AÑO 9.° N.° 19. MADRID, CERVANTES, 16, PRINCIPAL. 8 DE MAYO DE 1864.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

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

SALE LOS DOMINGOS.

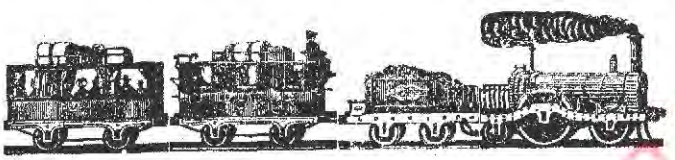
ANUNCIOS.

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 Librerías, 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 Extranjero.

Por un año ..... 130 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.

NUEVO

Y

MAGNÍFICO MAPA

DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL

PUBLICADO

por la direccion del periódico

LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

PARA **1864.**

CON LAS LÍNEAS ABIERTAS Y AUTORIZADAS HASTA EL DIA.

Precios: en la administracion del periódico, calle de Cervantes, n.° 16, principal, para los suscritores, **20** reales, para los no suscritores, **25** reales.

No queriendo el correo encargarse del trasporte de dicho mapa por su volúmen y tamaño, los suscritores de provincias que nos le pidan, se servirán designar una persona en Madrid para recogerle.

RESÚMEN.

Pasado, presente y porvenir de los ferro-carriles españoles.—Ferro-carril de Medina del Campo á Zamora.—Compañía de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—Ferro-carril de Tudela.—Id. de Córdoba á Málaga.—Id. de Ponferrada á la Coruña. Id. directo de Valladolid.—Id. de Medina á Salamanca.—Ferro-carriles en construccion.—Banco de España.—Crónica parlamentaria.—Los presupuestos del Estado y las empresas de ferro-carriles.—Deuda del personal.—Bancos.—Montepio Universal.—Crédito mobiliario francés.—Correspondencia de París.—Guia de los accionistas.—Idem del contratista de Obras públicas.—Ingresos.—Anuncios.—Boletin comercial y Bolsas.

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

XIII.

Lérida á Tarragona.

Sabido es que la línea de que vamos á ocuparnos ha sido objeto de tres distintas concesiones á la que hoy se denomina *Sociedad de los ferro-carriles de Lérida á Reus y Tarragona.*

El órden de fechas de estas concesiones aparece precisamente el contrario al que indica el modo actual de considerar la direccion, pues la primera que se otorgó fué la de Reus á Tarragona, en 30 de Setiembre de 1851; despues tuvo lugar la de Montblanch á Reus, en 23 de Diciembre de 1857, y por último la de Lérida á Montblanch en 13 de Noviembre de 1862. Y sin embargo, el órden seguido en la solicitud de las concesiones y en la construccion es el natural y el que conviene á toda línea que termina en un puerto.

Las variaciones de extension entre los primitivos proyectos y lo que resulta segun las modificaciones aprobadas es el que resulta á continuacion:

	Proyecto primitivo.	Longitud definitiva.
Reus á Tarragona.	13,123	13,099
Tarragona á Montblanch. .	27,182	30,242
Lérida á Montblanch. . . ,	57,008	57,008
Total.	97,313	100,349

La seccion de Tarragona á Montblanch, única que ha tenido aumento de desarrollo, lo debe principalmente al ramal entre las estaciones de Reus que es de 2 kilómetros 654 metros; así es que en la seccion propiamente dicha no ha pasado de 406 metros el aumento de longitud.

El presupuesto de toda la línea, cuyo pormenor expusimos en el penúltimo artículo se elevó en junto á la suma de 79.979,645'76. Recordarán nuestros lectores que esta línea es una de las que no reciben subvencion del Estado.

© Biblioteca Nacional de España

parte satisfecha con la travesía francesa, la española ofrece inmensas ventajas sobre esta, que en nuestro país han sido reconocidas desde el reinado de Cárlos I, en que ya se trató de canalizar el Ebro, continuando la navegacion por los rios Zadorra y Deva, ó por el Neida y el Arou, hasta el mar cantábrico.

Como ya hemos dicho, los ferro-carriles necesitan hoy reemplazar á las vias fluviales, con las que ya empiezan á competir en baratura, que era su única ventaja; y vistas las malas condiciones de los puertos de Cette y de la desembocadura de la Gironda, es necesario mirar con atencion las condiciones favorables que ofrecerá á un ferro-carril español que enlace el puerto de Tarragona con el de San Sebastian, ó mejor aun el de Pasajes, teniendo las ventajas que con tanta claridad expuso el Sr. Jamar en los artículos que publicó en el *Guipuzcoano* á fines de 1862; sin que fuera obstáculo que otros varios puertos de ambos mares aumentasen el tráfico de la línea principal.

Entre las líneas de Francia y España, aparecen las siguientes diferencias:

Desde Burdeos á Marsella existe una distancia de 781 kilómetros, comprendidos los 100 de la ria de la Gironda hasta Royan, que pueden reducirse á 734 por la construccion de una via directa entre Cette y Marsella, siendo en este caso la duracion del viaje de mas de 30 horas, 24 en el ferro-carril y 6 de navegacion.

El trayecto español solo seria de unos 638 contando los 366 y medio de Barcelona á Zaragoza, 179 de Zaragoza á Pamplona y 69 que miden los estudios verificados entre Pamplona y Tolosa, á los cuales hay que añadir 23 y medio desde Tolosa á San Sebastian. Este trayecto solo necesitará 19 horas, ó sean 11 menos que el de Francia.

Si á esto se añade que la línea debe empezar en Tarragona en vez de la capital del Principado, por ser el mejor puerto de nuestro litoral mediterráneo, la economía debe resultar de otros 120 kilómetros y 3 horas de tiempo.

Otra reduccion de trayecto de 100 kilómetros, podria obtenerse con la construccion de una línea directa de Huesca á Pamplona, sin dar el inmenso rodeo de Zaragoza, en cuyo caso la via intermarina española seria solo de 418 kilómetros.

Calculando á 20 francos el precio de trasporte de cada tonelada por la via francesa, es indudable que en la nuestra, aun sin la última reduccion que indicamos por Huesca, no pasaria de 12; y haciendo subir á 4 millones las toneladas de mercancías que costean Francia y España para pasar por el estrecho las destinadas á las plazas del Mediterráneo y demás de las costas de Levante y contando que la apertura del itsmo de Suez eleve este número á 9 millones, la línea española asegura beneficios que no pueden bajar de 72 millones de francos.

Segun las acreditadas cifras de Mac-Cullock, se demuestra la exactitud de este cálculo tomando por ejemplo el trasporte del té que viene á Inglaterra desde China que ascendió en 1858 á 754,326 quintales, tráfico que va en aumento puesto que en 1860 á subido á 768,594 quintales. En el mismo año de 1860 solo el cambio de Inglaterra con sus colonias de la India y la Australia se acercó mucho á 2 millones de toneladas.

En el notable trabajo del Sr. Jamar que antes hemos citado se demuestran con exactitud matemática que las mercancías dirigidas á Lóndres llegarian con una economía de 270 rs. por tonelada atravesando el itsmo de la Península en lugar de dar la vuelta al litoral, además de evitar los riesgos y demoras de tan peligrosa navegacion; siempre que el gobierno español, teniendo en cuenta las inmensas sumas que produciria el desarrollo del movimiento mercantil, permitiese el tránsito de las mercancías, sin pagar derechos por este concepto, que pudieran disminuir ó anular la citada economía de 270 rs. en el flete y el seguro.

Todo cuanto acabamos de decir, rápidamente extratado á veces, y á veces integro de lo que escribimos año y medio há sobre la línea intermarina peninsular, demuestra el lisongero porvenir de la empresa del ferro-carril de Lérida á Tarragona, aun sin contar con las ventajas que ha de reportar de ser la que suministra comunicaciones con el mejor puerto de nuestro litoral mediterráneo á las provincias de Aragon y á la misma capital de la monarquia.

Al que quiera conocer con mas detalles las ventajas de abreviar el trayecto intermarino en que hemos fundado principalmente el porvenir de la línea de Lérida á Tarragona, le aconsejamos que estudie con detencion el notable libro del Sr. Coello, autor del Atlas de España, titulado *Proyecto de las líneas generales de navegacion y de ferro-carriles en la Península española*, publicado en 1855, y del cual, sea dicho de paso, se han valido tantos para los estudios de las vias férreas proyectadas posteriormente. Esto autoriza en alto grado la obra de nuestro amigo para seguir en lo futuro sus consejos.

FRANCISCO JAVIER DE BONA.

FERRO-CARRIL
DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

Con asistencia de los Sres. Saavedra Meneses, Ibarrola y Echevarría, director el primero y ex-directores los segundos de Obras públicas, Moyano, Reina, Mendez Vigo, Arias, Aparici y Guijarro, diputados á Córtes, Alau, Calleja, Campuzano y Ramirez, ingenieros del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, Flores (D. Juan) concesionario de la línea de Orense á Vigo, Flores (Don Antonio), escritor público, Bertran de Lis (D. Rafael), constructor de la línea á que vamos refiriéndonos, algunos indi-

© Biblioteca Nacional de España

vidúos de su Consejo de administracion, varios representantes de la prensa de Madrid y de provincias y otras muchas personas cuyos nombres no recordamos, inauguróse el 1.° del corriente la seccion del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora, comprendida entre el punto de partida y Toro.

Partió de Madrid á las nueve de la mañana el tren que conducia á los invitados á tan grata cuanto trascendental ceremonia y despues de detenerse 30 minutos en Avila, donde se sirvió á aquellos un delicado almuerzo, llegó á Medina del Campo, punto de empalme con la línea del Norte, á las tres y once, prosiguiendo, trascurridos breves instantes, su interrumpida marcha hácia Toro, entre las entusiastas y conmovedoras aclamaciones de los honrados habitantes de los pueblos cuyas fértiles campiñas palpitaban por primera vez de asombro bajo el peso de las locomotoras. En la estacion de Toro, entre un gentío inmenso y ante un altar engalanado con guirnaldas y banderas, bendijo las máquinas el prelado de la diócesis; en Toro se cantó un solemne *Te-deum* en la Colegiata, que no deja de ser apreciable, se sirvió una espléndida comida en el teatro, elegante aunque reducido, en presencia de las mas distinguidas y bellas damas de la poblacion que ocupaban los palcos, y terminada la comida entre elocuentes brindis por la reina, por las Córtes Constituyentes, por Toro, predilecta ciudad de los reyes católicos, por el Sr. Moyano, como iniciador del ferro-carril zamorano, por la alianza de los intereses materiales con los intereses morales de los pueblos y de las antiguas glorias con los adelantos modernos y por la pronta terminacion en Vigo de la línea que á la sazon se inauguraba, hubo fuegos artificiales en la plaza y baile en el teatro que se prolongó hasta las seis de la mañana, hora próxima á la señalada para regresar á Madrid.

En los 60 kilómetros de longitud del trayecto de Medina del Campo á Toro, abierto ya al servicio público, hay algunos trabajos importantes, pero ninguno de primer órden, si se exceptúa el puente sobre el Duero, en Castronuño, del sistema Town, que mide 300 metros próximamente. *Honra á los ingenieros de la Compañía*, dijo despues de examinarle el señor director de Obras públicas: esta es tambien nuestra opinion. El asiento de la via y las obras de fábrica están, el primero sólidamente hecho y las segundas concluidas del todo: ni aquello ni esto es comun en un camino que se inaugura, por lo que nos complacemos en consignarlo. Ahora bien: ¿cuál es su porvenir una vez terminada la seccion de Toro á Zamora? Esto nos servirá de asunto para un segundo artículo, terminando aquí este, no sin felicitar á la provincia de Zamora que forma ya parte de la nueva España, es decir, la España de los ferro-carriles, á las empresas concesionaria y constructora, y á los ingenieros á cuyo cargo han corrido las obras.

COMPAÑÍA

DE LOS FERRO-CARRILES DE ALMANSA Á VALENCIA Y TARRAGONA.

Hemos recibido la Memoria leida en la última Junta general ordinaria de accionistas de la Compañía de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona en la que se acordó:

1.° Que se aprobase el balance y cuentas de explotacion del año último, ó se nombrara una comision que las examinase.

2.° Que en vista del sobrante que resultaba de los productos líquidos de la explotacion, despues de cubierto el servicio ordinario de intereses, se repartiese 1.320,000 rs. sobre el capital en acciones, destinando el resto de 112,491'24 á aumentar el fondo de reserva.

3.° Que se renovase la autorizacion concedida á la Junta directiva en los años anteriores para la emision de 15,000 acciones ó las que se necesitasen de las existentes en cartera, y la de las obligaciones que dentro de los límites legales quepan, y para que adoptase cuantas medidas financieras y de toda clase creyese conducentes á la pronta y feliz terminacion de las obras y explotacion de la línea.

Los productos brutos y kilométricos de la línea de Almansa á Valencia han aumentado considerablemente en el ejercicio de 1863 á que se refiere la Memoria; aquellos se elevan á 12 millones próximamente y estos á 80,000 reales. Las secciones abiertas al servicio de la de Tarragona prometen resultados no menos lisongeros. La primera de Valencia á Castellon quedó terminada al finalizar el año 1862, habiéndose añadido últimamente las estaciones de Chilches, ya concluida, y Almenara y los Valles. La segunda abraza desde Castellon al Ebro, y de ellas se han abierto á la explotacion 19 kilómetros hasta Benicasim.

La tercera del Ebro á Tarragona, se halla ya concluida en mas de 50 kilómetros, con 6 estaciones, 25 puentes y grandes obras de fábrica. Esta quedará abierta al mismo tiempo que la de las costas de Oropesa. Restará entonces solo para la conclusion del camino el puente sobre el Ebro, cuyo sitio de emplazamiento no se ha determinado aun á causa de las infundadas reclamaciones de la ciudad de Tortosa.

Esto es cuanto á la explotacion y obras; en cuanto á la situacion financiera de la Compañía, su capital á consecuencia de las emisiones verificadas para el cobro, pago de las grandes obras realizadas ha aumentado en 34.000,000 próximamente en acciones y obligaciones, colocándose á la par las primeras, y consiguiendo estas últimas una cotizacion tan ventajosa en nuestros mercados cual no la ha obtenido ninguna otra Compañía. Con estas nuevas emisiones, amortizacion de los antiguos títulos hi-

© Biblioteca Nacional de España