

François Prats

Lérida le 13 Oct 95

DELEGUÉ DU COMITÉ EXECUTIF  
pour la  
CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL  
de  
LÉRIDA À TOULOUSE  
par le  
NOGUERA-PALLARESÀ

Monsieur E. Carpalhac

Cher monsieur :

À mon départ de Toulouse  
je suis allé prendre votre charge ; vous  
êtes absent en voyage.

Mon expédition obtient  
tout le succès j'ai trouvé en France  
des amis très dévoués et d'aides très  
précieuses pour la construction du  
trampyrenien. nous formons une société  
de construction tout à fait honnête  
qui fera la construction bien vite ;  
dans 6 années au plus la locomotive  
traversera le chaine qui nous sépare de

mes frères français

ou de mes bons amis, M<sup>rs</sup>.

Ramon Lammes, grand propriétaire  
chez nous, et intéressé par tout à la  
construction en Transpyrénéen ira à il  
se renvoie prochainement à Toulouse  
un but de chercher une Académie  
préparatoire par un de ses enfants  
qui il desire faire entrer dans l'  
École d'agriculture de Montpelier.

Je t'en ai recommandé à  
quelques de mes bons amis toulousains  
et je me prends la liberté de faire  
autant à vous. Et vous expliquerez  
tous les détails du Transpyrénéen  
pour je vous prie de faire rapport  
dans votre intéressante Revue.

Au vain remerciant à l'  
avance, et au vain priant de m'  
excuser, dans l'espoir de vous lire,

recevoir, très honore Monsieur, l'expression de mes civilités les plus empreintes et de ma plus haute considération

J. Prati

Je vous remercie un volume de poésies espagnoles d'un de nos poètes des plus distingués, Mr. Morera, membre de la Junta d'action de l'Amérique ? et est un ouvrage très remarquable. Je vous ai fait expédier dans le mois de mai dernier, quand vous l'avez publié.

# COMPañIA DEL FERRO-CARRIL

DE

## Lérida á Francia por el Noguera-Pallaresa,

SOCIEDAD ANÓNIMA EN FORMACIÓN.

---

### EMISIÓN ÚNICA

DE

12.000 ACCIONES DE 500 PESETAS.

---

La provincia de Lérida y en su representación el COMITÉ EJECUTIVO DE LA JUNTA GESTORA DEL FERRO-CARRIL INTERNACIONAL POR EL NOGUERA-PALLARESIA abre la suscripción en España de **6.000.000 DE PESETAS** representadas por **12.000 ACCIONES** de 500 pesetas, bajo las condiciones siguientes:

No se exigirán dividendos pasivos hasta que se hallen suscriptas 7.000 acciones.

Cumplida la condición anterior, se constituirá la Sociedad previamente, haciéndolo de modo definitivo, una vez obtenida la concesión y colocado el resto de la emisión.

Los dividendos serán exigibles en esta forma:

**15 POR 100** al estar suscriptas 7.000 acciones, dedicándose su importe á constituir el depósito previo para solicitar la subasta de la concesión.

**15 POR 100** inmediatamente después de adjudicada la concesión.

**70 POR 100** en 7 dividendos de 10 por 100 cada uno debiendo mediar por lo menos un período de 3 meses entre uno y otro dividendo.

Esta combinación asegura el poder hacer el desembolso del capital en unos tres años.

Si no llegara á obtenerse la concesión, se devolverá íntegro á los accionistas el importe del primer dividendo desembolsado.

## Condiciones legales de la línea.

Este ferro-carril, que partiendo de Lérida y subiendo por la orilla del Segre y del Noguera-Pallaresa, pasando por Balaguer, Tremp, Pobla de Segur, Sort y Esterri de Aneo con una longitud de 156 kilómetros desde Lérida hasta la entrada del túnel internacional que deberá practicarse en el collado del Salau, penetrando en Francia por el valle del Salat hasta enlazar con la red francesa del Midi en Saint-Girons, (Ariège), ha sido autorizado por la ley en Cortes de 23 de Julio de 1889, como consecuencia del convenio internacional hispano-francés de 13 de Febrero de 1885, ratificado por el de 30 de Abril de 1894.

Los auxilios otorgados por el Gobierno español á esta vía son de 60.000 pesetas por kilómetro como subvención y 40.000 como anticipo, reintegrables estas últimas por décimas partes durante los diez primeros años de explotación de la vía como internacional. El coste de la perforación del túnel fronterizo del Salau será sufragado por iguales partes por los Gobiernos francés y español.

## Organización de la sociedad.

El capital social será de 16 millones de pesetas representadas por 32.000 acciones de 500 pesetas de las cuales 20.000 están afectas al contrato de construcción. (1)

No se emitirá ninguna acción libre de pago.

Una vez la vía construida y en explotación hasta Pobla de Segur deberán emitirse 30.000 obligaciones de 500 pesetas con cuyo producto quedará asegurada la total construcción de la línea hasta la entrada del túnel internacional.

Un contrato con una acreditada casa constructora, debidamente garantizado, asegura por completo el que sean suficientes los recursos mencionados para la total construcción de la vía, adquisición del material móvil, gastos de constitución de la sociedad, administración durante el período de construcción y colocación de las emisiones.

Se ha acordado la emisión de solo 15 millones en obligaciones obedeciendo al interés de las acciones, fundado en la experiencia, demostrada en la organización de otras sociedades de ferro-carriles en que el exceso de obligaciones hipotecarias absorbe todos ó cuasi todos los productos, quedando el capital de fundación sin dividendos.

Al abrir la suscripción de estos valores la provincia de Lérida tiene la seguridad de ofrecer al capital colocación segura y beneficio muy equitativo, ya que la organización de la Sociedad concesionaria no tiene por objeto operación ninguna bursátil ni especulativa, y sí solo la construcción de una obra que ha de producir inmensos beneficios á todo el centro de España acortando en considerable proporción las distancias en la comunicación directa con París y con la Europa central. Para llegar al fin propuesto, se ha querido tener la seguridad de empresa constructora, para saber con certeza cual habia de ser el coste de la vía, y esto obtenido, se han formulado las bases de la Sociedad en la forma expresada.

## Intereses que está llamado á servir este ferro-carril.

Entre las dos extremidades de la frontera franco-española, desde el cabo Cerbère á la desembocadura del Bidasoa media una distancia de cerca de 500 kilómetros y un intervalo de más de 400 separa las dos vías férreas actualmente en explotación entre nuestro país y la República francesa, esto es, las líneas de Madrid á Bayona por Irun y de Perpignan á Barcelona por Portbou.

La línea en construcción del Canfranc responde á la conveniencia de una segunda vía internacional de París á Madrid con una ventaja de 34 kilómetros sobre la llamada del Norte por Irun, pero no llena la necesidad de una vía directa entre el centro y mediodía de Francia y las ricas comarcas de Levante de España.

Unir á París con Cartagena atravesando el Pirineo central, es el objeto de la línea por el Noguera-Pallaresa, que economiza 120 kilómetros de recorrido en el de París á Tarragona y 315 en el de Toulouse á Lérida.

Alejada de la concurrencia de la via marítima, una via internacional por el centro del Pirineo pone en comunicación directa á Cataluña, Aragon y Valencia con Toulouse y con los departamentos franceses del Ariège, Haute-Garonne, Lot, Aveyron, Tarn-et-Garonne, Tarn; Aude y con París, mercado inmenso de muchas producciones de los climas templados como Cataluña, Valencia y Murcia, y está llamada forzosamente á ser el vehículo de un tráfico considerable de productos, que puede sintetizarse aplicando la exportación de España á Francia de primeras materias y la importación de artículos industriales.

(1) Art.º 185 del Código de Comercio.—El capital social de las compañías, unido á la subvención, si hubiere, representará por lo menos la mitad del importe del presupuesto total de la obra.

Las compañías no podrán constituirse mientras no tuvieren suscrito todo el capital social y realizado el 25 por 100 del mismo.

La facilidad de trasladarse por tierra á las colonias francesas de Argel, debe asimismo proporcionar gran tráfico de viajeros y mercancías á las via Lérica—St. Girons—sección de la intercontinental París—Cartagena—Oran.

*Productos españoles.* Debe en primer lugar citarse la inmensa riqueza minera de la provincia de Lérica. Existen en ella en los distritos de Balaguer, Tremp, Sort, y Seo de Urgel, 3000 pertenencias registradas de minas de carbon, hierro, plomo, zinc, cobre, amianto azufre, manganeso, sal, todas sin explotar por falta de vias de comunicaci6n.

La escepcional abundancia de carbones y de hierros hacen de estos productos un elemento de riqueza muy considerable, y han sido estudiados y analizados estos minerales por el laboratorio de la escuela de minas de París, segun dictámen número 7943 de 12 Febrero de 1881, declarando ser de estremada riqueza.

La explotaci6n de los yacimientos hulleros de Erill Castell, Isona, Corsá y otros ha de proporcionar asimismo tráfico considerable para su transporte á Barcelona y demás centros industriales.

Maderas de construcci6n en los bosques virgenes de la regi6n subpirenáica.

Ganados en mucha abundancia Vinos para la exportaci6n á Francia, de toda la comarca de Urgel, Valencia y el litoral del Mediterráneo.

Aceites de Lérica, Tarragona y Valencia.

Frutas y legumbres primerizas, que podrán transportarse de Valencia á París en 30 horas y de Lérica á París en 22.

## Productos.

Los ingenieros franceses han calculado los productos de esta via en 28,800 francos por kilometro en los primeros diez años de explotaci6n y en 43,000 en el periodo siguiente, no comprendiendo el crecimiento de tráfico que necesariamente habia de dar á la nueva via la red ferro-viaria francesa.

Los cálculos aceptados para estimar los rendimientos de productos del tráfico de viajeros y mercancías se han basado considerando el tipo mínimo en los ferrocarriles de Cataluña ó sea 0'33 por habitante y kilómetro del trayecto recorrido, produciendo el resultado siguiente:

|  |                 |
|--|-----------------|
| Por tráfico local, por kilómetro. . . . .  | 15,000 pesetas. |
| » tráfico internacional » » . . . . .      | 6,500 »         |
|  | <hr/>           |
|  | 21,500 »        |
| Gastos de explotaci6n 40 % . . . . .       | 8,600 »         |
|  | <hr/>           |
|  | 12,900 »        |
|  | <hr/>           |
| que en 156 kilómetros representan. . . . . | 2.012,400 »     |
|  | <hr/>           |

Intereses y amortizaci6n de las obligaciones, 695,000 pesetas.

Remanente para las acciones, 1.317,400 pesetas, ó sea 8'25 por 100.

Los ingresos de la línea Port-bou—Cerbère ascienden por término medio de 31 á 32.000 pesetas por kilometro, y en la del Noguera-Pallaresa no se han computado mas que 21.500.

La de Barcelona á San Juan de las Abadesas dá en la actualidad un producto kilométrico de 23.000 pesetas, correspondiendo por habitante y kilometro de recorrido á mas de 39 céntimos.

Hay que tener muy en cuenta que los cálculos antes estampados se entiende que pueden aceptarse para los diez primeros años de explotaci6n como minimum de productos. Transcurrido aquel período, deberán elevarse rápida y progresivamente hasta alcanzar por lo menos igual cifra que los de Port-bou—Cerbère.

Lérica 10 de Noviembre de 1895.

EL COMITÉ EJECUTIVO.

Pedro Fuertes.

Mariano Clua.

Carlos Nadal-Ballester.

Francisco Frats-Cornell.

Las cédulas de suscripci6n deberán remitirse firmadas á los Comités de partido de Balaguer, Tremp y Sort. Las de la capital y las de las regiones en que no exista comité de partido, se remitirán directamente al Presidente de la Diputaci6n provincial y del Comité ejecutivo.

Las oficinas del Comité, sitas en el palacio de la Diputaci6n provincial, estarán abiertas al público de 12 á 1, y de 6 á 9 de la noche. En ellas se facilitarán cuantos datos y noticias puedan necesitarse.