

MEMORIA

62

6

LEIDA

EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL CAMINO DE HIERRO

DE BARCELONA Á MATARÓ,

celebrada en 26 de Noviembre del año 1853.



BARCELONA.

IMPRESA DE NARCISO RAMIREZ, ESCUDELLERS 40, PISO PRINCIPAL

1853.



099-3714.

MEMORIA

DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

DE BARCELONA A MADRID

Señores:

En 28 de Octubre próximo pasado terminó el primer quinquenio de la explotación de este camino, tiempo suficiente para poder calcular con la posible certeza tanto acerca de sus productos como de su situación en lo venidero.

Por los estados que acompañan la presente memoria verán los señores accionistas que el movimiento de los pasajeros guarda relación con el del año anterior, si bien se advierte disminución en los de 1.ª clase, circunstancia que se explica por la propia naturaleza del camino, que no ofrece en ninguno de sus puntos, los atractivos que en otros suelen llamar la concurrencia de las gentes acomodadas; mas esta falta queda en parte compensada por el constante concurso de los de 2.ª y 3.ª clase, que ya por el origen de sus ocupaciones, ya por el tráfico existente entre esta capital y los diferentes pueblos que abraza la línea, continúan alimentando con buen éxito su feliz movimiento.

Nuestra Empresa no podía formar escepcion en este punto, pues harto sabido es, que descartados á su tiempo los incidentes hijos de la novedad, solo hay que contar con los propios, con los que en el presente caso conviene llamar inherentes á la verdadera naturaleza de este camino, el cual está destinado á satisfacer determinadas necesidades locales mucho mas que las de mero recreo ó pasatiempo. Así es que el aumento de la carga ha sido notable, segun se desprende de los estados adjuntos.

Muy grato hubiese sido poder anunciar en la sesion de este

dia la mejor conclusion de las varias cuestiones que se hallan todavía pendientes, no obstante los esfuerzos de la Directiva para obtener una resolucion definitiva en todas ellas.

Constituida la Comision nombrada por los señores accionistas en la última Junta general, para que en union con la Directiva sentasen bases conciliatorias en la cuestion con los contratistas ingleses, tuvieron lugar algunas conferencias, y á solicitud de los representantes de aquellos, fuéles remitida á su tiempo la razonada impugnacion que en cumplimiento de su deber habia formulado en un principio la Direccion, por encontrar infundadas las pretensiones que dichos contratistas aducian: como á los reparos presentados ninguna contestacion se ha dado, opina la Directiva que la Comision nombrada continúe conservando su mandato.

Tampoco está del todo terminada la cuestion con D. José María Roca. En la Junta general del año anterior se le señaló un número determinado de acciones, esto es, aquel que resultase de los beneficios líquidos repartidos en el 1.^{er} quinquenio, deducido antes el 6 p.‰ que con preferencia corresponde á los señores accionistas, con arreglo al artículo 16 de la escritura social. Esta resolucion fué conforme á la Real órden de 27 de Marzo de 1851, en que se mandó que se reconociese á favor de Roca un número de acciones gratuitas que le reedituasen el mismo 10 p.‰, consignado en dicho artículo que quedó anulado. Sin embargo, D. José María Roca no se conformó con esta resolucion y acudió al señor Gobernador de la provincia, pretendiendo que se le señalase un número indeterminado de acciones, de lo que resultaria que un año representaria 50 acciones en la Sociedad, otro 10, otro ninguna, segun fuesen los productos repartibles; y como apoyó su pretension en las mismas Reales órdenes en que se funda esta Empresa para no acceder á su demanda, elevó aquella autoridad la oportuna consulta al Gobierno de S. M.

Empero, al propio tiempo estaban pendientes de la misma aprobacion los Estatutos de la Sociedad reformados el año último, y en vista de la resolucion de esta Junta y de la pretension de Roca, al aprobar los referidos Estatutos, añadió el Gobierno algunas modificaciones, entre ellas la de que se consignase en los Estatutos el derecho de dicho Roca, y que en el caso de no avenirse

las partes sobre el tipo de la capitalizacion, se decida la cuestion con arreglo al código de comercio. De consiguiente, habiendo concluido el 1.º quinquenio, se está en el caso de liquidar el número de acciones que corresponden á Roca, y si no se conforma deberá acudirse á los medios que prescribe el código de comercio para fijar la capitalizacion referida.

Lo que llama muy particularmente la atencion de los señores accionistas, es la prolongacion del camino desde Mataró á Arenys. La Directiva se cree en el deber de manifestar en este dia la tramitacion que ha seguido este negocio, en el cual despues de mas de dos años no ha recaido una resolucion que pueda considerarse definitiva para emprender los trabajos. Acordada la prolongacion en la Junta general de 22 de marzo del año 1851, se obtuvo la concesion provisional en Real órden de 21 de julio del mismo año, pero como á nombre del Gremio de Mareantes de Mataró se habia acudido oponiéndose á que pasara la via por aquella playa, á pretesto de que quedarian arruinados, se previno en dicha Real órden que se viese el modo de no destruir la parte de playa de Mataró destinada á la construccion de buques; y abundando la Directiva en los mismos deseos, encargó el levantamiento del plano al ingeniero civil del gobierno, D. Victor Martí, comunicándole la citada Real órden. Este ingeniero estudió detenidamente aquel terreno, trazó el plano y lo acompañó con una memoria que en concepto de la Directiva quitaba hasta el mas pequeño escrúpulo acerca de que no sufririan los reclamantes los perjuicios que suponian.

Con todo, acudieron nuevamente al Gobierno por conducto de Marina, presentando un plano de aquella playa y de la via férrea proyectada, pero inexacto, supuesto que segun él, se cerraba y cortaba enteramente la espresada playa, en los mismos términos que está interceptada y cortada en el trozo que ocupa la Estacion, siendo así que una cosa es el terreno que ocupa una Estacion con sus dependencias, y la otra el que ocupa la simple via férrea. Esta instancia pasó recomendada por Marina á Fomento, donde se mandó dar mas instruccion al expediente, para cuyo efecto fué remitido al Gobierno civil de esta provincia, quien oyó el dictámen de la Diputacion y Consejo provincial, de la Junta de comercio, Comision de fábricas y demas corporacione

que estimó convenientes; y devuelto al Gobierno y oída la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, recayó la Real orden de 29 de junio de 1852, en la que teniendo en consideracion la gran dificultad de variar la línea proyectada, y que podia construirse el camino de manera que no impida el tráfico de la pesca y demas faenas de mar, ni la construccion de buques, fué aprobado el citado plano.

Si la Directiva hubiese podido realizarlo desde luego, hace tiempo que nuestro camino llegaria á Arenys, y en este dia nos ocuparíamos indudablemente de una nueva prolongacion; pero en la misma Real orden se prohibia empezar los trabajos hasta quedar aprobados los Estatutos, y de esta condicion tan sencilla se aprovecharon algunos mataronenses para obtener la completa paralización del negocio, mediante presentar una nueva queja.

Como el espediente de aprobacion de los Estatutos seguia su curso naturalmente lento por los largos trámites á que está sujeto, y ocurrían dificultades que debían solventarse, la Directiva elevó una reverente esposicion al gobierno de S. M., pidiendo la autorizacion para empezar los trabajos de prolongacion mientras se obtenia la aprobacion definitiva de los Estatutos. En este estado recibió la Real orden de 3 de febrero de este año, en la que en vista de una instancia de varios vecinos de Mataró, dirigida por conducto del ministro de Marina en 12 de noviembre anterior, solicitando la suspension de los efectos de la espresada Real orden de 29 de junio, y que se someta el asunto á un nuevo exámen facultativo, sobre todo en la parte concerniente al ramo de marina, y en vista del informe del Director de la armada que manifiesta los graves perjuicios que se seguirian á la marina de llevarse á cabo aquella resolucion; y atendiendo S. M. al bien en general del vecindario, del comercio, de la navegacion y de la matrícula de mar de Mataró, se derogó la mencionada Real orden de 29 de junio de 1852, en la parte que marca el trazado que ha de llevar la prolongacion del ferro-carril de aquella ciudad á Arenys de Mar, disponiendo que dicha línea deje espedita la playa de Mataró donde ecsiste el astillero, baradero de los buques y el lugar de la carga y descarga, debiendo presentar esta Empresa un nuevo estudio con la citada modificacion.

Quince dias despues, esto es, con Real orden de 19 del mismo

Febrero, se autorizó á la Empresa para que pudiera dar principio á las operaciones de la prolongacion mediante sujetarse á las variaciones que se acordasen con respecto á los Estatutos.

Es demasiado evidente que fué inútil esta autorizacion, supuesto que habia sido derogada la aprobacion del plano en la parte relativa á la playa de Mataró. Así es que cuando se obtuvo la aprobacion del plano no pudieron comenzar los trabajos porque los estatutos no estaban aprobados, y cuando se recibió la autorizacion para dar comienzo á las operaciones sin perjuicio de la aprobacion de los Estatutos tampoco pudieron emprenderse porque el plano quedaba desaprobado.

Los señores accionistas se harán cargo de cuan enojosa ha sido la situacion de la Directiva al observar que se derogaba la expresada Real orden de 29 de Junio, siendo así que habia recaído en un expediente instruido con una amplificacion poco comun, y en que se habia convencido el Gobierno de que el dictámen científico del Cuerpo facultativo podia llevarse á ejecucion.

La Directiva que solo anhela realizar la prolongacion, cumplió la citada Real orden de 3 Febrero, presentando al Gobierno un nuevo estudio, segun el cual la línea del carril formaria en la playa de Mataró una curva en lugar de la recta última desechada, y al propio tiempo hizo presente que no habia otras líneas practicable, porque el destruir una parte de la poblacion para que pasase por ella la via férrea, cuando no habia la menor necesidad de semejante derribo, resultaria en perjuicio de la misma ciudad y causaria la pérdida de inmensos capitales á la Empresa sin provecho ni ventaja alguna; que solo se trataba ya del capricho de algunos vecinos de Mataró que serian igualmente los primeros en formar oposicion si el ferro-carril debiese atravesar la ciudad, porque su objeto es meramente que el camino termine en ella.

Sobre este nuevo trazado fué oido el Ingeniero gefe del distrito y la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, que informaron nuevamente á favor de la línea recta ó sea primer trazado, sin duda por la notoria temeridad de los vecinos de Mataró que obtuvieron la derogacion de la expresada Real orden de 29 Junio. En este estado el Gobierno ha resuelto en otra de 4 de Octubre último, que un oficial ó Gefe de marina y el Ingeniero civil del distrito reco-

nozcan la localidad de la playa y enterándose de todos los antecedentes propongan inmediatamente un trazado que reúna las circunstancias exigidas en la real orden de 3 de Febrero ya citada.

La Directiva ha tenido noticia de que la anterior Real orden ha sido comunicada al Ingeniero jefe de este distrito y que ha sido nombrado por el departamento de Marina el comandante de este tercio D. Antonio Fernandez de Landa.

Tal es, Sres., el estado presente de esta cuestion. Cotejadas las fechas desde el 21 de Julio del año 1851 en que tuvo lugar la concesion, la de 29 de Junio de 1852 con que fueron aprobados los planos, la de 3 de febrero de este año en que se desaprobaron en el trozo de playa de Mataró, y finalmente la de 4 de octubre último, es en extremo sensible, que á vuelta de tanto tiempo transcurrido, no haya llegado el dia de ver principiados los trabajos. La Directiva, espera que oida que sea la última comision nombrada, se mandará llevar desde luego á efecto la citada prolongacion en la direccion que la misma naturaleza indica.

Elevadas á la aprobacion del Gobierno las modificaciones adoptadas en la última Junta General para poner en consonancia el antiguo Reglamento con la nueva situacion de los socios, despues de acordado el aumento de capital, para llevar á cabo la prolongacion, se obtuvo aquella en 6 de Agosto último mediante algunas modificaciones de que se dará cuenta y de que se ocupará la Junta general en esta sesion.

Al examinar el pasivo del balance del presente año, repararán los Sres. Accionistas que son menores los gastos comparados con los del anterior, así como son igualmente mayores las existencias. Estas existencias son doblemente necesarias y las constituyen el hierro, cobre, combustible y durmientes. A los cinco años de explotacion era imposible que la maquinaria no hubiese menester de grandes reparaciones. Apesar de toda la actividad y esmero para la constante conservacion de las máquinas, el deterioro era consiguiente al uso continuo, y en este concepto no es de extrañar que especialmente las cajas de fuego reclamen una renovacion completa. En prevision de esta mejora la Directiva hizo con anticipacion pedidos á Inglaterra cuya llegada aguarda para que se apliquen á la reparacion de dos máquinas al paso que se está renovando la que se hallaba en peor estado.

En las sociedades anónimas existen por lo comun dos clases de interesados: el que busca la ganancia inmediata debida á la fluctuacion de los valores, y el que la espera del movimiento regular, pero siempre constante del capital. A los segundos antes que á los primeros debe importar la conservacion del fondo social, porque en él estriba la existencia de toda la Sociedad. La distribucion de crecidos dividendos satisface sin duda una aspiracion general; pero fuerza es tener en cuenta no solo las exigencias diarias del servicio, sino las eventualidades, y obrar de consiguiente con cautela y suma discrecion. La Directiva faltaria á su deberes sino tuviera muy presente la última consideracion; si merced á la experiencia que tiene adquirida, no atendiese principalmente á la conservacion del capital social, antes que presentar beneficios del momento con un gravámen inevitable, en época mas ó menos distante. Animada pues de este convencimiento ha hecho un acopio prudente de materiales y ha reemplazado en varios puntos de la línea las obras que lo necesitaban, partiendo del principio que la mayor solidez ahorra mayores gastos de conservacion.

Fiel á este sistema la Directiva ha reunido los datos necesarios para plantear un telégrafo eléctrico que espera podrá funcionar á la brevedad posible, hermanando en su creacion, la economía con los últimos adelantos. En la concesion hecha á favor de esta Empresa para prolongar la línea hasta Arenys de Mar, se dispone la obligacion de construir un telégrafo eléctrico, mas las ventajas que este invento ofrece son de tal naturaleza, que no se ha titubeado en anticipar la época de su planteamiento, pues quedará en gran parte compensada la erogacion de su importe, con el inmediato ahorro de combustible por la facilidad en la transmision de las órdenes, desde cualquier punto de la via á los talleres de Mataró. En el dia se halla colocada en el centro de la línea una máquina, la cual está consumiendo no pocos quintales de coke, medida que será innecesaria tan luego como esté en ejercicio el telégrafo eléctrico.

La experiencia ha demostrado la utilidad y conveniencia de construir por ahora en los talleres las locomotoras. El ensayo hecho así lo justifica. En la memoria anterior anuncióse en efecto la construccion de una máquina. El dia 27 de febrero del presente año fué esta inaugurada, prévia la solemnidad religiosa, en pre-

sencia del Excmo. Gobernador civil; del Ingeniero jefe de este distrito y de los Sres. accionistas que forman la comision revisora de cuentas. La feliz coincidencia de haber sido esta Empresa la que inauguró en España el primer ferro-carril y la de haber construido igualmente en sus talleres la primera locomotora, inspiró á la Directiva la idea de llamarla 1.^a ESPAÑOLA. Siendo satisfactoria la prueba, se ha acordado la construccion de una segunda.

Debiendo emprender la compañía las obras de prolongacion y hacer sucesivamente las reparaciones necesarias en los puentes, se ha dirigido á una casa del Norte América la demanda de varias partidas de madera. El alto precio en que se halla en nuestra plaza de algun tiempo á esta parte, aconsejaba aquella medida; pues no hay duda que por este medio se logrará una economía positiva y mayor bondad en el material.

Durante el quinquenio que acaba de terminar han viajado por la línea cerca de tres millones de individuos, sin que haya ocurrido en ella incidente alguno desagradable que merezca notarse. El acaecido el 8 del corriente á consecuencia de haberse roto la soldadura del aro de una rueda, es el primero de esta naturaleza desde la inauguracion de esta Empresa, y afortunadamente la persona lastimada se restableció á los pocos dias, mediante los auxilios del arte que por disposicion de la Directiva le fueron administrados inmediatamente. Si se considera el gran movimiento que ha tenido esta línea, sin otro sensible suceso que el referido, orijinado por una causa imposible de evitar y comun á los carruages de toda clase, bien se comprenderá que no se ha faltado en esta ocasion á una estricta vijilancia. La Directiva no haria mencion de este hecho, supuesto que no existe por fortuna una sola víctima, á no haber sido objeto de la preocupacion general.

Como en los anteriores, ha sido durante el último año, recomendable la conducta de los empleados de esta Empresa —Barcelona 26 de Noviembre de 1853. — El Director Presidente, *Manuel Gilbert*. — El Director Contador, *José Oriol Estruch*. — El Director, *Mariano Sirven*. — El Director, *Jaime Samá*. — El Director, *José Barba*. — El Director, *Miguel Biada*. — El Director, *Ramon Vieta*. — *Juan Thompson*, secretario.

BALANCE

de todo lo que constituye el Activo y Pasivo de la empresa del camino de hierro de Barcelona á Mataró, verificado en 28 de octubre de 1853.

ACTIVO.

Costo total del Camino de Hierro.			1.000,000 000
Quinto dividendo , por lo que han recibido á c/ª los señores accionistas.		29,751 000	
Prolongacion del camino , depósito reintegrable.	3,000 000		
Por el levantamiento de planos y demás gastos.	5,002 275	8,002 275	
Remesas á Inglaterra , por lo que obra en poder de Mr. H. A. Preston de Lóndres para atender al pago de los efectos que se le han pedido.		1,077 637	
Tesorero , efectivo en caja.		40,082 833	78,913 745

1.078,913 745

PASIVO.

Capital , por el de la Compañía.				1.000,000 000
Varios acreedores , por lo que se les debe.			6,775 136	
Primer dividendo , por el 8 p. % de 15 acciones que aun no lo han cobrado.			120 000	
Segundo dividendo , por el 4 p. % de 15 acciones id.		60 000		
» por el 3 » 17 » »		51 000		111 000
Tercer dividendo , por el 3 » 18 » »		54 000		
» por el 4 » 22 » »		88 000		142 000
Cuarto dividendo , por el 3 » 24 » »		72 000		
» por el 3 » 24 » »		72 000	144 000	517 000
Sobrante , por el del año anterior.				6,945 106
Por la mitad del 10 p. % consignado á D. José María Roca en el art. 16 de la escritura social correspondiente á los beneficios del tercer año y depositado en la tabla Numularia por orden del Gobierno Político de esta provincia.			500 000	
Por la otra mitad del 10 p. % á favor de los cesionarios de Roca.			500 000	
Por expropiaciones de terrenos.		540 285	1,540 285	5,404 821
Productos , por los del 5.º año económico.		145,580 078		

GASTOS.

Por alquileres, pleitos, agencias en Madrid, seguros contra incendios, correspondencia, etc.		1,528 661		
Por gastos en las estaciones y edificios.		548 671		
Talleres , jornales de reparacion.	6,303 264			
Tres cajas de fuego para las máquinas Mataró, Cataluña y Barcelona, y 500 tubos de bronce para id. existentes.	4,230 669			
Aceite, algodón, acero, cobre, etc.	4,783 858	15,317 791		
Por sebo, aceite, impresiones y demás gastos de Administración.		1,934 696		
Conservacion de la línea , jornales de brigadas.	9,120 516			
Materiales para la conservacion de la línea , por durmientes de roble, madera, ladrillos, etc.	6,113 218			
Por 2000 durmientes de roble existentes.	2,100 000	17,333 734		
Por sueldos de empleados.	20,639 771			
Por la ronda de noche.	1,155 200	21,794 971		
Combustible , comprado y consumido.	10,217 856			
» existente.	4,928 928	15,146 784	73,605 308	71,974 770
Emolumentos de los directores.				5,757 982

1.078,913 745

Barcelona 28 de Octubre de 1853.

El Director Contador,
José Oriol Estruch.

El Director Presidente,
Manuel Gibert.

El Director Tesorero,
Miguel Biada.

JUAN THOMPSON,
Secretario.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á MATARÓ.

Quinto año económico.

RESÚMEN GENERAL DEL TRÁFICO.

29 de Octubre de 1852 á 28 de id. de 1853.

ESTACIONES.	Número de pasajeros.				Importe.				Perros.	Cargas.	Esceso de EQUIPAJE.	Esceso de PASAJE.	TOTALES GENERALES.
	1.ª CLASE.	2.ª CLASE.	3.ª CLASE.	TOTALES.	1.ª	2.ª	3.ª	TOTALES.					
	D. M.	D. M.	D. M.	D. M.	D. M.	D. M.	D. M.	D. M.					
Barcelona.	4,607	62,204	201,624	268,435	2,000,088	17,862,418	39,501,876	59,364,382	77,500	11,291,954	496,100	1,080,942	72,310,878
Badalona.	464	12,536	78,993	91,993	94,350	1,536,100	7,605,644	9,236,094	9,500	759,722	4,200	43,927	10,053,443
Mongat.	139	3,025	9,666	12,830	35,600	521,986	1,337,082	1,894,668	3,150	115,462	11,400	12,278	2,036,958
Masnou.	344	7,187	19,036	26,567	95,650	1,606,406	3,386,188	5,088,244	6,500	313,434	13,050	26,003	5,447,231
Ocata.	211	11,705	25,728	37,644	54,006	2,556,918	4,571,276	7,182,200	1,400	»	»	11,776	7,195,976
Premiá.	101	2,591	18,440	21,132	32,959	636,259	3,013,159	3,682,377	3,200	104,294	38,050	37,321	3,865,242
Vilasar.	133	4,100	34,498	38,731	46,771	1,031,894	5,010,047	6,088,712	8,850	575,619	62,250	25,379	6,760,810
Mataró.	3,433	31,243	98,139	132,815	1,688,409	11,705,543	22,971,163	36,365,115	53,500	754,697	391,000	345,828	37,910,140
TOTALES.	9,432	134,591	486,124	630,147	4,017,833	37,457,524	87,396,435	128,901,792	163,600	13,915,182	1,016,050	1,583,454	145,580,078
Producto total del cuarto año.													144,487,533
Diferencia en favor del quinto año.													1,092,545

ESTADÍSTICA.

Trenes ordinarios de ida.	2,169	Promedio total de pasajeros ordinarios diarios.	1,726,430	Composicion media de los trenes coches. 3.ª »	5,693	Número de pasajeros que han pagado exceso por cambio de 3.ª á 1.ª	13
Idem id. de vuelta.	2,175	Idem id. id. en cada tren 1.ª clase.	2,158	» conductor.	1,000	» que han pagado exceso por cambio de 3.ª á 2.ª	504
Idem extraordinarios parciales.	15	» » » 2.ª »	30,798	» wagones de carga.	1,441	» que han pagado exceso por haber corrido mayor distancia que la marcada en su billete.	933
Idem espresos.	11	» » » 3.ª »	111,243	» wagones para el servicio de la línea.	0,700	Niños por pasar de la edad fijada.	127
TOTAL DE TRENES.	4,370	» total	144,199	Total promedio de coches en cada tren.	11,936	Pagado por averias. \$	4,200
Promedio de trenes diarios.	11,972	» del producto diario de pasajeros. 1.ª \$	11,089	» de pasajeros en cada coche. 1.ª	2,127	Bultos averiados.	2
Trenes conducidos por el Locomotor <i>Cataluña</i>	1,276	» » » 2.ª »	102,623	» » » 2.ª	14,701	Desgracias ocurridas en los trenes.	0
» » » <i>Barcelona</i>	1,242	» » » 3.ª »	239,442	» » » 3.ª	25,269	En la línea por imprudencia.—Muertos.	1
» » » <i>Mataró</i>	466	» total.	353,154	Wagones diarios de carga.	17,290	Contusos.	2
» » » <i>Besós</i>	482	» del » de pasajeros por tren. 1.ª »	0,926	Número de quintales de carga transportada.	252,731	En las estaciones causadas por el Tren.—Contusos.	1
» » » 1.ª <i>Española</i>	904	» » » 2.ª »	8,371	Por cuenta del contratista. 243,577	252,731	Pasajeros militares. Por batallones.	4,386
Pasajeros ordinarios 1.ª clase.	9,432	» » » 3.ª »	19,999	Por las Administraciones. 9,154		Promedio en cada wagon.	4,335
» » 2.ª »	134,591	» total.	29,496	Total producto de la carga. \$	13,915,182	» En partidas sueltas.	706
» » 3.ª »	486,124	» de cada pasajero. 1.ª »	0,429	Por cuenta del contratista. 11,564,189	13,915,182	» Carabineros de Hacienda pública.	948
TOTAL.	630,147	» » » 2.ª »	0,278	Por las Administraciones. 2,350,993		» Mozos de la escuadra.	231
Pasajeros militares.	9,934	» » » 3.ª »	0,139	» del producto de pasajeros en globo por tren. »	29,496	» Rondas volantes extraordinarias.	122
» gratuitos por el servicio.	1,317	» del producto total diario.	398,849	» del producto de pasajeros en globo por tren. »	29,496	» Idem de vigilancia y presos.	206
TOTAL GENERAL de pasajeros.	641,398	» del producto total diario.	398,849	» del producto total diario.	398,849	Producto de la espresada fuerza. \$	1,256,306
Promedio de pasajeros diarios 1.ª clase.	25,841	Composicion media de los trenes—coches 1.ª clase.	1,012	Número de quintales de equipaje perteneciente á pasajeros.	5,080,250	Promedio del producto de cada militar.	0,126
» » 2.ª »	368,742	» » » 2.ª »	2,090	Número de pasajeros encontrados sin billete.	764	Número de perros transportados.	1,537
» » 3.ª »	1,331,847			» que han pagado exceso por cambio de 2.ª á 1.ª	152		

PROPORCIONALES POR 100.				PROMEDIO DE PASAJEROS		Productos mensuales.	
Sobre 630,147 pasajeros.	Sobre ds. 145,380,078.	A cada clase sobre el número de pasajeros.	Sobre el producto total.	salidos diariamente.		Obre. y Nbre. 1852.	D. M.
Barcelona.	42,599	49,671	á la 1.ª 1,496	de pasajeros 1.ª 2,786	Barcelona 735,438	12,396,759	10,520,454
Badalona.	14,597	6,905	á la 2.ª 21,360	2.ª 25,729	Badalona 252,036	9,727,504	8,559,929
Mongat.	2,036	1,399	á la 3.ª 77,144	3.ª 60,032	Mongat. 35,150	10,694,178	11,420,174
Masnou.	4,216	3,742	100.	Perros. 0,112	Masnou. 72,787	12,606,088	13,930,619
Ocata.	5,974	4,942	Sobre el importe	Carga 9,357	Ocata. 103,134	14,655,337	14,713,254
Premiá.	3,354	2,655	de la 1.ª 3,140	Equipaje. 0,697	Premiá. 57,896	14,114,281	12,241,501
Vilasar.	6,147	4,645	de la 2.ª 29,059	Pasaje. 1,087	Vilasar. 106,112	12,241,501	
Mataró.	21,077	26,041	de la 3.ª 67,801		Mataró. 363,877		
100.	100.	100.	100.		1,726,430	145,580,078	

CIRCULACION GENERAL.										
SALIDOS PARA	Barcelona.	Badalona.	Mongat.	Masnou.	Premiá.	Vilasar.	Mataró.	Total ida.	Total vuelta.	Total general.
de Barcelona.	»	82,407	9,866	51,513	12,025	17,672	94,952	268,435	»	268,435
Badalona.	84,526	»	296	2,233	991	739	3,208	7,467	84,526	91,993
Mongat.	9,965	415	»	438	756	247	1,008	2,449	10,380	12,829
Masnou.	20,384	1,237	204	»	757	725	3,261	4,743	21,825	26,568
Ocata.	18,251	1,113	157	»	1,444	1,491	5,188	8,123	29,521	37,644
Premiá.	11,305	1,156	573	1,471	»	538	6,089	6,627	14,505	21,132
Vilasar.	17,347	801	285	2,377	494	»	17,427	17,427	21,304	38,731
Mataró.	95,424	3,559	1,178	8,826	6,112	17,716	»	»	132,815	132,815
TOTALES.	257,202	90,688	12,559	66,858	22,579	39,128	131,133	315,271	314,876	630,147

En el número de pasajeros sin billete van incluidos 175 que durante el temporal del mes de mayo último fueron de esta á Besós con billete para Badalona y que por regresar sin él se incluyó su importe en el exceso de Pasaje. En este está incluido tambien el producto de los militares. El importe de la carga venida de Mataró con intervencion del contratista de acarretos á domicilio está unido á la de Barcelona donde se cobra diariamente.

EL DELEGADO DE LA ADMINISTRACION GENERAL.
Domingo Rovatti.

DEPARTAMENT D'INICIATIVES

Què és econòmic

Partida	1984	1985	1986
Dotacions	10.000	10.000	10.000
Transferències	10.000	10.000	10.000
Subvencions	10.000	10.000	10.000
Productes financers	10.000	10.000	10.000
Productes industrials	10.000	10.000	10.000
Productes comercials	10.000	10.000	10.000
Productes financers	10.000	10.000	10.000
Productes industrials	10.000	10.000	10.000
Productes comercials	10.000	10.000	10.000
Total	10.000	10.000	10.000

Estado demostrativo de la inversion de jornales en los talleres de la Empresa del camino de hierro de Barcelona á Mataró desde 29 de Octubre de 1852 á 28 de Octubre de 1853 inclusivos.

NOMBRES DE LAS CUENTAS.	Jornales.	Horas.	Duros.	Mil.	IMPORTE de las horas extraordinarias de trabajo.		Totales.			
					Duros.	Mil.	Jornales.	Horas.	Duros.	Mil.
En la máquina Barcelona	439	3	285	040	31	»	439	3	316	040
En la máquina Mataró	359	2 1/2	224	200	3	»	359	2 1/2	227	200
En la máquina Cataluña	277	3	182	200	16	567	277	3	198	767
En la máquina Besós	1055	5	798	050	25	877	1055	5	823	927
En la máquina Primera Española	1634	»	1171	400	»	»	1634	»	1171	400
En soldar círculos para las ruedas de las máquinas	418	»	363	950	2	100	418	»	366	050
En soldar círculos para las ruedas de los coches	173	3	171	860	»	»	173	3	171	860
En hacer piezas de repuesto para las máquinas	257	»	184	150	»	549	257	»	184	699
En hacer útiles para el taller	181	1 1/2	124	200	»	»	181	1 1/2	124	200
En hacer útiles para las brigadas de la línea	245	10	167	600	»	»	245	10	167	600
En la reparación de varios coches y wagones	1028	»	538	318	»	»	1028	»	538	318
En hacer trabas para las máquinas y mangos para los útiles	340	»	214	200	»	»	340	»	214	200
En hacer modelos para la construcción de piezas	133	2 1/2	199	350	»	»	133	2 1/2	199	350
En hacer muelles para las máquinas	141	»	130	550	»	»	141	»	130	550
En tornear ruedas y círculos para las mismas	238	»	172	450	»	»	238	»	172	450
En tornear ruedas de coches	128	1	93	057	»	»	128	1	93	057
En deshacer el centro de tres ruedas de máquinas	38	»	22	»	»	»	38	»	22	»
En hacer tornillos para los coches	50	5 1/2	30	100	»	»	50	5 1/2	30	100
En soldar tubos hervidores	233	»	154	250	»	»	233	»	154	250
En hacer emparrillados para las máquinas	47	»	25	200	»	»	47	»	25	200
En hacer dos juegos de ruedas para las máquinas	158	1 1/2	141	700	»	»	158	1 1/2	141	700
En tornear círculos para los pistones de las mismas	27	»	18	900	»	»	27	»	18	900
En la Estacion de Barcelona	23	5 1/2	13	400	»	»	23	5 1/2	13	400
En hacer una caja de hierro para depósito de agua	42	7 1/2	38	400	»	»	42	7 1/2	38	400
Peones , guarda agujas y fognistas de noche	1697	»	759	646	»	»	1697	»	759	646
	9365	7 1/2	6224	171	79	093	9365	7 1/2	6303	264

Mataró 28 de Octubre de 1853.

El Guarda-Almacén,
Fernando Velasco.

V.º B.º

El Ceedor de libros,
José Maristany y Triay.

MEMORIA

EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL CAMINO DE HIERRO

DE BARCELONA A MATARÓ

MEMORIA

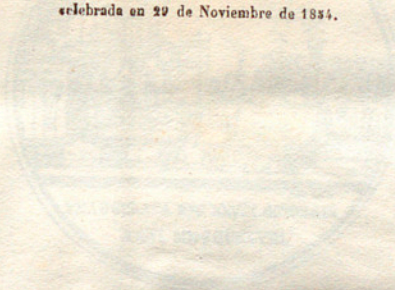
LEIDA

EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL CAMINO DE HIERRO

DE BARCELONA Á MATARÓ,

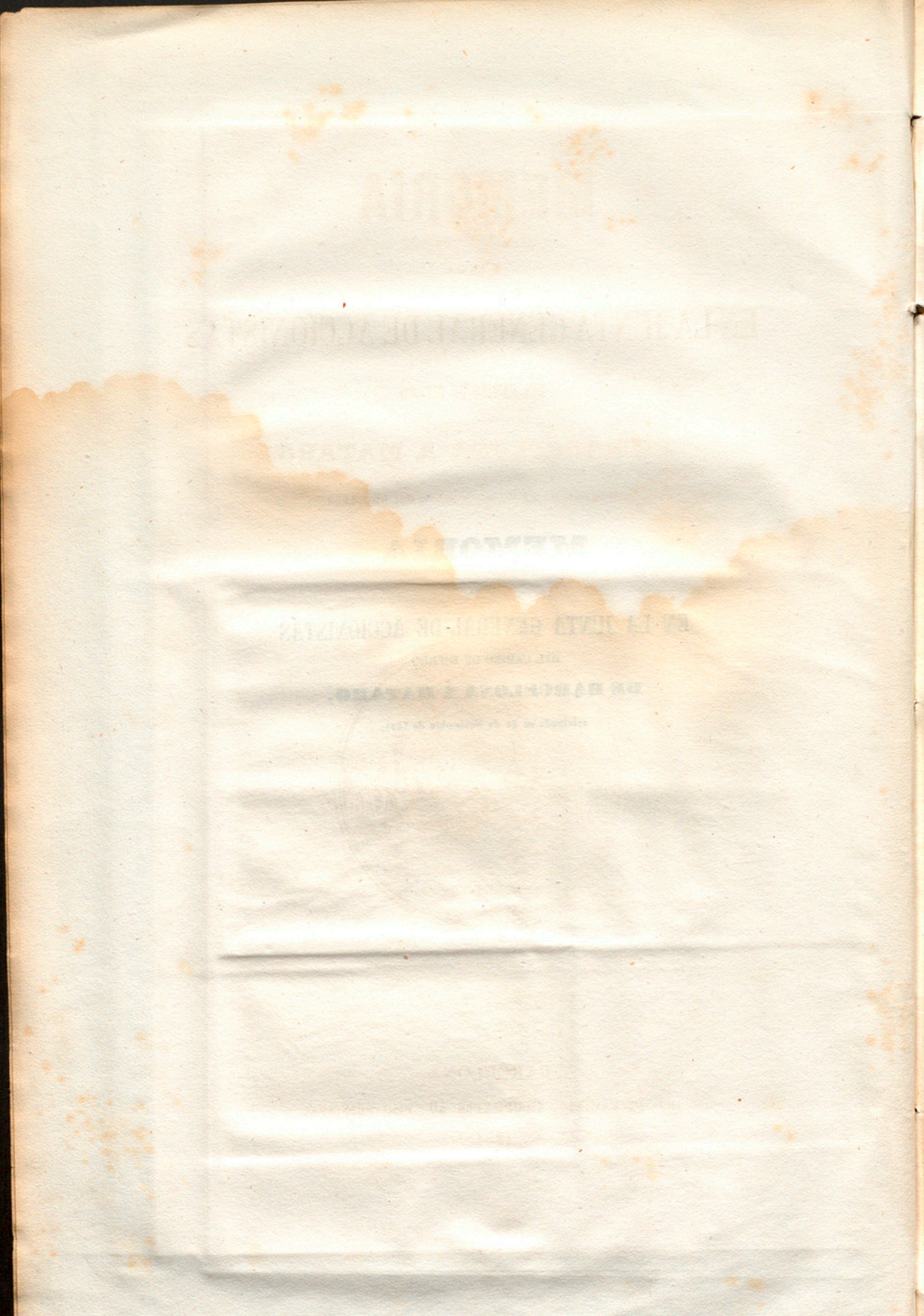
celebrada en 29 de Noviembre de 1854.



BARCELONA

IMP. DE BARRAL, CALLE DE LA PLAZA, 11.

1854



MEMORIA

LEIDA

EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL CAMINO DE HIERRO

DE BARCELONA A MATARÓ,

celebrada en 29 de Noviembre del año 1854.



BARCELONA.

IMP. DE RAMIREZ, ESCUDILLERS 40, PISO PRINCIPAL.

1854.

MEMORIA

EXTRA

EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL CANTO DE BARRA

DE BARCELONA A NATABO

celebrada en 29 de Noviembre de 1900



los trabajos, previo el señalamiento del punto de partida por el ingeniero jefe del Distrito, crepó á verificar las expropiaciones en el primer tercio, desde el punto llamado la balera hasta la Plaza de San Simón que era el mas urgente para dejar libremente demostrando que la via no impediría el tránsito por la plaza. Esta operación al parecer sencilla crepó desde el primer día con dificultades y obstáculos que no eran de esperar, pues que apenas que se empezó dicho punto por el ingeniero, se vio que en virtud de la construcción con una empresa se construía punto al mismo sitio un escombro que cortaba parte de la via marcada por el Real orden de 29 de junio de 1853. Los años siguientes se continuó la obra de las obras y en el mes de mayo de 1854 se terminó la obra de las obras y se formó un paseo público que cubría todo el espacio de la construcción del ferrocarril.

Señores:

En pues notorio que no se continuaban los trabajos de construcción el pensamiento de la Compañía poniendo una falta importante á un camino que debía estar mas que concluido con beneficio del ferrocarril.

Muy grato hubiera sido para la Directiva poder anunciar en la sesion de este dia la solucion favorable de algunos puntos de que hizo mencion en la memoria del año pasado. Un cúmulo de circunstancias notorias ha sido parte á que no hayan podido realizarse completamente todos los proyectos.

El mas importante, el de la prolongacion de la línea desde Mataró hasta Arenys de Mar, ha venido sufriendo una larga série de vicisitudes. Si bien nombró el Gobierno la comision encargada de dar su dictámen, en vista de la Real orden de 3 de febrero de 1853 que dispuso la modificacion del plano en lo concerniente á la playa de Mataró, derogando en esta parte la de 29 de junio del año anterior, en la cual se habia aprobado el plano por completo, con todo no ha evacuado la Comision el informe. El objeto de la Real orden fué que se propusiera un medio conciliatorio y era difícil verificarlo porque desgraciadamente la oposicion de Mataró tiende á que el camino no se prolongue; y en este caso es evidente que son inútiles todos los proyectos que se dirijan á realizar el de la Empresa la que ha demostrado hasta la evidencia que no puede causarse perjuicio siguiendo la via aprobada por el Cuerpo facultativo.

Deseando empero la Directiva no perder momentos y facultada por la Real orden de 13 de marzo de este año para dar principio á

los trabajos , pr vulo el señalamiento del punto de partida por el ingeniero jefe del Distrito , empezó a verificar las expropiaciones en el primer trozo , esto es , desde el punto llamado la batería hasta la Riera de San Simon que era el mas urgente para dejar físicamente demostrado que la via no impediría el tránsito por la playa. Esta operacion al parecer sencilla tropezó desde el primer dia con incidentes y obstáculos que no eran de esperar , pues que apenas quedó señalado dicho punto por el ingeniero , se vi  que en virtud de contrata del Ayuntamiento con una empresa se construía junto al mismo sitio un gasómetro que cortaba parte de la via marcada dos años antes y aprobada por la Real órden de 29 de junio de 1852, al paso que una brigada destruía las m rjenes de los terrenos vecinos al objeto de apoderarse de una parte de ellos , y formar un paseo público que estorbara igualmente la construccion del ferrocarril.

Era pues notorio que no se escatimaban los medios de contrariar el pensamiento de la Compa a poniendo una valla impasable a un camino que debía estar mas que concluido con beneficio del bienestar y prosperidad de todos si no dominara el empeño de hacerlo irrealizable. Afortunadamente la autoridad civil a la cual acudió la Directiva mandó suspender estos trabajos y cesó la invasion de los terrenos adquiridos por esta Sociedad. Entonces se hizo un arreglo con la Empresa del gasómetro y se comenzó la construccion de la via desde el punto de partida fijado en el citado local de la batería hasta la Riera de San Simon , cuyo trozo quedó concluido en el mes de julio último.

Empero la calamidad epidémica complicada con la natural agitacion propia del cambio en la situacion política fueron nuevas causas demasiado poderosas para no paralizar la prosecucion de los trabajos. Bien se alcanzar  a los señores accionistas que en circunstancias tan tristes y aflictivas no era dable exigir el pago de los dividendos que sucesivamente eran indispensables para dicha obra , y fue preciso proceder con tanta mas prudencia cuanto no estaba aun cubierto el primer dividendo del 10 por 100.

Afortunadamente a primeros de octubre cesó la epidemia , las familias regresaron a sus hogares y se ha entrado aunque lentamente en el estado normal.

En consecuencia , lo primero a que se ha dedicado la Directiva ha sido a las espropiaciones de los terrenos que ha de ocupar la

via; y siendo varios los propietarios que pretenden sumas exorbitantes, ha tenido de acudir al remedio de la ley, esto es, á la expropiacion forzosa por causa de utilidad pública, mientras tanto que se verifica la recaudacion del segundo dividendo, y se exigirá desde luego el tercero para emprender los trabajos con actividad, lo que confia la Directiva será fácil cuando restablecida la calma comienza nuevamente la circulacion de los capitales.

La Directiva tiene el disgusto de anunciar á los señores accionistas que la cuestion con D. José María Roca se halla en un estado tan incierto como el año anterior. La Directiva no alude á la instancia judicial sobre indemnizacion de los perjuicios que causó á la Empresa por no haber cumplido la condicion del contrato al traspasarle sus derechos. Este juicio sigue sus trámites pretendiendo la Directiva que se decida por árbitros conforme á la escritura social, como medio menos dispendioso á las dos partes, y el mas racional. El fallo definitivo del Tribunal decidirá si verdaderamente es ó no aplicable aquella disposicion del código de comercio á la contrata con Roca.

La Directiva se lamenta de la inconsecuencia que se nota en las repetidas Reales órdenes que se han dado acerca el artículo 46 de la escritura social en que se estipuló que de los beneficios líquidos deducido el 6 por 400 para los accionistas, de la resta percibiese Roca el 10 por 100.

Los señores accionistas tendrán presente que en todas las Juntas Generales se les ocupa de alguna nueva Real orden comunicada sobre la inteligencia de este pacto. Primeramente se reconoció, que estaba en oposicion con la ley y que no podia subsistir porque en las sociedades anónimas no puede darse participacion de beneficios á los accionistas por haber traspasado sus privilegios ó prestado servicios ni por otra causa alguna, sino que debe todo estimarse y señalarseles un número de acciones.

Despues de repetidas Reales órdenes sobre el particular en las que se partia siempre de este principio adoptado por el Gobierno y consentido por la Empresa y por Roca, promovió éste la cuestion de que las acciones debian ser en número indeterminado, esto es, que subiesen y bajasen en cada año segun fuesen los productos líquidos del camino. Esto dió lugar á serias discusiones y que la Junta General del año 1852 resolviese que debia ser determinado el número de dichas acciones, porque no podia ser de otro modo, y se resol-

vió asimismo que para fijar el número de las que le correspondían se atendiese al producto del expresado 10 por 100 durante el primer quinquenio el cual serviría de tipo para capitalizar las citadas acciones.

En este estado el Gobierno al aprobar los estatutos de esta Sociedad ordenó que se consignase en ellos el derecho de Roca, y que en el caso de no avenirse las partes sobre el tipo de la capitalización de sus acciones se decidiese la cuestión con arreglo al código de comercio. Así lo hizo presente la Directiva á la Junta General del año próximo pasado manifestando que habiendo concluido el primer quinquenio de la explotación del camino se estaba en el caso de liquidar el número de acciones que correspondían á Roca, bien fuese tomando por tipo los productos del mismo quinquenio, según el acuerdo del año anterior, ó bien acudiendo á los medios prescritos en el código de comercio.

En este estado, esto es, en 6 de febrero último, el Gobierno Civil de la Provincia comunicó á la Directiva la Real orden de 20 de noviembre del año anterior en la cual al paso que se reconoce la imposibilidad de entregarse á Roca un número variable de acciones que aumente ó disminuya según los rendimientos de cada año, porque sería contrario á la ley de 1848, se dejaron sin efecto las Reales órdenes en que se mandaba entregarle un número de acciones, disponiendo que ellas no obstante se conservase íntegra la cláusula 46 de la escritura social de 6 de junio de 1845 en que se reconoció á Roca el derecho de percibir el citado 10 por 100.

La Directiva no sabe como explicar esta contradicción por parte del Consejero de la Corona que la propuso á S. M., pues que después de haberse declarado en repetidas Reales órdenes que aquella cláusula no estaba arreglada á la ley, después de haber mandado que el 10 por 100 debía compensarse con un número de acciones, es difícil venir en conocimiento de las razones que pudieron motivar el reconocimiento de la validez de un convenio que tantas veces se había asegurado ser contrario á la ley.

La Directiva después del voluminoso expediente instruido sobre este asunto en que han recaído cinco Reales órdenes, creyó que sería por entonces inútil presentar nueva reclamación, porque es ciertamente desagradable que los gobernantes encargados de ejecutar las leyes y los reglamentos y decretos que ellos mismos dictan, según su saber y entender, den resoluciones contradictorias en términos

que un convenio sea nulo durante algunos años por no estar conforme con la ley y con los reglamentos del Gobierno, y sea despues válido y subsistente y se dejen sin efecto las disposiciones que declaraban aquella nulidad, y esta declaracion fué tanto mas inoportuna en cuanto la cuestion no podia recaer acerca la validez de este pacto sino sobre si debia entregarse un número de acciones determinado como pretendia la Compañía, ó bien variable en cada año conforme reclamaba Roca.

En este estado la Directiva creyó que debia dejar á la resolucion de esta Junta la marcha sucesiva de este negocio, á saber, si insistirá la Empresa en el cumplimiento de la Real órden de 6 de agosto de 1853 en que se declaró que en el caso de no avenirse las partes sobre el tipo de la capitalizacion de las acciones que le correspondan, se decida la cuestion con arreglo al código de comercio, ó si se sujetará la Empresa á la de 20 de noviembre siguiente en la que se manda conservar íntegra la citada cláusula 16 de la escritura de fundacion de la Compañía de 6 de junio de 1845.

Tampoco se halla terminada la cuestion con los contratistas de la construccion del camino hasta Mataró. Despues de algunas sesiones dirigidas á transijirla que no tuvieron resultado porque pretendian aquellos que el arreglo se redujese á las obras fuera de contrata, y la Directiva exigia que recayese igualmente sobre las de contrata, promovieron los contratistas una instancia judicial pidiendo el pago de las cantidades que suponen alcanzar, cuestion en cuyo fondo no se ha entrado hasta el presente porque se ha suscitado con preferencia la de incompetencia por no corresponder el negocio á la jurisdiccion del tribunal de comercio donde aquellos han acudido. La Directiva confia en el buen resultado, al paso que no dejará de aceptar justas condiciones de transaccion siempre que se ofrezcan, procediendo en este caso de acuerdo con la Comision nombrada por la Junta General al referido efecto.

Una de las consecuencias inevitables de la guerra en que viene empeñada una parte de la Europa fué la complicacion en los mercados. La Directiva no lo perdió de vista mayormente cuando consumiendo el coke de Inglaterra observó que tomaban un incremento extraordinario los fletes, de modo que se duplicaba el precio de aquel combustible, puesto en nuestro puerto. Al paso pues que dió las órdenes correspondientes para obtener suficientes acopios de coke á precios moderados, acudió al consumo de la leña que mez-

clada con el coke ha dado buen resultado mediante alguna variacion en las chimeneas de las máquinas. Sin embargo, al comparar los balances se observa que el consumo del combustible importa en el año último 8,000 pesos mas que en el anterior. Este aumento verdaderamente extraordinario y de importancia, no solo procede del que han tenido los fletes sino tambien de la circunstancia particular de haberse mandado por el Gobierno Civil de la Provincia que estuviese dispuesta constantemente una máquina á mitad del camino para ausiliar los trenes que lo necesitasen, mientras carecia la Empresa del telégrafo eléctrico que comunicase rápidamente cualquiera acontecimiento y las órdenes para ser aquellos socorridos. Por último observarán los señores accionistas que la Empresa continua en su activo 7,000 pesos valor de 14,000 qq. coke que tiene dispuestos para el consumo de este año, y cuya cantidad no altera en lo mas mínimo los productos líquidos del anterior en el cual solo se continuan 2,000 pesos valor de la leña que quedo existente al formar el balance.

La colocacion del telégrafo eléctrico al paso que fué ordenada por el Gobierno al conceder la prolongacion del camino hasta Arenys de Mar, era de otra parte de suma utilidad para las comunicaciones continuas entre los diferentes puntos de la línea, y producirá un ahorro de combustible con respecto á la máquina de reserva. Queda pues planteado dicho telégrafo que funciona con éxito completo, habiéndose formado un reglamento para su manejo y conservacion á fin de que los administradores en cuyas estaciones existen aparatos posean la instruccion suficiente, y la trasmitan á sus dependientes para que este servicio se cumpla con la debida precision.

El estado de la maquinaria ha sido mejorado notablemente pues que las locomotoras funcionan con toda regularidad, no obstante ser escaso el número de ellas, por cuyo motivo hay preparadas en los talleres muchas piezas para la de nueva construccion, habiendo sido indispensable disponer el relevo con otra nueva de la máquina fija de los talleres en razon del consumo extraordinario del carbon cuyo ahorro en poco tiempo equivaldrá al costo de ella.

La Directiva observando que escaseaba el número de wagones destinados á la conduccion de efectos ó sea al servicio de la carga, y atendidas las repetidas quejas de los pasajeros, creyó haber llegado el caso de arreglar los coches de tercera tal como corresponde, que-

dando en su clase los wagones que al tiempo de abrirse el camino se habian destinado para terceras.

Durante los seis años que cuenta la línea han sido indispensables reparaciones de importancia en los puentes construidos en su totalidad de madera que desgraciadamente no reúnen las cualidades de que no puede prescindirse en esta clase de obras. La Directiva que se ha convencido por el resultado de las cuentas de la mayor baratura con que se construyen de mampostería al paso que su duración apenas puede compararse con la de la madera por buena que sea la construcción y la calidad de esta, no titubea un momento en que los puentes cuya altura lo permita deberán seguir renovándose por este medio.

La Directiva no puede menos de repetir lo que tiene constantemente indicado, á saber, que un sacrificio hecho oportunamente produce más tarde mayor copia de beneficios. Si las reparaciones pudiesen hacerse simultáneamente, y en un solo año, á la vuelta de breve tiempo toda la vía estaría en las mejores condiciones de seguridad y duración. La Directiva procede en este punto con la regularidad que permiten las entradas y que exige el estado de seguridad de la vía, procurando conciliar el interés de los Sres. accionistas con el general de la Empresa.

Por los estados que acompañan la presente memoria verán los señores accionistas que se sostiene la prosperidad de la Compañía y todo hace presumir que aquella será mayor cuando esté terminada la prolongación. El movimiento de la carga es lisonjero y no lo es menos seguramente el de los viajeros, pues sin aceptar, como norma, la última suma debida á circunstancias desgraciadas y escepcionales, cabe empero aseverar que mediante el orden y la tranquilidad el espresado movimiento no puede dejar de ser constante.

Tal es señores la verdadera situación de la Empresa, y es muy grato para la Directiva añadir á esta reseña que el comportamiento de los empleados de la Administración en los crueles meses que hemos atravesado ha sido digno del mayor elogio, habiendo multiplicado sus esfuerzos en obsequio del público con un servicio durante muchos días extraordinario, atendida la grande afluencia de viajeros.

Barcelona 29 de Noviembre de 1854.—El Director Presidente, *Manuel Gibert*.—El Director Contador, *José Oriol Estruch*.—El Director, *Mariano Sirvent*.—El Director, *José Barba*.—El Director, *Miguel Biada*.—El Director, *Ramon Vieta*.—*Juan Thompson*, secretario.

En las clases de las escuelas de niños
 se debe enseñar a leer y escribir en
 los primeros años de la vida para
 que los niños puedan comunicarse
 con los demás y adquirir los
 conocimientos necesarios para
 desenvolverse en la vida social.
 La enseñanza de la lectura y
 la escritura debe ser continua y
 constante, desde los primeros
 años de la vida hasta la edad
 adulta, para que los niños
 puedan utilizar estos conocimientos
 en cualquier momento de su vida.
 La enseñanza de la lectura y
 la escritura debe ser práctica y
 aplicada, para que los niños
 puedan utilizar estos conocimientos
 en situaciones reales de la vida.
 La enseñanza de la lectura y
 la escritura debe ser divertida y
 atractiva, para que los niños
 disfruten del aprendizaje y
 adquieran los conocimientos
 necesarios de forma natural y
 espontánea.

RF-16-66

DEPARTAMENTO DE ASESORIA

Manuel...

ENCARGOS	CLASE	VALOR
...
...

Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje
Tramite de pasaje