

# LECTURAS DE HISTORIA ECONOMICA ANDALUZA (siglo XIX)

*josé manuel cuenca toribio  
alfonso rodríguez sánchez de alva*

R- 4283

***LECTURAS DE HISTORIA  
ECONOMICA ANDALUZA  
(siglo XIX)***

***José Manuel Cuenca Toribio***  
*Catedrático de H.ª Contemporánea.  
Decano de la Facultad de Filosofía y Letras  
de la Universidad de Córdoba.*

***Alfonso Rodríguez Sánchez de Alva***  
*Subdirector del Servicio de Estudios  
del Banco Urquijo en Sevilla.*

**50 ANIVERSARIO DEL BANCO URQUIJO EN SEVILLA**



**SERVICIO DE ESTUDIOS DEL BANCO URQUIJO EN SEVILLA**

# COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

Balance en 31 de diciembre de 1896

Señores accionistas:

Por ningún ejercicio ha pasado la Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España que tenga para los intereses sociales, la importancia que ha tenido el ejercicio de 1896, ha sido año de trabajo y de asiduidad; se han resuelto una infinidad de asuntos y se han planteado otros de tal índole y en forma tal, que creemos nos es permitido mirar el porvenir con espíritu halagüeño.

Los convenios que en 24 de Marzo de 1895 se suscribieron con los obligacionistas de la Compañía, han tenido cumplimiento en este ejercicio sin la menor perturbación; en efecto, una vez que recibieron la aprobación judicial aquellas convenciones, hemos entregado á los portadores de cupones de obligaciones, los vales representativos de los cupones que vencieron en 1.º de Octubre de 1894, 1.º de Abril y 1.º de Octubre de 1895, 1.º de Abril y 1.º de Octubre de 1896.

En el pasivo del balance que hoy sometemos á vuestra aprobación, veréis que el importe nominal de estos vales asciende á pesetas 3.593.100.

La necesidad de que se procediese por estas oficinas á sellar todas las obligaciones y la entrega de dichos vales, trabajo largo y de detalle, nos impidió el convocar más pronto la Asamblea de Obligacionistas, que en ejecución del art. 9 de los referidos convenios, había de designar las personas que en su representación debían formar parte de nuestro Consejo de Administración, durante el período provisional, que termina el 1.º de Abril de 1898.

Convocados los señores Obligacionistas por el Consejo de Administración, se verificó aquella Junta general en París, el 23 de Enero de 1897, á la que asistieron presentes y representadas 44.507 obligaciones.

Hubiera debido proceder aquella Asamblea á la designación de ocho candidatos, entre los que debíais elegir cuatro personas para formar parte de nuestro Consejo

de Administración, pero al adherirse los obligacionistas á aquellas relatadas convenciones habían designado para llenar tres de dichos puestos á los señores Charles, Balser, Jacques, Kulp, Jean Cousin designación que habéis aceptado vosotros mismos en vuestra Junta general de 20 de Marzo de 1895, y, por lo tanto, se concretó la general de Obligacionistas á ratificar la designación y nombramiento de dichos señores, ratificación que por un sentimiento de delicadeza, había sido por ellos mismos pedida.

Para el nombramiento del cuarto Consejero, la Asamblea de Obligacionistas designó como candidatos á D. Carlos Wallut y al señor conde Mayol de Lupé.

A vosotros toca ahora en esta Junta general elegir uno de estos dos candidatos, que del mismo modo que los señores nombrados debe formar parte de vuestro Consejo de Administración, en representación de los Obligacionistas durante el período fijado por dichas convenciones, que concluye el 1.º de Abril de 1898.

No ha perdido de vista vuestro Consejo, las negociaciones que cerca de los poderes públicos hicieron en 1896 varias Compañías de ferrocarriles, pidiendo ciertas compensaciones á la crisis económica que atraviesan, siendo la más notable la prórroga de la concesión para explotar sus líneas; pero un deber de patriotismo nos impidió el tomar parte en aquellas negociaciones; creímos, no era oportuno el momento en que la madre patria luchaba en dos guerras allende los mares y mientras el pueblo español daba su sangre y su fortuna para defender el honor nacional, asociarnos á un acto ó á una manifestación, cualquiera que fuese, que pudiese entorpecer, siquiera moralmente, la acción del Gobierno español que necesitaba el apoyo y el concurso de todos los intereses y de todo el país.

El Congreso y el Senado promulgaron una ley por la que el Gobierno queda autorizado para prorrogar hasta 1980, las concesiones de explotación de las diferentes líneas españolas mediante ciertas y determinadas condiciones que todos conocéis. No habiendo sido cumplidas dichas condiciones, ninguna Compañía ha disfrutado hasta hoy del beneficio en aquella ley consignado, pero queda por la misma establecido un nuevo estado de derecho que vuestro Consejo no pierde de vista, y que sabrá utilizar en tiempo oportuno en la defensa de vuestros intereses.

En este asunto tiene la Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España, una situación especial y tal vez única entre las diferentes redes españolas; mientras que la reversión de las líneas al Estado en 1980, da á casi todas ellas un beneficio de explotación que varía entre 15 y 25 años, para la Compañía del Sur de España, representaría una pérdida, puesto que la concesión de la línea de Linares á Almería data del año 1889. El día que las Compañías y el Gobierno español, lleguen á un acuerdo sobre este punto, es indudable que un espíritu de justicia obligará á los poderes públicos á conceder á la Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España, los mismos auxilios y una prórroga del plazo de explotación en concordancia ó en proporción á la que se conceda á las demás líneas españolas.

A fines de este ejercicio y en previsión de que las obras no se hubieran concluido en su totalidad para el 26 de Enero de 1897, término del plazo de construcción fijado por el pliego de condiciones, nos dirigimos á los Poderes públicos pidiendo una prórroga de dos años, la que nos fué concedida por Real orden de 10 de Noviembre de 1896.

Importaban las obras certificadas hasta el 31 de Diciembre de 1896, pesetas 28.073.489,88, y en aquella fecha nos había satisfecho el Estado, en concepto de

subvención, la cantidad de 23.013.740,32 pesetas, de manera que durante el ejercicio de 1896 hemos cobrado 5.526.540,57 pesetas y desde aquella fecha á la terminación completa de las obras nos queda para percibir la suma de 7.776.259,68 pesetas.

A 5.518.057,30 pesetas asciende lo satisfecho á la Compañía Constructora en este ejercicio; nuestras relaciones con ella han sido tan cordiales como es posible entre dos entidades de intereses tan encontrados, y para ello ha hecho todo cuanto le ha sido posible vuestro Consejo de Administración, en cuanto no menoscaba vuestros derechos.

En vista del atraso en que tenía los trabajos, debido más que á otra cosa al error cometido en el primer trazado que la Compañía de Fives-Lille planteó y que por su cuenta y riesgo habíamos presentado á la aprobación del Gobierno español en Marzo de 1890, y que creó la necesidad de la gran variante de Guadix á Quesada, establecimos el 26 de Marzo de 1896 un *modus vivendi* en el cual, sin alterar nuestros derechos, manteniendo incólumes todos cuantos se derivan del contrato primitivo de 28 de Septiembre de 1889, concedimos á la Compañía de Fives-Lille un nuevo plazo máximo de *cuatro años y nueve meses para la terminación de la línea*. En virtud del contrato primitivo debía sernos entregada ésta en estado racional de explotación el 26 de Enero de 1894, en virtud del *modus vivendi*, debía quedar terminada el 1.º de Octubre de 1898, fecha pedida por la Compañía de Fives-Lille.

Tal como se llevan hoy los trabajos, abrigamos la esperanza de que estará terminada antes, y tenemos la seguridad de que ya á estas horas podríamos estar en posesión de la explotación de toda la red, si los trabajos se hubiesen llevado con mayor rapidez. El término de las obras está supeditado desde hace mucho tiempo al que necesitará el establecimiento del puente sobre el río Salado (de 107 metros de altura), cuya construcción necesita un plazo de un año, y desgraciadamente, á pesar de que la línea de Baeza hasta Quesada está terminada desde Agosto de 1895, y, por lo tanto, el acceso al Salado es posible; los cimientos no se han empezado hasta Febrero del presente año.

Nosotros creemos que la responsabilidad de estos retardos incumbe á la Compañía de Fives-Lille; ella hizo de su cuenta y riesgo el primer trazado; por su cuenta y riesgo la sometimos á la aprobación del Gobierno, que lo aceptó; más tarde nos pidió la Compañía de Fives-Lille hacer la variante de Guadix á Quesada que aceptamos y sometimos al Gobierno en las mismas condiciones, es decir, dejando á cargo de la Compañía de Fives-Lille las responsabilidades y las consecuencias.

Al decir que vuestro Consejo al suscribir el *modus vivendi* de 26 de Marzo de 1896, no renunciaba á ninguno de nuestros derechos, nos referimos especialmente al del plazo de la construcción, pues el retraso en la terminación de las obras ha sido el mayor perjuicio que ha sufrido vuestra Compañía. En efecto, los retardos en la construcción total de la línea y consecuentemente en su explotación, os forzaron á hacer un convenio con los obligacionistas por el cual conservasteis á éstos todos sus derechos á expensas de una deuda flotante que pesará aún largo tiempo sobre la Compañía. Nos referimos á la creación de vales en reemplazo de los cupones vencidos.

Vuestro Consejo de Administración ha entendido que no debía olvidar este punto, y por esta razón la primera de las cuestiones que somete al Tribunal arbitral, del cual vamos á hablaros, es la indemnización á que cree tiene derecho nuestra

Compañía, por los cuatro años y nueve meses que habremos estado privados de los productos netos de la explotación de la línea.

Penosas fueron las negociaciones para llegar á la formalización del Tribunal Arbitral previsto en el *modus vivendi* de 26 de Marzo de 1896; pero por fin los contratos han sido firmados por ambas Sociedades el 19 de Mayo de 1897 y esperamos tranquilamente el fallo que debe pronunciarse, persuadidos de lo bien fundado de nuestras reclamaciones.

El Consejo se pone á la disposición de los señores Accionistas para darles sobre este punto cuantas explicaciones deseen, no insistiendo más acerca del mismo en esta Memoria por deferencia á la parte contraria y por estar el asunto *sub judice*.

Por más que esta Memoria se refiere al ejercicio de 1896 y al estado de las obras hasta 31 de Diciembre de aquel año, no creemos perjudicial el que por esta vez faltemos á la costumbre establecida y os facilitemos datos de las mismas á la fecha al comienzo de 1896 teníamos en explotación.

100 kilómetros de Almería á Guadix.

54 kilómetros de Baeza á Quesada.

en 22 de Octubre de 1896 abrimos á la explotación.

25 kilómetros de Guadix á Moreda.

en 18 de Abril de 1897.

21 kilómetros de Moreda á Alamedilla.

200 kilómetros en explotación.

Los trabajos se han desarrollado notablemente en esta última época; el viaducto sobre el Guadahortuna, que tiene 623 metros de longitud, se halla casi construído hasta su mitad y la mayor parte de los terraplenes y obras del otro lado de este río hasta las márgenes del Salado están terminándose, todo lo cual nos hace esperar que entre Septiembre y Octubre es posible quede abierta á la explotación esta parte de la línea, ó sean 37 kilómetros.

Entonces tendremos en plena explotación, 237 kilómetros.

No nos es posible daros noticias tan gratas por lo que concierne al puente sobre el río Salado, pues la casa constructora de Fives-Lille, como dijimos antes, no le ha dado comienzo, sino en Febrero de 1897.

¿Cuándo terminarán estas obras, que deben ser el término de nuestra empresa? Según cálculos técnicos pueden ser concluídas en doce meses; es posible pues, preveer que dentro de un año, poco más ó menos, podremos tener en explotación toda nuestra línea.

Dijimos el año pasado, la necesidad que teníamos de un ramal, que de la estación de Almería vaya directamente al mar; no formaba esto, parte del pliego de condiciones que nos fijó el Estado, al adjudicársenos en subasta la construcción y explotación de nuestra línea, pero es indudable, que basándose la mayor cuantía de nuestros productos en el tráfico de minerales, procedentes unos, del centro minero de Linares, otros, de Sierra Nevada y de las Sierras de Granada, de las de Gador, Filabres y Baza, y siendo estos minerales de exportación, era indispensable para el desenvolvimiento de aquel tráfico, que comerciantes y explotadores en general, tuvieran todas aquellas facilidades compatibles con los procedimientos modernos, y que estas mercancías no tengan que ser objeto del acarreo que sufren hoy para ir desde nuestra estación al puerto. Gestionamos, para obtener del Estado, la concesión de este ramal, de su construcción nos venimos ocupando desde hace cerca

de dos años, y si no ha tenido aun la solución que esperábamos, es porque son tales y de tal calidad los intereses y preocupaciones, contra los que hay que luchar, que ha sido necesario gran labor y constancia, para vencerlos.

Los intereses del Estado, los de la provincia, el Municipio, la Comisaría Regia, la Junta de Obras del Puerto, los Ministerios de Guerra y Marina, son entidades á las que ha sido necesario dar satisfacción, y después de sin número de gestiones y de trabajos ímprobos, creemos poder afirmar que la construcción de la vía Marítima, será un hecho, y que en el próximo ejercicio podremos daros cuenta, no sólo de su funcionamiento, sino de los productos adquiridos por la explotación de la misma.

A vuestra ilustrada aprobación sometemos las cuentas de la explotación del ejercicio, que finaliza el 31 de Diciembre de 1896. El saldo de productos es de 869.753,57 pesetas, y el gasto de 917.906,16 pesetas.

No os parecerá á primera vista que estos productos sean lo que debíamos desear, y por esto el Consejo se cree en la necesidad de dar algunas explicaciones; sin ellas podría formarse de nuestra línea y de sus productos, una opinión errónea en perjuicio de las esperanzas que concibieran accionistas y obligacionistas al constituirse la Compañía de los Caminos de hierro del Sur España.

Si tenemos en cuenta que la explotación se hizo sobre 154 kilómetros durante unos nueve meses, y sobre 179 kilómetros durante los tres últimos meses por la abertura á la explotación de la sección de Moreda á Guadix, y habiendo sido los productos de 869.753,57 pesetas, el producto kilométrico anual ha sido sólo de 5.470 pesetas por kilómetro, y siendo el coste de gastos de explotación de 917.816,16 pesetas, el costo kilométrico ha sido de 5.772 pesetas; pero debe tenerse en cuenta que los 54 kilómetros que median entre Baeza y Quesada, y que se explotan hoy por la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, no producen sino un pequeño tráfico local, así resulta que durante el año de 1896 su producto total ha sido de pesetas 65.273,83, mientras que los gastos de explotación nos han costado 240.913,86 pesetas, teniendo en cuenta los gastos de entretenimiento de la vía y los de Administración central.

Esta línea nada ó muy poco producirá mientras no pueda prolongarse, el trozo de Linares á Baeza esté concluído, y mientras el puente sobre el río Salado no nos permita transportar al mar los productos de Linares, y al centro de España todas las procedencias de Almería y de su puerto.

Descartando las pérdidas que ocasiona la explotación de Baeza á Quesada, vamos á poner de manifiesto los productos de la zona de Guadix á Almería, dejando de lado los 25 kilómetros de Guadix á Moreda porque éstos no se abrieron á la explotación hasta el 22 de Octubre de 1896.

En la sección de Guadix á Almería se tuvo un producto bruto desde 1.º de Enero al 22 de Octubre de 1896, de 630.801 pesetas, lo que nos da un promedio kilométrico anual de 7.826 pesetas.

No está más que en su comienzo el desarrollo de esta zona, todo este distrito minero empieza á agitarse ahora, las transacciones de minas y minerales principian á efectuarse corrientemente, en varias cuencas se están organizando trabajos, que prometen grandes cantidades de mineral para extraer á la parálisis en que este país vivía, se reemplaza la actividad comercial y tiene nuestra Compañía prueba de ello por el hecho de que casi en todas las estaciones de la línea, se nos han alquilado terrenos para depósitos de minerales.



La base, pues, de 7.826 pesetas por cada uno de los 100 primeros kilómetros, parece un *mínimum* indiscutible; á ellos vienen á reunirse el desarrollo minero que os hemos indicado y las mayores facilidades que para el transporte de espartos, maderas, carbón, etc., nos proporcionará la *vía marítima*. Importancia suma damos á esta á la construcción de la *vía marítima*, pues siendo en su mayor parte estos minerales pobres, sólo mediante tarifas baratas y grandes facilidades de transporte son explotables con fruto para el país, en cuyo desenvolvimiento estamos interesados y fructíferas para vuestra Compañía ya que á ella debe aprovechar todo este tráfico.

No creemos que á su comienzo y dentro de su zona produzcan tanto los otros 150 kilómetros que median desde Guadix á Linares; pero el tráfico proveniente de Linares y Baeza tendrá todo el recorrido de la línea, y por lo tanto, los aumentos que producirán en el recorrido de Guadix á Almería, creemos que cubrirán la disminución de los productos del recorrido de Guadix á Linares.

Ya á mediados de este ejercicio nos dimos cuenta de lo perjudicial que era la explotación de la línea de Baeza á Quesada en las condiciones que ésta se hace, pensamos que ya á estas horas, organizados nuestros servicios podía nuestro mismo personal con mayor economía, encargarse de su explotación y á este efecto hemos pedido á la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante la anulación del contrato que siempre fué provisional; se ha procedido á la construcción de las instalaciones necesarias en Baeza y antes de poco tomaremos á nuestro cargo la explotación.

Después de las explicaciones que preceden, tenemos el honor, señores accionistas, de someter á vuestra aprobación las cuentas del ejercicio que terminó el 31 de Diciembre de 1896.

Debemos también manifestaros que en el sorteo efectuado para la renovación del Consejo, en conformidad á lo prescrito en el artículo 18 de los Estatutos, han resultado designados para cesar los señores: D. Carlos Wallut y D. Juan Rózpide; como ya sabéis, estos señores son reelegibles.

Madrid, 31 de Mayo de 1897.



COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA  
RESUMEN DE LA CUENTA GENERAL DE LA EXPLOTACION DE 1896

Sección de Baeza á Quesada  
Sección de Moreda-Almería

Longitud media, 159 kilómetros

INGRESOS

*Productos del tráfico*

Pesetas

Viajeros ... ..	210.321	26		
Equipajes y perros ... ..	1.503	67		
Mensajerías ... ..	16.450	28		
Pequeña velocidad ... ..	566.201	37		
Almacenaje y repeso ... ..	708	20		
			795.184	78
Sección de Baeza-Quesada (Contrato Madrid-Zaragoza-Alicante ... ..			65.273	83
			860.458	61
Ingresos fuera del tráfico ... ..			9.294	96
<b>TOTAL GENERAL DE LOS INGRESOS ... ..</b>			<b>869.753</b>	<b>57</b>

Exceso de los gastos ... ..			48.052	59
			917.806	16

Ingreso kilométrico ... .. 5.470.148 pesetas

GASTOS

*Administración Central*

Pesetas

Parte contributiva: 159 kilómetros á 600 pesetas ... .. 95.400 »

*Explotación propiamente dicha.*

Dirección y gastos generales ... ..	62.589	97		
Vía y obras ... ..	151.370	08		
Movimiento ... ..	113.122	10		
Material y tracción ... ..	300.038	13		
Servicio comercial ... ..	33.285	88		
Contrato con la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante 54 k. á 3.000 ptas ... ..	162.000	»		
			822.406	16
<b>TOTAL GENERAL DE LOS GASTOS ... ..</b>			<b>917.806</b>	<b>16</b>

*Gasto kilométrico*

De Administración Central ... .. 600 pesetas.  
De Explotación propiamente dicha ... .. 5.172,365 pesetas.

## COMPañIA DE LOS CAMINOS

BALANCE EN

## ACTIVO

			Pesetas	
Construcción de la línea de Linares á Almería ... ..	58.408.089		46	
Subvención á percibir del Gobierno ... ..	7.776.259		68	
Construcción Linares á Almería, cuenta suplementaria ... ..	112.970		75	
Almacenes y provisiones ... ..	226.047		54	
Mobiliario de oficinas ... ..	67.445		»	
Fianza en poder de la Compañía Madrid Zaragoza Alicante ... ..	39.000		»	
Banqueros ... .. Fcs. 143.293,33 pts.	179.833	13		
Idem ... ..	7.023	45		
Banco hipotecario de España ... ..	47.573	70		
Banco de España ... ..	76.909	98		
			124.573	68
Corresponsales ... ..			383	08
Cajas:				
París ... .. Fcs. 8.378,17 pts.	10.514	60		
Madrid ... ..	6.886	70		
Almería ... ..	27.604	42		
Baeza ... ..	6.014	70		
			51.020	42
Caja general de Depósitos (terrenos) ... ..			438.362	41
Compañía de Fives Lille ... ..	2.281	30		
Idem ... ..	4.628	93		
Idem ... ..	61.829	74		
			68.739	97
Cuentas de orden de la explotación ... ..			1.968	38
Cuentas corrientes íd. ... ..			26.853	06
Deudores diversos ... ..			22.479	44
Material en servicio (cuenta de orden) ... ..			401.565	30
Insuficiencia de la Explotación en 1896 ... ..			48.052	59
<b>TOTAL DEL ACTIVO ... ..</b>			<b>68.040.667</b>	<b>34</b>

HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

DICIEMBRE DE 1896

PASIVO

	Pesetas	
Capital social ... ..	10.000.000	»
Obligaciones, Serie Linares Almería ... ..	21.120.000	»
Vales, sin interés en circulación ... ..	3.593.100	»
Subvención del Estado ... ..	30.790.000	»
Cupones y obligaciones amortizadas, atrasadas ... ..	41.920	14
Compañía de Fives-Lille ... ..	1.697.609	17
Idem íd. ... ..	162.319	04
Idem. íd. ... ..	11.833	66
Banqueros ... .. Fcs. 626,55 pts.	786	32
Idem ... ..	849	»
	1.635	32
Pagos pendientes en París ... .. Fcs. 9.910,41 pts.	12.437	56
Idem. en Madrid ... ..	76.998	15
	89.435	71
Proveedores diversos ... .. Fcs. 83.421,47 pts.	104.693	95
Cuentas de orden de la construcción ... ..	403.332	57
Resultado de la explotación en 1895 ... ..	24.787	78
<b>TOTAL DEL PASIVO ... ..</b>	<b>68.040.667</b>	<b>34</b>

## COMPañIA DE LOS CAMI

Sección de Baeza-Quesada

CUENTA GENERAL

## INGRESOS

*Productos del Tráfico*

	Pesetas	
Explotación hecha por la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante por cuenta del Sur de España ... ..	65.273	83
EXCESO DE LOS GASTOS ... ..	175.640	03
	<u>240.913</u>	<u>86</u>

Ingreso kilométrico ... .. 1.208,774 pesetas.

DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

Longitud explotada, 54 km.

DE LA EXPLOTACION EN 1896

GASTOS

<i>Administración Central</i>				Pesetas
Parte contributiva: 54 kilómetros á 600 pesetas .....				32.400
<i>Explotación propiamente dicha</i>				
<i>Dirección y Gastos generales</i> .....	Gastos diversos (alquiler) .....	210		
<i>Vías y obras</i> .....	Personal .....	16.567	73	
	Brigadas de conservación y cuadrillas.	17.740	62	
	Material y herramientas .....	1.831	46	
	Gastos diversos .....	5.556	49	
				41.696
<i>Movimiento</i> .....	Personal sanitario .....	600		
				600
<i>Material y Tracción.</i>	Contrato Madrid-Zaragoza-Alicante.			
<i>Servicio Comercial</i> ...	Personal .....	3.235	96	
	Gastos diversos .....	771	60	
				4.007
Contrato con la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante: 54 kilómetros á 3.000 pesetas .....				162.000
<b>TOTAL GENERAL DE LOS GASTOS</b> .....				<b>240.913</b>

*Gasto kilométrico.*

De Administración Central .....	600	pesetas.
De explotación propiamente dicha .....	3.861,367	pesetas

COMPañIA DE LOS CAMINOS

Sección de Moreda-Almería

CUENTA GENERAL

INGRESOS

*Productos del tráfico*

Pesetas

<i>Gran velocidad</i> ... ..	Viajeros ... ..	210.321	26	228.275	21	
	Equipajes y perros ... ..	1.503	67			
	Mensajerías y comestibles ... ..	16.362	28			
	Transportes fúnebres ... ..	88	»			
					228.275	21
<i>Pequeña velocidad</i> ...	Mercancías ... ..	565.650	15	566.201	37	
	Coches y ganados ... ..	551	22			
					566.201	37
<i>Diversos</i> ... ..	Almacenaje y repeso ... ..	708	20			
	Ingresos diversos fuera del tráfico ... ..			9.294	96	
					804.479	74
<b>TOTAL GENERAL DE INGRESOS</b> ... ..					<b>804.479</b>	<b>74</b>

Ingreso kilométrico ... .. 7.661,711 pesetas

HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

Longitud media explotada: 105 kilómetros

EXPLOTACION EN 1896

GASTOS

				<u>Pesetas</u>	
		<i>Administración Central</i>			
Parte contributiva: 105 kilómetros á 600 pesetas .....				63.000	*
		<i>Explotación propiamente dicha</i>			
<i>Dirección y Gastos generales</i> .....	Personal .....	34.606	93		
	Gastos diversos .....	27.773	04	62.379	97
<i>Vía y Obras</i> .....	Personal .....	46.411	89		
	Brigadas de conservación y cuadrillas.	41.715	50		
	Material y herramientas .....	12.193	*		
	Gastos diversos .....	9.353	39	109.673	78
<i>Movimiento</i> .....	Personal .....	98.060	64		
	Gastos diversos .....	14.461	46	112.522	10
<i>Material y Tracción.</i>	Personal central .....	16.480	54		
	Idem de talleres, depósito, lampistería .....	39.836	16		
	Conducción de locomotoras .....	20.383	98		
	Consumo de locomotoras .....	150.109	13		
	Conservación y engrase de coches y vagones .....	14.016	83		
	Reparación de locomotoras .....	50.127	23		
<i>Servicio Comercial</i> ...	Gastos diversos .....	9.084	26	300.038	13
	Personal .....	22.557	05		
	Gastos diversos .....	6.721	27	29.278	32
TOTAL DE GASTOS .....				676.892	30
SOBRANTE DE INGRESOS .....				127.587	44
				804.479	74

*Gasto kilométrico*

<i>De Administración central</i> .....	600	<i>pesetas</i>
<i>De Explotación propiamente dicha</i> .....	5.846,593	<i>pesetas</i>