLAZA, DE TRASPORTE, REALES VELLON, REALES VELLON. Rows include fares for passengers and goods, categorized by class and type of transport.

Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. En este caso, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos. Los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de 2.ª clase.

RESUMEN GENERAL

Table with 4 columns: SECCION 1.ª, SECCION 2.ª, SECCION 3.ª, TOTAL. Rows include various financial and operational data for the railway project.

Table with 2 columns: LONGITUDES, PRECIO POR KILOMETRO. Rows show length and price per kilometer for different sections of the railway.

NOTA. En virtud de lo dispuesto por las leyes de 21 de Abril de 1858 y 5 de Junio de 1859, corresponde al ferro-carril de Leon á Gijon una subvención equivalente al 50 por 100 del presupuesto total de construcción; y siendo este de 330,091,382 rs. vn., la subvención asciende á 166,035,965 rs.

SECCION RELIGIOSA.

TRATADO DEL CIRCO. A las ocho de la noche. Genaro el gondolero, zarzuela en tres actos. TRATADO DE LA ZARZUELA. A las ocho de la noche. Un tesoro escondido. TRATADO DE VAQUEROS. A las ocho de la noche. La cruz del matrimonio, comedia en tres actos. Baile y sainete. TRATADO DE NOVEDADES. A las ocho de la noche. Función á beneficio de D. Antonio de Guzman. Sinfonía. Como marido y como amante, pieza en un acto. La maja de rumbero, baile. Embajador y hechicero, comedia de magia en tres actos. El carnaval de Venecia, baile grotesco en un acto.

SECCION COMERCIAL.

BOLSA DE MADRID, 10 de Enero de 1862. TITULOS DEL 3 POR 100 CONSOLIDADO. sin cupon, publicado, 48-40 c.; á plazo, 48-45, 50, 45 50 y 45 fin cor. vol. TITULOS DEL 3 POR 100 DIFERIDO, sin cupon, publicado, 42-25; á plazo, 42-65 fin prox. vol. Deuda amortizable de primera clase, no publicada, 34-50 p. Idem de segunda id., no publicada, 14-25. Deuda del personal, publicado, 20-75. Acciones de carreteras. Emisión de 1.º de Abril de 1850 de 4,000 rs., 6 por 100 anual, no publicado, 97-40. Idem de 2,000 rs., no publicado, 98 p. Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2,000 rs., publicado, 97-50. Idem de 31 de Agosto de 1852 de 2,000 rs., sin cupon, no publicado, 95-55. Idem de 1.º de Julio de 1856 de 2,000 rs., no publicado, 93-10.

ESPECTACULOS.

TEATRO REAL. A las ocho y media de la noche. Función 72.ª de abono. María, ópera en cuatro actos. TEATRO DEL PRINCIPE. A las ocho de la noche. El arambana, comedia de gracioso. Baile. A un cobardo otro mayor. PUNTOS DE SUSCRICION. MADRID: Oficinas de este periódico, calle de Precalados, núm. 57, piso bajo; en las librerías de Moro, Puerta del Sol; en la Americana y en la de Bailly-Baillères, calle del Principe, y Publicadas, Pasaje de Mather. PROVINCIAS: En todas las librerías y administraciones de correos. ULTRAMAR: Santiago de Cuba, D. Juan Laugier. Manila, D. Manuel Ramirez. Gran Canaria, D. Amaranjo Marín de Escobar. Puerto Rico, D. Ignacio Guasco. Santa Cruz de Tenerife, don Jacinto Jimeno. Extranjero: París, Mr. Lafitte Bullier y Compañía, 20, rue de la Banque. Mr. Lejolliv, Notre Dame des Victoires. Londres, Mr. Thomas, Catherine street. Gibraltar, D. Manuel R. Pittó. Lisboa, Diário dos Pobres. CONDICIONES DE LA SUSCRICION. MADRID, PROVINCIALES, ULTRAMAR, EXTRAJERO. Mens. 12 rs. 14 rs. 14 rs. 15 rs. 3 id. 32 36 36 40 3 ps. 60 rs. 6 id. 60 70 70 76 6 120 Editor responsable: D. RAMON ARQUILLADA. Madrid, 1862.—Imp. de M. Tello, Precalados, 56.