

7919
115

MEMORIA
DE
LA ADMINISTRACION
Á LA
JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS
DE LA
COMPANIA DEL FERRO-CARRIL
DE
TUDELA A BILBAO.



BILBAO—1861.
IMPRENTA Y LITOGRAFÍA DE JUAN E. DELMAS,
Victor, 4.

D. Yldesmo Zubia

MDS 10022

PBN 8211

NO SE PRESTA

BIBLIOTECA CENTRAL DE LA RIOJA



10000210739

T= 78427

C.210.737

MEMORIA
DE
LA ADMINISTRACION.



MEMORIA
DE
LA ADMINISTRACION
A LA
JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS
DE LA
COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL
DE
TUDELA Á BILBAO.



R. *[Handwritten signature]*

[Handwritten number] 39.693

BILBAO—1861.
IMPRESA Y LITOGRAFÍA DE JUAN E. DELMAS,
Victor, t.

SEÑORES :

Desde la última Junta general han seguido en progreso las obras de la Sección 2.^a, que comprende más de 103 kilómetros de Bilbao á Miranda de Ebro, de cuyas circunstancias y contratas con Brassey y C.^a se dieron amplias esplicaciones en las anteriores Memorias: el Trozo 1.^o está casi terminado, y el 2.^o lo estará en breve; el Trozo 3.^o, en el cual se halla el paso de la divisoria por la cordillera de los Pirineos, así como el 4.^o, llevan adelantados sus grandes y difíciles trabajos que se verán concluidos dentro de pocos meses: de todos ellos da razon el estado de las obras de la línea que acompaña á esta MEMORIA. La prudencia que guía á la Administracion ha retrasado algun tanto la contratacion de las obras de la Sección 1.^a, que recorre más de 143 kilómetros desde la citada villa de Miranda de Ebro hasta el empalme en la Venta de Castejon con la línea de Zaragoza á Pamplona, adjudicándolas por la suma alzada de 43.372,821 rs. 50^c, escluso el costo de la escollera que para resguardo de la vía á las márgenes del Ebro pueda ordenarse, á Casas respetables que hicieron las propuestas más bajas, las cuales han principiado los trabajos de la manera que espresa el referido estado, siendo de esperar terminen las obras antes de concluir

el año 1862, con arreglo á sus compromisos. La Administracion se ha reservado el suministro del material para la vía permanente de esta Seccion 1.^a, persuadida de que era ventajoso para la Compañía el contratarlo con separacion, y el resultado que va obteniendo justifica su acuerdo.

Las espropiaciones están concluidas en la Seccion 2.^a á escepcion de algunos rezagos, y las de la Seccion 1.^a se llevan con actividad, habiéndose resuelto como sostenia la Administracion, defensora de los intereses de la Compañía, la cuestion suscitada por los propietarios de los terrenos para la Estacion de Bilbao de que se dió cuenta en las MEMORIAS precedentes.

Están ejecutándose las obras de la Estacion de Bilbao en lo indispensable para principiar la explotacion, y de las de Areta, Amurrio y Orduña, ocupándose la Administracion de preparar la construccion de las de Gujuli, Poves y Miranda que completan las Estaciones exigidas y aprobadas para la Seccion 2.^a, así como se ocupará oportunamente de las que corresponden á la Seccion 1.^a, y de las casas de guardas para toda la línea.

Se ha contratado en Inglaterra parte del material de traccion, y de la maquinaria, herramientas, útiles, y otros objetos para talleres y Estaciones, que se ampliará á todo lo que sea necesario para el buen servicio del ferro-carril, incluso el telégrafo eléctrico.

Así, en el mes próximo de Setiembre podrán darse á la explotacion los 40 kilómetros de Bilbao á Orduña, para lo cual se arreglará el personal preciso: en los primeros meses del año inmediato de 1862 se abrirá al tráfico el resto de la importante Seccion 2.^a; para entonces no será extraño se ponga corriente el trozo de Miranda de Ebro á la villa de Haro de tráfico y relaciones comerciales; y no finalizará el citado año, uno antes del plazo impuesto en la concesion, sin que se vean colmados los deseos con la habilitacion de la Seccion 1.^a, complemento de la línea que tiene cerca de 249 kilóme-

tros. A este fin se dirijen los esfuerzos de la Administracion, que espera verlos coronados de feliz éxito en el curso ordinario de los sucesos.

Para atender á los gastos se está recaudando el 6.º dividendo exigido de un 40 por 400, lo que eleva á 60 por 400 el desembolso de las acciones, el cual será puntualmente satisfecho como los precedentes por casi todos los numerosos accionistas de España: los de Cuba andan algo atrasados, por causas que se irán venciendo para conseguir que todos los accionistas entreguen los dividendos para la época fijada en los llamamientos, cual disponen los Estatutos. Tambien se ha empezado á cobrar la subvencion del Gobierno por la corta suma de 4.200,000 rs. correspondientes al primer plazo de 40 kilómetros. Ya manifestó la Administracion á la última Junta general, que los recursos de la Compañía, consistentes en los dividendos sobre el capital social suscrito realizable, y en las subvenciones, no eran suficientes por el retraso con que ingresaban para cubrir los gastos con la debida exactitud, y convencida la asamblea la autorizó ámpliamente para que proporcionára los fondos que fueran precisos: la Administracion ha usado de esta facultad con parsimonia, tomando hasta ahora la pequeña cantidad de 300,000 reales á un módico interés, y considerando que es de ninguna utilidad para nuestra Compañía la ley que autoriza al Gobierno para hacer adelantos á las Empresas de ferro-carriles á cuenta de la subvencion, mejor que la cual seria para ella el que se abreviáran tantos trámites burocráticos, para que inmediatamente la fueran satisfechos los plazos de la misma á que tiene derecho con arreglo al contrato de concesion del ferro-carril, se ocupa en proporcionar de una manera económica para lo sucesivo, en virtud de dicha autorizacion, las sumas indispensables; en lo que no duda será apoyada por la masa de accionistas tan interesados en el asunto, hasta que más adelante llegue la ocasion propicia para enagennar ventajosamente, cual se espera, las acciones que están

por colocar, que van tomando la merecida estimacion, y con cuyo importe habrá para satisfacer toda la deuda flotante de la Compañía sin necesidad de crear *obligaciones*, lo cual la coloca en una posicion desembarazada, escelente, y quizás única.

El Balance general del activo y pasivo de la Compañía al 31 de Diciembre de 1860, con los libros de contabilidad é Inventarios, que han estado á disposicion de los accionistas, como se anunció en la convocatoria, los ha tenido á la vista, y sometido á su inspeccion y exámen, la comision nombrada al efecto por la última Junta general, y ella presentará su informe meditado y concienzudo. No se dirá que la Administracion se ha desviado de la marcha clara y económica que se trazó: los gastos de la empresa han sido religiosamente satisfechos, y sus fondos manejados con celo: la cuenta de intereses del Balance demuestra que, lejos de haber tenido aun que acudir al capital social como autorizan los Estatutos, para los cuantiosos devengados ya por los desembolsos de los accionistas, plazos de obras, etc., quedaba un sobrante de consideracion para atender á los intereses mucho mayores del año presente, que se saldarán estrayendo tan solo una corta suma del capital, cuyo resultado es satisfactorio.

Bajo la direccion de nuestro entendido Ingeniero en Jefe, y por los individuos del cuerpo facultativo se han hecho los estudios detallados de la ria de Bilbao y su Abra de que se dió cuenta en la Junta última, tomando los sondeos y demas datos necesarios para poder proyectar con acierto lo que más convenga para la mejora del puerto de la Invicta villa, de un modo permanente y cual reclaman su importancia comercial y los intereses generales de la navegacion. Sin desatender á los demas ramos del servicio, se formalizará, pues, con la brevedad posible, y contando con el asentimiento de los accionistas, el proyecto completo de obra de tanta importancia y conveniencia, acerca de lo cual sería aventurado por el momento adelantar conceptos.

Puede decirse, Señores, que está asegurada la construcción de la línea para una época próxima. No hará la Administración elogios desmedidos de la Empresa, pues no ha seguido esta ruta, harto frecuentada por desgracia, convencida de que la razón más fuerte en apoyo de una Empresa de buenas condiciones y de porvenir, son los números exactos y las consideraciones ingenuas fundadas en lo cierto y sensato. Natural es el deseo en los accionistas, por comprender el resultado que podrá dar una Sociedad, en la que han comprometido sus intereses, con un desprendimiento sin ejemplo, y la Administración en quien tienen depositada su confianza, satisface esta ansiedad esponiendo con la lisura y sinceridad que en ella reconocen, lo que puede ya manifestar, no para alucinarlos sino para ilustrarles. El desembolso que tendrá que hacer la Compañía, por la construcción de la vía, Estaciones y casas de guardas, espropiaciones, y material móvil, por el personal y material, tanto administrativo cuanto facultativo é Inspección del Gobierno, y por los intereses así de los desembolsos de los accionistas como de los préstamos y de los plazos para el pago de obras, material y terrenos, con otras erogaciones, en una palabra, por toda clase de gastos y servicios hasta la época de la explotación de la totalidad de la línea, no puede fijarse de una manera exacta en estos momentos, porque hay partidas variables, y otras inciertas aun, pero por los contratos hechos y datos reunidos puede calcularse fundadamente, que el costo líquido, deducidos los auxilios con que cuenta la Compañía por subvenciones del Gobierno y de las provincias de Vizcaya y Logroño, y por la explotación parcial en corto tiempo, no ascenderá á los 437 millones del capital social en acciones, ó sea á unos 550,000 rs. en números redondos el kilómetro, á pesar de lo difícilísimas que son las obras para doble vía menos la permanente en la Sección 2.^a, donde se halla la elevada y escabrosa cordillera del Pirineo, que tanto trabajo dará á las otras líneas que han de atravesar la di-

visoria para penetrar en el interior del reino. Este es el resultado que puede presentar la Administracion á los accionistas, para que hagan comparaciones con el costo de las demas líneas nacionales y extranjeras de idénticas y aun de mejores condiciones topográficas.

En cuanto al porvenir de la Empresa, la cifra espresada del coste, las condiciones del ferro-carril, y los rendimientos de otros análogos, son elementos suficientes para que cada uno forme sus cálculos y haga sus apreciaciones. Bilbao, la cabeza de la línea, es un puerto muy conocido y reputado de antiguo, cuya poblacion y comercio aumentan considerablemente, siendo su Aduana una de las primeras de España. Nuestro ferro-carril bien construido, y con el paso mas accesible y suave de la divisoria Pirinaica, se enlazará en Miranda de Ebro con la línea del Norte, que viene de Madrid á Francia por las provincias productoras y consumidoras de Castilla: atravesando desde Miranda la provincia de Logroño, rica en frutos, se empalma con la línea que de Madrid viene por Zaragoza á Pamplona, comunicando tambien por esta direccion con la capital del reino y fértiles provincias del centro por un lado, y por el otro con las industriosas provincias catalanas y sus puertos, los cuales, especialmente el de Barcelona con el de Bilbao, formarán los puntos de partida de la línea férrea directa entre el Océano y el Mediterráneo, línea de gran tránsito y tráfico que estará en esplotacion antes de dos años. Bilbao tiene que ser por lo mismo, uno de los primeros puertos del mar Cantábrico para el comercio exterior é interior, reuniendo además las inapreciables ventajas singulares de que abraza las dos direcciones indicadas, y que será el primero que tenga terminada completamente toda la línea hasta los puntos extremos referidos. Por estos datos que os son conocidos, juzgareis, señores, si los rendimientos de nuestro ferro-carril serán buenos, tanto como los de cualquiera otro español acreditado. El del puerto inmediato de Santander, cuya direccion es á las citadas pro-

vincias de Castilla, y que no se halla terminado aun, lo cual influye no poco en los rendimientos, ha llegado ya á la cifra de 186,000 reales anuales por kilómetro segun los últimos estados semanales. El nuestro, cuyas circunstancias y condiciones quedan descritas, y aplicando á gastos de explotacion el 50 p%, que es considerable en línea de 249 kilómetros bien administrada, reeditaré el 6 p% del indicado coste kilométrico, desde el momento en que sus productos brutos alcancen tan solo la suma de 66,000 rs. al año por kilómetro, pues ya sabeis que en nuestra Sociedad, hija de un acendrado patriotismo, no hay esas estracciones para fundadores y para Administradores que disminuyen en otras el dividendo repartible.

Bendigamos, pues, á la Divina Providencia, que ha protegido nuestros esfuerzos y constancia en la época azarosa y de turbacion que atravesamos, y roguémosla siga dispensando su incontrastable apoyo á una Compañía tan proba como patriótica.

Bilbao Abril 28 de 1861.—EL PRESIDENTE, *Pablo de Epalza*.—EL DIRECTOR GERENTE, *Cipriano Segundo Montesino*.—EL VICE-PRESIDENTE, *Romualdo de Arellano*.—*Ezequiel de Urigüen*.—*Luis Violete*.—*Lorenzo de Arrieta Mascárúa*.—*Manuel María de Gortazar*.—*Restituto Gonzalez de la Mata*.—*Agustin María de Obieta*.—*Francisco M.^c Mahon*.—*Manuel María de Montiano*.—*Sebastian Eguillor*.—*Pedro A. de Errazquin*.—*Serafin de Abaitua*.—*Juan Angel de Zorrozuá*.





FERRO-CARRIL DE TUDELA Á BILBAO.

ESTADO DE LAS OBRAS EN ABRIL DE 1861.

SEGUNDA SECCION.	TROZOS.		MOVIMIENTO DE TIERRA.				TUNELES.				OBRAS DE ARTE.								VIA.			ESTACIONES EN CONSTRUCCION.
	N.º	Longitud.	En construccion....	Concluidos.....	Ejecutados.....	Por ejecutar.	En construccion....	Concluidos.....	Galeria.....	Desmote	Viaductos y puentes en construccion....	Viaductos y puentes concluidos.....	Pontones en construccion.....	Pontones concluidos.....	Alcantarillas en construccion.....	Alcantarillas concluidas.....	Obra de fábrica ejecutada.....	Obra de fábrica por ejecutar.....	Balasto acopiado...	Balasto colocado...	Via permanente colocada.	
	1	16,044	4,000	15,044	910,500	60,000	—	2	4,038	53,400	2	5	—	40	—	38	42,000	4,500	20,000	12,000	7,000	Bilbao. Arca. Amurrio. Orduña.
	2	24,499	19,956	3,500	450,000	113,000	—	—	—	—	6	4	6	9	4	43	45,430	570	5,000	4,800	—	
	3	30,209	21,439	4,280	1,054,330	1,334,000	5	—	977	21,337	6	—	3	5	2	57	48,017	42,983	—	3,000	—	
	4	34,543	19,020	—	400,000	296,000	4	—	40	2,450	13	2	2	—	2	43	8,900	9,525	3,000	2,500	—	
	Total	105,295	61,415	19,824	2,814,830	4,803,000	6	2	2,055	73,887	27	8	11	24	5	156	84,047	24,578	28,000	19,300	7,000	

PRIMERA SECCION.	1	48,519	4,300	—	33,000	308,077	4	—	12,4	439	—	—	4	—	4	—	440	5,748	—	—	—	—
	2	23,481	8,700	—	54,700	998,520	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	30	41,231	—	—	—	—
	3	25,244	2,100	—	46,200	658,088	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,550	—	—	—	—
	4	30,672	2,500	—	43,300	657,694	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40,060	—	—	—	—
	5	19,084	1,400	—	20,742	285,189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,085	—	—	—	—
	6	19,120	1,200	—	25,354	408,615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,343	—	—	—	—
	7	7,217	4,500	—	29,939	427,096	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,463	—	—	—	—
	Total	143,337	21,700	—	193,235	3,143,279	4	—	12,4	439	—	—	—	—	—	—	—	48,480	—	—	—	—

Todas las obras de fábrica de los trozos 1.º y 2.º de la 2.ª Seccion están terminadas, menos algunos puentes para caminos sobre la vía que esperan aun la aprobacion del Gobierno.
 Todas las galerias de los túneles en el trozo 3.º están terminadas, y los mismos túneles lo estarán tambien dentro de algunas semanas. Los viaductos y demas obras de arte van muy adelantadas.
 Lo están tambien todas las obras de arte del trozo 4.º, así que se terminarán antes de concluir el año. Dentro de tres meses se habrá concluido el túnel del paso de Techas.
 Se dió buen principio á las obras de la 1.ª Seccion á mediados de Febrero por los trozos 1.º y 2.º Despues se han iniciado en los trozos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º y 7.º; en los que se ha adelantado bastante, como indican las cifras del cuadro.

Bilbao 27 de Abril de 1861.

EL INGENIERO EN JEFE,

Carlos de Vignoles.

COMPAÑÍA DEL FERRO-CARRIL DE TUDELA Á BILBAO.

Debe.

ESTADO DEL RECIBO É INVERSION DEL CAPITAL EN 31 DE DICIEMBRE DE 1860.

Haber.

Gastos de concesion y constitucion de la Compañía.	Rvn.	74,493 90
Gastos de depósito; bonificacion á los prestamistas de valores, agencias y comisiones.	»	255,930 65
Obras de tierra antes de los estudios de rectificacion de la línea: material y gastos.	»	2,340 04
Personal facultativo: sueldos y viajes.	4.060,334 56	
Moviliario de oficinas de Ingenieros: su costo.	73,439 45	
Planos é instrumentos científicos.	74,514 48	
Material de estudios en el terreno y replanteo de la línea.	79,231 98	4.937,713 52
Gastos de oficinas de ingenieros.	208,007 63	
Gastos de estudios; jornales á peones, conduccion de efectos y diversos.	442,191 42	
Terrenos y edificios adquiridos, descontado el producto de materiales.	3.482,481 89	
Tesorería de H. P. de Vizcaya, depósitos necesarios por fincas espropiadas.	378,974 48	3.988,283 75
Gastos de espropiacion; honorarios de peritos, indemnizaciones por daños, y diversos.	126,827 38	
Obras de la línea, 2.ª seccion: 1.º trozo, Bilbao á Arrancudiaga.	22.212,311 09	
2.º » Arrancudiaga á Orduña.	7.871,512 82	
3.º » Orduña á Izarra.	12.478,861 28	47.178,769 36
4.º » Izarra á Miranda.	4.585,416 17	
Obras de las estaciones; núm. 1: Bilbao.	30,668 »	
Gastos de inspeccion del Gobierno; de los años 1858 y 1859.	46,308 18	
Tesorería de H. P. de Vitoria: ingresado por presupuesto de inspeccion del año 1860.	36,060 »	52,368 48
Personal administrativo: sueldos y asignacion del delegado del Gobierno.	544,380 52	
Moviliario de oficinas de administracion: su coste.	35,925 25	
Gastos de oficinas de administracion.	61,009 70	753,257 70
Gastos generales: viajes, fabricacion de acciones y demas gastos de administracion.	141,942 23	
TOTAL INVERTIDO.	»	57.243,157 10
Fondo disponible, por saldo.	»	3.837,889 06
	Rs. vn.	61.081,046 16

Recaudado por dividendo de 2 pº exigido á la suscripcion de Bilbao, Madrid y Rioja. Rs. vn.	»	4.533,560 »
» por id. de 13 pº » id. » id. »	»	9.947,600 »
» por id. de 15 pº » id. » id. 1.º plazo.	6.413,600 »	} 44.463,000 »
» por id. » id. » id. 2.º id.	5.349,400 »	
» por id. de 7 pº exigido á la suscripcion de Cuba.	»	4.290,240 »
» por id. de 8 pº » id. » id. »	»	4.452,160 »
» por id. de 15 pº » id. » id. »	»	2.604,300 »
» por id. de 10 pº exigido á las acciones para 1.º de Mayo de 1860.	»	8.874,600 »
» por id. de 10 pº » id. para 1.º de Noviembre id.	»	8.588,400 »
» por anticipo de accionistas.	»	423,400 »
CAPITAL REALIZADO.	»	46.177,260 »
Importe de retenciones y créditos por obras.	»	44.903,786 16

Rs. vn. 61.081,046 16

Debe.

CUENTA GENERAL DE INTERESES.

Haber.

Intereses dividendos de 31 de Octubre de 1859, aplicados en 1860.	Rs. vn.	68,237 54
Id. id. pagaderos en 1.º de Mayo id.	805,172 95	
Id. id. id. en 1.º de Noviembre id.	4.072,497 63	
Id. de documentos de crédito.	420,249 06	
Fondo disponible para intereses del año 1861, por saldo.	995,468 79	
	Rs. vn.	3.061,625 97

Saldo anterior; fondo disponible en 31 de Diciembre de 1859.	Rs. vn.	295,716 70
Subvencion por Vizcaya, correspondiente á los años 1859 y 1860.	»	2.121,511 32
Réditos y enagenacion de valores, deducido el quebranto del giro.	»	152,431 24
Intereses de demora.	»	23,739 41
Id. de depósitos.	»	467,984 60
Arrendamientos.	»	240 »
	Rs. vn.	3.061,625 97

BALANCE GENERAL EN 31 DE DICIEMBRE DE 1860.

ACTIVO.

Acciones: su importe, deducido el 50 pº exigido á las acciones suscritas.	Rs. vn.	87.306,000
Dividendos exigidos á la suscripcion de Bilbao, Madrid y Rioja, por cobrar.	»	383,840
Id. id. á la suscripcion de Cuba.	»	4.441,700
Cuarto dividendo pasivo sobre acciones.	»	4.064,200
Quinto id. id. id.	»	4.350,400
Quebrantos reintegrables por suscritores de Cuba.	»	199,666 60
Cuentas de varios deudores.	»	3.830,769 24
Valores en cartera.	»	2.777,369 86
Estudios de prolongacion de la línea hasta el mar, ria y puerto.	»	69,995 80
Cuentas de gastos relativos á la construccion de la via y administracion, segun estado.	»	57.243,157 10
Depósito de acciones de este ferro-carril: capital de las acciones.	»	64.996,000
	Rs. vn.	220.363,098 60

PASIVO.

Capital social, compuesto de 68,500 acciones de á 2,000 rs.	Rs. vn.	437.000,000
Anticipos de accionistas.	»	423,400
Cuentas de retenciones y créditos.	»	44.903,786 16
Intereses dividendos por pagar. anteriores al 1.º de Noviembre de 1859.	912 47	} 38,172 89
del 1.º de Mayo de 1860.	796 80	
del 1.º de Noviembre id.	36,463 92	
Cuentas de varios acreedores.	»	2.006,270 76
Cuenta general de intereses.	»	995,468 79
Depositantes de acciones de este ferro-carril; capital de las acciones.	»	64.996,000
	Rs. vn.	220.363,098 60

EL DIRECTOR,
Cipriano Segundo Montesino.

EL CONTADOR,
Mariano de Ascuénaga.

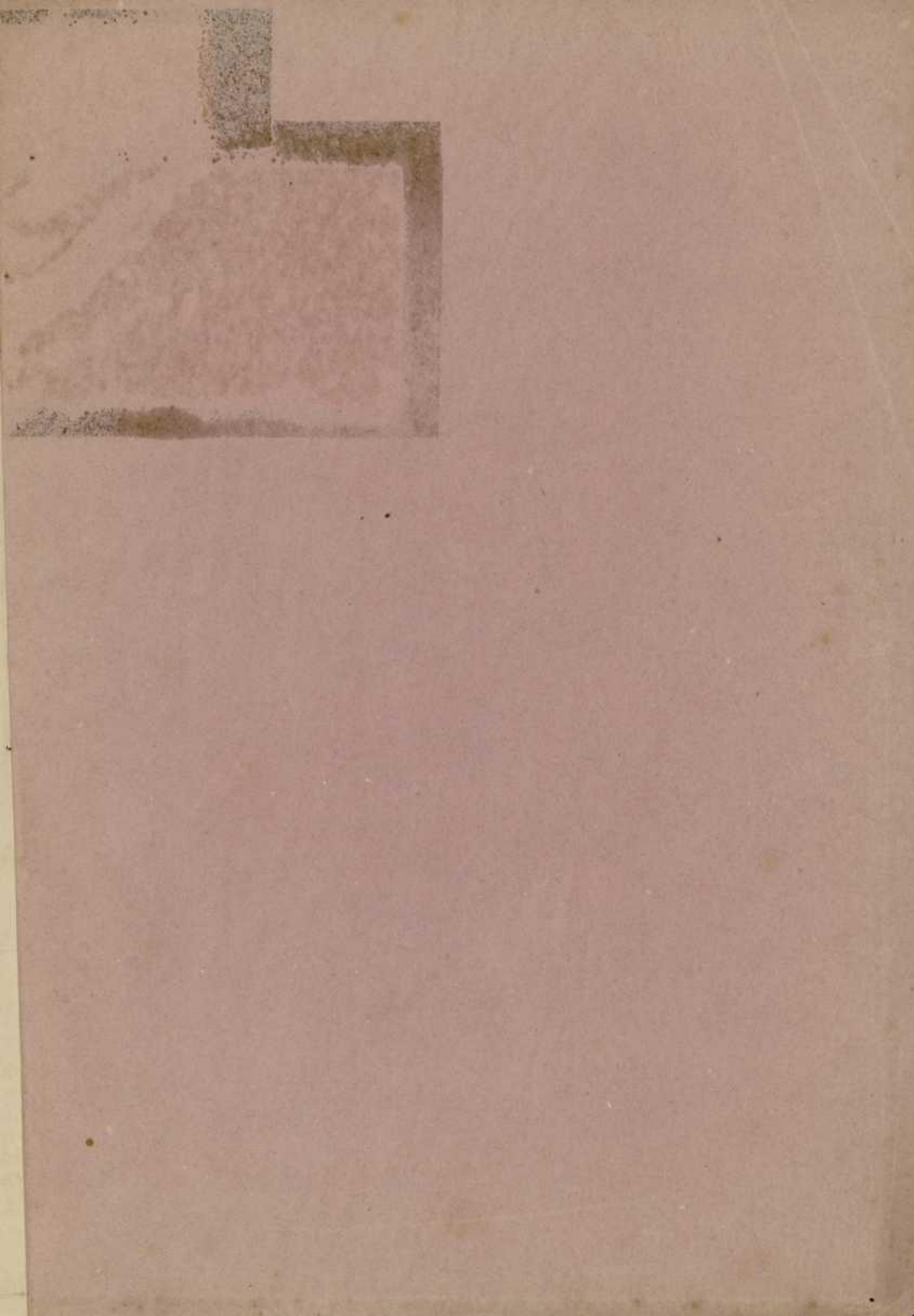
La comision encargada por el Consejo de Administracion de examinar los balances mensuales de la Compañía, certifica, que el estado-balance general que antecede es exacto y conforme con los libros de contabilidad de la misma y documentos á que se refieren.

Bilbao 28 de Febrero de 1861.

Felipe de Uhagon.

Francisco M.º Mahon.





**FAN
8711**

BIBLIOTECA CENTRAL DE LA RIOJA



10000210739