

*Regional*



PERTENECE A LA BIBLIOTECA DEL  
ATENEU BARCELONÉS

# MEMORIA

PARA LA

## JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DE LA

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES

DE

### Tarragona á Barcelona y Francia

QUE HA DE CELEBRARSE

el día 24 de Abril de 1887.





MEMORIA

MEMORIA

# MEMORIA

PARA LA

## JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DE LA

COMPañÍA DE LOS FERROCARRILES

DE

### Tarragona á Barcelona y Francia

QUE HA DE CELEBRARSE

el día 24 de Abril de 1887.

PERTENECE Á LA BIBLIOTECA DEL  
ATENEU BARCELONÉS



BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LOS SUCEORES DE N. RAMIREZ Y C.<sup>ª</sup>

Paseo de Escudillers, núm. 4

1887

r. 324269

MEMORIA

PARA LA

JUNTA GENERAL DE ACCIONARIOS

COMANIA DE LOS EMPRENEDORES



Porción a Barcelona y Francia

QUE HA DE CELEBRARSE

el día 24 de Abril de 1887.

BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE LOS HERMANOS DE R. MARTEL Y C.

A. GARCIA DE GONZALEZ, CALLE 4.

1887

*Señores Accionistas:*

**A**CORDADA por el voto unánime de las dos asambleas generales reunidas en 14 de noviembre de 1886 la fusión de las Compañías de Tarragona á Barcelona y Francia y de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, procedióse sin dilación á dar cumplimiento á los artículos estipulados elevándolos á escritura pública, y á constituir el actual Consejo, conforme de todo pudieron los Sres. Accionistas enterarse por el documento inserto en el *Boletín Oficial* de esta Provincia y en la *Gaceta de Madrid* correspondientes á los días 5 y 10 de diciembre respectivamente. A continuación de esta Memoria se copia esta publicacion oficial y forma uno de sus Apéndices.

Sometida la fusión convenida á la aprobación de la Superioridad, merecióla en Real Orden expedida en 6 de febrero de 1887 por el Ministerio de Fomento, según igualmente puede verse entre los documentos que á la Memoria acompañan.

En uso de la facultad contenida en el art. 4.º del acuerdo de fusión, determinó el Consejo que los Estatutos de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia fuesen

los que interinamente rigieran, y fijó el capital social en 350,000 acciones, de las que, conforme muestra el Balance, existen en cartera 34,927. También, á tenor del art. 5.º, se ha procedido por medio de escritura pública á la creación y emisión de 20,000 obligaciones de valor nominal 500 pesetas una y al interés anual de 3 por 100, con hipoteca de las líneas de Valls á Villanueva y Barcelona y de Roda á Reus.

A estas resoluciones del Consejo, hijas de las autorizaciones recibidas, presidió también la unanimidad de sus individuos, como sucedió en las asambleas expresadas.

Esto explicado, toca al Consejo reseñar á los Sres. Accionistas los puntos que son objeto de la presente reunión. El Balance social ocupa en orden el primer lugar, y sobre cada una de sus partidas han de ser pertinentes algunas palabras de explicación.

### ACTIVO.

**COSTO DE LOS CAMINOS.** — Hállanse comprendidas en esta cuenta las sumas invertidas, así en los caminos de la antigua Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia, como en las pertenencias de la Compañía de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona. Del importe que tenían las últimas señalado queda rebajada la cantidad de 16.000,000 de pesetas, reducción que en esta cuenta, al igual que en otras, es resultado del menor valor que por la fusión se ha dado á las acciones de los ferrocarriles Directos.

**MATERIAL MÓVIL.** — No ha experimentado esta cuenta variación desde el Balance del año 1885.

TERRENOS.—Al igual de lo que se ha practicado con el importe de las otras pertenencias de los ferrocarriles Directos, ha sido disminuído en 500,000 pesetas el valor atribuido á los inmuebles aportados por la misma Compañía, inmuebles que, junto con los de la antigua de Tarragona á Barcelona y Francia, forman el total en el Balance expresado.

PERTENECE A LA BIBLIOTECA DEL  
ATENEU BARCELONÉS

CARTERA.—Constitúyenla:

11,000 obligaciones de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.

20,000 obligaciones creadas en 14 de Noviembre de 1886, y

34,927 acciones que, disminuído ya, como lo ha sido, el valor de los caminos, terrenos y demás pertenencias de la Compañía de los ferrocarriles Directos, creemos han de ser conservadas como recurso utilizable para la construcción.

TALLERES.—Sus existencias vienen particularizadas en los Inventarios.

EXISTENCIAS EN LOS SERVICIOS.—Á Ptas. 215,740'06 ascendía la valoración de las partidas que en tal concepto se recibieron de la Compañía de los ferrocarriles Directos; en ella, consecuente el Consejo con la norma establecida, ha introducido la rebaja de Ptas. 107,870'06.

VARIOS DEUDORES.—De la parte que en esta cuenta corresponde á la Compañía de los ferrocarriles Directos, ha sido rebajada provisionalmente y en calidad de por ahora la cantidad de Ptas. 23.811,921'92. De este modo el total que la cuenta arroja puede considerarse en todos conceptos como de valor verdadero.

SUBVENCIÓN Á PERCIBIR DEL ESTADO. — Lo que esta cuenta arroja es el saldo á que la Compañía tiene derecho por la construcción de la línea de Gerona á la frontera francesa.

A. DE GRIMALDI.—Sigue el litigio con la antigua Empresa constructora, y acerca de su curso solamente puede anunciarse á los Sres. Accionistas que después del fallo en primera instancia, favorable á la Compañía, ha pretendido asumir la personalidad del Sr. Grimaldi el príncipe Czartorisky, que es uno de sus asociados.—Fuerte la Compañía en el perfecto derecho que le asiste, cree con firmeza que, como sucedió en primera instancia, ha de obtener en lo sucesivo nuevas declaraciones que le permitan resarcirse de los graves perjuicios que por la antigua Empresa constructora le fueron irrogados.

### PASIVO

CAPITAL.—350,000 acciones, ó sean:

216,773 de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.

92,300 de la Compañía de los ferrocarriles Directos.

6,000 de id. id.

en garantía.

34,927 en Cartera.

---

350,000

---

OBLIGACIONES DE 3 POR 100 Y 6 POR 100. — Al pié del Balance van continuadas acerca de ellas las explicaciones necesarias, y no es por lo tanto del caso repetirlas.

SERVICIO DE LAS OBLIGACIONES. — Bajo este título se comprenden los cupones vencidos en 31 de diciembre, así como los de semestres anteriores no presentados al cobro, y las obligaciones amortizadas pendientes de pago.

ACREEDORES VARIOS.—Inclúyense en esta cuenta todos los débitos de las Compañías fusionadas; para la cancelación de los que en la suma pertenecen á la Compañía de los ferrocarriles Directos fueron principalmente creadas las 20,000 obligaciones de 3 por 100 de que queda hecho mérito.

CUENTA DE EXPLOTACIÓN.— Conforme pueden ver los Sres. Accionistas en los estados de liquidación de ambas Compañías fusionadas, la presente cuenta comprende única y exclusivamente los resultados aplicables á las acciones de la de Tarragona á Barcelona y Francia.

SUBVENCIÓN.—Contrabalancea esta cuenta la de igual título contenida en el Activo, y habrá de continuar ínterin por el Estado no se haga aquella efectiva.

PERTENECE A LA BIBLIOTECA DEL  
ATENEO BARCELONÉS

De las otras cuentas que en el Balance van continuadas únicamente ha de decirse que las de *Caja y Banco de Barcelona* manifiestan la existencia de numerario propio de la Compañía en 31 de diciembre; que la de *Depósitos de contratistas en valores* expresa los depósitos por éstos constituidos en seguridad de sus compromisos; y finalmente que la titulada *Garantía de contratistas* representa los créditos de los mismos contratistas por los valores depositados, más las cantidades que les han sido retenidas á proporción que se han verificado las liquidaciones.

## EXPLOTACIÓN.

### Lineas de Tarragona á Barcelona y Francia.

Conocido es por los Sres. Accionistas el hecho de que los productos de estas líneas fueron en los años de 1884 y 1885 los que menor quebranto padecieron en la grande y general baja experimentada no sólo en las de España, sino también en las de Francia y de Europa. Para las francesas, con las que empalman las nuestras, continuó desgraciadamente el descenso en 1886; mas por lo que toca á las de esta Compañía en dicho año, objeto hoy de nuestro exámen, no sólo aquél se ha suspendido, sino que han alcanzado los ingresos un pequeño aumento, lo cual es muy digno de ser tenido en cuenta coincidiendo con aquella disminución.

Por los estados de Movimiento á la Memoria adjuntos podrán enterarse los Sres. Accionistas de que, en nada obstante la competencia que nuevas líneas han abierto á las de la Compañía y la mengua que en éstas debió de experimentar el tráfico á causa del que fué cedido á la de los Directos, aun así y con todo ello el desenvolvimiento progresivo que no cesa en nuestra privilegiada red, nos ha permitido conservar las cifras de nuestros ingresos, alcanzando en los 350 kilómetros de nuestras antiguas líneas el tipo kilométrico de Ptas. 39,352'27.

Igualmente podrán enterarse los Sres. Accionistas de que en los gastos de la explotación se ha mantenido el mismo tipo del año anterior, hecho en verdad sumamente satisfactorio, ya que, obligados al tomar á nuestro cargo la de las líneas de la Compañía de los Directos á aplicarles igual coeficiente que á las nuestras, era de temer su aumento por el menor ingreso de aquéllas. Esto no obstante, los esfuerzos y la actividad empleados nos han permitido realizar aquel beneficio en favor de los ferrocarriles Directos sin perjuicio ninguno por nuestra parte, ya que, repetimos, no ha aumentado en 1886 el coeficiente del año de 1885.

### Líneas de Valls, Reus y Zaragoza.

Sólo por espacio de ocho meses ha tenido esta Compañía á su cargo las líneas de Reus y Valls, y únicamente á contar desde la fusión la de Zaragoza á Puebla de Híjar, de manera que no posee los datos necesarios para formalizar su estadística. Sin embargo, por el estado de la liquidación practicada á tenor del artículo 6.º del Convenio de fusión, pueden los Sres. Accionistas apreciar los resultados obtenidos en las líneas de Valls y Reus, prometiéndonos fundadamente gran aumento en sus productos así que los enlaces de las mismas con las de Tarragona á Barcelona puedan entregarse á la explotación.

Respecto de ellos ha de manifestar el Consejo que el de San Vicente de Calders está ya terminado, esperando que se abrirá para el servicio público el día 15 del corriente mes. En el de la Bordeta siguen los trabajos con actividad, y próxima también su explotación, ha sido ya elevado á

la aprobación superior el nuevo servicio de trenes á que su terminación dará lugar.

Pasando el Consejo á tratar del asunto que ha motivado el carácter extraordinario dado á la presente Junta, comenzará por recordar á los Sres. Accionistas que uno de los principales móviles que á todos nos impulsaron á adelantar la época señalada para la fusión con la Compañía de los ferrocarriles Directos y á acordar su inmediata realización, fué la altísima conveniencia de que desapareciera cuanto ántes la solución de continuidad existente en las líneas de la Compañía entre Reus y Zaragoza, para lo cual era lo primero poder estudiar detenidamente sus condiciones, las necesidades que el nuevo trozo está llamado á satisfacer y las rectificaciones de que en todos conceptos fuese susceptible á fin de asegurar una buena explotación. Estos estudios se han hecho; con gran ahinco y detenimiento, en el terreno y en el gabinete se han mirado y fijado todos los puntos dudosos, y creemos haber conseguido el objeto apetecido, esto es, el trazado de una línea que, así técnica como económicamente considerada, es incomparablemente mejor que la desde un principio proyectada. Véase sino el perfil que se pone al fin de esta Memoria, y por él vendrán en conocimiento los Sres. Accionistas de que en todo el trayecto de Barcelona á Zaragoza sigue la línea un plano que puede decirse horizontal, y que únicamente para salvar la divisoria de los ríos Ebro y Francolí tiene pendientes de 6 á 14'5 milésimas. Resultado de esto ha de ser que de los 345 kilómetros que medirá nuestra línea entre Zaragoza y Barcelona, habrá unos trescientos de inmejorable trazado, igual por lo excelente con el que tienen las líneas extranjeras de mayor tráfico.

Su coste no excederá, según nuestras apreciaciones, de 250,000 pesetas por kilómetro; y por lo que toca á sus probables rendimientos, su cálculo, si para él acudiéramos á los diferentes sistemas de distintos autores, cuya explicación no es de este lugar, nos daría una cantidad que varía entre 18 y 25 mil pesetas por kilómetro. De tomar por base los rendimientos nuestros y los de las líneas de empalme nos resultarían con exceso 30,000; pero aún más que todos estos datos y con mayor elocuencia proclama lo que ha de rendir la nueva línea un hecho por demás evidente y significativo. Teniendo de ella como tenemos construídos y en explotación 150 kilómetros, sólo con la construcción de otros 195 habrémos de percibir los resultados de 345 de un tráfico completamente nuevo; y como los gastos en los 150 kilómetros ya explotados no habrán de experimentar más aumento que el producido por la tracción de los nuevos trenes que por ellos circulen, de ahí que pueda sin vacilación asegurarse desde ahora que los gastos de la explotación de un tráfico así adquirido y por aquel número de kilómetros repartido, no habrá de ascender á 33 por 100.

Y no hemos echado en olvido, ántes bien lo hemos tenido muy presente, la nueva savia y creciente vigor que la conclusión de la línea de Reus á Zaragoza ha de comunicar á todas las que ahora posee la Compañía, y en especial á los 169 kilómetros que forman la de Barcelona á la frontera; estas sobre todo adquirirán aun más valor del que ya tienen, así por la creciente circulación como por la facilidad de percibir del tráfico internacional, en vez de los 4 y 5 céntimos de peseta hoy cobrados, un rendimiento por lo ménos la mitad mayor.

Así, pues, examinada la línea de Zaragoza desde dos puntos de vista, el de su coste y el de su producto, del uno y del otro ha de deducirse la conveniencia suma de que proceda la Compañía á su construcción.

Veamos ahora cuál ha de ser el mejor medio de reunir los capitales para ello indispensables.

Las diferentes casas ó empresas financieras que de este negocio han conocido, han llegado, para el caso de que quisiera la Compañía levantar fondos mediante obligaciones de 3 por 100, á ofrecer su adquisición á 300 fr.; tan profundo es en ellas el convencimiento de que nos quedamos muy por debajo de la realidad al calcular los rendimientos de la línea; esto no obstante, considera el Consejo que no es conveniente para la Compañía acudir ahora á aquel recurso, y que más beneficioso ha de serle con las acciones en cartera y con la tercera parte de las poseídas por los Accionistas, que á este efecto serán cedidas, si tal es vuestro acuerdo, adquirir la suma necesaria.

El pensamiento, sometido ya á los Sres. Accionistas en el aviso de convocatoria, habrá sin duda sido por todos meditado y estudiado cual corresponde á cosa que tanto afecta á nuestros intereses. No hay que decir si el Consejo se ha consagrado á su exámen con profundo detenimiento, mediante el cual se ha convencido de ser el medio propuesto lo mejor y en todos conceptos lo más ventajoso.

A este convencimiento, entre otras muchas consideraciones, le ha conducido ésta que vamos á exponer á los señores Accionistas.

A las antiguas acciones de Francia, según los productos obtenidos en 1886, pueden señalárseles ocho pesetas de dividendo. Las antiguas de los Directos no podrán hoy percibir ninguno, ya que ha debido ser cargada su cuenta de Explotación en el próximo pasado año con el servicio de los empréstitos. Ahora bien, dada esta situación, y aun mejorándose los ingresos, como esperamos, en más de millón y medio de pesetas, con dificultad pueden unas y otras acciones fundar esperanzas en repartos superiores al que en el día es posible señalar á las de Francia.

Pero si se construye la vía de Reus á Zaragoza sin

crear nuevas obligaciones, aquellas que creó la Compañía de los ferrocarriles Directos para servir á la prolongación y que hoy pesan sobre las antiguas líneas, siendo así que fueron éstas del todo construídas con fondos suministrados por las acciones, podrán y deberán ser atendidas por la nueva línea, y de este modo aligeradas aquéllas y reducido además su número, de ser admitido el proyecto del Consejo, puede darse por seguro que los productos ya en el presente ejercicio habrán de consentir el reparto de un dividendo de 20 pesetas por acción. Si algún año no llegase á obtenerse sería la diferencia cubierta por una cuenta de Insuficiencias que se saldaría con los sobrantes de los años sucesivos, pues esta cantidad de 20 pesetas, no sólo vendría justificada por los rendimientos, sino que ha sido tomada por base de la operación financiera de la cual ha de salir la construcción del camino.

Para realizar aquélla y para el otorgamiento del contrato de construcción; para las gestiones que hayan de practicarse en las esferas del Gobierno y también en el mercado de París; en una palabra, para llevar adelante y á término un asunto del que tantos penden y con tantos está enlazado, necesita el Consejo, como comprenderán los señores Accionistas, amplia autorización; imposible es especificar todos sus extremos, pero ha de comprender cuantos dentro del asunto pueden presentarse. Saben los Sres. Accionistas el uso que hemos hecho de las autorizaciones con que hasta el día nos han honrado, y esto es impulso que nos mueve á solicitar la nueva y prenda de nuestra conducta futura. Consta también á los Sres. Accionistas que á no ser en los casos en que el interés social lo haya impedido, se ha complacido siempre el Consejo en dar á los asuntos de la Compañía toda aquella publicidad que tanto se aviene con la buena y honrada administración; pero á su ver ha llegado hoy uno de aquellos casos, y dada la índole de las gestiones que del asunto son propias, con-

sidera de su deber no mostrarse más explícito, y pasa á someter á los Sres. Accionistas los siguientes acuerdos:

- 1.º Aprobación del Balance de 1886.
- 2.º Señalamiento del dividendo activo que, según él, corresponde á las acciones de la antigua Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.
- 3.º Los Sres. Accionistas se obligan á entregar una acción por cada tres que poseen y la parte proporcional por las que no lleguen á este número, al objeto de que con las acciones cedidas y con las existentes en cartera pueda el Consejo de Administración hacer frente á los gastos que importe la terminación de la línea de Reus á Zaragoza.
- 4.º A contar desde el actual ejercicio percibirán las acciones un dividendo activo de 20 pesetas.
- 5.º El Consejo de Administración, revestido con las facultades de la Junta general extraordinaria, queda autorizado para establecer, practicar y concluir cuantas gestiones, tratos y contratos sean convenientes, así con la Superioridad como con empresas y personas particulares, para la mejor y definitiva construcción de la línea de Reus á Zaragoza.

Barcelona 8 de abril de 1887.

EL PRESIDENTE, *Federico Marcet Vidal*.—EL DIRECTOR-GERENTE, *Claudio Planás*.—EL SECRETARIO, *Miguel Victoriano Amer*.

---

I.

EN la ciudad de Barcelona, á los 15 de Noviembre de 1836, ante mi D. Adrián Margarit y Coll, Abogado, Notario del ilustre Colegio del territorio de la Audiencia de Barcelona, con residencia en la capital, y testigos en la conclusión nombraderos, comparecen de una parte el señor D. Bruno Cuadros y Vidal, del comercio y propietario, casado, mayor de edad y vecino de esta ciudad, cuyas circunstancias quedan comprobadas con su cédula personal, que exhibe, librada con fecha 20 de Agosto último, bajo el núm. 6, en la calidad que afirma tener de Director gerente de la Sociedad anónima domiciliada en esta plaza, titulada *Compañía de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona*, y de otra el Excmo. Sr. D. Claudio Planás y Armet, Abogado del ilustre Colegio de esta ciudad y propietario, soltero, mayor de edad y vecino de esta ciudad, cuyas circunstancias quedan comprobadas con su cédula personal, que exhibe, librada con fecha 12 de Octubre próximo pasado, bajo el núm. 15, obrando en la calidad que afirma tener de Director gerente de la Sociedad anónima, domiciliada en esta plaza, titulada *Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia*; y teniendo ambos señores comparecientes, á juicio del suscrito Notario, la capacidad legal necesaria para este otorgamiento, dicen que las Compañías mencionadas celebraron el día de ayer Juntas generales extraordinarias de accionistas, sometiéndose á la aprobación de ellas el siguiente convenio:

«El Consejo de Administración de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia, en sesión de 15 de los corrientes y el Consejo de Administración de la Compañía de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, en sesión del 18 siguiente, han acordado el siguiente convenio:

Demostrada por la experiencia la necesidad de que sea una sola la gestión social para simplificar gastos y allegar recursos á fin de liquidar sin violencia obligaciones ineludibles de la Compañía de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, así como para dar mayor impulso á la realización del objeto social de la misma, los Consejos de Administración de ambas Compañías acuerdan lo siguiente:

1.<sup>o</sup> Desde el día en que este convenio obtenga la aprobación de las respectivas Juntas generales extraordinarias de las Compañías de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia y Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, quedarán constituidas en una sola Compañía, que será de Tarragona á Barcelona y Francia, la que por consecuencia de este acto, no sólo será dueña y poseedora del haber social de la propia Compañía, si que además del que integraba y posee el de la referida Compañía de los Directos con todos sus derechos, líneas y concesiones.

2.º Para los efectos de esta fusión quedan equiparadas las actuales acciones de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona á las de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia, debiendo por consiguiente en lo sucesivo percibir cada una de aquéllas igual beneficio que cada una de éstas desde el próximo ejercicio del año 1887.

3.º El Consejo de Administración de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia se aumentará, para el futuro régimen de la Compañía, con cinco individuos, á su elección, del de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona.

4.º La Compañía se regirá en lo sucesivo por unos solos Estatutos, y se otorgan ámpliamente á las personas que constituirán el Consejo, según el artículo anterior, los poderes y la delegación de las Juntas generales extraordinarias para llevar á efecto la unificación y reforma de los actuales de las Compañías, y practicar todos los actos oficiales ó extra-oficiales que estimen conducentes al objeto de legalizar bajo todos sus aspectos el presente contrato, resolviendo según su prudente arbitrio todas las dificultades que para la realización de dicho propósito pudieran ocurrir, así con el Estado como con las Autoridades, Tribunales y cualesquiera otros centros oficiales ó particulares.

5.º Al objeto de regularizar la situación financiera que aportará á la fusión la Compañía de los ferrocarriles Directos, cubrir el coste de los enlaces de las líneas, el del material y demás atenciones, sin tener que apelar á una venta de los terrenos que posee, precipitada y desventajosamente, se acuerda la emisión de 20.000 obligaciones de valor nominal 500 pesetas una, al interés del 3 por 100 anual, amortizables en noventa años, con hipoteca de las líneas de Valls á Villanueva y Barcelona y de Roda á Reus.

6.º Se liquidará el ejercicio de la explotación de las líneas de Valls y Reus, correspondiente al corriente año 1886, con arreglo á la 3.ª de las bases de 2 de Marzo último, las que en virtud de este convenio quedan anuladas y sin ulterior efecto.

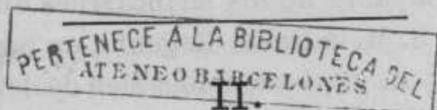
En su consecuencia, los infrascritos Directores gerentes de ambas Compañías, para que conste debidamente y á los efectos legales, suscriben el presente documento, en representación de las mismas, en Barcelona á los 19 días del mes de Octubre de 1886.—Por la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia, el Director gerente, Claudio Planás.—Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, Bruno Cuadros, Director gerente.»

Ambos señores comparecientes manifestaron que el convenio que se acaba de transcribir y que, según se ha dicho al principio, fué sometido á la aprobación de las respectivas Juntas generales de entrambas Compañías, se la mereció por completo y por unanimidad, lo cual dichos comparecientes consignan en este acto á todos los efectos legales.

Asimismo, en sus respectivas calidades, hacen constar á los debidos efectos que, en cumplimiento del convenio transcrito y de lo acordado en su sesión de este día por el Consejo de Administración de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia, desde esta fecha entran á formar parte de dicho Consejo los Consejeros de Administración que fueron de la Compañía de los ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, Sr. D. Bruno Cuadros y Vidal y Excmos. Sres. D. Santiago Soler y Plá, D. Víctor Balaguer, D. Cristino Martos y el Vizconde de Torre Luzón.

Quedan advertidos los señores otorgantes por mí el suscrito Notario de que esta escritura deberá ser presentada en la oficina de liquidación del impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes de esta capital en el término y á los efectos expresados en la Instrucción vigente sobre dicho impuesto, así como que deberá ser presentada para su inscripción en el Registro mercantil de esta ciudad, á tenor del artículo 25 del Código de Comercio vigente, bajo las sanciones que establecen los 24 y 26 del mismo.

En cuyo testimonio así lo otorgan, siendo presentes por testigos don Teodoro Réus y Cortés y D. José Juli y Colomer, de esta vecindad, á quienes y á los señores otorgantes he leído íntegramente este instrumento por haberlo así elegido, después de advertidos todos del derecho que tienen para leérselo por sí mismos de que doy fe. Y dichos otorgantes, cuyas personas, profesión y vecindad doy también fe de conocer, firman con los testigos. — Bruno Cuadros. — Claudio Planás. — Teodoro Réus y Cortés. — José Juli. — Signado. — Adrián Margarit y Coll.



**Cuerpo nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.**—**DIVISIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTE.**—Núm. 252.—El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, con fecha 6 del actual dice á esta División lo siguiente:—«El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue: Ilmo. Sr.: Vista la comunicación dirigida con fecha 15 de Diciembre último por el Gobernador de la provincia de Barcelona dando cuenta de la pretensión de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia representada por su Director Gerente respecto á que se traspasen á su favor los derechos, líneas y concesiones de la extinguida Compañía de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona, en virtud de la escritura pública de convenio celebrado en 19 de Octubre último entre ambas Empresas, unánimemente aprobado por sus respectivas juntas extraordinarias en 14 de Noviembre último desde cuya fecha se pide el reconocimiento.—Visto el testimonio notarial que á la comunicación acompaña de la escritura de convenio otorgada entre las

Compañías de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona y de Tarragona á Barcelona y Francia ante el notario D. Adrián Margarit en 3 de Diciembre del año próximo pasado: Vistos los ejemplares de la *Gaceta de Madrid* y *Boletín oficial* de la provincia de Barcelona en que se halla inserta la mencionada escritura: Considerando que el acto que acredita el testimonio notarial que se cita, constituye una fusión de ambas Compañías interesadas bajo la denominación ó razón social única de la de los Ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia, acto para el cual les autoriza el derecho siempre que se llenen determinados requisitos y formalidades: Considerando que el consentimiento de las partes interesadas para llevar á cabo las transferencias en cuestión se patentiza explícitamente por el resultado de sus respectivas juntas generales que así lo acordaron á juzgar por el testimonio de la escritura precitada, cuyo documento autoriza en perfecta forma el contrato en su esencia, faltando acreditar, sin embargo, para que produzca sus efectos, la inscripción en el registro mercantil correspondiente y su presentación en la oficina de liquidación del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes: Considerando que admitida la aptitud legal de las dos Compañías para contraer y pactar sobre lo que constituye su objeto social, ninguna duda puede ofrecerse en cuanto á la personalidad de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia para asumir como entidad jurídica, legalmente constituida, todos los derechos y obligaciones y cuanto constituye la concesión de la línea de Madrid á la de Valls á Villanueva y Barcelona y la de esta misma, otorgadas ambas á la Compañía de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona; S. M. la Reina Regente, en nombre de su augusto hijo D. Alfonso XIII (q. D. g.), ha tenido á bien declarar que la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia sustituye á la de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona en todos los derechos, obligaciones y responsabilidades que respecto al Estado son inherentes y se derivan de la concesión de la línea de Madrid á empalmar con la de Valls á Villanueva y Barcelona y la de esta misma ó sea de Valls á Barcelona que le fueron otorgadas, debiendo dar cuenta á este Centro de la inscripción en el registro mercantil y de la presentación en la oficina liquidadora del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes, efectuándose el pago de lo que corresponda.»

Lo que traslado á V. S. para su conocimiento.—Dios guarde á V. S. muchos años. Barcelona 18 de Febrero de 1887.—El Ingeniero Jefe, M. ESTIBAUS.—Sr. Director Gerente de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia.

**COMPañIA DE LOS FERROCARRILES**  
DE  
**TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA.**

*BALANCE en 31 de Diciembre de 1886.*

ACTIVO.			PASIVO.	
Pesetas.	Cs.		Pesetas.	Cs.
204.685,045	18	.....Costo de los caminos, Minas, Concesiones y estudios.....	5	»
7.955,835	82	.....Material móvil.....	»	»
11.492,353	06	.....Terrenos.....	»	»
2.164,267	66	.....Banco de Barcelona.....	»	»
20,370	95	.....Caja.....	»	»
24.725,325	»	Cartera { 11,000 Obligaciones del 3 p.º á entregar. Ptas. 3.135,000	»	»
		20,000 id. id. á emitir... » 5.000,000	»	»
		34,927 acciones á Ptas. 475 una..... » 16.590,325	»	»
603,591	13	.....Talleres.....	»	»
677,249	14	.....Existencias en los servicios.....	»	»
575,272	36	.....Deudores varios.....	»	»
247,740	»	.....Depósitos de contratistas en valores.....	»	»
6.180,107	39	.....Subvención á percibir del Estado.....	»	»
709,440	84	.....A. de Grimaldi.....	»	»
»	»	Capital: 350,000 acciones en que se han convertido las 209,975 de las antiguas Compañías de Tarragona á Martorell y Barcelona, de Barcelona á Francia por Figueras y de Madrid y Zaragoza á Barcelona.....	116.420,950	»
»	»	Obligaciones { 344,235 de las líneas de T. B. F. Ptas 81.755,812'50	106.620,812	50
»	»	del 3 p.º { 99,460 id. de Reus y Valls » 24.865,000	17.977,500	»
»	»	.....Obligaciones del 6 p.º; 35,955.....	3.881,396	73
»	»	.....Servicio de las obligaciones.....	6.623,152	80
»	»	.....Acreedores varios.....	577,362	67
»	»	.....Garantía de contratistas.....	1.755,316	44
»	»	.....Cuenta de explotación.....	6.180,107	39
»	»	.....Subvención.....	260.036,598	53
260.036,598	53		260.036,598	53

Las obligaciones de las líneas de Tarragona á Barcelona y Francia que devengan el interés anual de 3 p.º proceden, en cuanto á 170,755, de la emisión de 12 de Setiembre de 1864, correspondiendo las restantes 173,480 á la de 20 de Abril de 1878. Consta cada emisión de 176,000 títulos de una obligación de valor nominal 475 pesetas, amortizables por semestres, terminando la primera en 2 de Enero de 1961, y la segunda en 2 de Enero de 1971. El tipo medio de su negociación ha sido de pesetas 281'46 (ó sea 118'51 p.º), y su producto, de pesetas 96.887,970'29. Las 35,955 obligaciones del 6 p.º son resto de las creadas por escritura de 24 de Enero de 1876.

De las 99,460 obligaciones del 3 p.º, de valor nominal 500 pesetas una, que afectan á las líneas de Reus y Valls, quedan por emitir 20,000; correspondiendo de las 79,460 restantes, 59,460 á la línea de Valls, procedentes de la emisión de 60,000 efectuada en virtud de la escritura de 18 de Diciembre de 1882, cuya amortización se hace por semestres y terminará en 2 de Enero de 1974; y 20,000 á la línea de Reus, según escritura de 28 de Abril de 1886, amortizables también por semestres, terminando en 1.º de Abril de 1976. El tipo medio de su negociación ha sido de pesetas 214'49 (ó sea, 85'80 p.º), y su producto de pesetas 17.043,481'20.

V.º B.º

El Presidente,

*Federico Marcol Vidal.*

El Director Gerente,

*Claudio Planós.*



# LIQUIDACIÓN

DE LOS

productos obtenidos en las líneas de Madrid y Zaragoza á Barcelona durante el año 1886 (kilómetros 197).

	Pesetas.	Cs.	Pesetas.	Cs.
Productos de las líneas de Reus y Valls, de 1.º Enero á 30 Abril. . . . .			414,642	58
Productos de las líneas de Reus y Valls, de 1.º Mayo á 31 Diciembre. . . . .			1.434,151	51
Productos de la línea de Zaragoza, de 1.º Enero á 31 Diciembre. . . . .			266,314	54
			2,115,108	63
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN.</b>				
Administración y Dirección. . . . .	152,416	28		
Líneas de Reus y Valls; de 1.º Enero á 30 Abril. . . . .	358,271	»		
Id. id. id. de 1.º Mayo á 31 Diciembre. . . . .	598,758	25		
Línea de Zaragoza; de 1.º Enero á 31 Diciembre. . . . .	259,248	99	1.368,694	52
PRODUCTO LÍQUIDO. . . . .			746,414	11
<b>Á DEDUCIR:</b>				
Servicio de las obligaciones.				
Línea de Valls; cupón del 2.º semestre de 1885 (1). . . . .	447,525	»		
Id. id. id. del 1.º id. de 1886. . . . .	447,007	50		
Id. id. id. del 2.º id. de 1886. . . . .	446,482	50		
Amortizaciones. . . . .	70,250	»		
Línea de Reus; cupón del semestre de 1.º Abril á 30 Setiembre 1886. . . . .	150,000	»	1.561,265	»
DIFERENCIA. . . . .			814,850	89

PERTENECE Á LA BIBLIOTECA DEL ATENEO BARCELONÉS

(1) Ha debido cargarse un semestre más del servicio de obligaciones, en razón á que la extinguida Compañía de los ferrocarriles directos dejaba la inclusión de los intereses para el semestre siguiente al que correspondían.

## GASTOS DE EXPLOTACIÓN Y CONSERVACIÓN

ocurridos durante el año 1886.

Administración Central.		Pesetas.	Cs.	Pesetas.	Cs.	Pesetas.	Cs.
Secretaría..	Personal. . . . .	18,229	92				
	Gastos; consistentes en impresión de memorias, libros, suscripciones, anuncios, correspondencia, sellos y demás. . . . .	4,680	25	22,910	17		
Contabilidad general Intervención y Estadística. . . . .	Personal. . . . .	123,932	42				
	Gastos; consistentes en impresos, libros, objetos de escritorio, correspond., mobiliario y demás.	9,659	25	133,591	67		
Servicio Comercial..	Personal. . . . .	43,643	71				
	Gastos; consistentes en impresos, libros, objetos de escritorio, mobiliario y demás. . . . .	9,712	12	53,355	83		
Explotación..	Personal. . . . .	52,167	96				
	Gastos; consistentes en impresos, objetos de escritorio, mobiliario y demás. . . . .	1,630	63	53,798	59		
Conceptos varios. . . . .	Asignaciones del Consejo de Administración y Director Gerente	70,000	»				
	Honorarios de letrados, procuradores y agentes.. . . .	34,820	79				
	Indemnizaciones por averías y extravíos. . . . .	44,572	17				
	Documentación para las estaciones. . . . .	71,486	02				
	Seguros. . . . .	37,156	40				
	Servicio sanitario; personal y gastos. . . . .	5,981	78				
	Bonificaciones por transportes. . . . .	113,620	86				
	Suministros; personal y gastos. . . . .	15,349	»				
	Inspección y vigilancia del Gobierno. . . . .	54,100	»				
	Gastos varios. . . . .	54,324	73	501,411	75	765,068	01
<b>Servicio del Movimiento.</b>							
	Personal superior y de oficinas. . . . .	41,627	37				
	Gastos.. . . .	11,416	16	53,043	53		
Estaciones. . . . .	Personal. . . . .	1.498,350	67				
	Gastos.. . . .	108,671	28	1.607,021	95		
<i>Suma y sigue.</i> . . . . .				1.660,065	48	765,068	01

Continúa el Núm. 1.

	Pesetas.	Cs.	Pesetas.	Cs.	Pesetas.	Cs.
Suma anterior. . . . .			1.660,065	48	765,068	01
Trenes. . . . .	Personal. . . . .	177,293	56			
	Gastos. . . . .	246,270	52	423,564	08	
Telégrafo. . . . .	Personal. . . . .	13,575	9			
	Gastos. . . . .	8,273	34	21,848	34	
Revisores de billetes. . . . .				20,052	14	2.125,530 04
<b>Servicio de Material y Tracción.</b>						
	Personal superior y de oficinas. . . . .	20,297	50			
	Gastos. . . . .	4,792	9	25,089	50	
Tracción. . . . .	Personal. . . . .	504,658	16			
	Gastos:					
	Carbón consumido: ks. 26.797,056	805,356	46			
	Leña y faginas. . . . .	20,879	75			
	Borras de algodón. . . . .	22,420	44			
	Accite, sebo y grasa. . . . .	138,445	26	1.491,760	07	
Aguadas. . . . .	Personal y gastos. . . . .			38,782	98	
Reparto de combustible. . . . .	Personal y gastos. . . . .			17,831	57	
Material móvil. . . . .	Reparación de locomotoras y tenders. . . . .	363,493	46			
	Reparación de coches. . . . .	101,693	62			
	Id. de vagones. . . . .	122,594	35	587,781	43	2.161,245 55
<b>Servicio de Vía y Obras.</b>						
	Personal superior y de oficinas. . . . .	52,853	43			
	Gastos. . . . .	4,768	24	57,621	67	
Vigilancia de la vía. . . . .	Personal. . . . .	284,213	23			
	Gastos. . . . .	13,994	52	298,207	75	
Conservación de la vía. . . . .	Personal. . . . .	524,621	14			
	Material. . . . .	214,689	09			
	Efectos para las brigadas. . . . .	16,674	01	755,984	24	
Obras de tierra. . . . .	Personal. . . . .	39,764	75			
	Gastos. . . . .	4,623	54	44,388	29	
Obras de arte. . . . .	Personal. . . . .	55,719	98			
	Gastos. . . . .	46,823	31	102,543	29	
Conservación de edificios. . . . .	Personal. . . . .	17,932	11			
	Gastos. . . . .	20,917	42	38,849	53	1.297,594 77
<b>Total de Gastos de Explotación. . . . .</b>					<b>6.349,438</b>	<b>37</b>
<b>A deducir: Gastos correspondientes á las líneas de Reus y Valls desde 1.º de Mayo hasta 31 de Diciembre. . . . .</b>					<b>598,758</b>	<b>25</b>
<b>Gastos de Explotación de las líneas de T. B. F. . . . .</b>					<b>5.750,680</b>	<b>12</b>
ó sea el 41'75 p.º/º de los productos totales.						

## RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO Y PRODUCTOS.

(AÑO 1886.)

		T. B. F.: 350 kilómetros.				
CONCEPTO DE LOS TRASPORTES	CANTIDADES	PRODUCTOS				
		Parciales		Totales		
		Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	
<b>GRAN VELOCIDAD</b>						
Viajeros. . . . .	Núm. . . . .	2.870,688	4.920,356	55		
Recaudaciones suplementarias (viajeros sin billete, etc.). . . . .	Núm. . . . .	9,970	30,062	49	4.950,419 04	
Accesorios de la Gran velocidad.	Equipajes (exceso de peso) Kilógs.	1.258,455	74,308	79		
	Perros. . . . .	Núm. . . . .	8,236	7,359	55	
	Encargos. . . . .	Kilógs.	2.041,945	161,387	99	
	Valores. . . . .	Ptas. . . . .	29.288,779	25,167	15	
	Comestibles. . . . .	Kilógs.	11.211,181	421,571	23	
	Mercancías. . . . .	»	3.121,950	87,183	56	
	Ganado y carruajes. . . . .	Núm. . . . .	1,079	8,939	29	
	Trasportes fúnebres. . . . .	»	95	2,655	»	
Trenes especiales. . . . .	»	1	290	»		
Varios y Almacenaes. . . . .	»		72,570	86	861,433 42	
<b>PEQUEÑA VELOCIDAD</b>						
Mercancías. . . . .	Kilógs.	907.041,729	7.174,399	49	7.174,399 49	
Accesorios de la Pequeña velocidad.	Ganados. . . . .	Núm. de cabezas.	334,139	264,296	91	
	Carruajes. . . . .	Núm. . . . .	437	14,648	57	
	Almacenaes y varios. . . . .	»		508,097	38	787,042 86
Productos brutos totales. . . . .			Pesetas.	13.773,294	81	
Gastos totales. . . . .			»	5.750,680	12	
Producto líquido total. . . . .			»	8.022,614	69	
Producto bruto kilométrico. . . . .			»	39,32	27	
Gasto kilométrico. . . . .			»	16,430	51	
Producto líquido kilométrico. . . . .			»	22,921	76	
Proporción entre los gastos y los ingresos. . . . .			»	% 41	75	

Núm. 3.

## PRODUCTOS TOTALES Y POR KILÓMETRO EXPLOTADO

(Año 1886.)

CONCEPTOS DEL TRASPORTE.	T. B. F.: 350 kilómetros.				
	PRODUCTOS				Proporción por 100
	TOTALES		POR KILÓMETRO		
Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.		
Viajeros y recaudaciones suplementarias.	4.950,419	04	14,144	05	35'94
Accesorios de la Gran velocidad. . . . .	861,433	42	2,461	24	6'26
Mercancías á Pequeña velocidad. . . . .	7.174,399	49	20,498	29	52'09
Accesorios de la id. id. . . . .	787,042	86	2,248	69	5'71
<b>Productos totales. . . . . Pesetas.</b>	<b>13.773,294</b>	<b>81</b>	<b>39,352</b>	<b>27</b>	<b>100'00</b>

PERTENECE A LA BIBLIOTECA DEL  
ATENEO BARCELONES

Núm. 4.

## GASTOS TOTALES Y POR KILÓMETRO EXPLOTADO

(Año 1886.)

CONCEPTOS.	T. B. F.: 350 kilómetros.				
	GASTOS				Proporción por 100
	TOTALES		POR KILÓMETRO		
Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.		
Administración Central. . . . .	692,921	35	1,979	77	12'05
Movimiento. . . . .	1.925,090	48	5,500	26	33'48
Material y Tracción. . . . .	1.957,437	98	5,592	68	34'03
Vía y Obras. . . . .	1.175,230	31	3,357	80	20'44
<b>Gastos totales. . . . . Pesetas.</b>	<b>5.750,680</b>	<b>12</b>	<b>16,430</b>	<b>51</b>	<b>100'00</b>
<b>Producto líquido. . . . . Pesetas.</b>	<b>8.022,614</b>	<b>69</b>	<b>22,921</b>	<b>76</b>	

Núm. 5.

TRANSPORTE Y PRODUCTO DE LOS VIAJEROS.—(Año 1886.)

DESIGNACIÓN.	T. B. F.: 350 kilómetros.		
	Viajeros a tarifa entera.	Viajeros a tarifa reducida.	TOTALES.
Número de viajeros expedidos. { Durante el año. . . . . Viajs. Por día. . . . . »	2.072,812	797,876	2.870,688
	5,678	2,186	7,864
Número de viajeros transportados. { A 1 kilómetro. . . . . » A la distancia entera. . . . . »	63.134,551	20.060,249	83.194,800
	180,384	57,315	237,699
Recorrido medio de un viajero. . . . . Kms.	30'458	25'442	28'981
PRODUCTO. . . . . { Total. . . . . Ptas. Medio de un viajero. . . . . » Id. por viajero y kilóm. . . . . »	4.082,038'06	838,318'49	4.920,356'55
	1'96	1'05	1'71
	0'064	0'042	0'059

Núm. 6.

VIAJEROS POR CLASES.—(Año 1886.)

CLASES.	NÚMERO de viajeros.	VIAJEROS a 1 kilómetro.	Recorrido medio de un viajero. — Kilómetros.	PRODUCTO.				Proporción de las clases por	
				TOTAL.		Medio de un viajero.	Por viajero y kilómetro.	1000 viajeros.	1000 Ptas.
				Pesetas.	Cént.	Ps. Cs.	Ps. Cs.	ros.	Ptas.
1.ª clase. . . . .	78,593	6.378,271	81'456	687,234	96	8'74	0'107	27	140
2.ª » . . . . .	304,560	11.525,973	37'844	875,887	55	2'87	0'076	106	178
3.ª » . . . . .	2.487,535	65.290,556	26'247	3.357,234	04	1'35	0'051	867	682
Totales. . . . .	2.870,688	83.194,800	28'981	4.920,356	55	1'71	0'059	1,000	1,000
Recaudaciones suplementas. . . . .	9,970			30,062	49				

Núm. 7.

TRANSPORTE Y PRODUCTO DE LAS MERCANCÍAS.—(Año 1886.)

		T. B. F.: 350 kms.
Número de toneladas expedidas. . . . . {	Ascendente. . . Toneladas.	392,697
	Descendente. . . »	514,344
	Total. . . . . »	907,041
Número de toneladas transportadas. . . . . {	Por año. . . . . »	2,485
	Por día. . . . . »	
Número de toneladas transportadas. . . . . {	A 1 kilómetro. . . . . »	102.462,693
	A la distancia entera. . . . . »	299,265
Recorrido medio de una tonelada de mercancías. . . . .	Kilómetros.	412'963
Producto de las mercancías. . . . . {	Total. . . . . Pesetas. . . . .	7.174,399'49
	Medio de una tonelada. . . . . »	7'91
	Por tonelada y kilómetro. . . . . »	0'070

CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS Y GANADOS TRASPORTADOS  
EN LAS LÍNEAS T. B. F.

ARTÍCULOS.	Año 1885.			Año 1886.		
	PESO.	PRODUCTO.		PESO.	PRODUCTO.	
	Kilógramos.	Pesetas.	Cént.	Kilógramos.	Pesetas.	Cént.
Abonos de todas clases...	8.992,440	44,742	17	15.142,208	74,764	48
Aceites animales y vegetales...	19.173,063	131,056	03	15.040,733	107,686	86
Aceites minerales...	14.730,095	56,509	96	14.425,980	60,112	31
Algarrobas...	6.422,513	33,142	95	7.582,774	40,992	37
Algodón...	24.241,588	157,585	26	16.259,212	108,569	55
Aros y duelas...	12.922,156	112,195	45	8.133,621	77,813	36
Arroz...	7.109,599	46,329	35	5.808,274	36,454	48
Azúcar y frutos coloniales...	16.239,935	74,427	96	12.920,751	73,402	68
Bacalao y pesca salada...	3.192,333	33,450	»	2.449,434	23,902	73
Bebidas espirituosas...	1.012,654	9,766	05	732,117	8,250	14
Carnes saladas...	812,181	7,172	40	352,721	3,809	96
Cañamo, yute y abacá...	4.576,684	34,748	62	4.085,153	31,528	89
Carbón mineral...	103.933,471	377,573	96	94.088,223	384,518	11
Carbón vegetal...	13.029,219	93,888	84	12.005,769	85,807	63
Cereales (excepto trigo y maíz)...	4.836,775	30,296	11	5.896,721	35,007	80
Comestibles y volatería...	5.207,542	100,467	01	5.507,589	114,909	43
Corcho...	4.078,520	50,100	50	3.161,235	38,285	79
Cristalería, porcelana y loza...	4.483,138	41,022	45	6.910,679	62,105	58
Cueros y pieles...	5.327,778	51,547	69	5.719,958	51,428	70
Drogas, ácidos y productos químicos...	30.922,869	217,212	05	22.502,504	178,131	06
Embalajes y envases...	38.807,959	465,670	86	34.881,211	395,854	08
Equipajes y muebles...	4.653,098	53,328	24	3.973,055	48,223	66
Espartería, palma y juncos...	2.405,324	23,466	90	2.123,774	18,271	82
Frutas secas...	2.534,905	25,091	71	3.068,244	31,127	11
Frutas, legumbres y verduras frescas...	23.603,954	376,393	97	40.431,084	643,551	»
Harina y salvado...	55.673,594	378,253	01	48.242,611	327,686	47
Hierro y fundición...	10.676,674	83,908	43	13.014,065	108,373	73
Hilos de todas clases...	623,123	1,479	01	931,027	3,845	15
Lana en churre y lavada...	3.683,819	48,904	10	5.585,486	73,173	79
Legumbres secas y patatas...	26.574,369	186,972	20	18.554,143	126,749	27
Leña, paja y cañas...	23.258,622	144,770	89	26.034,702	172,760	03
Lino...	90,263	1,127	18	307,140	3,734	49
Maderas...	36.583,331	220,669	50	48.476,067	283,127	33
Maquinaria...	4.780,077	47,150	82	4.858,932	49,376	76
Materias tintóreas...	7.266,245	54,238	47	6.340,010	42,929	13
Metales (excepto el hierro)...	2.433,986	13,918	93	618,346	5,128	60
Materias inflamables...	610,360	11,303	25	682,542	12,901	87
Minerales y tierras...	7.954,602	31,682	95	7.311,165	30,933	59
Papel, cartonería y trapos...	10.963,223	108,752	07	14.047,815	125,467	25
Piedra y materiales...	81.310,600	394,671	89	61.773,843	349,490	63
Quincallería...	1.005,158	15,126	95	1.477,983	19,708	59
Sal común...	3.570,487	21,587	32	3.621,015	23,335	92
Sedería...	131,232	2,647	29	123,196	2,553	01
Tabaco...	2.459,341	25,090	45	2.740,626	30,214	56
Tejidos (excepto los de seda)...	26.787,492	222,687	38	24.439,342	210,722	05
Trigo, maíz y centeno...	26.991,141	157,795	27	21.224,589	131,506	25
Vinos, aguardientes y espíritus...	247.166,470	2.198,231	45	218.189,309	1.049,569	84
Varios...	6.366,090	59,998	95	35.893,691	356,511	77
<b>TOTALES...</b>	<b>949.925,098</b>	<b>7.078,104</b>	<b>85</b>	<b>907.041,729</b>	<b>7.174,399</b>	<b>49</b>

CLASES.	Año 1885.			Año 1886.		
	CABEZAS.	PRODUCTO.		CABEZAS.	PRODUCTO.	
	Número.	Pesetas.	Cént.	Número.	Pesetas.	Cént.
Ganado vacuno...	10,851	56,221	11	12,461	70,071	30
» caballar...	5,514	57,354	48	5,858	63,587	05
» lanar y cabrío...	243,860	81,183	45	248,105	87,445	63
» de cerda...	52,537	43,187	03	67,715	43,192	93
<b>TOTALES...</b>	<b>312,762</b>	<b>237,946</b>	<b>07</b>	<b>334,139</b>	<b>264,296</b>	<b>91</b>

Núm. 9.

RECORRIDO DE LOS TRENES.—(Año 1886.)

		T. B. F.:
		350 kms.
		Kilómetros.
Trenes expresos..		36,884
» correos..		204,239
» ómnibus..		283,994
» mixtos..		276,338
» extraordinarios..		720
» especiales..	{ viajeros..	17,812
	{ mercancías y ganado..	6,457
» suplementarios..	{ viajeros..	138
	{ mercancías y ganado..	»
» de mercancías..		896,578
» de material vacío..		11,812
<i>Totales de los trenes públicos..</i>		<i>1.734,972</i>
Trenes para el servicio de la Compañía..		42,399
<i>Totales generales..</i>		<i>1.747,371</i>
Promedio de trenes que han recorrido diariamente la línea entera..	N.º	13'67

Núm. 10.

PRODUCTOS DE LOS TRENES.—(Año 1886.)

		T. B. F.: 350 kilómetros.			
		PRODUCTOS TOTALES.		Productos por kilómetro de tren.	
		Pesetas.	Cts.	Pesetas	Cts.
Trenes de gran velocidad ( 820,125 Kms. recorridos)		5.811,852	46	7	08
Id. de mercancías ( 903,036 » » )		7.961,442	35	8	82
<i>Totales y promedios (1.723,161 » » )</i>		<i>13.773,294</i>	<i>81</i>	<i>7</i>	<i>99</i>

Núm. 11.

GASTOS DE LOS TRENES POR KILÓMETRO RECORRIDO.—(Año 1886.)

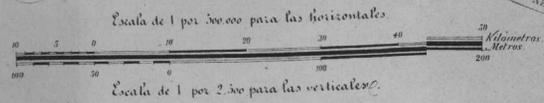
		T. B. F.: 350 kilómetros.			
		GASTOS TOTALES.		Gastos por kilómetro de tren.	
		Pesetas.	Cts.	Pesetas	Cts.
Administración central..		692,921	35	0	40
Movimiento..		1.925,090	48	1	12
Material y Tracción..		1.957,437	98	1	13
Vía y Obras..		1.175,230	31	0	68
<i>Total de gastos..</i>		<i>5.750,680</i>	<i>12</i>	<i>3</i>	<i>33</i>
<i>Productos brutos..</i>		<i>13.773,294</i>	<i>81</i>	<i>7</i>	<i>99</i>
<i>Producto líquido..</i>		<i>8.022,614</i>	<i>69</i>	<i>4</i>	<i>66</i>



# PERFIL COMPARATO DE LAS LÍNEAS DE ZARAGOZA À BARCELONA

de las

## *Compañías del Norte y de Tarragona à Barcelona y Francia.*



	Longitudes reales. Kilómetros.	Longitudes virtuales. Kilómetros.
Línea de Zaragoza à Barcelona (Norte)	365,706	1.045,529
Línea de Zaragoza à Barcelona (T.B.F.)	343,507	640,180

