

40

SUCINTA RESEÑA

DE LA

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE LAS UTILIDADES Y VENTAJAS DEL FERRO-CARRIL EN PROYECTO

POR EL SISTEMA RÍGIDO ORDINARIO

DESDE MANRESA Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS,

que publica el concesionario

JUAN BAUTISTA PERERA.

BARCELONA.

IMPRENTA Y LITOGRAFÍA DE JUAN VILÁ Y COMPAÑÍA,

CALLE DE SAN PABLO, N.º 59.

1862.

SUCINTA RESENA

MEMORIA DESCRIPTIVA

IMPRESA Y LITOGRAFIA DE J. VILA Y COMPAÑIA

BARCELONA

IMPRESA Y LITOGRAFIA DE J. VILA Y COMPAÑIA

SUCINTA RESEÑA

DE LA

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE LAS UTILIDADES Y VENTAJAS DEL FERRO-CARRIL EN PROYECTO

POR EL SISTEMA RÍGIDO ORDINARIO

DESDE MANRESA Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS,

que publica el concesionario

JUAN BAUTISTA PERERA.



BARCELONA.

IMPRESA Y LITOGRAFÍA DE JUAN VILÁ Y COMPAÑÍA,

CALLE DE SAN PABLO, N.º 59.

1862.



R.16 404

MEMORIA DESCRIPYVA

DE

MEMORIA DESCRIPYVA

DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

MEMORIA

DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

DE

ÍNDICE

DE LOS DOCUMENTOS DEL PROYECTO.

1.^{er} Volúmen. — Memoria.

Contiene :

Consideraciones y descripciones generales y particulares del proyecto, estado de alineaciones, de rasantes, de todas las obras de fábrica, del material que se ha de importar y las tarifas del camino; el plano y el perfil general en escala de 1 por 100.000.

2.^o Volúmen. — Plano.

Contiene:

El plano en escala de 1 por 5.000 en 5 hojas.

3.^{er} Volúmen. — Perfil longitudinal.

Contiene :

El perfil longitudinal en 5 hojas en escala de 1 por 5.000.

4.^o Volúmen. — Perfiles transversales y obras.

Contiene:

12 hojas perfiles transversales, 2 de modelos para obras de fábrica y una de detalles generales del camino.

5.^o Volúmen. — Cubicaciones.

Contiene:

Los estados de cubicacion de los desmontes y terraplenes del proyecto.

6.^o Volúmen. — Presupuestos.

Contiene :

Los estados relativos á los datos para el presupuesto; los presupuestos particulares, y los generales del proyecto.

POR

D. Celso Kaudarió y Rovira.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Objeto del ferro-carril.

Si las vias de comunicacion de cualquiera clase entre los diferentes pueblos de un país ó entre varias naciones contribuyen al bienestar general, los ferro-carriles tienen sobre los demás sistemas, una marcada superioridad, porque desarrollan desde luego un inesperado movimiento en todos los ramos que componen la riqueza pública, y es tal su influencia, que apenas en proyecto, comunican á las comarcas que han de recorrer, antes ajenas á toda clase de especulacion, el espíritu emprendedor de la época actual, determinando desde luego la realizacion de toda clase de mejoras.

Pero si los ferro-carriles desarrollan la riqueza cuando además llevan el objeto de proporcionar á un Estado los elementos necesarios, no solo para sostener la industria, sino tambien para estenderla á todas sus aplicaciones, entonces estas vias, mas que útiles son indispensables á la nacion. Á esta clase pertenecen los

ferro-carriles en proyecto á nuestras cuencas carboníferas y feruginosas.

No trataremos nosotros de probar la importancia que tiene el combustible mineral, ni la urgente necesidad que sentimos de abastecernos de hierro y carbon sin recurrir á los mercados extranjeros, cuando por personas y corporaciones autorizadas, ha sido ya tratada esta cuestion.

Tampoco nos ocuparemos de los riquísimos criaderos de ulla y hierro de S. Juan de las Abadesas, ya sea para ponderar su abundancia, ya su calidad, porque no siendo esta nuestra mision, habríamos de repetir lo espuesto en los dictámenes que han dado las personas competentes.

Debemos limitarnos á decir, que supuesto que estas minas están destinadas, sin duda, al alimento de la industria catalana, el ferro-carril que proponemos, tiene por objeto esencial conducir á los centros de consumo, la ulla y el hierro de S. Juan de las Abadesas.

Utilidad del proyecto.

Siendo el objeto del camino el que acabamos de indicar, podemos dispensarnos de tratar sobre la utilidad absoluta del mismo, porque segun hemos dicho anteriormente, ha sido ya resuelta esta cuestion, y es á todos notoria la utilidad de una via que ha de proporcionar medios para desenvolver la industria, aumentar la riqueza, y asegurar la independendencia de España.

Si este camino satisface ó no mejor que cualquier otro el fin propuesto, es la cuestion de utilidad relativa que falta examinar, y que pide para su resolucion una multitud de datos y detenido estudio.

Sin hacer mencion de otros proyectos que con igual objeto hayan podido surgir, debemos solo comparar, el que saliendo de la ciudad de Manresa en el kilómetro 66 de la línea de Zaragoza

á Barcelona, se dirige por Sallent y Ripoll á S. Juan, con el que partiendo de Granollers se dirige al mismo punto.

La mayor utilidad ó conveniencia que ofrezca uno de los dos caminos, debe deducirse de la comparacion : 1.º de los gastos de establecimiento y explotacion : 2.º del coste resultante del transporte, y 3.º de la suma de interés que cada uno beneficie.

Es evidente, que el camino cuya construccion exija menos sacrificios ; que proporcione mas economía en el transporte, y cuyos beneficios se extiendan á una comarca mas estensa, á mas individuos, y á mas industrias ; aquel será el mas útil á los intereses generales.

Demostraremos fácilmente que bajo los conceptos citados, es mas ventajosa la línea que proponemos, que la de Granollers á Vich y S. Juan.

Comparacion de los presupuestos de establecimiento.

El camino de hierro que proponemos, cuya total longitud resulta ser, de 82 kilómetros, construido por el sistema rígido ordinario, con esplanacion para una via, y las obras de fábrica y túneles que pueden recibir dos, cuando sea conveniente, importará la suma de 80.000,000 de reales, segun resulta de los presupuestos generales que en el lugar correspondiente acompañamos.

El de Granollers pasando por Vich, segun los datos que hemos adquirido, costará construido por el mismo sistema rígido y una via, 144.000.000 de reales. Por el sistema articulado de Arnaux, el presupuesto asciende á 108.000.000.

De donde resulta que en el primer caso, ó en circunstancias semejantes, la diferencia ó economía que se logra con el camino por Manresa, es de 64.000,000 y en el 2.º de **28.000,000** de reales.

Creemos inútil entrar en consideraciones segun las diferentes ventajas que pueden obtenerse, dejando de emplear en esta obra las cantidades representadas con las anteriores cifras y utilizándolas en la construccion de otras vias, ó de otras obras públicas tambien necesarias al país.

Comparacion de los precios resultantes del transporte.

Puesto que la determinacion de las tarifas de un ferro-carril cuyo movimiento es conocido, depende del capital invertido en su establecimiento y de los gastos generales de explotacion, es evidente tambien que á medida que disminuyan estas cantidades, podrá reducirse el precio del transporte. Como segun hemos visto, los gastos de establecimiento de este camino son mucho menores que para el de Vich, así como los de explotacion, y suponiendo constante el número de toneladas de combustible que deben trasportarse, ya sea por uno, ya por otro trayecto, podemos reducir á 0 reales 27 céntimos el precio por tonelada y kilómetro, en vez de 0 reales 30 céntimos que fija la tarifa del camino de Vich.

Bajo este supuesto ateniéndonos al transporte de combustible, que es el objeto esencial del proyecto, harémos visible las ventajas de este, por medio del siguiente

ESTADO que manifiesta el precio del transporte de una tonelada de uilla ó coke desde San Juan á los puntos mas principales de consumo.

POBLACIONES.	POR MANRESA.		POR VICH.		Diferencia ó economía.
	á 0 rs. 27.		á 0 rs. 30.		
	POR TONELADA Y KIL.		POR TONELADA Y KIL.		
	Kilóm.	Rs. vn.	Kilóm.	Rs. vn.	
Barcelona	148	39'9	133	39'9	0'0
Sabadell	124	33'5	157	47'1	13'6
Tarrasa	115	31'0	166	49'8	18'8
Igualada (1)	82	22'1	162	48'6	26'5
Manresa	82	22'1	198	59'4	37'3
Sellent	70	18'9	211	63'3	44'4

Comparacion de los dos caminos en cuanto á la suma de intereses que benefician.

Examinando los estados que acompañamos al fin de este artículo relativos á la poblacion, á la riqueza agrícola, urbana y de ganadería, y á la industria fabril de los pueblos comprendidos en la línea de Barcelona á S. Juan por Manresa; veremos, que si se compara con los datos que correspondan á una zona igual

(1) Como la distancia desde Manresa á Igualada es menor que desde Martorell, y el transporte desde uno á otro punto ha de ser por medio de carros, resultará aun mayor diferencia de 26 reales 50 céntimos por tonelada.

Las demas poblaciones que situadas mas allá de Manresa hácia Zaragoza consuman carbon mineral, obtendrian la misma economía de 37 reales 30 céntimos por tonelada que resulta para este punto. Queda demostrado que el ferro-carril por Manresa, sin aumentar el coste del transporte de combustible que se consume en Barcelona, proporcionará una notable economía á las demás poblaciones industriales de Cataluña, así como á las del interior; economías y ventajas tanto mas apreciables, cuanto el consumo de dichas poblaciones representan á gran parte del total.

del trayecto de Vich , resulta una diferencia notable en favor de aquella , pero prescindiendo de estos datos se vé desde luego que la importancia de las poblaciones industriales como Sabadell, Tarrasa, Manresa y Sallent, no encuentran compensacion alguna en la línea de Vich.

Tambien es evidente que empalmando esta via á 66 kilómetros de Barcelona en la de Zaragoza, resulta un beneficio á todas las poblaciones del interior. Finalmente; suponiendo que el número de habitantes por kilómetro cuadrado sea igual en ambas zonas y que las tierras sean de la misma calidad, lo que no es cierto, porque en nuestro camino son de mas entidad; tendríamos desde luego, que la línea de Manresa por su mayor desarrollo, beneficia mayor superficie y á mayor número de habitantes.

Aunque hemos demostrado las ventajas que ofrece nuestro proyecto relativamente á los tres conceptos esenciales de establecimiento, precio del transporte y utilidad, no podemos menos de mencionar, que para construir este camino, basta el plazo de tres años en lugar de los cuatro ó mas que en atencion á la importancia de algunas obras exige el de Vich ; y como cada año se emplean á lo menos 30 millones de reales en carbon para el consumo de Cataluña, verémos, que á la diferencia de 28 millones de reales que resultan entre los presupuestos de establecimiento de los dos caminos, debe agregarse la cantidad de 30 millones que el pais dejará de esportar al extranjero.

Otras muchas razones abogan por nuestro camino, pero habiéndonos propuesto el ser muy concisos en el curso de esta memoria, terminaremos manifestando, que los pueblos comprendidos entre Manresa y Ripoll, no tienen otras comunicaciones para esportar sus productos y adquirir aquellos mas precisos , que los deteriorados caminos naturales de herradura. Por el contrario, los pueblos comprendidos entre Granollers y Ripoll, poseen una excelente carretera junto á la via en proyecto, y en cuya construccion ha invertido ya Cataluña, la suma de unos 20 millones de reales.

Esta carretera ha satisfecho ya las necesidades de dichos pueblos, y es muy justo que alcancen á todos, ó al mayor número los beneficios que los caminos á construir deben proporcionar, y que sean preferidos aquellos pueblos que se encuentren mas faltos y desfavorecidos de buenas comunicaciones.

Para llenar el objeto que con laconismo nos hemos propuesto, ponemos á continuacion solo los resúmenes de los seis estados que acompañamos en nuestra memoria, cuyos resultados arrojan las cifras á saber :

Estado n.º 1.

PUEBLOS.	HABITANTES.	RIQUEZA.		
		Agrícola.	Urbana.	Ganadería.
31	41,781	6.030,693	767,204	207,084

Estados n.ºs 2, 3 y 4.

NÚMERO DE					CAPITAL	
Fábricas.	Operarios	qq. de carbon.	QUINTALES DE MATERIAS		Empleado.	Mobiliario.
			Por elaborar.	Elaborados.		
94	36,400	255,700	231,640	183,660	47.460,000	36.330,000

Estado n.º 5.

PUEBLOS.	INDUSTRIAS	NÚMERO de operarios.	PRODUCTOS industriales.
8	algodoneras.	1,850	65,000 qq. anuales.

Estado n.º 6.

MINAS DE					TOTAL.
CARBON.	HIERRO.	PLOMO.	COBRE.	ARCILLAS VETUMINOSAS.	
25	14	3	1	3	45

CONCLUSION.

Omitiendo otros pormenores referentes á los trabajos facultativos, esperamos que nuestro proyecto será informado favorablemente por la Direccion general de Obras Públicas y acogido con igual favor por el Gobierno de S. M., atendidas las incomparables ventajas que ha de reportar al pais la mas pronta y económica construccion de nuestro ferro-carril con la que nos emanciparémós del mercado extranjero, pudiendo adquirir el carbon de piedra catalan.

Barcelona 24 de Mayo de 1862.

Juan Bautista Perera.

Estado n.º 4

CONTABILIDAD					
FECHA	DESCRIPCION	DEBITO	CREDITO	DEBITO	CREDITO

FINANCIAL STATEMENTS

RF-16-41

