

Ref: 25-
65.11.69

35-
11.69

COMPañÍA DEL FERRO-CARRIL
DE
MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

MEMORIA

PRESENTADA

POR EL CONSEJO ADMINISTRATIVO

Á LA

JUNTA GENERAL DE SRES. ACCIONISTAS,

CELEBRADA EL DIA 30 DE MAYO DE 1864 EN SU DOMICILIO SOCIAL.

calle del Florio, número 2.



MADRID.

IMPRESA DE TEJADO, Á CARGO DE R. LUDENA,
calle de Silva, núm. 12, cuarto bajo.

1864.

G-F 5765



DGCL
A

COMPañÍA DEL FERRO-CARRIL
DE
MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

MEMORIA

PRESENTADA

POR EL CONSEJO ADMINISTRATIVO

Á LA

JUNTA GENERAL DE SRES. ACCIONISTAS,

CELEBRADA EL DIA 30 DE MAYO DE 1864 EN SU DOMICILIO SOCIAL,

calle del Florin, número 2.



MADRID.

IMPRESA DE TEJADO, Á CARGO DE R. LUDENA,
calle de Silva, núm. 12, cuarto bajo.

1864.



R. 69526

C. 1110387

t. 87585

CONSEJO ADMINISTRATIVO.

PRESIDENTE.

Excmo. Sr. D. Ventura Gonzalez Romero, Senador del reino y ex-ministro de la Corona.

VICE-PRESIDENTE.

Sr. D. Antonio Aparisi y Guijarro, Diputado á Córtes y propietario.

VOCÁLES.

Sr. D. Rafael Bertran de Lis, banquero y ex-diputado á Córtes.

Sr. D. Luis Bertran de Lis, propietario y ex-diputado á Córtes.

Sr. D. José Elduayen y Garayoa, propietario.

Excmo. Sr. D. Manuel Bertran de Lis, propietario, Diputado á Córtes y ex-ministro de la Corona.

Sr. D. Juan Flórez, propietario y ex-diputado á Córtes.

Excmo. Sr. D. Pedro Gil, banquero.

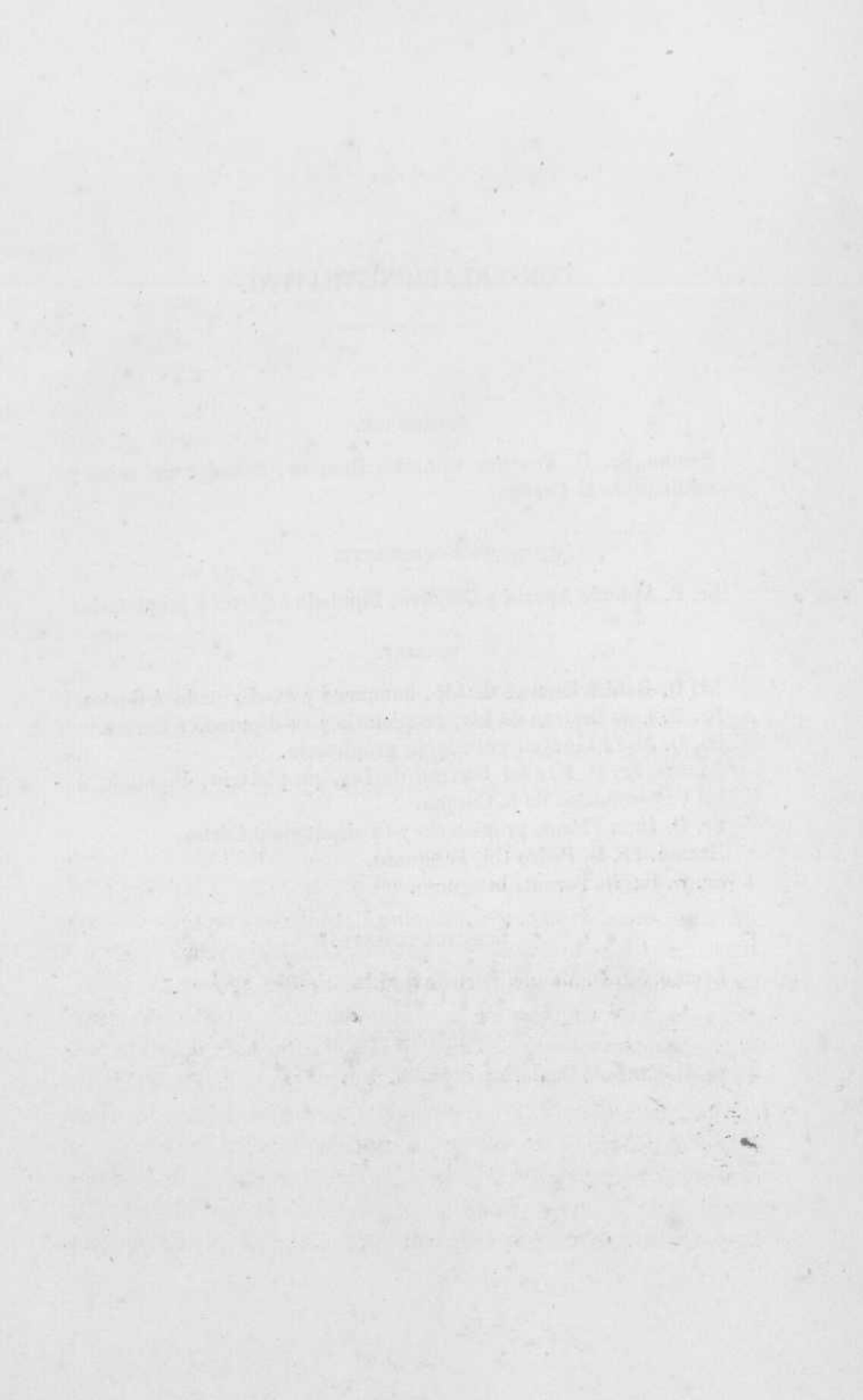
Sr. D. Basilio Parent, banquero.

DIRECTOR GERENTE.

Excmo. Sr. D. Manuel Bertran de Lis.

SECRETARIO GENERAL.

Sr. D. Antonio Cantero y Seirullo.



SEÑORES:

Al presentarse el Consejo Administrativo por tercera vez á dar cuenta de sus actos ante la Junta General ordinaria, tiene la altísima satisfaccion de poner en su conocimiento que la Línea de Medina del Campo á Zamora está explotándose en toda su longitud.

Por causas independientes, así de la voluntad del Consejo Administrativo como del Constructor general, y contra su vehemente deseo é intereses, no pudo realizarse suceso tan fausto ántes del 19 de Febrero de este año, como se habia esperado, habiéndose tomado para ello las disposiciones necesarias. Pero, así y todo, puede decirse, que se ha abierto dentro del plazo moral señalado para la conclusion. Pues si bien, tomándolo desde la fecha de la concesion, este plazo espiraba el 19 de Febrero, considerándolo, como moralmente no puede ménos de considerarse, desde el dia en que terminan los tres meses que se señalan para comenzar las obras, es decir, desde el 19 de Mayo, resulta que la mayor parte de la Línea se ha abierto 18 dias ántes de ese plazo, y la totalidad lo ha sido nueve dias despues

del mismo, habiéndose verificado previamente, como era natural, el reconocimiento facultativo por los señores Ingenieros del Gobierno.

Pero, aun prescindiendo de todas estas consideraciones, la Compañía se halla dentro de las más estrictas prescripciones legales; pues el Gobierno de S. M. presentó y los Cuerpos Colegisladores aprobaron la ley de 25 de Marzo último, prorogando hasta el 30 de Junio próximo el plazo fijado para la terminacion y apertura al servicio público de nuestro ferro-carril: próruga de que, como se ve, no hemos necesitado hacer uso por completo.

Estado de las obras de la Línea de Medina del Campo á Zamora.

Por este resultado comprenderá la Junta General que esta Línea férrea se ha terminado en su parte más importante; por ser sabido que el Gobierno de S. M. sólo permite la explotacion cuando, por el estado de las obras, puede hacerse sin inconvenientes.

Y, en efecto, para que pueda decirse que la Línea está completamente terminada, salvo algunos pequeños detalles, sólo falta concluir las Estaciones de Zamora y Medina del Campo: la primera no aprobada hasta hace poco por el Gobierno de S. M., y que, sin embargo, se halla en estado avanzado; y la segunda, de que está encargada la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España, cerca de la cual se gestiona con el mayor empeño para que active su ejecucion.

Al mismo tiempo puede tener y tiene el Consejo Administrativo la satisfaccion de manifestar á la Junta General que, en opinion de las personas facultativas, este ferro-carril, por el grado de adelanto en el estado de la via y sus accesorios, se ha abierto á la explotacion en condiciones muy superiores á las en que suelen abrirse las demás líneas de caminos de hierro.

Y para llegar á este resultado, si bien este camino tiene secciones fáciles, no por eso deja de haber otras que han ofrecido notables dificultades, y obras importantes que han exigido la aplicacion de extraordinarios esfuerzos.

Muchos Sres. Accionistas han tenido ocasion de ver por sí mismos la Línea, y de confirmar, por lo tanto, estas apreciaciones sobre la importancia de las obras, como sobre las condiciones con que se ha empezado la explotacion. Mas como habrá algunos que no se hallen en este caso, para ofrecerles el aproximado conocimiento de esas circunstancias, el Consejo Administrativo hará una ligera reseña de las obras de la Línea; empezando por dar noticia de los siete puentes de bastante importancia que hay en ella, y entre los cuales descuella el del rio Duero.

Compónese este puente de cinco grandes tramos de 49 metros de luz cada uno de ellos, y, unido lo grandioso de sus dimensiones y la elegante esbeltez de sus proporciones á una sólida y esmerada construccion, está siendo objeto de frecuentes visitas, y causando la admiracion de los viajeros. Ha sido construido, como los demás puentes de la Línea, en su parte de hierro, por la casa de los Sres. Parent, Schaken y compañía, de París, tan ventajosamente conocida en esta clase de construcciones.

Llaman asimismo la atencion, despues del puente sobre el Duero, los de Zapardiel, Travancos y Valderaduey, de 55 metros de luz cada uno, formados por un gran tramo de hierro, con estribos de fábrica, siendo considerable la altura del segundo.

El puente del Hornija, de 55 metros de luz, compuesto de tres tramos, y los de menor importancia del Bajoz, de Villachica y del paso superior de la carretera de la Coruña, tienen igualmente una sólida al par que elegante construccion.

Hay además en la Línea cuatro pasos inferiores, en la cañada de Bayona, en Valdecabras, paso de San Tirso, en Toro, y en el pueblo de Fresno; y dos pasos superiores en la proximidad de Toro, de estribos de fábrica y tramo de hierro, de una construccion esbelta y sólida.

De los pontones de la Aurcilla, de Dueñas, del arroyo de Coreses, y del gran número de alcantarillas y tageas que tiene la Línea, no se hace mención detallada, por no extender demasiado esta reseña.

Las explicaciones ofrecen obras de importancia, en todo el trayecto comprendido entre la Nava del Rey y el Duero, y en ellas figuran los terraplenes para los pasos del arroyo de Valdecabras, cañada de Bayona y río Travancos, cuya altura es de 12 á 15 metros, teniendo el último una longitud de más de 600.

El paso de las difíciles laderas de Toro, en el espacio de tres kilómetros, ofrece, por sus dificultades, obras de tanta importancia como se presentan en los caminos de primer orden, como son trincheras de 30 á 40 metros de altura, además de un gran número de obras para los desagües de las muchas arroyadas que afluyen al Duero.

Últimamente, el trozo de Fresno, en donde fué forzoso variar el trazado á consecuencia de los movimientos generales del terreno en aquellas laderas, presenta también obras de primera importancia, como el gran terraplen con que se pasa el valle y las grandes trincheras que anteceden; formando en conjunto todo el trayecto, entre el monte de la Reina y Coreses, una sección muy importante por la dificultad de sus obras.

Estudios de Zamora á Orense.

El Consejo Administrativo pone además en conocimiento de la Junta General, que autorizado por el Gobierno de S. M. el señor D. Juan Flórez, para hacer los estudios de un ferro-carril de Zamora á Orense, ha presentado en el Ministerio de Fomento, en el mes de Abril último, un proyecto completo de vía férrea entre las dos ciudades referidas.

Este proyecto enlaza los dos caminos de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, que pertenecen á la Compañía, formando el conjunto una Línea directa desde Medina del Campo

á Vigo y tambien desde Medina del Campo á la Coruña, puesto que empalma en Montefurado con el ferro-carril que, partiendo de Palencia y pasando por Ponferrada, ha de terminar en el expresado puerto de la Coruña.

Conocida la corta distancia que media entre este último punto y el Ferrol, se comprenderán las grandes ventajas que ha de reportar la nacion y el especial interés que ha de tener el Gobierno en apresurar la construccion de este ramal de Zamora á Montefurado, que debe poner la capital de la monarquía lo más en contacto posible con uno de los primeros arsenales de España, al mismo tiempo que, por la prolongacion desde Montefurado á Vigo, lo estará con uno de los mejores puertos del mundo.

Segun las noticias que tiene el Consejo Administrativo, el indicado proyecto de Zamora á Orense ha sido ya remitido al señor Ingeniero de la provincia últimamente citada, para la debida confrontacion, y terminada ésta es de esperar su inmediata aprobacion.

Estado de las obras en la Línea de Orense á Vigo.

Pasando ahora á dar cuenta del estado en que se encuentran las obras de la importante Línea de Orense á Vigo, prescinde el Consejo Administrativo de la acusacion de morosidad dirigida contra nuestra Compañía, porque destituida de todo fundamento, como observará la Junta General por lo muy adelantadas que se hallan las obras, sólo puede atribuirse á ignorancia de los grandes obstáculos que hay que vencer en esta clase de negocios, ántes de entrar en una marcha regular y expedita, ó á impacencias injustificadas, por más disculpable que sea el sentimiento que las inspira.

En la actualidad se ocupan en las obras 5.000 jornaleros.

El señor Constructor general, á pesar de las dificultades que impone la ley de expropiacion por causa de utilidad pública, sobre todo, en aquel país en que la division de la propiedad ha lle-

gado á una funesta exageracion, y de las que son consiguientes para organizar en grande escala un personal de empleados y contratistas de obras de esta especie, ha conseguido ya que los trabajos de aquella Línea férrea se encuentren en una marcha regular y activa. Ha empezado por completar el personal facultativo, teniendo á su frente al celoso é inteligente Ingeniero de caminos, canales y puertos, Sr. D. Ángel Garcia del Hoyo.

Para imprimir á las obras una organizacion conveniente, y procurar que se trabaje á un mismo tiempo en toda la Línea, ha dividido ésta en once secciones, comprendiendo en cada una la longitud de la via que recorre el trazado entre cada dos estaciones más próximas, como único medio posible de desarrollar en grande escala los trabajos.

La Línea ha quedado, en consecuencia, dividida en las once secciones que á continuacion se expresan:

NÚMERO DE LA SECCION.	PUNTOS QUE LA LIMITAN.	LONGITUD DE LA SECCION EN KILÓM.
1. ^a	Orense á Barbantes.....	15,558
2. ^a	Barbantes á Rivadavia.....	15,216
5. ^a	Rivadavia á Filgueiras.....	9,013
4. ^a	Filgueiras á Quintela.....	10,569
5. ^a	Quintela y Arbo á Mourentan.	9,512
6. ^a	Mourentan á Nieves.....	12,627
7. ^a	Nieves á Salvatierra.....	7,455
8. ^a	Salvatierra á Tuy.....	15,080
9. ^a	Tuy á Porriño.....	9,755
10.	Porriño á Redondela.....	15,828
11.	Redondela á Vigo.....	9,925

Esta division ha dado los mejores resultados, correspondiendo á las esperanzas que se habian fundado sobre el sistema de organizacion de los trabajos.

Las dos cuestiones, muy importantes ámbas, que urgía estudiar desde luego, eran la relativa á la Estacion de Vigo, punto principal y cabeza de la Línea, y el trazado de la seccion de Redondela á Vigo.

La Estacion se hallaba en el proyecto muy apartada de la poblacion, y la seccion expresada ofrece dificultades notables de trazado y obras. El personal se ha ocupado activamente en los estudios relativos á estos dos asuntos, y se hallan terminados ya y sometidos á la aprobacion del Gobierno de S. M.

Al mismo tiempo que se verificaban estos trabajos, se replanteó la seccion 9.^a y se dió principio á las obras continuándolas sin interrupcion.

Se halla completamente organizado el servicio de las obras en las secciones 6.^a, 7.^a y 8.^a, así como en la de Porriño á Redondela, que comprende dos obras de mucha consideracion, el puente viaducto de Redondela y el túnel de la division entre el Miño y el mar, hallándose al frente de estos trabajos personas entendidas y acreditadas por sus conocimientos especiales en caminos de hierro.

Se dió principio á estas obras en el mes de Febrero, no habiendo llevado desde entónces todo el impulso que se deseaba comunicarlas, porque los recios temporales que reinaron en los meses de Febrero y Marzo retrasaron la llegada de los buques que traian el material auxiliar, cuya dificultad, allanada ya, permite que las obras se prosigan con actividad.

Tambien se empezó á trabajar en la seccion de Vigo á Redondela, en la parte que se conserva del trazado oficial, dando principio á las explanaciones en diez puntos distintos; á cuatro viaductos de 20 metros de luz por 16 de altura; dos pasos inferiores; siete tageas y varios trozos de muros de sostenimiento, muy adelantados ya.

Además, se ha atacado el túnel núm. 7 de la Portela, por sus dos bocas, cuyo túnel deberá quedar terminado en el espacio de este año.

En la seccion de Porriño á Tuy, se ha explanado una longi-

tud de cuatro á cinco kilómetros. Se han atacado con energía las trincheras núms. 244, 245, 249, 252 y 253, ejecutándose al mismo tiempo los terraplenes núms. 256, 259, 240, 243 y 244. Se trabaja además activamente en las canteras para extraer la piedra necesaria en las obras de fábrica de aquella seccion, habiéndose extraido 500 metros cúbicos de sillería.

En las secciones de Redondela á Porriño y de Salvatierra á las Nieves, se trabaja activamente, habiéndose recibido ya el material; y estas obras deberán quedar terminadas en Marzo de 1867.

En el resto de las secciones enunciadas, el personal facultativo se ocupa en el levantamiento de los planos parcelarios para el pago prévio de los terrenos; hallándose dispuesto el personal de obras en los puntos convenientes para atacar las explanaciones inmediatamente que sea cumplida aquella formalidad.

Al propio tiempo se han formado los expedientes de expropiacion, ultimándolos y verificando el pago de los terrenos correspondientes á la seccion de Vigo á Redondela, en curso de ejecucion; á la parte de Redondela á Porriño, comprendida en los Ayuntamientos de Porriño á Mos; todos los terrenos de la seccion de Porriño á Tuy, correspondientes á los Ayuntamientos de Porriño, Tuy, Salcedo y Guillarey; parte de los terrenos de Salvatierra á las Nieves, y se trabaja, sin alzar mano, en la formacion de los demás expedientes; pudiéndose asegurar, que en la actual temporada los trabajos presentarán un aspecto completamente satisfactorio, tanto por su desarrollo como por el esmero en la ejecucion de aquellas importantes obras, circunstancia por qué se distinguen ventajosamente las ejecutadas hasta ahora.

Lo que puede decir el Consejo Administrativo, como resumen, y la Junta General oirá con satisfaccion, es que el señor Constructor general tiene contratadas todas las secciones de la Línea, de modo que queden terminadas las obras en Marzo de 1867, es decir, un año ántes del plazo fijado por el Gobierno para la explotacion del camino,

Pago del precio de la adquisicion de la Línea de Orense á Vigo.

Bastante tiempo despues de aprobada por el Gobierno de Su Majestad la trasferencia á esta Compañía de la Línea de Orense á Vigo, se comunicó al Sr. Director Gerente una Real órden expedida por el Ministerio de Fomento en 30 de Diciembre de 1865, disponiendo que el precio de la trasferencia se pagara precisamente en acciones de la Compañía; con la prevencion de que la parte de la suma que debia entregarse, y que no se refiriera á estudios, planos, ó á cosa, en fin, que no constituyese un desembolso hecho por el concesionario, no se consideraria como capital para la emision de obligaciones y fijacion de las tarifas. Esta disposicion, miéntras se halle vigente, impedirá que se realice el fin á que aspiraba la Junta General, en punto á que desapareciera toda especialidad de acciones, cuando, en su reunion de 5 de Julio de 1862, autorizó al Consejo Administrativo para la modificacion del contrato de construccion de la Línea de Medina del Campo á Zamora, bien satisfaciendo la parte á que se referia la condicion 3.^a del mismo contrato en obligaçiones, ó bien por medio de la combinacion que estimara conveniente: pues aunque ya se obtuvo la modificacion, y, prévia aprobacion del Gobierno, se realizó el pago en obligaciones, todavía, en virtud de la última Real órden, existirá una especialidad de acciones, cuyo importe no será, como ella previene, computable para la emision de obligaciones, ni para la fijacion de tarifa.

Esa deducccion de una parte del capital para los efectos indicados, es conocidamente perjudicial á los intereses de la Compañía, porque, representando la suma que ha de satisfacer por la adquisicion de este camino un desembolso real y efectivo para la Sociedad, aunque el pago lo verifique en acciones, viene á resultar que el importe de ese desembolso, sólo se considera capital para los efectos legales en la parte onerosa, sin compensacion ninguna. De esperar es, pues, que una vez expuestas á la ilustracion del Gobierno las consideraciones de legalidad y de

conveniencia que pueden oponerse contra semejante limitacion del capital, se obtenga una declaracion análoga á la que contiene la Real órden de 24 de Abril de 1865; y en su consecuencia, entiende el Consejo Administrativo que la Junta General debe autorizarle para que en ese sentido haga las reclamaciones que estime procedentes.

Modificacion de los Estatutos.

Usando el Consejo Administrativo de la ámplia autorizacion que la Junta General en 50 de Mayo de 1865 tuvo á bien concederle para proceder á la reforma de los Estatutos, que hacia indispensable la modificacion de algunos de sus artículos, ya acordada por el Gobierno de S. M., y el ensanche dado al objeto social con la adquisicion de la Línea de Orense á Vigo, procedió á la revision de dichos Estatutos, formulando, despues de maduro exámen y detenidas discusiones, un nuevo proyecto, que presentó al Gobierno, y cuya aprobacion, observados los trámites que la ley exige, fundadamente se espera.

Situacion económica.

Por de contado que los cálculos y apreciaciones de la Memoria de 50 de Mayo próximo anterior, se han realizado en el transcurso de un año, en términos que autorizan para asegurar el éxito lisonjero de esta Sociedad.

Segun aquella Memoria y los estados que la acompañaban, en 51 de Diciembre de 1862 se habia hecho efectivo el 50 por ciento sobre 44.525 acciones, y el 100 por 100 de las 4.475 restantes hasta las 16.000 emitidas; se habian negociado las 10.000 obligaciones de la primera série (A) á un precio muy beneficioso para la Sociedad, y emitido las acciones suficientes para pagar al concesionario de la Línea de Medina del Campo á

Zamora, los gastos que ejecutó hasta 2 de Noviembre de 1861. Posteriormente, y ántes del 30 de Mayo citado, se habia ya realizado el importe íntegro de todas las acciones emitidas, negociado la segunda série (B) de 40.000 obligaciones, al mismo ventajoso precio que las anteriores, y entablado la negociacion de las 12.000 de la tercera série (C). De suerte que, despues de cubiertas todas las atenciones pasadas, se contaba con elementos sobrados, no sólo para hacer frente á las futuras, sino para emprender, si convenia, otras operaciones concernientes al fomento de los intereses de la Sociedad.

Tal era, Señores, el estado económico en 30 de Mayo del año anterior; el cual, si nada dejaba que desear, no excede en ventajas al presente.

En efecto: emitidas las 14.948 acciones, que con las 16.000 primeras y las 1.052 destinadas á pagar al concesionario, constituian las 32.000 de que consta la Sociedad, y hecho público el llamamiento al pago del primer dividendo de 50 por 100, acudieron sucesivamente casi todos los señores Accionistas á efectuarlo con la mayor exactitud. Además, varios de dichos señores, usando de la facultad que les concede el artículo 22 de los Estatutos, anticiparon hasta el completo importe de 14.161 acciones que representaban, como, segun ya se indicó en la Memoria anterior, lo habian hecho ántes de Mayo de 1863 otros suscritores por las 14.525 de la primera emision que quedaban por liberar.

Asi es, que en 31 de Diciembre de 1863 se habia hecho efectivo el 20 por 100 de 656 acciones, el 30 por 100 de 528, y el 100 por 100 de 30.161. Por otra parte, se habian negociado las 12.000 obligaciones de la tercera série (C) y las 12.000 de la cuarta série (D), al mismo tipo que las dos anteriores, y recibido del Gobierno de S. M. 1.292.222,88 rs. vn., por la primera entrega á cuenta de la subvencion que le correspondia. Todo lo cual, unido á 563.255,35 rs. vn. de beneficios que ha obtenido la Sociedad, procedentes de intereses en cuentas corrientes y de negociacion de letras, supone un efectivo de reales

vellon 98.167.648,25 en 31 de Diciembre de 1863: y despues de cubiertos los gastos, que ascendian á 62.752.278 rs. vn., contaba la Sociedad con un sobrante de 35.435.540,25 rs. vn.

Las apreciaciones que acaban de hacerse, se apoyan en la demostracion que resulta con el detalle necesario en los estados de Balance General, Situacion Económica y Cuenta de Establecimiento, que se hallan sobre la mesa á disposicion de los señores Accionistas. Allí aparece demostrada la existencia que, despues de haber cubierto, y siempre á su debido tiempo, sus atenciones, tenia á su disposicion la Sociedad, reportándole utilidades en poder de casas de notorio arraigo y de alta importancia comercial.

Al estado floreciente en que la Sociedad se encuentra hoy, han concurrido, además del buen nombre que desde un principio mereció en el campo mercantil y que le valió hacer sus negociaciones á buenos tipos, las relaciones que se ha procurado en las plazas extranjeras por medio de delegados y corresponsales inteligentes, celosos y de posicion adecuada para esta clase de negocios.

El Consejo Administrativo cree que el exámen de dichos estados y las indicaciones que se dejan ligeramente apuntadas, bastan para que los señores Accionistas formen un juicio completo, si es que ya no le tienen, de la altura á que se encuentra la Sociedad y del creciente y rápido desarrollo que ha recibido en el certo tiempo que lleva de existencia.

Sin embargo, para poder atender con desahogo á los crecidos gastos, que traerá consigo el fuerte impulso que han recibido y que se continuará dando á las obras de la Línea de Orense á Vigo, y sobre todo, á fin de estar preparados para todo género de eventualidades, será muy conveniente autorizar al Consejo Administrativo, para que pueda proceder á la emision de la série ó séries de acciones, que juzgue indispensables dentro del límite establecido, y en el supuesto de que el Gobierno de S. M. apruebe el aumento de capital acordado por la Junta General en su reunion anterior.

En consecuencia de cuanto queda expuesto, el Consejo Administrativo tiene el honor de proponer á la Junta General legalmente constituida, con arreglo al artículo 40 de los Estatutos, se sirva acordar las siguientes resoluciones:

1.^a Se aprueban las cuentas y balance de la Compañía cerrados en 31 de Diciembre de 1865, cuyos documentos justificativos han estado sobre la mesa, para su exámen, á disposicion de los señores accionistas.

2.^a Se aprueban los actos del Consejo Administrativo, y, por tanto, el uso que ha hecho de la autorizacion que le fué concedida en la anterior Junta General para emitir y negociar obligaciones hasta el límite fijado por las leyes, así como para el señalamiento de intereses y épocas de su amortizacion correspondientes á dichas obligaciones.

3.^a Se autoriza al Consejo Administrativo para emitir y negociar, en los términos que juzgue más convenientes á los intereses de la Compañía, las obligaciones cuya emision el mismo Consejo Administrativo acuerde, con sujecion á las formalidades legales, y para señalar los respectivos intereses y plazos de amortizacion.

4.^a Insistiendo la Junta General en el propósito consignado en su acuerdo de 5 de Julio de 1862; de que desaparezca toda especialidad de acciones de la Compañía, autoriza al Consejo Administrativo para que procure obtener del Gobierno de Su Majestad la declaracion de que el importe de las acciones que han de entregarse, como precio de la adquisicion de la Línea de Orense á Vigo, se considere capital para todos los efectos legales, ó bien que se sirva autorizar el pago de dicha adquisicion en obligaciones de la Compañía, con sujecion á las mismas condiciones del contrato, por el cual se verificó el canje de acciones en obligaciones del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora, aprobadas, prévia consulta del Consejo de Estado, por Real órden de 24 de Abril de 1865; ó, finalmente, por medio de cualquiera otra combinacion que el Consejo Administrativo estime conveniente.

5.^a Se autoriza al Consejo Administrativo para que, si las necesidades lo exigieran, y tan pronto como el Gobierno de S. M. haya aprobado el aumento de capital acordado por la Junta General en su reunion de 30 de Mayo de 1865, pueda proceder á la emision de la série ó séries de acciones que juzgue indispensables dentro del límite del capital fijado.

6.^a Se autoriza al Consejo Administrativo para que, obtenida del Gobierno de S. M. la aprobacion de los Estatutos, proceda al nombramiento de los Vocales del mismo, pudiendo hacerlo hasta completar el número fijado en dichos Estatutos; y para aumentar, en su consecuencia, la retribucion ántes señalada en proporcion á los nombramientos que verifique.

DOCUMENTOS JUSTIFICATIVOS.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE

Balace de las cuentas en

TÍTULO DE LAS CUENTAS.	DÉBITO.	
	SITUACION	SITUACION
	EN 30 DE NOVIEMBRE.	EN 31 DE DICIEMBRE.
Gastos anteriores á la constitucion de la Compañía.	2.613.485,36	2.613.485,36
Gastos anteriores á la aprobacion por el Gobierno de la trans- ferencia del ferro-carril de Orense á Vigo.	109.026,70	143.349,69
Consejo Administrativo.	304.133,27	323.466,60
Gastos generales.	103.127,85	117.127,85
Servicio de las Acciones.	1.290.333,17	1.290.374,17
Servicio de las Obligaciones	4.011.405,59	4.023.346,43
Gerencia.	623.738,08	675.823,04
Material móvil.	824.400	824.400
Contrato de construccion con la Empresa de Medina.	41.322.037,81	54.342.896,67
Construcciones en la Línea.	1.373.806,27	1.373.806,27
Inspeccion facultativa.	6.287,23	11.026,23
Caja.	2.384,09	5.999,37
Rafael Bertran de Lis, banquero de la Compañía.	33.332.295,34	25.335.676,27
Los Accionistas, su cuenta de acciones.	2.947.660	2.943.860
Acciones de la Compañía en depósito.	4.073.500	5.204.100
Sociedad de <i>Crédito Cantabro</i> , de Santander.	163.990,70	163.990,70
Pedro Cabello Septien, de Zamora.	31.847,02	31.836,02
Viuda é hijos de Suarez de Centi, de Valladolid.	6.073,11	4.328,11
Parent, Schaken, Caillet y compañía, y J. F. Cail y compañía, su cuenta de Delegaciones.	2.918.916,55	2.918.916,55
Francisco Yañez Rodriguez, de Vigo.	380.729,67	378.669,77
Manuel Pereiro Rey, de Orense.	217.140,92	217.140,92
Braulio Ceballos, de Nava del Rey.	1.330	1.330
Rafael Bertran de Lis, banquero de la Compañía, su cuenta de depósito.	"	1.291.297
Parent, Schaken y compañía, P. Gil y Rafael Bertran de Lis, su cuenta de Obligaciones.	7.747.929,80	4.637.303,39
Cuenta de anticipos.	230.001,60	"
El Estado, su cuenta de Subvencion.	"	923,88
Intereses de las obligaciones del Estado para subvenciones de ferro-carriles.	"	39.900
Depósito para la Línea de Orense á Vigo.	6.616.433	6.616.433
	110.496.237,33	112.932.011,23

V.º B.º
EL DIRECTOR GERENTE
Manuel Bertran de Lis.

Madrid 31 de
EL SECRETARIO
Antonio

MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

31 de Diciembre de 1863.

TÍTULO DE LAS CUENTAS.	CRÉDITO.	
	SITUACION	SITUACION
	EN 30 DE NOVIEMBRE.	EN 31 DE DICIEMBRE.
Capital 32.000 acciones á 1.900 rs.	60.800.000	60.800.000
Obligaciones 1.ª série A, 10.000.	8.740.000	8.740.000
— 2.ª série B, 10.000.	8.740.000	8.740.000
— 3.ª série C, 12.000.	10.488.000	10.488.000
— 4.ª série D, 12.000.	10.488.000	10.488.000
Servicio de fondos de la Compañía.	177.617,24	177.603,24
Ganancias y pérdidas.	370.687,11	383.630,11
Consejo Administrativo, su cuenta de depósito de acciones . .	2.280.000	2.280.000
Depósito en garantía por cuenta del contrato de construccion.	1.700.500	2.829.100
Concesionario de la Línea de Orense á Vigo	6.616.433	6.616.433
Ignacio Ibañez, de Madrid.	95.000	95.000
Cuenta de Subvencion de la Línea de Medina á Zamora.	"	4.292.222,88
	110.496.237,33	112.932.011,23

Diciembre de 1863.
GENERAL
Cantero.

EL JEFE DE LA CONTABILIDAD
P. Soler.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE

Cuenta de establecimiento en

GASTOS.		REALES VELLON.
	Gastos anteriores á la constitucion de la Compañía.	2.613.483,56
	Gastos anteriores á la aprobacion por el Gobierno de la transferencia del ferro-carril de Orense á Vigo.	145.349,69
GASTOS GENERALES.	Consejo Administrativo.	323.466,60
	Servicio de las Acciones.	4.290.574,17
	Gastos generales.	117.127,83
	Servicio de las Obligaciones.	4.023.346,13
CONSTRUCCION.	{ Gerencia.	673.823,04
	{ Contrato de Construccion.	56.541.102,94
		<hr/>
		62.732.278,00
	<i>Exceso del capital sobre los gastos.</i>	35.435.340,23
		<hr/>
		98.167.618,23

V.º B.º

EL DIRECTOR GERENTE

M. Bertran de Lis.

Madrid 31 de

EL SECRETARIO

Antonio

MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

31 de Diciembre de 1863.

CAPITAL.		REALES VELLON.
CAPITAL	{ Por el 20 por 100 sobre 636 acciones.	249 280
	{ Por el 30 por 100 sobre 528 acciones.	300.960
	{ Por el 100 por 100 sobre 30.161 acciones.	57.303.900
	{ 10.000 de la 1.ª série A á 874 rs. ó sean	
	{ 230 francos.	8.740.000
	{ 10.000 de la 2.ª série B á 874 rs. ó sean	
	{ 230 francos.	8.740.000
OBLIGACIONES.	{ 12.000 de la 3.ª série C á 874 rs. ó sean	
	{ 230 francos.	10.488.000
	{ 12.000 de la 4.ª série D á 874 rs. ó sean	
	{ 230 francos.	10.488.000
	Subvencion del Estado para la Línea de Medina del Campo á Zamora .	1.292.222,88
	Servicio de fondos de la Compañía.	177.603,24
	Ganancias y pérdidas.	385.630,11
		<hr/>
		98.167.618,23

Diciembre de 1863.

GENERAL

Cantero.

EL JEFE DE LA CONTABILIDAD

P. Soler.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE

Situacion económica en

INGRESOS		REALES VELLON.
ENTREGAS HECHAS.	A D. Rafael Bertran de Lis, banquero de la Compañía.	91.368.214,37
	A Caja	286.687,07
	A la Sociedad <i>Crédito Cantabro</i> , de Santander.	298.433,13
	A los señores Parent, Schaken y compañía, Pedro Gil y Rafael Bertran de Lis.	4.917.108,39
	A la Viuda é Hijos de Suarez de Centi, de Valladolid.	484,88
	A D. Pedro Cabello Septien, de Zamora.	3.993,37
	A D. Manuel Pereiro Rey, de Orense.	113.564,43
	A D. Francisco Yañez Rodriguez, de Vigo	603.925,09
	Depósito en la Tesorería de Valladolid para atender á los gastos de la Inspeccion facultativa.	41.026,23
	El Estado, su cuenta de Subvencion.	925,88
	Intereses de depósitos de fondos.	177.603,24
	Ganancias y pérdidas.	383.630,11
Total.		98.167.618,23
Á deducir el importe de los gastos.		62.732.278, »
		<hr/>
		35.435.340,23

RECAPITULO

El total de los ingresos asciende á .	98.167.618,23
A deducir el importe de los gastos.	62.732.278 »
Resta disponible.	35.435.340,23

V.º B.º
EL DIRECTOR GERENTE
M. Bertran de Lis.

Madrid, 31 de
EL SECRETARIO
Antonio

MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

31 de Diciembre de 1863.

GASTOS.		REALES VELLON.
Gastos anteriores á la constitucion de la Compañía.		2.613.485,56
Gastos anteriores á la aprobacion por el Gobierno de la transferencia del ferro-carril de Orense á Vigo.		145.349,69
Gerencia.		675.825,04
Consejo Administrativo.		323.466,60
Servicio de las Acciones.		1.290.574,17
Gastos generales.		117.127,85
Al Constructor de esta Línea por obras y acopio de materiales.		56.541.102,94
Servicio de las Obligaciones.		1.025.346,15
		<hr/>
		62.732.278 »

LACION.

REALES VELLON.
98.167.618,23
62.732.278 »
<hr/>
35.435.340,23

Diciembre de 1863.
GENERAL
Cantero.

EL JEFE DE LA CONTABILIDAD
P. Soler.

