AÑO 9.° N.° 18. MADRID, CERVANTES, 16, PRINCIPAL. 1.° DE MAYO DE 1864.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

INDUSTRIA, MINAS, GAS, SEGUROS Y SOCIEDADES DE CRÉDITO.

SALE LOS DOMINGOS.

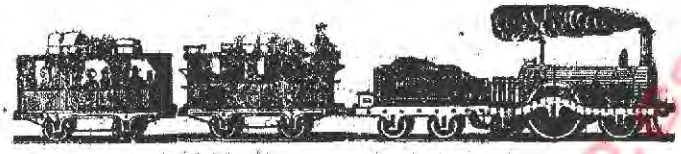
ANUNCIOS.

Línea..... 2 rs.
Los anuncios y comunicados de alguna importancia se insertarán á precios convencionales.

Corresponsales en Provincias.

BARCELONA: librería nacional y estranera de D. Salvador Manero, Rambla de Santa Mónica, 2, frente al Correo; y de Sala hermanos, calle de la Union.
CADIZ: D. José María de Rivas, calle de San Pedro.
SANTANDER: D. Juan Gonzalez.
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristóbal.

PERIÓDICO SEMANAL.



SALE LOS DOMINGOS.

Precio de la suscricion en Madrid y Provincias.

Por un año ..... 100 rs.
Por seis meses..... 50 »
Por tres id..... 30 »

En Ultramar y Estranjero.

Por un año ..... 150 rs.
Por seis meses 75

CORRESPONSALES

en el Extranjero y Ultramar.

PARIS: M. Emile Barrault, ingeniero, 33 boulevard Saint-Martin.
LONDRES: M. Henry, 84 Fleet Street.
HABANA: establecimiento de D. B. Tanago, calle del Obispo 96.

EL PRECIO DE SUSCRICION SE DIRIGIRÁ, EN LIBRANZAS SOBRE CORREOS, AL DIRECTOR DEL PERIÓDICO.

RESÚMEN.

Pasado, presente y porvenir de los ferro-carriles españoles.—Ferro-carril de Ponferrada á la Coruña.—Id. de Medina del Campo á Zamora.—Id. de Mérida á Sevilla.—Crónica parlamentaria. -Comisiones. —Estudios de ferro-carriles.—Crédito mobiliario francés. —Ferro-carrril de Medina del Campo á Salamanca.—Actos oficiales.—Minería.—Correspondencia de París.—Guia de los accionistas.—Id. del contratista de Obras públicas.—Ingresos. — Anuncios. — Boletin comercial y Bolsas.

PASADO, PRESENTE Y PORVENIR DE LOS FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

XII.

Barcelona á Gerona.

De la línea de Tarragona á Martorell y Barcelona, comprendida en la red del litoral mediterráneo, ya nos hemos ocupado en particular en uno de los primeros artículos de esta série. Tenemos, pues, que ocuparnos ahora de la mas importante de las exclusivamente catalanas que es la de Barcelona á Gerona, cuya extension llega hasta 214 kilómetros 960 metros, entre los que se explotan y los que se están construyendo, y que se estenderá hasta 242 cuando toque á la frontera francesa por el *Coll dels Belitres* que es el punto señalado últimamente qor el gobierno.

Hé aquí por órden de fechas la de la inauguracion de cada una de las secciones que hoy se explotan:

28 Oct.	1848	Barcelona á Mataró. . . 28'200
22 Julio	1854	Barcelona á Granollers. 29'500
10 Ene.	1857	Mataró á Arenys . . . . 9'700
3 Dic.	1859	Arenys á Tordera. . . . 27'753
1.° Set.	1860	Granellers á la Rambla. 39'670
4 Agt.	1861	Tordera á la Rambla. . 9'647
17 Mar.	1862	Rambla á Gerona. . . . 29'700

De modo, que los kilómetros que se explotaban á fin de cada año, desde el 28 de Octubre de 1848 en que se abrió el ferro-carril de Barcelona á Mataró, que no solo es el mas antiguo de esta red, sino el primero que se construyó y explotó en España, son los que se verán á continuacion:

Años.	Kilómetros.
1848	28'200
1849	28'200
1850	28'200
1851	28'200
1852	28'200
1853	28'200
1854	57'700
1855	57'700
1856	57'700
1857	67'400
1858	67'400
1859	95'153
1860	134'823
1861	144'470
1862	174'170
1863	174'170

Empezaremos á contar los productos desde 1857; pues los anteriores á esta fecha solo podian referirse á la línea de Barcelona á Mataró, entonces independiente, cuyos ingresos antiguos no poseemos, y á la de Barcelona á Granollers que produjo en total y por kilómetro miemtras se explotó sola:

	Producto total.	Producto por kilómetro.
5 meses de 1854. .	912,242	70'173
Todo el año de 1855	1.932,461	65'507
— — 1856	2.478,915	84'031

Los ingresos, pues, desde 1857, en que ya se cuentan Barcelona á Mataró, Mataró á Arenys y Barcelona á Granollers, son los siguientes:

	Producto total.	Producto por kilómetro
1857	6.599,587	97,917
1858	6.776,320	100,539
1859	7.005,324	100,800

© Biblioteca Nacional de España

Gerona á Francia; 2.312,050 de efectivo en caja; 2.118,468 por existencias de los talleres, rails y combustible; el importe de 312 obligaciones amortizadas y varios créditos por diferentes conceptos, que hacen subir el importe total del activo á 194 millones y medio, cuando el coste de las líneas solo asciende á 182 millones escasos.

Esta empresa disfruta de una inmensa ventaja que ha de contribuir poderosamente á su futura é indudable prosperidad, cual es la de estar poco sobrecargada por las obligaciones que solo representan un valor de 55.896,000 reales, mientras el capital en junto es de 184 millones.

El menor incremento que debe suponerse á los ingresos en el trascurso de cinco años es que dupliquen el producto actual; y en este caso, como los gastos generales aumentarán apenas, los de explotacion sufrirán una considerable rebaja, entre otras causas por abaratarse el precio del carbon procedente entonces de San Juan de las Abadesas, y el capital habrá de experimentar un aumento relativamente pequeño, no puede dudarse cual será la situacion futura de esta Compañía. No nos parece aventurar nada al hacer la siguiente hipótesis:

El producto de los 174 kilómetros explotados en el dia, ascenderá á.	23.485,556
El de los 68 kilómetros que faltan por terminar ó construir . .	11,013,824
Total ingresos probables.	34.499'380

Gastos:

De explotacion, suponiéndolos reducidos al 42 por 100, . . .	14.489,739
Intereses de las actuales obligaciones	3.322,560
Id. de las nuevas, suponiendo que se emitan todos los 72 millones que puede emitir segun la ley	4.320,000
	22.132,299

En este caso, aun sin contar la disminucion de gastos por las obligaciones que se amortizen, quedan mas de 12 millones que repartir entre las acciones, cuyo importe es de 128 millones de reales, ó sea aproximadamente un 10 por 100.

Nadie que conozca el trazado de esta línea, su enlace con las demas de España y Francia y las condiciones del pais en que se desarrolla podrá tachar de exagerada nuestra hipótesis.

Si en vez de emitir mas obligaciones, los directores se deciden por aumentar el capital en acciones, al hacer uso de las facultades que les concedió en 22 de Diciembre la Junta general de accionistas, los resultados serán un poco menos lucrativos, pero la marcha de la empresa quedará desde el principio mas desembarazada y mas tranquila. Creemos, no obstante, que seria mas conveniente la emision de obligaciones.

FRANCISCO JAVIER DE BONA.

FERRO-CARRIL
DE PONFERRADA Á LA CORUÑA.

No se ha presentado ningun postor á la subasta de este ferro-carril celebrada el dia 25 del corriente.

Parece que se habian hecho tres depósitos con objeto de tomar parte en ella.

Lamentando este resultado, que nosotros preveiamos, dice el *Diario de la Coruña*:

«La realidad se ha encargado de demostrarnos una vez mas, que en negocios de ferro-carriles, es muy santo y muy conveniente el entusiasmo de las comarcas que los reclaman, pero que este sentimiento necesita ir acompañado de elementos positivos que estimulen á las empresas á arriesgar sus capitales y su tranquilidad, con el aliciente de un porvenir que recompense los trabajos y las fatigas de tan comprometidas expeculaciones.

La solucion de este asunto depende en la actualidad de resoluciones superiores. El país ha acordado lo que consideró mas conveniente, por conducto de sus autorizados representantes. El gobierno de S. M. adoptará ahora el sistema que juzgue mas realizable.»

Nosotros creemos que el único posible es modificar el presupuesto, mejorar la subvencion y variar el trazado, que deja mucho que desear.

FERRO-CARRIL
DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

Hoy es el dia señalado para la inauguracion oficial de la primera seccion de este ferro-carril comprendida entre Medina del Campo y Toro. El tren destinado á trasportar á las personas invitadas á ella saldrá de Madrid á las nueve de la mañana. En Avila habrá una parada de 30 minutos para el almuerzo, y á la una y 15 minutos seguirá el tren su marcha, llegando á Medina á las tres y 11 minutos. De Medina se saldrá á las tres y media, y se llegará á Toro á las cinco y media. En esta poblacion se hallarán reunidas las principales autoridades de Zamora, y hay dispuesto un magnífico buffet y baile. A las siete y media de la mañana del lúnes 2 regresará el tren con los viajeros y llegará á Madrid á las seis y cinco minutos de la tarde. Todavia no se sabe de fijo si asistirá el señor ministro de Fomento.

FERRO-CARRIL
DE MÉRIDA A SEVILLA.

Tomamos del *Eco de Badajoz* la carta á que nos referiamos en el número anterior, dirijida por el Sr. D. Luis Guilhou á los diputados de esta provincia Sres. Romero Leal, Villanueva y Balmaseda.

«Muy señores, mios, de toda mi consideracion y aprecio: Voy á contestar la atenta carta que Vds. tienen la bondad de dirigirme, invitándome á esplicar las causas que motivan la falta de trabajos en la construccion del ferro-carril de Mérida á Sevilla, porque comprendo como Vds., la justa ansiedad de los pueblos interesados en la mas rápida ejecucion de las obras.

Saben Vds. que por regla general, y por un laudable deseo de abreviar la construccion de vias férreas, las concesiones suelen subastarse con simples anteproyectos, que es de todo pun-

© Biblioteca Nacional de España