

**LA CONTABILIDAD DE UN SUBCONTRATISTA DE LA
CONSTRUCCIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL MADRID-
VALLADOLID (1857-1865)**

**ACCOUNTING A SUBCONTRACTOR OF CONSTRUCTION OF A
SECTION RAILWAY MADRID-VALLADOLID (1857-1865)**

Ricardo Rodríguez González

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objeto contextualizar y, principalmente, describir y analizar el contenido de la contabilidad de Agustín Eyries, subcontratista de un tramo de la línea del ferrocarril Madrid-Irún entre El Escorial y Medina del Campo, poniendo de manifiesto la estructura contable utilizada para recoger las cuentas de explotación independientes de diversas obras de infraestructura ejecutadas durante el período comprendido entre 1857 y 1865, recogiendo las liquidaciones practicadas con la Compañía Norte, así como la derivación de los negocios hacia otras ramas de actividad una vez concluidas las obras del ferrocarril. De igual modo se recogen las cuentas de sus actividades e inversiones agropecuarias en Medina del Campo a la conclusión de las obras del ferrocarril independientes de las afectas a la construcción de la red. Una última serie de libros de cuentas recogerá las actividades comerciales posteriores de compraventa de productos y maquinaria agraria en Valladolid.

ABSTRACT

This paper aims to contextualize and mainly describe and analyze the content of the subcontractor's accounting of a section of the railway line Madrid-Irún, Augustin Eyries between El Escorial and Medina del Campo, highlighting the accounting structure used to collect accounts independent operating various infrastructure projects executed during the period between 1857 and 1865 collecting the calculations performed with the North Company, and the referral of business to other industries, upon completion of the railway works. Similarly the accounts of their activities and agricultural investments in Medina del Campo at the conclusion of the works of independent railway construction to the affected network are collected. A final set of account books business collect subsequent sale of agricultural products and machinery in Valladolid.

PALABRAS CLAVE:

Ferrocarril, Compañía de Ferrocarriles del Norte de España, contabilidad ferroviaria. Contabilidad de hombres de negocios.

KEYWORDS:

Railroad, Compañía de Ferrocarriles del Norte de España, railroad accounting. Accounting business.

JEL Classification: N Economic History

1.- Introducción

La literatura contable sobre la construcción del ferrocarril en nuestro país se ha limitado a considerar aspectos generales estudiados en la década de los 70 del pasado siglo por autores tales como: Casares Alonso (1973), Wais (1974) y Artola (1978) centrados más en los aspectos descriptivos, jurídicos, cuantitativos y sociales en relación con las obras realizadas por las grandes compañías explotadoras. No obstante, un estudio económico más profundo ya había sido recogido en 1940 por la propia Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante, “Compañía Norte”) con datos relativos no sólo a su propia historia, sino también a los relacionados con sus actuaciones, concesiones, recogiendo diversas series estadísticas de ingresos gastos y algunos balances. Sin embargo, no ha sido hasta recientemente cuando se han comenzado a estudiar en profundidad los aspectos contables relativos a la construcción y explotación del ferrocarril en nuestro país. Tal es el caso del análisis de la problemática específica contable aplicada a los talleres de MZA (Villacorta y Martínez Vara, 2009); la contabilidad de gastos de personal de MZA (Martínez Vara, 2001a, 2001b, 2004 y 2006); o, con un carácter más general e introductorio respecto a la contabilidad ferroviaria (Fidalgo y Miranda, 2006; Montoya y Guzmán, 2011), así como los posteriores estudios de Santos Cabalgante, Fidalgo y Santos Cebrian, (2011a, 2011b y 2012) y Fidalgo, E., Benito, M.L. y Santos, B. (2014) todos ellos relativos a la mencionada empresa. En todo caso, no existen estudios relativos a los costes directos de las obras de construcción del ferrocarril llevadas a cabo por las empresas subcontratistas de los mismos, aun tratándose de la forma habitualmente elegida para llevar a cabo los trabajos de construcción de la línea.

Resulta imprescindible resaltar la importancia económica que la construcción del ferrocarril supuso para nuestro país, así como la elevadísima inversión necesaria, el compromiso de apoyo del Estado, la participación de diferentes estamentos productivos y financieros en el desarrollo de las obras, junto con las dificultades añadidas derivadas de la carencia de una infraestructura viaria que facilitara las obras a realizar.

En consecuencia, el objetivo de este estudio trata primero de contextualizar el entorno en que se desenvuelve la actividad de los subcontratistas de las obras de construcción del ferrocarril, en cuanto paso previo necesario para desarrollar la principal aportación consistente en la descripción del modelo contable implantado en dicha actividad exponiendo, en general, el contenido tanto de los estados contables, como de las cuentas específicas relativas al proceso productivo y su gestión tanto desde el punto de vista de la financiación, como de la gestión de costes.

El presente trabajo, basándose en el estudio de un caso histórico concreto, pretende, mediante una primera etapa descriptiva, aportar nueva información al estado de la literatura contable, financiera y de gestión en nuestro país. La actividad económica descrita en los libros de cuentas del industrial Agustín Eyries permite conocer los costes habidos en la construcción de un tramo de la línea de ferrocarril Madrid-Irún, una de las principales arterias ferroviarias españolas, así como la evolución de los vínculos mercantiles existentes

entre la Compañía Norte y la actividad de subcontrata parcial de las obras a realizar. Los libros de contabilidad de Agustín Eyries ponen de manifiesto cómo inicia su actividad con la subcontrata de las obras de construcción de diversos tramos de la línea del ferrocarril permitiendo conocer el detalle informativo de costes y márgenes de la actividad constructora del ferrocarril en España. De igual modo se pone de manifiesto cómo, posteriormente, los beneficios obtenidos se reinvierten en tierras y propiedades rústicas en Medina del Campo, terminando la familia por afincarse en Valladolid abriendo una tienda de venta de vinos, productos y maquinaria agraria de importación.

El periodo de estudio que se aborda en el presente trabajo se halla ubicado en los comienzos de la primera etapa del ciclo de vida del sector ferroviario identificada por Tedde (1978: 105), como la fase de *creación* de las Compañías (1856-1874).

En relación con la estructura del trabajo, el artículo, tras esta introducción, continúa con la contextualización de la construcción de los ferrocarriles en España para seguir con un resumen económico financiero de los primeros años, centrándonos de forma especial en la Compañía Norte, destacando los aspectos específicos de la línea Madrid-Irún, con objeto de contextualizar las obras realizadas por Agustín Eyries para, a continuación, desarrollar la estructura y contenido de los libros de contabilidad de la familia Eyries. La documentación objeto de análisis se describe en el apartado 5, y está formada por la documentación contable conservada de los negocios de Agustín Eyries en el archivo de la Universidad de Valladolid. En particular nos centramos en los juegos de libros Diario-Mayor correspondientes a los años 1857-1865 en los que se desarrolla la ejecución de las obras del ferrocarril. Las hipótesis de partida del presente trabajo pretenden constatar el valor de la información contenida en la contabilidad empresarial en orden al conocimiento en profundidad de la actividad económica reflejada en las cuentas tal como se llevó a cabo, resaltando la importancia que el contenido de esta fuente de información tiene en el estudio de la historia económica de nuestro país. Al propio tiempo refleja cómo la actividad empresarial privada presenta momentos de auge y momentos de declive, toda vez que los objetivos primeros de la misma han sido cumplimentados y cómo la actividad deriva hacia otros derroteros de inversión y actividad económica. A través del proceso contable es posible constatar la problemática derivada de la financiación de las obras de construcción del ferrocarril, así como la estrategia de subcontratación de las mismas. De igual modo, se pone de manifiesto la utilidad de la contabilidad para el control de los débitos y créditos, así como para sustentar la rendición de cuentas de los gastos en que se incurría, base de las certificaciones de obra que posibilitaban su posterior cobro.

2.- El contexto de la construcción de los ferrocarriles en España

La primera disposición oficial en España relativa a la construcción de los ferrocarriles fue la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, donde se establecieron las reglas a observar en la tramitación de las solicitudes de autorización para su construcción y los requisitos generales de la concesión, mediante la aprobación de un pliego de condiciones generales que marcó la pauta de actuación posterior (Artola, 1978, p. 42). Con objeto de conocer la utilidad de la empresa, el costo del camino y los gastos e ingresos

anuales con que podía contarse, a la propuesta era preciso adjuntar: un plano general con la dirección del ferrocarril, los pueblos, caminos, divisorias y cursos de agua que atravesaría, perfil, planos y memoria descriptiva del trazado y obras de mayor importancia. Había que determinar el punto de partida de la línea, puntos principales por donde pasaría, estaciones, apartaderos, requisitos de las pendientes, curvas, pasos a nivel, pasos elevados e inferiores, puentes, etc. De igual modo se determinaban las cualidades de los materiales, condiciones de conservación de las líneas, horarios y días de servicio, tarifas y restantes condiciones orientadas al correcto funcionamiento del servicio, así como las condiciones de la reversión de las líneas al Estado. La complicada orografía nacional dificultaba y encarecía considerablemente la ejecución de las obras obligando a efectuar profundos estudios sobre el terreno y penalizando la posterior explotación del servicio por el mayor coste del mismo. En cualquier caso, el retraso de la construcción de la red ferroviaria en nuestro país con respecto a Europa fue manifiesto. Será en 1851, cuando los proyectos oficiales consideren como prioritaria la construcción de la línea Madrid-Irún (Artola, 1978, p. 343) estando previsto ya para entonces su paso por Valladolid.

El 3 de junio de 1855 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles que marcó un importante hito en el desarrollo ferroviario español permitiendo la construcción acelerada de más de 5.840 Km. sólo en la siguiente década. Estas líneas estaban subvencionadas y financiadas con una parte del capital obtenido de la venta de los bienes procedentes de la nueva ley de desamortización de Madoz, o desamortización de los comunales que suministró al Gobierno un mayor volumen de ingresos teniendo una importancia superior a todas las anteriores.

Con objeto de impulsar la construcción de nuevas líneas, se promulgó el 11 de julio de 1856 una nueva ley de régimen jurídico de las empresas concesionarias (Casares Alonso, 1973, P. 97). A propuesta de los Hnos. Pereire, se da entrada a los capitales extranjeros con ciertas limitaciones. Así mismo, se dictan varias disposiciones sobre las sociedades anónimas de crédito cuyas funciones incluyen la emisión de empréstitos, la creación y administración de empresas de obras públicas, la concesión de préstamos y la recepción de depósitos. En dicho año, la Sociedad de Crédito Moviliario Español¹ obtiene la concesión de la línea Madrid-Irún, junto con la de Venta de Baños-Alar.

Todas las compañías, tanto las que realizasen líneas de servicio general como las de servicio particular, recibirían subvenciones del Estado para realizar las expropiaciones que fueran necesarias. Además se les permitió la importación de toda clase de materiales y artículos destinados a la construcción del ferrocarril: hierro, carbón, madera, así como sillas, lámparas y mobiliario libres de aranceles, bajo un régimen especial de franquicia aduanera. Los registros del archivo de Chancillería de Valladolid recogerán numerosos documentos de expropiación y adquisición de los terrenos destinados a la construcción del ferrocarril a su paso por diferentes demarcaciones territoriales.

¹ Esta sociedad era filial de la "Société Générale de Crédit Mobilier" creada en París en 1852 bajo el impulso de los Hnos. Pereyre.

2.1.- Financiación

Con objeto de financiar la incipiente industria nacional y los ferrocarriles, en particular, en 1856 se crearon por ley las siguientes entidades financieras:

- “*Sociedad General de Crédito Moviliario Español*”² promovida por los Hnos. Pereire con un capital de 456 millones de reales (114 millones de pesetas) dividido en 240.000 acciones de 1.900 reales cada una.

- “*Compañía General de Crédito en España*” con un capital de 399 millones de reales dividido en 210.000 acciones de 1.900 reales (99.750.000 ptas.).

- “*Sociedad Española Mercantil e Industrial*” promovida entre otros por la Banca Rostchild, con un capital de 304 millones de reales dividido en 160.000 acciones de 1.900 reales (76 millones de pesetas) para dedicarse en exclusiva al negocio del ferrocarril.

- “*Compañía Catalana General de Crédito*”, con un capital de 120 millones de reales (30 millones de pesetas) dividido en 60.000 acciones de 2.000 reales cada una (Casares Alonso, 1973, p. 100).



Figura 1.- Acción de la Sociedad General de Crédito Moviliario Español

Dado que los contratistas, en su mayor parte simples particulares, carecían de recursos suficientes, el Gobierno tuvo que emitir acciones de ferrocarriles de forma ilegal a partir de 1853 en forma de títulos al portador de 2.000 reales de valor nominal al 6% de interés, amortizándose el 1% anual de los valores en circulación, con cargo a los

² Posteriormente se convertirá en el “*Banco Español de Crédito*”.

presupuestos, para hacer frente a sus compromisos de forma paralela a los vencimientos (Artola, 1978, p. 345). Entre 1853 y 1859 se emitieron 59 millones de pesetas (48 en los dos primeros años, de los que el 85% fueron destinados al Marqués de Salamanca). De igual modo, entre el 27 de diciembre de 1852 y el 15 de junio de 1854 se emiten 42,5 millones de reales en acciones para financiar la línea Alar-Santander. En resumen, para la construcción de las diferentes líneas de ferrocarril se concedieron importantes subvenciones públicas (Ramos, 1989, p. 65):

56,6% sobre el capital a los Ferrocarriles del Norte de España.

152,6% sobre el capital al ferrocarril de Alar del Rey a Santander.

56,7% sobre el capital al ferrocarril de Palencia a La Coruña.

A lo largo del siglo XIX, el importe total de los desembolsos efectuados por el Estado ascendió a 766 millones de pesetas entre subvenciones ordinarias (702 millones) y auxilios directos. En 1864, la estructura financiera de las compañías ferroviarias era la siguiente (millones de reales):

Fuentes de financiación	(A)	%	(B)	(B)/(A)
	Valor Nominal		Dinero entrado en caja	
Acciones	3.622,7	33%	2.376,4	66%
Obligaciones	6.038,2	55%	2.684,8	44,5%
Subvenciones	1.357,1	12%	960,5	71%
Total	11.018	100%	6.021,7	55%

Fuente: Anuario Estadístico de España 1862-1864. Archivo de la presidencia de Gobierno y elaboración propia.

Esta estructura refleja las dificultades de financiación con que se encontraron estas empresas, así como la escasez de capitales y el excesivo coste financiero que hubieron de soportar. Simultáneamente se produjo una alta concentración del crédito en torno a las dos mayores compañías: M.Z.A. y Norte. Los grandes bancos fueron quienes soportaron básicamente el peso del incremento de la deuda; así, Crédito Moviliario tenía préstamos concedidos a los Ferrocarriles del Norte por importe de 177 millones de reales en 1867 (Casares Alonso, 1973, p. 108).

Los países desarrollados de Europa pusieron sus ojos en España para invertir. Simultáneamente en estos años surge en nuestro país una élite capitalista junto a una incipiente burguesía procedente de las nuevas industrias y comercios. La importancia de dicha inversión se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que el capital del Banco de España en 1865 era tan solo de 30 millones de pesetas, frente a los 114 con los que se constituye la Sociedad de Crédito Moviliario Español.

2.2.- Aspectos económicos

Las empresas privadas concesionarias de la ejecución de las obras del ferrocarril se constituyeron en sus gestores directos. Para obtener la concesión, la empresa solicitante debía presentar un estudio en detalle del tramo solicitado: proyecto, presupuesto y pliego de condiciones. Los ingenieros debían efectuar un primer estudio acerca de la

viabilidad económica del proyecto, atendiendo a las posibilidades de transporte existentes, de modo que fuera posible recuperar la inversión realizada y asegurar una rentabilidad a la explotación. Sin embargo, no existían datos económicos fehacientes ni siquiera con garantías de verosimilitud.

El presupuesto se centraba en los datos de la obra a realizar: explanaciones, movimientos de tierra, obras de arte (de fábrica), etc., pero no solían recoger el importe de las expropiaciones de tierras, material móvil o jornales de la mano de obra... determinándose las partidas a tanto alzado. Al importe total se añadía un porcentaje en concepto de imprevistos, administración, dirección y control, así como intereses del capital durante el período de construcción. Se produjeron errores de cálculo en la determinación de los costes de algunas obras, lo que conllevó la subsiguiente insuficiencia de las subvenciones concedidas.

Los costes de explanación, así como las restantes partidas presupuestadas no llegaban a exceder un 5% de las estimaciones realizadas. Mientras el coste promedio por kilómetro de vía en explotación ascendió a 184.000 pesetas en la década 1855-65, el de la línea Madrid-Irún se elevó a 225.500 ptas. En relación con los costes presupuestados de esta línea, mientras los mismos ascendían a 156,12 millones de pesetas, incluido el tramo de Dueñas a Alar del Rey, el coste real conocido se elevó a 346,6 millones, un 221% de incremento sobre el presupuesto (Casares, p. 298). Ello fue debido principalmente a las dificultades surgidas en Guadarrama, la Brújula y los Pirineos.

Concluido el estudio económico se analizaba su posibilidad técnica, determinando el Estado no sólo los puntos de cabecera de las líneas, sino los lugares de paso obligado. La tarea resultaba de gran dificultad, al no existir mapas geodésicos precisos del país y los existentes adolecían de graves errores.

En todo caso, estaba claro que Valladolid constituía un punto estratégico clave como nudo de comunicaciones ferroviarias con el norte y noreste del país (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco-Francia), así como con las zonas mineras del norte de las provincias de León y Palencia. Los Hnos. Pereire pensarán en Valladolid como centro de ubicación de las oficinas generales de la red, así como para la instalación de los talleres generales de la compañía.

Una vez concedida la línea norte, se había planteado en 1854 el problema de su paso por Ávila o Segovia en el tramo Madrid-Valladolid, al tratar de unir dos capitales de provincia alternativas, dado que existían diferencias considerables en los costes de construcción con el paso de la sierra de Guadarrama con sus dos variantes: Guadarrama-Arévalo y puerto de la Ventilla-Ávila. Sería este último el paso finalmente seleccionado, no sin diversas controversias y propuestas de planes alternativos por parte de las corporaciones afectadas, dado que no existían intereses preferentes, prevaleciendo exclusivamente los económicos, ya que adoptando la variante de Segovia, los costes serían un 10% más elevados, la duración de las obras, 4 meses mayor y el túnel era una obra de tal envergadura, que hacía inciertas las previsiones de costes y tiempos de construcción. Las

ventajas económicas de la explotación, aunque escasas, estaban a favor de Avila, aun cuando el tiempo del recorrido por esta última superaba en casi una hora para los trenes de viajeros y casi hora y tres cuartos para los de mercancías en el trayecto Madrid-Valladolid (Cordero y Menéndez, p. 176).



Figura 2.- Línea de Ferrocarril Madrid-irún

La estación de Valladolid se construirá en los terrenos de las huertas de los Capuchinos y La Merced. El 10 de agosto de 1857 la Corporación Municipal aprobará la cesión gratuita de los terrenos, iniciándose ese mismo año las obras de explanación de los mismos. A finales de 1857, una R.O. de S. M. la Reina deniega dicha cesión gratuita por “no existir razón de peso” y tras 3 años de negociaciones, Crédito Moviliario finalmente pagará al ayuntamiento 115.586 reales por los terrenos.

El 8 de julio de 1860 se había inaugurado parcialmente la línea de tren Madrid-Irún por Venta de Baños y el 1 de agosto del mismo año la línea Alar del Rey-Santander, enlazando con el canal de Castilla³ con objeto de que las mercancías llegaran hasta el puerto cántabro.

3.- La Compañía de Ferrocarriles del Norte de España (Compañía Norte)

La compañía Norte es constituida el 29 de diciembre de 1858 por la Sociedad de Crédito Moviliario Español con objeto de gestionar con mayor eficacia la explotación ferroviaria. Estaba dotada de un capital de 100 millones de francos, 380 millones de reales representado por 200.000 acciones suscritas en un 76% por capital extranjero⁴. Crédito Moviliario Español suscribe 52.700 acciones, el 26,35% y Crédito

³ En la década de los 40 habían finalizado las obras del canal de Castilla iniciadas en el siglo XVIII fomentando el desarrollo de la industria harinera y el comercio de grano. Sin embargo, la construcción del ferrocarril terminaría hundiendo la explotación del canal de Castilla.

⁴ La Sociedad Crédito Moviliario Español era filial de Crédito Moviliario Francés. Fue promovida por los Hnos. Pereire con aportación mayoritaria de capital francés. Por ello el valor nominal de las acciones se expresó en reales y francos, siendo la cotización de 3,8 reales por franco, como se desprende del mismo.

Moviliario francés, otras 29.400, el 14,7%. Los Hnos. Pereire suscriben 14.000 acciones (7%) y la Sociedad General de Bélgica suscribirá 20.000 acciones (10%). Así mismo se emitieron 100.000 obligaciones por un total de 50 millones de francos -190 millones de reales- suscritas íntegramente por “*Crédito Moviliario*”. Los Hnos. Pereyre, junto con el grupo francés controlarán el 75% del capital, siendo un 15% controlado por banqueros belgas quedando tan sólo el 10% en manos de banqueros españoles, políticos y los gobernadores de Guipúzcoa y Alava.

La abundancia de carbón en el norte de nuestra península constituyó otro de los motivos por los que los Hnos. Pereire decidieron invertir en los ferrocarriles, pues por cuestiones estratégicas, abarataban su coste para el consumo en sus empresas.

En Julio de 1862, de los 723 km. concedidos de la línea Madrid-Irún, estaban prácticamente concluidos 369 km. (Compañía Norte, cuadro nº 51). El trozo Valladolid-Torquemada estaba finalizado y se esperaba abrirlo hasta Sanchidrián en un plazo de tres meses. En un año se abriría el tramo Ávila-Sanchidrián cuya ejecución se había subcontratado con Agustín Eyries, y en otro año más, el de Madrid-El Escorial. Diversas complicaciones técnicas en la construcción de la línea provocaron que los proyectos iniciales fueran alterados de forma sistemática por los ingenieros al servicio del Crédito Moviliario. La contabilidad de Eyries será testigo de estos incrementos del coste de las obras ejecutadas, incluyendo reclamaciones judiciales por los costes ocasionados por excesos de obras no presupuestadas, que lamentablemente no llegarían a feliz término para el empresario. Simultáneamente tuvo lugar aumento de los costes provocado por la elevación de precios que se produjo en la década 1855-1865. El primer presupuesto formulado por la Compañía Norte tenía el siguiente contenido:

GASTOS DE CONSTRUCCIÓN (Rs.)	
Importe de la compra de terrenos y construcción de la vía	347.193.673
Gastos de establecimiento de la vía, material fijo y móvil, construcción de estaciones, casas de guardas, telégrafos y gastos de administración	353.528.851
Gastos de Intereses y aportación	75.417.377
Gasto total	776.139.901
Descontando de esa suma la subvención	206.130.900
Gasto Total	570.009.001

Fuente: Compañía de los caminos de Hierro del Norte de España, p. 42.

Las cifras finales del presupuesto se elevaron a 783 millones de reales financiados por:

- Subvención del gobierno 213 millones
- Acciones 380 “
- Obligaciones 190 “

Ahora bien, el coste final de la obra ascendería a 1.373 millones de reales, casi el doble del presupuesto inicial.

Por su parte, los ingresos estimados de la explotación ascendieron a casi 120 millones de reales anuales, estimándose una rentabilidad neta del 50%, es decir, 60 millones de reales. En la peor de las hipótesis, el pago de intereses de las obligaciones ascendería a algo menos del 20%, con lo que restaría un 80%, es decir: 48 millones de reales para retribuir al capital con una rentabilidad en torno al 12%. En resumen, la estimación de resultados (en rs.) realizada se recoge en el siguiente cuadro:

Ingresos estimados	120.000.000
Gastos de explotación estimados (50%)	60.000.000
<u>Rentabilidad neta estimada (50%)</u>	<u>60.000.000</u>
Pago de intereses de las obligaciones	12.000.000
Retribución al capital estimada	48.000.000

No obstante, la anterior cifra de ingresos previstos no se conseguiría hasta 1875, una vez incorporadas las líneas de Alar-Santander y Quintanilla-Barruelo. Baste decir que el primer año de explotación (1861), los ingresos no llegaron a 6 millones de pesetas: un 20% de los previstos (Compañía de los Caminos, p. 42 y cuadro nº 13).

En agosto de 1864 se inicia la explotación de la línea en su totalidad; pero desde un primer momento, comienza a resentirse la compañía no sólo al no alcanzar los resultados esperados, sino además, por la excesiva deuda acumulada, pues, dada la insuficiente financiación obtenida de las aportaciones de capital en acciones y obligaciones, la compañía se vio obligada a endeudarse llegando a deber a “*Crédito Moviliario*” 189 millones de reales (Casares, 1973 p. 270). Las causas de tan elevado endeudamiento fueron debidas a las dificultades surgidas en la ejecución de las obras que no habían sido previstas, particularmente en las zonas de Guadarrama y los Pirineos. La subvención recibida del gobierno supuso tan sólo el 16% del coste final de la obra, cuando se había estimado que rondaría entre un 33 y un 42% (Compañía de los caminos, p. 57, y ss.).

Durante el período 1861 a 1865, la rentabilidad neta de la explotación de la línea se va incrementando desde el 38% hasta el 52% de los ingresos, a medida que se van abriendo al tráfico nuevos tramos de la línea; sin embargo, en los años de 1866 y 1867 la explotación generó pérdidas con motivo de la gran crisis experimentada por el ferrocarril, para recuperarse de forma paulatina en los años siguientes, si bien, nunca se volverían a obtener rentabilidades similares. Como consecuencia de la crisis, las acciones de la Compañía que se cotizaban en 1863 a 592 francos, cayeron a 375 francos a finales de 1864 y a 187 en 1865 (Compañía de los caminos, p. 51.). En 1868, después de suspender el pago de los intereses de las obligaciones, fue preciso celebrar un convenio con los acreedores.

La estructura de capital de la compañía Norte era de 210 millones de pesetas en acciones y 535,3 millones en obligaciones (Casares, p. 126, cuadro nº 14). A medida que la Compañía efectuó nuevas adquisiciones de líneas, llevó a cabo varias ampliaciones de capital hasta llegar a la cifra de 245,1 millones de pesetas representados por 516.000

acciones en 1902. Gestionaba un total de 2.698 km. de líneas férreas, con un coste total de establecimiento de 824,3 millones de pesetas (Casares, p. 463).

4.- Aspectos de la línea Madrid – Irún.

La promoción de la línea data de 1845 teniendo por objeto la construcción del ferrocarril de Madrid a Irún por Valladolid, Burgos y Bilbao. Las expectativas de éxito de esta línea partían de diversos estudios estadísticos de población, de los posibles desplazamientos y del transporte de mercancías. Con ella se facilitaba el desplazamiento de los temporeros a los campos de cultivo (100.000 individuos/año), el turismo tanto a los lugares de veraneo de los alrededores de Madrid (La Granja, El Escorial...) como a la costa (Santander) abaratando los viajes. De igual modo había grandes expectativas de negocio con el transporte de mercancías: artículos de lujo, pescado, ganados y mercancías frescas para el consumo de la capital. También estaba previsto el transporte de mercancías (pequeña velocidad) en torno a las 100.000 Tm. anuales: granito, maderas, leña y carbón vegetal del Guadarrama a Madrid, las procedentes del fomento de la actividad agraria en Castilla, exportación de las lanas de Burgos, Segovia y Valladolid, mármoles de Guipúzcoa, minerales del País Vasco, Asturias y Santander, etc. etc. En resumen, tres eran los elementos fundamentales del negocio ferroviario: la circulación de personas y mercancías, el progreso agrario e industrial de las zonas aledañas al paso del ferrocarril y la apertura del tráfico de mercancías y viajeros a los puertos del norte (Compañía de los caminos, p. 34).

En 1855 se autorizó al gobierno a otorgar la subasta del ferrocarril Madrid-Irún. Los Hnos. Pereire obtendrán la concesión del tramo Valladolid-Burgos al año siguiente. La construcción de la línea de Ferrocarril Madrid-Irún se dividió en tres secciones:

1^a.- Valladolid-Burgos (121 km.) que salió a subasta el 20 de febrero de 1856. Obtuvo la concesión "*Crédito Moviliario*" al mes siguiente. El tramo será concluido a finales de noviembre de 1860.

2^a.- Madrid-Valladolid por Avila. "*Crédito Moviliario*" obtuvo la concesión en octubre de 1856. El tramo Avila-Valladolid (128 km.) será concluido en marzo de 1863 y el tramo Madrid-Avila (128,5 km.), siete meses más tarde.

3^a.- Burgos-Irún-Frontera con Francia por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián. La concesión fue obtenida igualmente por "*Crédito Moviliario*" en octubre de 1856. El tramo Burgos-Vitoria (123 km.) se concluyó en julio de 1862 y el tramo Vitoria-Frontera (148,5 km.), dos años más tarde.

La inversión inicialmente prevista para la línea Madrid-Irún era de 150 millones de pesetas. La Ley de concesión del ferrocarril del norte a la Sociedad de crédito Moviliario Español estableció un auxilio de 82.500 pts. por cada kilómetro de Madrid a Valladolid y 110.000 por cada km. de Burgos a la frontera⁵. El presupuesto de

⁵ Ley de 11 de julio de 1856... para otorgar a la Sociedad de Crédito Moviliario Español la concesión del Ferrocarril del Norte en las dos secciones de Madrid a Valladolid y de Burgos a la frontera francesa.

construcción de la línea ascendió a 195,7 millones de pesetas, de los que el Estado aportó 53,2 millones ptas. y emitió obligaciones por 47,5 millones de pesetas (Tortella Casares, p. 117).

En 1856 se concedió a Crédito Moviliario el ramal de Venta de Baños a Alar del Rey, que tendría continuidad hasta Santander con una derivación a las minas de Barruelo de Santullán, relacionando así el ferrocarril, las minas de carbón y un puerto del Cantábrico con la fábrica de gas de Madrid, de su propiedad. Debido a la competencia de MZA, para conseguir todas estas concesiones los Pereire tuvieron que forzar la rebaja en las subvenciones del Estado para cada línea.

Cerca de un año entre 1856 y 57 duraron las negociaciones de la compañía Norte con el ayuntamiento de Valladolid. Finalmente se ceden a la Sociedad casi 40 hectáreas de terreno al este de la ciudad para instalar los servicios más importantes de la compañía: estación y oficinas, almacenes generales, taller principal de reparación de máquinas y locomotoras, taller de coches y vagones, el depósito de locomotoras de toda la compañía⁶, así como los almacenes generales por motivos estratégicos e incluso la dirección general que sería trasladada a Madrid en 1866. Los talleres comenzaron a funcionar desde 1861⁷. El 17 de noviembre de dicho año se produjo un voraz incendio en la estación que destruyó los dos primeros almacenes construidos. El inventario de los efectos destruidos puso de manifiesto unas pérdidas de materiales existentes en los almacenes por importe de 643.164,06 reales, así como pérdidas en la estructura del edificio por valor 310.472,78 rs. (AHPVa, secc. Protocolos, sig. 16.564). En 1865 ya estaba funcionando la estación a pleno rendimiento, con 82 empleados a su servicio una vez concluida en 1864 la línea Madrid-Irún.

En Madrid se movilizan los recursos, contratistas y empresarios para los trabajos concretos y apalabran ciertas partidas de material: traviesas, balasto, hornos, etc., dan curso a los expedientes de expropiación, etc. La contabilidad se lleva conjuntamente en Madrid y París. Madrid se hará cargo de las cuestiones referentes a la expropiación de terrenos, inicialmente confiadas al cuidado de los ingenieros designados por Francia.

Los ingenieros-jefe de las secciones fueron M. Fournier para el tramo Madrid-Torquemada y Venta de Baños-Alar y Letourneur (Torquemada-Irún), junto con M. Desorgeries, todos ellos ingenieros de "*puentes y calzadas*". Representan a la empresa sobre el terreno y controlan la actividad. Pronto comienzan a surgir dificultades derivadas del transporte de materiales ante la falta de infraestructura viaria de comunicación: carencia de caminos y elevado coste de los transportes. Se llegó a pagar más de dos reales por tonelada/km. Transportada (Compañía de los Caminos, p.52).

⁶ El depósito de máquinas es construido en 1863 según proyecto del ingeniero Théophile Ricour. Constituye el modelo más perfecto de depósito. Tiene capacidad para 22 máquinas y dispone de un taller central para pequeñas reparaciones. Fue construido en mampostería y hierro para evitar incendios.

⁷ Alcalde. 1992, Introducción de Martín de la Guardia, R. y Pérez Sánchez, G.

El sistema de transporte de la época se basaba en la carretería compuesta por 20-30 carretas de bueyes, cada una de las cuales podía transportar un máximo de 460 kgs. con una capacidad máxima de 13,8 Tm (una décima parte que el tren), a una velocidad media de 10 km./hora (Cordero, R. Y Menéndez, F. P. 268)⁸.

Los informes de Fournier y Letourneur insistían en aconsejar que, salvo los trabajos de mantenimiento, las obras debían ser aplazadas hasta la constitución de la Compañía Norte. Opinaban que las obras debían comenzarse en la sección de Madrid al Escorial que podía sostenerse como explotación independiente, sin que interesara acelerar las obras en las secciones donde ya habían comenzado entre Valladolid y Burgos hasta que finalizaran las de la línea Alar-Santander. Ello chocaba frontalmente con los intereses del gobierno que daba prioridad absoluta a la línea Madrid-Irún (Cordero, R. Y Menéndez, F. P. 224).

A comienzos de junio de 1857, el gobierno amenaza a Crédito Moviliario con rescindir la concesión. A partir de este momento, comienzan a concederse los primeros créditos de diez millones a cada ingeniero-jefe para reanudar los trabajos en las secciones de más fácil ejecución, de modo que el cobro de la subvención y el reintegro progresivo de la fianza cubriera prácticamente los costes, siguiendo las instrucciones estrictas de París al respecto. Tiene, pues, razón Tortella (1975, p. 117) al afirmar que el aplazamiento de las obras del Norte fue una estrategia de los Hnos. Pereire con objeto de sacar el mayor partido posible de las provincias.

La Compañía Norte reclama diversas subvenciones del gobierno, que le son denegadas, urgiendo éste la rapidez en la ejecución de las obras. Sin embargo la compañía evita los roces, iniciándose los tramos más laboriosos y conflictivos: Guadarrama y los Pirineos. El gobierno se mantendrá en los términos pactados haciendo cumplir a la compañía los compromisos contraídos.

Al finalizar el primer ejercicio de la Compañía Norte en un informe se indicaba que el estado de las obras era el siguiente:

- Tramo Madrid- El Escorial (50 km.): los trabajos estaba muy adelantados.
- Tramo El Escorial-Avila (70 km.): habían surgido complicaciones para efectuar el paso del Guadarrama.
- Tramo Avila-Sanchidrian: A punto de terminar las obras (no obstante, no concluirían hasta 1863).
- Tramo Sanchidrian-Alar: En parte, terminado y con la vía sentada (80 km.) y el resto acabado, a falta de sentar raíles y traviesas.

Figuraban ya terminados el puente del Manzanares, el viaducto de Arévalo (de 4 arcos y 24 m. de altura), los puentes de Valdestillas, Viana de Cega, el del Duero en Valladolid y los de Cabezón, Torquemada y Herrera sobre el Pisuerga (Compañía de los Caminos, p. 46).

⁸ En 1865, un tren de mercancías se componía de una media de 24 vagones con una capacidad de carga de 5,5 tm, es decir, 132 tm. de media por tren.

En 1860 se concluyen los tramos de Valladolid-Medina del Campo⁹ y Valladolid-Burgos, no quedando concluida la línea en su totalidad hasta 1864, con una extensión de 646 km., incluidos los tramos Venta de Baños-Alar y empalme con la estación de Atocha, habiendo transcurrido 19 años desde el inicio de la tramitación del proyecto (Casares Alonso, p. 52 y 104). Se trata de la línea más larga de España construida en menos tiempo (8 años). En 1861 se inicia una nueva política de construcciones aceleradas. En todo caso, las previsiones de concluir las obras a finales de 1864 fueron escrupulosamente cumplidas.

Los constructores contrataban bajo diversas fórmulas con las empresas la prestación de servicios concretos: destajistas, constructores, encargados de obra, capataces, proveedores, etc. El contratista de una obra se comprometía con la compañía a someterse en todo al pliego de condiciones particulares y a los proyectos aprobados por el Gobierno, así como a terminar los trabajos en el plazo establecido por la compañía. El empresario percibía mensualmente las cantidades invertidas en la construcción, con la retención de un porcentaje en concepto de fianza. Estas retenciones, así como las posibles primas acordadas eran abonadas al efectuarse la liquidación final una vez concluidas las obras.

Para la ejecución de la línea se contrataron trabajos y aprovisionamientos en partidas de pequeña monta a los que se fijaba un precio de antemano adjudicándose en subasta, con objeto de obtener rebajas sobre los tipos de salida, habida cuenta de la dificultad de encontrar contratistas solventes y con suficientes recursos. Frecuentemente los contratistas se verán imposibilitados de hacer frente a sus compromisos, renunciando voluntariamente sin finalizar sus tareas o se les rescindía el contrato por paralización y falta de ejecución de las obras.

Cuando la Compañía Norte intentó adjudicar los trabajos a contratistas de mayor envergadura, tuvo que acudir a empresarios franceses. El importe de las adjudicaciones de lotes importantes oscilaba entre 2 y 25 millones de reales en el tramo de Burgos a Pancorbo. Agustín Eyries será uno de los adjudicatarios a quien se encomendará la construcción de los tramos comprendidos entre el Guadarrama, Avila y Medina del Campo. A través de su contabilidad tenemos conocimiento de múltiples datos sobre los costes de la construcción de determinados tramos de la línea.

Los resultados de esta política fueron en general desastrosos: huelgas, garantía de jornales impagados por los contratistas, desfalcos, pleitos... sin que uno solo de los empresarios pudiera cumplir sus compromisos... el ingeniero Des Orgeries llegaría a concluir que la experiencia aportaba una enseñanza acerca de la dificultad de atraer a España empresarios generales capaces y serios, al no haber actuado la compañía como

⁹ A finales de 1860 la cuenca del Duero experimentó un período de fuertes lluvias y nevadas que produjeron grandes inundaciones que socavaron en ciertos puntos los terraplenes del ferrocarril y hundieron el puente sobre el Duero cerca de Valladolid interrumpiéndose el servicio durante 6 semanas.

empresario general adquiriendo los materiales y delegando la mano de obra en pequeños empresarios o destajistas serios.

5.- La Contabilidad de Agustín Eyries

5.1.- Las obras del ferrocarril realizadas por Agustín Eyries

Agustín Eyries tomó a su cargo la construcción de varias secciones de la línea de ferrocarril Madrid-Valladolid adjudicada a la Compañía Norte, entre ellas, el trozo nº 21 desde El Escorial a Avila, en la zona del Guadarrama¹⁰, así como diversas obras entre Avila y San Vicente del Palacio. Los pueblos por los que discurre la vía en los que trabajó la empresa de Agustín Eyries se recogen en el siguiente cuadro:

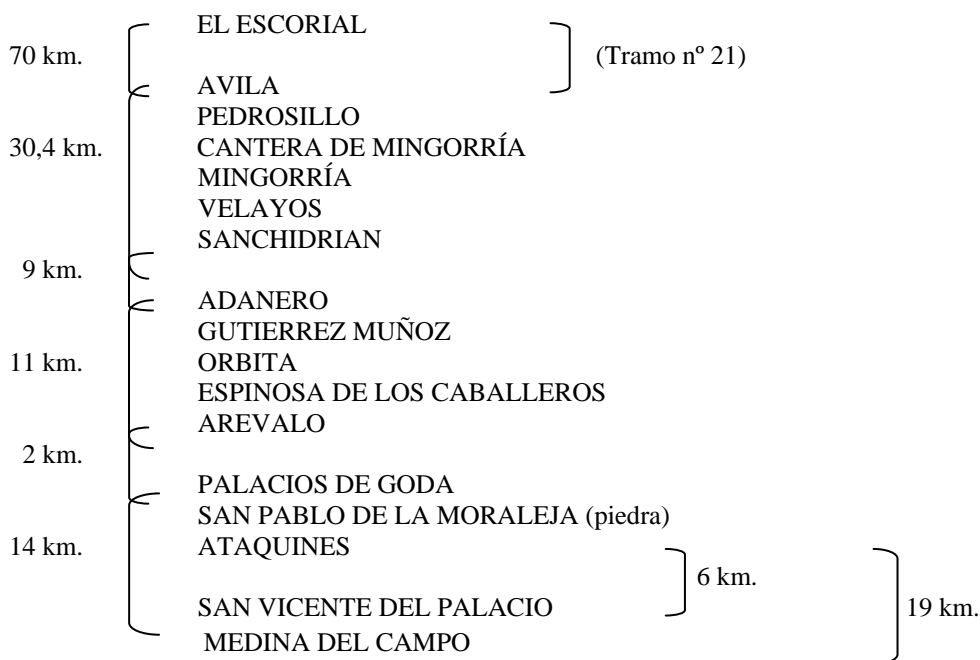


Figura 3.- Tramos de obra del ferrocarril realizados por Agustín Eyries

Fuente: elaboración propia.

En total, el tramo abarca 136 km. de vías. Los trabajos se inician en septiembre de 1857 con las explanaciones de Arévalo a San Vicente con objeto de aprovisionarse de

¹⁰ Dicho tramo con anterioridad había sido contratado con D. Hilario Moran, bajo las mismas condiciones que con éste se habían convenido. Sentencia del Tribunal Supremo en el Pleito de Agustín Eyries contra la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España. Recurso de casación de 28 de diciembre de 1868. [Jurisprudencia civil: colección completa de las sentencias ...: Volumen 18 - Página 673](#)

piedra procedente del cercano monasterio en ruinas sito en San Pablo de la Moraleja¹¹, así como las de Mingorría que posibilitarán el acceso a las canteras de piedra, para finalizar en 1863 con el tramo nº 21 de la sierra de Guadarrama.

Las obras de construcción del ferrocarril comienzan con las explanaciones de los terrenos, una vez expropiados¹², por los que ha de discurrir la vía. Diversas obras son subcontratadas a otros industriales y destajistas contando con diversos grados de colaboración: suministro de materiales, etc. Posteriormente se coloca el balasto, promontorio de piedrecillas sobre los que se asientan las traviesas que soportan los raíles. Diversas construcciones de fábrica acompañan el remate de las líneas férreas, tales como estaciones, puentes, pasos a nivel, casetas de guardas, etc.

El Ingeniero Fournier¹³, bajo las órdenes de Mr. Lesquilles, ingeniero en jefe de la compañía del Ferrocarril del Norte es el encargado de proponer trimestralmente el pago de las primas a efectuar a los diferentes contratistas en función del grado de activación de las obras. Los cobros por las obras realizadas son librados por los Hnos. Semprún a través de Lucio García y el dinero recibido se contabiliza por caja.

5.2.- Los libros de contabilidad de Agustín Eyries

La contabilidad conservada en el archivo de la Universidad de Valladolid como fondo independiente está compuesta por un total de 11 libros, 5 abecedarios encuadernados juntos y 2 más con la parte de las letras cortada, un libro de correspondencia recibida y un copiador de cartas, según el siguiente detalle:

INVENTARIO DE LIBROS DEL FONDO FAMILIA EYRIES

A).- LIBROS DE CAJA

- | | |
|---|-----------|
| 1.- Libro mayor de caja. Recoge las anotaciones del 20-08-1857 al 31-12-1861 | sig. 3333 |
| 2.- Libro mayor de caja 1862-1877 (falta el correspondiente diario) | sig. 3334 |
| 3.- Libro mayor de caja. Recoge las anotaciones del diario de 1882-1885 | sig. 3335 |
| 4.- libro mayor de caja. Recoge las anotaciones del diario de 1862-1881 | sig. 3336 |
| 5.- Libro diario de caja. Recoge las anotaciones del 20-08-1857 al 31-12-1861 | sig. 3337 |
| 6.- Journal (Libro diario de caja). Recoge anotaciones de 3-07- 1861 a 1881 | sig. 3338 |
| 7.- Libro diario de caja. Recoge las operaciones del 12-01-1882 al 31-12-1885 | sig. 3339 |
| 8.- Libro de caja Recoge las operaciones del 1-04-1901 al 31-12-1903 | sig. 3340 |
| 9.- Libro de caja del Sr. Adrian Eyries. Recoge las operaciones del 26/11/1896-27/05/1901 | sig. 3341 |

¹¹ El convento de San Pablo consta de una iglesia barroca de los siglos XVII-XVIII, actualmente en ruinas. Los muros son de ladrillo y dispone de una nave entre contrafuertes, la cubierta con bóveda de cañón con lunetas y yeserías del siglo XVIII, una capilla mayor con bóveda de cañón, y cúpula caída en el crucero. Adosada al exterior quedan los restos de la torre del lado del Evangelio exenta construida en ladrillo y mampostería. Así mismo, dispone de una espadaña a los pies del templo.

¹² AHPVa, sign. 16841. Protocolo de Melitón Navas, Medina del Campo. 1857. Relación de terrenos expropiados.

¹³ Carlos Fournier fue director general de la Compañía Norte desde el 1 de agosto de 1860.

B).- LIBROS DE APUNTES DE VENTAS

- 10.- Libro de apuntes de ventas 1886-1892 sig. 3342
11.- Libro de apuntes de ventas de vino 1879-1886 sig. 3343

C).- CORRESPONDENCIA

- 12.- Correspondencia recibida 1863 sig. 3344
13.- Copiador de cartas 1879-1892 sig. 3345

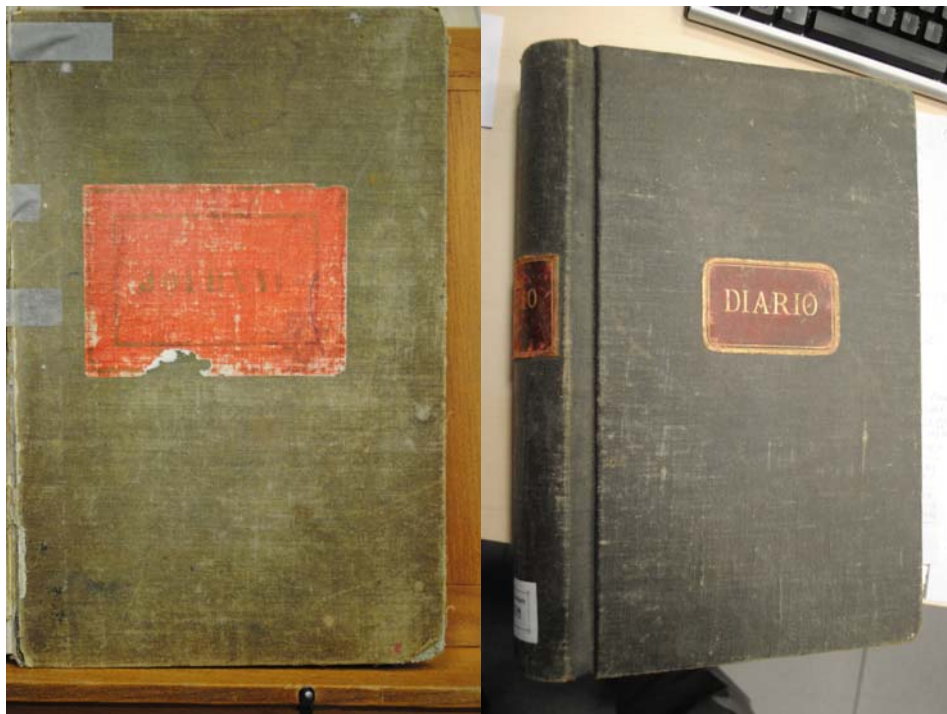


Figura 4.- Portada de dos libros diario de contabilidad de Agustín Eyries

Las anotaciones de los libros están redactadas parcialmente en francés, correspondiendo con las registradas de los primeros años, para luego pasar a ser escritos en español.

Libro diario nº 5 (AU.UVA, sig. 3337): Su tamaño es de gran folio y su estructura es la tradicional. Consta de 502 páginas numeradas correlativamente. No está legalizado. Las anotaciones contables del diario se inician el 20 de agosto de 1857 y concluyen el 31 de diciembre de 1861 con el balance de salida en la página 472. Previamente a esta última anotación se registra un balance de sumas y saldos que comienza en la página 467. Los asientos están numerados correlativamente recogiendo en el encabezamiento la fecha de la operación y a continuación, en columnas, se recogen las cuentas de contrapartida del mayor en forma de quebrado; en la columna central se anotan las cuentas que van a reflejar el contenido de la transacción, así como el importe en reales y debajo el concepto de la

misma. Finalmente, en la columna de la derecha se registra de nuevo el importe de la transacción con separación de los céntimos. Al final de cada columna de importes se anota la suma de los mismos (“a reporter” –suma y sigue-) que se va arrastrando página tras página (“report” –suma anterior-). Las sumas del diario al final de 1857 continúan en 1858 y lo mismo ocurre en 1858-59 arrastrando los importes del año anterior. El 20 de diciembre de 1859 cambia el contable que lleva los libros de cuentas. Cuando resulta necesario se utiliza la denominación de cuenta de “Varios” (Divers) para recoger diversos cargos o abonos a más de una cuenta dentro de un mismo asiento, como resulta habitual en el libro diario desde los primeros tiempos de la partida doble.

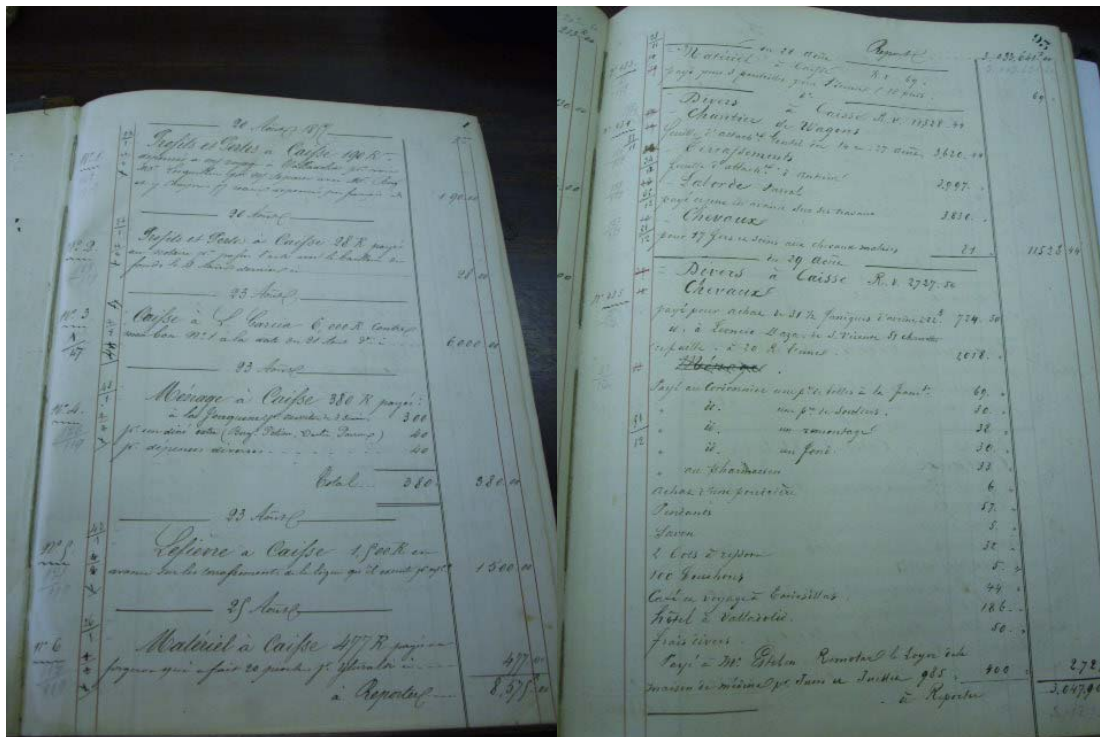


Figura 5.- Folios del libro diario nº 5

En el margen superior de la página 161 se indica: “Verificado hasta el asiento 773 inclusive (el inmediato anterior) y suma de 5.014.442,94”. El libro está redactado en Avila¹⁴ y recoge las operaciones realizadas en la construcción del ferrocarril entre 1857 y 1861. La primera anotación registra los gastos del viaje a Valladolid de Agustín Eyries para entrevistarse con el ingeniero Lesquilles y el Sr. Berg. El 31 de diciembre de 1859 se registra el balance de salida y el 1 de enero del 60, el de entrada (folios 184-186) y lo mismo ocurre en diciembre del 60 y enero del 61 (folios 275-278). Dichos cierres y aperturas subsiguientes no se habían registrado en los años de 1857 y 1858. Las anotaciones de este libro se corresponde con las del libro mayor nº 1 y recogen el detalle de las anotaciones del mayor.

¹⁴ AU.UVA, sig. 3337, anotación de cierre en 31-12-1861. f. 472.

En el momento de cerrar el libro, al folio 472, se recoge la siguiente cláusula:

“Le présent Journal résumant les opérations faites durant l’année et augmenté de la liquidations solde a nouveaux est arête a la somme totale de Vingt huit millions Cinq Cent trente neuf mille, cinq cent soixante deux réaux et six centimes.

Avila, le 31 D^{bre} 1861

Libro mayor de Caja (Grand Livre) nº 1 (AU.UVA, sig. 3333) correlativo con el diario nº 5 anterior, sin que tampoco esté legalizado siendo su tamaño igualmente de gran folio. Recoge las cuentas de la actividad económica derivada de la construcción del ferrocarril. Comienzan las anotaciones con fecha 20 de agosto de 1857 y finalizan el 31 de diciembre de 1861. Los primeros 25 folios se han reservado para recoger las anotaciones de la cuenta de caja correspondientes a 1858, 1859 y 1860. Los folios 26 a 32 recogen los movimientos por cuenta de “*material*”. A continuación se van intercalando cuentas de obras realizadas, gastos y cuentas personales. Así aparecen las cuentas especulativas de la actividad, tales como: Explanaciones de Arévalo a San Vicente (folios 33 a 36), Tonelería, Menaje, Caballos, Explanaciones de Mingorría, Obras de Arte (fábrica), Túneles de la vía, Construcción de vagones, etc., y junto a ellas, las cuentas personales de proveedores, acreedores y deudores. Así como también se recoge la cuenta de Pérdidas y ganancias.

Libro mayor de caja nº 2 (AU.UVA, sig. 3334). Al igual que los anteriores, es de tamaño gran folio. Recoge las anotaciones de las operaciones correspondientes a los años 1862 a 1865 y unas pocas cuentas correspondientes a 1877, relativas a operaciones de compraventa de instrumentos agrícolas y productos químicos propios de los nuevos negocios desarrollados en aquellos años por Agustín Eyries, si bien, falta el correspondiente libro diario, por lo que no es posible conocer el detalle de una gran parte de las operaciones realizadas. Consta de 291 folios numerados correlativamente y, siguiendo la pauta del libro anterior, los 28 primeros folios se destinan a registrar los movimientos de la cuenta de caja, para continuar con la cuenta de “*material*”; así mismo, es habitual que se reserven varios folios correlativos para las cuentas que registran mayor número de apuntes, así como recoger en determinados folios más de una cuenta por página, según previsiones de contenido. Falta el folio 1 que está arrancado y tiene diversos folios salteados vacíos destinados a ser cumplimentados por las cuentas con mayor movimiento, pero cuya utilización resultó no ser necesaria.

El libro tiene dos partes perfectamente diferenciadas: la primera abarca hasta 1865 utilizando la mayor parte del libro, hasta el folio 271 y recogiendo las operaciones relativas a la obra de construcción del ferrocarril hasta su conclusión, quedando las cuentas abiertas en dicho año sin saldar ni cerrar. Los últimos folios del libro recogen anotaciones de gastos relativos a las tierras, construcciones y finca de Agustín Eyries. En los registros correspondientes a la construcción del ferrocarril hasta 1865 se nota claramente la existencia de un segundo amanuense que efectuó las anotaciones de los asientos correspondientes a las operaciones realizadas en este último año.

En el año 1864 no se procedió a registrar el asiento de “*la salida*”, con lo cual no puede conocerse a simple vista el balance de saldos a dicha fecha. De igual modo, la contabilidad del año 1865 quedó abierta dejando sin cerrar todas las cuentas con saldo.

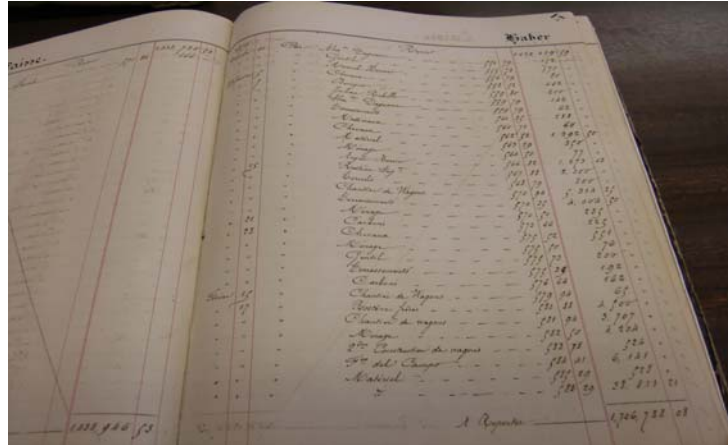


Figura 6.- Cuenta de Caja del libro mayor

6.- Libro diario (Journal) nº 6 (AU.UVA, sig. 3338). Este libro consta de 360 páginas, iniciando el registro de las operaciones el 3 de julio de 1861 y concluyendo en 1881. Se corresponde con el libro mayor nº 4. El primer asiento recoge una anotación de cargo a caja con abono a la cuenta de Agustín Eyries registrando operaciones mercantiles realizadas con Francia, por cuenta de la Compañía de Ferrocarriles. El libro no está legalizado ni sellado.

El libro recoge las operaciones del negocio de compraventa de herramientas y maquinaria durante los años 1861 y 1862 entre las páginas 1 a 43. En las páginas 44 a 46, los apuntes saltan a 1871 recogiendo 4 asientos. En las páginas 48-49 las anotaciones saltan al año 1875 recogiendo 12 apuntes y posteriormente vuelve a saltar al año 1878 con el encabezamiento en castellano: “*Diario de los asientos de los instrumentos de las casas que represento Sres. Wood, Noël, Mabile, Bordin, Lanz, Dauvesse, &, &, &*”. Se trata de la importación y adquisición de diversos instrumentos, productos y maquinaria agrícola para su venta. En la página 346 termina la contabilidad del año 1880 y en la 351 comienza el año 1881.

Libro mayor de caja nº 4 (AU.UVA, sig. 3336). El libro no está legalizado ni sellado. Recoge operaciones realizadas en los años 1862-1881, con un total de 492 páginas. Se recogen en los 6 primeros folios movimientos correspondientes a las operaciones realizadas en 1862, para pasar a continuación a registrar las operaciones de 1877. No obstante, en el folio 145 se retoma una cuenta de gastos generales de 1861-62 y en el 169, una cuenta de “*profits & pertes*” de dichos años. A partir del folio 9 comienzan las anotaciones correspondientes al diario nº 6 de 1877-78 referentes a la actividad de venta de vinos y compraventa de maquinaria e instrumentos agrícolas y material agrario. Se abren cuentas especulativas individualizadas para la venta de Instrumentos agrícolas, segadoras,

frutales, productos químicos, vinos, barricas y cubas (que fabrican), prensas, aguardientes, bombas, etc. Simultáneamente se abre una cuenta de gastos generales para recoger aquellos que no corresponden a ninguna de las anteriores cuentas. De igual modo se registran los gastos e ingresos realizados en la explotación de la finca “San Agustín” adquirida por Agustín Eyries en Medina del Campo. Una cuenta denominada “Carros de Valladolid” recoge la explotación de los portes de vino efectuados de 1879 a 1881.

En los folios 189 y 190 se registra la cuenta de “Agustín Eyries en Arévalo” (de julio a diciembre.) y en los folios 191 y 192, la de “Agustín Eyries en Avila” de enero a noviembre de 1862. Diversas páginas sueltas a lo largo del libro¹⁵ recogen movimientos de operaciones correspondientes a 1862 y al final del mismo en algunas páginas se recogen simultáneamente cuentas de 1862 y 1881.

Libro diario de caja nº 7 (AU.UVA, sig. 3339). Recoge las operaciones realizadas entre el 12 de enero de 1882 y el 31 de diciembre de 1885. En la primera página se recoge la legalización del libro con el siguiente contenido:

“Libro diario para las operaciones mercantiles de Don Agustín Eyries vecino y del comercio de esta ciudad, el cual se halla encuadernado y foliado constando de doscientas noventa y seis hojas por las que a razón de cinco pesetas las diez primeras y diez céntimos cada una de las restantes ha satisfecho treinta y cuatro pesetas cincuenta céntimos en papel del timbre de pagos al Estado, llevando además en el primer pliego un timbre móvil de diez céntimos en la forma que aprecian el certificado y notas.

Van selladas todas las hojas con el del juzgado y firmada la presente nota por los que suscriben

Valladolid once de enero de mil ochocientos ochenta y dos

*El Juez de 1ª Instª-intº
(rubricado)*

*El Secretº de Gobierno
(rubricado)”*

Libro mayor de Caja nº 3 (AU.UVA, sig. 3335). Se corresponde con el libro diario nº 7. Recoge las operaciones realizadas en los años 1882 a 1885, bajo la denominación de: operaciones de Agustín Eyries. El libro está legalizado.

En la primera página se recoge el siguiente contenido:

“Libro mayor para las operaciones mercantiles de Don Agustín Eyries vecino y del comercio de esta ciudad, el cual se halla encuadernado y foliado constando de doscientas noventa hojas que van selladas con el del juzgado y firmada la presente nota por los que suscriben

Valladolid once de enero de mil ochocientos ochenta y dos

*El Juez de 1ª Instª-intº
(rubricado)*

*El Secretº de Gobierno
(rubricado)”*

¹⁵ Folios nº 69 a 74, 129, 135, 209, 213, 217, 229, 233, 235, 239, 259, etc.

La estructura del mayor es la siguiente: Encabezamiento con el título de la cuenta con Columnas para recoger: fecha, concepto, número de asiento del diario, cuenta de contrapartida e importe del apunte.

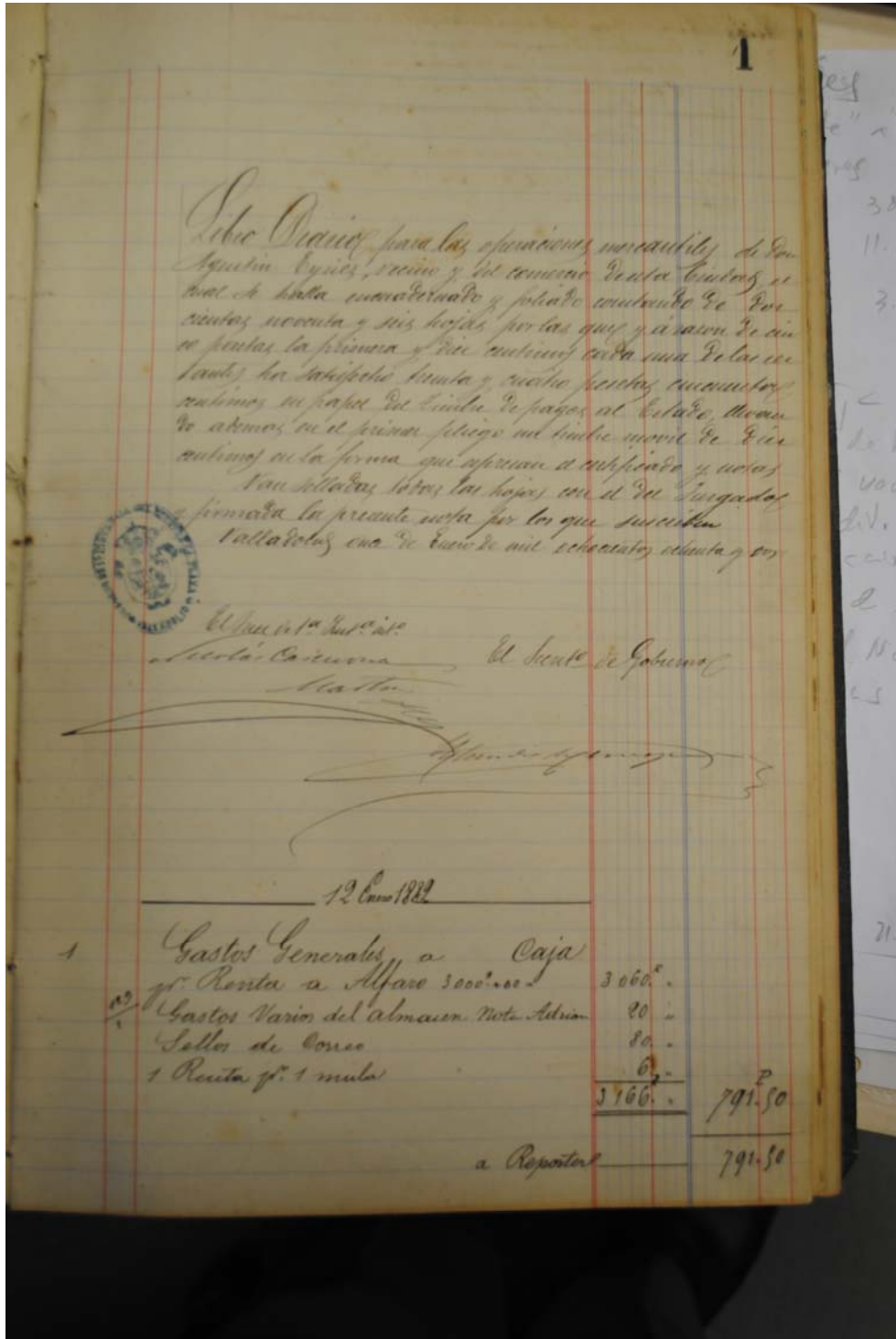


Figura 7.- Legalización del libro diario de caja nº 7.

Libro de caja (AU.UVA, sig. 3340). Es un libro diario que recoge entre otras cosas las operaciones del 26 de noviembre de 1898 al 27 de marzo de 1901. Le faltan varias páginas al principio que le han sido cortadas, de modo que la primera operación anotada corresponde al primero de abril de 1901. Es de tamaño octavilla y tiene la esquina de las cantones de cobre. Las páginas no están numeradas; Las 11 primeras se destinan al registro del número de botellas de vino vendidas seguida de la anotación de “*cobrado*”, bajo el encabezamiento de: Venta de vinos de San Agustín. Recoge, como los anteriores, las operaciones de venta de vino y maquinaria agraria. Se nota claramente que el negocio ha venido a menos, pues las operaciones han caído drásticamente en número e importe.

Libro de caja del Sr. Adrian Eyries (AU.UVA, sig. 3341). Es un libro registro auxiliar para controlar las cantidades de vino vendidas, así como su cobro. Recoge operaciones realizadas entre el 1 de abril de 1901 y el 31 de diciembre de 1903.

Libro de apuntes de ventas de vino (AU.UVA, sig. 3343). Recoge las anotaciones contables del negocio de venta de vino correspondientes a los años 1879 a 1886.

5.3.- Las cuentas del ferrocarril (1857 a 1865)

La contabilidad mantiene como unidad de cuenta el real de vellón. El cierre anual de cuentas se lleva mediante un asiento en el diario que traslada todos los saldos vivos de las cuentas al mayor teniendo como contrapartida en una sola anotación la cuenta “*Balance de salida*” (AU.UVA, Sig. 3333 f. 111). De forma similar, la apertura anual de la contabilidad se efectúa anotando de nuevo en las anteriores cuentas los saldos de cierre y teniendo como contrapartida la cuenta “*Balance de entrada*”.

CAJA: Sus movimientos del mayor nº 1 se recogen en los 25 primeros folios del libro. En el debe se anotan los diferentes importes cobrados procedentes básicamente de las obras realizadas, así como de cuentas personales. En el haber se van registrando los pagos derivados de los diferentes gastos y costes habidos propios de la actividad económica con cargo a las cuentas que soportan dichas partidas en cuanto portadoras de los mismos: Material, Menaje, Caballos, Pérdidas y Ganancias (gastos generales), Explanaciones, Obras de fábrica, Trabajos, Construcción de vagones, Casetas de guardas, Fontanería, etc.

En diciembre de 1857 se cierra la caja con saldo acreedor y al 31-12-1859 arrastra sumas deudoras por 2.525.451,41 y acreedoras por 2.624.318,61, es decir, recoge un saldo acreedor de 98.867,20 rs. Al 31 de diciembre de 1861, se cierra la cuenta con un saldo acreedor de 4.831.480,52 rs. Un importante número de cargos y abonos tiene su contrapartida en la cuenta de “**Semprún, Hnos.**”, que actúan de intermediarios con la Compañía de Ferrocarriles cobrando y pagando diversas partidas por cuenta de Eyries. En 1862 se reabre la cuenta en nuevo libro y continúa con las anotaciones relativas a los cobros y pagos realizados. (AU.UVA, sig. 3334, f.2). En dicho año comienzan a registrarse cobros directos por cuenta de la **Compañía de Ferrocarriles del Norte de España** a cuenta de las obras realizadas. A finales de año se habían cobrado 2.663.701 rs. En

diciembre de 1864, el haber de la cuenta se eleva a 7.180.150,59 reales y en el momento de la última anotación registrada a finales de mayo de 1866, la cuenta queda abierta con un saldo acreedor de 7.140.690,91 rs. siendo sus principales contrapartidas las cuentas de las obras realizadas y de gastos que quedan abiertas.

MATERIAL (AU.UVA, Sig. 3333, f. 26 a 32, 71. Sig 3334, f 30): Recoge las compras de raíles, traviesas, hierro, carbón, pólvora, herramientas, caballerías, etc. que se efectúan, particularmente por cuenta de caja y también a proveedores como F. del Campo, Correa, Angel Barrio, Fernando Santarén, Imbert, Antonio Mialhe, etc. y se va abonando a medida que se entrega el material a diversas personas que lo reciben, generalmente subcontratistas y encargados de obra (Arangüena, Iturralde, Berra, Laborde, Monier, Solozábal, Rosténe, Cretin, Freire, etc.). El consumo propio es llevado bien a pérdidas y ganancias¹⁶, bien a las obras a las que se destina el material. La cuenta es llevada por el método especulativo, recogiendo en su haber los importes cargados por la cesión y venta de materiales regularizándose con pérdidas y ganancias los quebrantos habidos. Así mismo recoge los saldos finales de cuentas divisionarias de costes, como son en 1859 la “**Primera construcción de 10 vagones**” (AU.UVA, Sig. 3333 f. 81) y la “**Segunda construcción de 12 vagones**” (AU.UVA, Sig. 3333 f. 78), por importe de 19.851,58 y 43.200 rs., respectivamente, indicando que es “*para cancelarlas*”. La ejecución de la segunda partida fue controlada por Imbert. También se recogen en esta cuenta los gastos de adquisición de la maquinaria y utillaje necesarios para las obras, tales como una máquina de hacer ladrillos, cubas, etc. El 31-12-1861 se lleva al balance de salida el saldo deudor por importe de 287.397,48 rs. que es recogido en el nuevo libro mayor al folio 30. Continuará la cuenta en este segundo libro mayor con escaso número de anotaciones quedando finalmente en mayo de 1865 la cuenta con un saldo de 22.719,17 rs.

Una segunda cuenta de materiales es registrada al folio 71. La partida más importante, por valor de 2.814 rs. corresponde a 99 m³ de piedra tallada y 10.100 ladrillos procedentes de la demolición del convento de San Pablo de la Moraleja. Las restantes adquisiciones, hasta totalizar 3.728 rs. recogen compras de piedra, ladrillos y tejas. La cuenta queda sin saldar a finales de 1861 por este último importe.

EXPLANACIONES DE ARÉVALO A SAN VICENTE (AU.UVA, Sig. 3333, f. 33 a 36): Recoge en el debe los gastos habidos por cuenta de esta obra con abono a caja o a proveedores de servicios (Aubin Lefievre, José Iturralde, Brunet¹⁷ y Ducaire, Barzabal y Belz, Pascal Laborde y otros). Todos ellos realizan los trabajos de explanación. En su haber se registran los cobros que se van realizando a cuenta de las obras, así como abonos de pequeña cuantía con cargo a otras cuentas. Los desmontes y explanaciones en general son subcontratados. Entre otras partidas de materiales se consumieron 12.130 m³ de piedra tallada colocada entre las lindes de la trinchera de Ataques con un coste de 24.261 rs. que

¹⁶ Entre otras partidas, se cargan a pérdidas y ganancias 1.000 rs. por pérdida de una mula, 3.500 por la de una yegua, 3.000 por la de otra y 10.000 por 3 yeguas que fueron “*matadas*” por los vagones. Ello pone en evidencia la precariedad y el alto riesgo corrido en las obras.

¹⁷ Eduardo Brunet era consejero de la Compañía Norte.

se pagaron a Antoine Marquier. Pascual Laborde fue el director general de los trabajos y el responsable de realizar las mediciones de la obra ejecutada.

La explanación de Brunet y Ducaire se subcontrató a un precio de 2,87 rs./m³, deduciéndose un 22,50% de beneficio para Eyries. No obstante, se le pagaron de más 18.350,52 rs. que se llevan directamente a pérdidas y ganancias. Igualmente se liquidan las cuentas de Lefièvre, con 14.919 rs. pagados de más, las de Barzabal y Belz, con 12.970 rs., las de Cretin, con 5.271,50 rs. y las de Iturralde, con 4.237 rs.; así mismo, por cuenta de Antoine Marquier se cargan a resultados 12.969 rs. Todas estas partidas se han de deducir del resultado final de la obra que en definitiva ascendió a 461.837,29 rs. de beneficio neto, un 35%. En total, se efectuaron movimientos de tierras por un volumen de 230.000 m³.

CUENTAS DE SUBCONTRATISTAS (AU.UVA, Sig. 3333 f. 41 a 46): En el debe se les van cargando los anticipos que perciben a cuenta de las explanaciones ejecutadas por cuenta de Eyries, con abono a caja. De igual modo, se les cargan en cuenta los materiales, herramientas, trabajos realizados por terceros que se les suministra. El saldo final de la cuenta, normalmente deudor, se lleva a la cuenta de pérdidas y ganancias. **Antoine Marquier** (AU.UVA, Sig. 3333. f. 69) pasa en 1860 una factura de 10.000 rs. por la construcción del paso a nivel de la estación de Arévalo. Así mismo se le pagan 20.000 rs. por cuenta de la Compañía Norte, así como 23.000 rs. en 1861 por las explanaciones de la estación de Ataquines. En 1862-63 se le cargan en cuenta 263.087,50 rs. por materiales entregados y adelantos por sus trabajos en las Explanaciones del trozo nº 21, 23.622,50 rs. por explanaciones de Quintanilla a Orbo, 194.420,06 rs. por Estaciones y casillas, y 155.374,50 rs. por cargo de vagones (AU.UVA, Sig. 3334, f. 130, 227).

Las cuentas abiertas con **Rosténe y Marquier** (AU.UVA, Sig. 3333, f. 88 y 89) recogen al debe las cantidades entregadas por caja a cuenta de sus trabajos de explanación, de obras de fábrica y del Taller de Vagones. Se cargan en su cuenta herramientas y suministros que se les habían entregado. Con fecha 21-11-1859, se les paga por caja un total de 15.105 rs., indicando que son por sus recibos de explanaciones y balasto, por su estado de suministros y por el “*proceso oral del incendio del 23-8*” (1.684 rs.).

A finales de 1859 han recibido a cuenta 125.824,50 rs. Dicho saldo se incrementa en marzo de 1860 con 21.394 rs. de sus recibos y notas. Los 147.218,50 rs. que monta el total anticipado es liquidado de la siguiente manera:

Por el Taller de vagones ¹⁸	83.467,00
Por saldo a su favor de otra cuenta ¹⁹	17.116,00
Por pérdidas y ganancias por saldo de su cuenta	<u>46.635,50</u>

¹⁸ Por 39.415 m³ a 18 cuartos según medición de 4-12-1859.

¹⁹ Corresponde a los trabajos realizados en las obras de “*Balasto (13.051)* y *Explanaciones de Ataquines*” (37.181), sobre las que ya habían percibido a cuenta 33.116 rs.

Auguste Rosténe (sólo) (AU.UVA, Sig. 3333, f. 112, 159, 136) tiene abierta otra cuenta corriente por las explicaciones de Mingorría y los Hnos. Rosténe la tienen por las de Ataquines. Los cargos son habitualmente efectuados con abono a la cuenta de Caja por sus trabajos, por órdenes de pago o por recibos de otros proveedores por las obras realizadas en las explicaciones de Mingorría. En diciembre de 1860, la cuenta queda con un saldo deudor de 214.243,05 rs., una vez efectuado un abono por importe de 13.325,40 rs por su factura de trabajos. A lo largo de 1861 será Gudin el encargado de entregarle el dinero a cuenta de sus trabajos cuyos cargos finalizan en abril. Así mismo se cargan en su cuenta diversas partidas por materiales y trabajos efectuados para él por cuenta de las Explicaciones de Mingorría. Se efectúa un abono en su cuenta por importe de 52.500 rs. correspondiente a las obras efectuadas por varios mandamientos de Solozábal. La cuenta quedará a finales de 1861 con un saldo de 275.779 rs., por el valor de los trabajos realizados por él pendientes de facturar. En 1862 dicho saldo será traspasado a la cuenta de Explicaciones de Mingorría. Otra cuenta abierta "*por cuenta de material*" recoge los materiales que se le entregan durante 1860 y a finales de 1861 queda abierta con un saldo deudor de 28.899,60 rs. En 1863, este saldo se cancelará cargándolo a la cuenta de material "*por devolución de los materiales a él entregados*" (AU.UVA, sig. 3334, f.215).

LUCIO GARCIA (AU.UVA, Sig. 3333, f. 47): Actúa de intermediario financiero, efectuando las gestiones de cobro por cuenta de Eyries ante los Sres. Maiseau y Semprún, así como de pago a proveedores y acreedores, pagándole intereses por el dinero anticipado (8.568 rs.). La cuenta registra un movimiento de 365.113 rs. quedando saldada en abril de 1858.

MENAJE (AU.UVA, Sig. 3333, f. 48 a 50, 138,190,191. Sig 3334, f 40 a 44 y 47): Esta cuenta recoge todo tipo de gastos personales de Agustín Eyries, con abono tanto a cuenta de caja por los pagos realizados, como a cuentas de proveedores o de obras por los materiales utilizados de las mismas a título particular. Algunos de los conceptos de gasto recogido son: comidas, viajes, alimentos, alquileres de la casa (6.472 rs.), medicinas, productos químicos, compra y reparación de muebles, ropa, pintura, vino, cigarros, sellos, letras de cambio, pólvora, plomo, fontanero, teatro, toros, sombrero, cristales, cuadros, zapatos, telas, cebada para el caballo, filtros de café, sueldo de sirvientes, dinero para sus necesidades personales, gastos de la casa, lana para colchones, etc. etc.

El 31-12-1859 se lleva a pérdidas y ganancias el saldo deudor de la cuenta por importe de 72.981,36 rs. A finales de 1861 queda con un saldo deudor de 100.277,34 rs., importe por el que se abre en el folio nº 40 del nuevo libro mayor, donde continua recibiendo diversas anotaciones hasta 1865, quedando finalmente abierta con un saldo de 281.411,95 rs.

CABALLOS (AU.UVA, Sig. 3333, f. 51-52): La cuenta se abre en agosto de 1857 y recoge los gastos derivados del mantenimiento de estos animales: compra de cebada, alimentación en los viajes, herraduras y herrajes, paja, salvado, "*remedios*", guisantes, complementos, veterinario, jabón, alquiler de pajar, etc. En total se gastaron hasta febrero de 1859 un total de 25.032 rs. que a finales de dicho año se llevan a pérdidas y ganancias.

OBRAS DE FÁBRICA (ARTE) DE ESPINOSA A SAN VICENTE (AU.UVA, Sig. 3333, f. 60-61): Los materiales adquiridos fueron básicamente, ladrillos, cal viva y piedra de tallar y tallada. El proveedor de piedra tallada fue Arisnabarreta. El coste total de la obra ascendió a casi 100.000 reales y se cobró por ella 155.633,86 rs. Al final quedó un beneficio de 56.334,71 rs. Dicho saldo con fecha 31-12-1860 se lleva a “*varios*” desapareciendo del balance de saldos de final de dicho año.

BALASTO A DESTAJO (AU.UVA, Sig. 3333, f.67): Esta cuenta recoge la colocación del balasto²⁰ a lo largo del tramo de Arévalo a San Vicente. La piedrecilla para construir el balasto se adquirió a José Fajardo, a Antoine Marquier, a Martin Barzabal y a Du Pin y Manuel. Joaquín Losada colocará el balasto hecho por él mismo. Con fecha 31-12-1859 lleva el saldo de la cuenta en dicho momento por 156.969,50 rs. a “*Pérdidas y Ganancias*”, si bien aún faltaban por cargar a gastos 105.591 rs. de las subcontratas efectuadas. La cuenta quedará abierta finales de 1861 por este último importe que pasa al nuevo libro (AU.UVA, Sig. 3334, f. 210), donde igualmente queda abierta y sin saldar.

Una nueva cuenta es abierta en 1863 para recoger el coste de colocación del balasto del trozo nº 21. Su importe ascenderá a 20.934 rs.

CUNETAS DE LA LÍNEA (AU.UVA, Sig. 3333, f. 73): En agosto de 1858 se perfilan las cunetas de la vía. Será Louis Cretin el encargado de llevar a cabo la obra moviendo 4.954 m³ de tierra pagados a 2,50 rs./m³. Cobrará por tal concepto 12.383 rs. Se factura a la Compañía Norte y cobran por caja 19.816 rs. quedando un beneficio en la cuenta de 7.431 rs. que se llevan a Pérdidas y ganancias.

EXPLANACIONES DE MINGORRÍA (GASTOS GENERALES): La primera cuenta de explanaciones recoge gastos preparatorios de las obras a realizar. Dichas partidas, por importe total de 3.554 rs., corresponden a sueldos, gastos de viaje, materiales, arquetas y gastos del herrero. Al haber de la cuenta se recogen tres mandatos de pago por importe de 175.550 reales. La cuenta quedará con un saldo acreedor de 171.946 rs., que se traslada al mayor nuevo en 1862 y que finalmente se compensa con un abono a la Compañía Norte.

EXPLANACIONES DE MINGORRÍA (PRIMER LOTE) (AU.UVA, Sig. 3333, f. 76,131,140,141,156 a 158): También denominado “*Lote de Las Piñuelas*”. A comienzos de 1860, la cuenta se inicia con el registro de importantes partidas de gastos procedentes de las cuentas que rinde periódicamente el administrador de la obra, Julien Gudín (AU.UVA, Sig. 3333, f. 130, 151 a 153). Es el responsable de pagar las nóminas a los trabajadores y envía la relación conjunta con los gastos habidos en la obra, bajo la denominación de “*lista general de gastos*” recogida en la cuenta. También trabaja en la obra Benigno Acuña (AU.UVA, Sig. 3333, f. 135). Se trata de una de las obras de mayor duración. En diciembre de 1861 aún no se había concluido, ni estaba liquidada. Los materiales empleados en la

²⁰ Capa de grava o piedrecillas pequeñas que conforman el peralte que se tiende sobre la explanación para asentar y sujetar las traviesas de la vía.

obra son básicamente materias auxiliares, pues el grueso de la obra son los trabajos de los obreros, junto con el coste de los animales de carga. Dichos materiales consisten en maderas, carbón²¹, ladrillos y tejas, aceite, hierro, pólvora y mechas. Así mismo se recogen los trabajos de diferentes profesionales: carpinteros, herreros, guarnicioneros, veterinario, etc. junto con una gran cantidad de pequeñas partidas de todo tipo, entre las que prevalecen la alimentación del ganado²² y los gastos inherentes a su mantenimiento, junto con los gastos de viajes y portes de materiales. Solozábal realizará obras por importe de 616.252,14 rs, correspondientes a la subcontrata de las explanaciones.

Una nueva cuenta de explanaciones se abrirá en 1862 para recoger las obras realizadas hasta el final. La cuenta quedará abierta en 1865 con un saldo deudor de 2.466.366,03 rs. (AU.UVA, Sig. 3334, f. 75-77). Los principales cargos a la misma fueron los siguientes:

A Terraplenes de Mingorría (explot.1LOTE) (218)	910.309,50
A Terrraplenes de Mingorría, G. Grales. (225)	3.554,00
A José Solozábal (destajista), sus trabajos (119)	576.226,35
A José Solozábal. Dinero recibido de más (119)	24.670,79
A Augusto Rosténe, sus trabajos (219)	275.779,65
A Juan Monier, obras que tiene hechas (220)	506.083,07
A Juan Monier, balastro colocado	6.548,50
Suma en total el Debe	2.474.523,47

Una nueva cuenta de “**Terraplenes de Mingorría**” recogerá un saldo acreedor de 171.946 rs. en 1862.

EXPLANACIONES DE MINGORRIA. TROZO N° 21. (AU.UVA, Sig. 3334, f. 80-88). A partir de febrero de 1862 se inicia la contabilidad de los trabajos realizados en este sector de la vía. El coste total final de la obra fue de 2.549.009,96 rs. Además, por cuenta aparte de materiales se registran otros 638.144,78 rs. por el importe de los materiales de todo tipo aportados a esta obra. Las obras de fábrica ascendieron a 147.515,82 rs. (AU.UVA, Sig. 3334, f. 162).

EXPLANACIONES DE QUINTANILLA A ORBO (AU.UVA, Sig. 3334 f. 192). Antonio Marquier realizará las obras de explanación de estos 12 km. de línea hasta las minas de carbón de Orbo, al norte de Palencia, percibiendo por las mismas 23.622,50 rs. Se cobrarán 26.622,50 rs. por las obras ejecutadas quedando un beneficio de 1.146 rs. que se traslada a Pérdidas y Ganancias.

²¹ La arroba de carbón se pagó a 8,50 rs.

²² La fanega de cebada se compra entre 20,50 y 26 rs.

TALLER DE VAGONES (DE ATAQUINES) (AU.UVA, Sig. 3333, f. 87,94,113. Y 3334 f. 214). El “*taller (Chantier) de vagones*” primero estaba ubicado en Ataquines. Francisco Rodríguez Charron, de Palacios de Goda efectúa los trabajos en dicha localidad. A tal efecto, se le envían herramientas para su reparación y se compran útiles, hierro y camiones por su cuenta que se deducen “*de su trabajo*”. Otro destajista es Ballast. Se le pagan diversos conceptos por caja con fecha 16-04-1859 (AU.UVA, Sig. 3333, f. 67 y 132). A finales de 1861 se llevaban gastados 300.606,29 rs. La cuenta quedará en 1863 abierta con dicho saldo sin cancelar.

Se encargaron de la ejecución de la obra presentando las hojas de trabajo con la lista general de los gastos habidos, Gentils, Marquíer y Laborde, que también trabajaron en las explanaciones de Arévalo a San Vicente. Los trabajos comienzan en julio de 1858 y en diciembre de 1861 la cuenta queda sin saldar con todos los gastos acumulados. Los materiales consumidos son traviesas, planchas, maderas y vigas, pólvora, aceite y grasa, acero, carbón y piedra. Con objeto de facilitar los trabajos, se alquila una casa en Ataquines. Los gastos diversos recogen básicamente los procedentes de la alimentación y mantenimiento de los animales de carga. Los trabajos de Rosténe fueron básicamente de explanación de terrenos. Por cuenta de tributos se pagaron los portazgos en dos partidas adquiridas.

OBRAS DE FÁBRICA DE MINGORRÍA (GASTOS GENERALES): ⁽¹⁾ (AU.UVA, Sig. 3333, f. 90) Juan José Arangüena, vizcaíno de Garricaíz, realiza la verificación de la obra una vez constatada la situación definitiva de la cubierta (puenteado) del perfil 128 el 17-12-1859. El coste que se carga a la cuenta por tal concepto es de 56.703,76 rs., a los que hay que sumar otros 5.629 rs. de otros gastos y trabajos hechos por cuenta de Eyries. Se facturan a la Compañía Norte por el trabajo ejecutado 655.192,50 rs. “*por el importe de los trabajos de arte (fábrica) ejecutados entre los km. 0 y 16 de Avila a Mingorría, deducción hecha de la retención del 1% por servicio sanitario*”. La cuenta queda, pues, a finales de 1861 con un saldo acreedor (beneficio) de 591.937,74 rs. Juan José Arangüena cobrará a cuenta de las obras de fábrica 8.000 rs. En 1862 continúa la cuenta en el libro nuevo (AU.UVA, sig. 3334, f. 157) con un abono de 6.000 rs. procedente de la Compañía Norte por aumento en la situación de las obras y que termina abonándose a Arangüena. Del saldo resultante de la cuenta, 512.511,58 rs. se abonan a Arangüena por el importe de las obras por él ejecutadas a precio convenido siendo el resto, 79.426,16 rs. el beneficio que se lleva a pérdidas y ganancias. La cuenta queda de este modo saldada.

En 1862 se abre una nueva cuenta bajo el concepto de “**Obras de fábrica de las estaciones**” (AU.UVA, Sig. 3333, f. 45).

PASOS A NIVEL (AU.UVA, Sig. 3333, f. 105): Esta cuenta recoge diversos trabajos subcontratados realizados entre Sanchidrian y Ataquines entre marzo y agosto de 1860 por importe de 15.008 rs. La cuenta quedará sin saldar a finales de 1861. Daclin y Cía. efectuarán obras por importe de 13.637 rs. En 1863 Antonio Marquier realiza trabajos por importe de 73.721,25 rs. y se le abonan 12.430,50 por trabajos cargados indebidamente a los hechos. La cuenta quedará sin sumar ni saldar.

CASAS DE GUARDAS (AU.UVA, Sig. 3333, f. 107): Recoge la ejecución de 6 casetas de guardas. El coste de la obra ascendió a 46.140 rs. cuyos conceptos corresponden a: Estudio previo (140,00), Salarios (2.000,00), Coste de la obra ejecutada por Simón Hublet²³ (40.000,00) y Pagado por acabado de las casas (4.000,00). (AU.UVA, Sig. 3333, f. 106).

Una nueva cuenta de “**Casillas de Guardas**” recoge en 1862 los importes pagados a Marcelino Letona (32.175 rs.) y a Simón Hublet (17.523rs.) por el coste de las casillas por ellos ejecutadas. En 1865, el saldo de la cuenta será trasladado a la de “**Estaciones y casillas entre Sanchidrián y El Escorial**”. Dicha cuenta de estaciones y casillas quedará en 1865 sin sumar ni saldar. El importe de las obras realizadas ascendió a 1.422.768,77 rs.

ESTACIONES: En noviembre de 1860 comienza el registro de los gastos efectuados en la construcción de las estaciones de Sanchidrián, Arévalo, Adanero, Ataquines y San Vicente. El gasto total anotado ascendió a 1.044.393,50 rs. Las estaciones se construirán con obra de fábrica de piedra y ladrillo con una estructura típica que se repetirá en las diversas edificaciones proyectadas por la Compañía Norte. Francisco Carboni ejecutará las obras de construcción de la estación de Avila (AU.UVA, Sig. 3334, f. 232-233). Se le entregan materiales e importes a cuenta por un importe total de 284.229,15 rs. El importe de la obra se trasladará a la cuenta de “*Estaciones y casillas*”.

FABRICACIÓN DE LADRILLOS: En abril de 1861 se abre la cuenta “*fabricación de ladrillos*” para recoger los gastos habidos en dicha actividad con objeto de abaratar el coste de los ladrillos. El importe total de la cuenta ascendió a 42.413,50 rs. (AU.UVA, Sig. 3334, f. 223) que son cargados en 1862 a:

Obras de fábrica de las estaciones:	249.158 ladrillos a 14,65%	35.501,65
Casa de Medina:	37.964 ladrillos a 14,65%	5.561,72
Hornos de cal:	2.390 ladrillos a id.	350,13

OTRAS CUENTAS DE GESTIÓN: En abril de 1861 comienzan a contabilizarse los gastos generados por un “**Horno de cal**” del que se obtiene esta materia prima imprescindible para la ejecución de las numerosas obras de fábrica a ejecutar. La cuenta de “**Madera y carpintería**” recoge los gastos habidos en la fabricación de mobiliario, puertas, ventanas, etc. a incorporar en las diferentes obras que se estaban realizando. Una nueva cuenta que registra los costes de los trabajos realizados se abre para recoger los gastos habidos en las “**Obras de fontanería**”. En 1861 se abrirá también la cuenta de “**Tonelería**” para registrar los resultados de la explotación de la fabricación de toneles y pipas para vino. La cuenta “**Acopio de ladrillos**” recoge la compra de una partida de 93.000 ladrillos que son vendidos. El saldo deudor final, por importe de 5.946,50 se traspa a la cuenta de material. La cuenta “**Fosos de saneamiento**” (AU.UVA, Sig. 3334, f. 245) recoge el coste de los trabajos realizados por varios subcontratistas por importe de 20.667,90 rs. que son

²³ Simón Hublet percibe a cuenta 49.258,35 rs. en 1860 y 1.800 al año siguiente. Su cuenta quedará sin saldar a finales de 1861 por 11.058,35 rs.

traspasados a la cuenta de “*Explicaciones trozo 21*”. “**Carros de Valladolid**” recogerá los gastos de transporte de material. Una cuenta denominada “**Causas de los trabajos Medina a Sanchidrian**” (AU.UVA, Sig. 3334, f. 245) recoge diversas partidas de gastos hechos en Paris por importe total de 64.413,50 rs. La cuenta queda en 1866 sin sumar ni saldar.

PÉRDIDAS Y GANANCIAS (AU.UVA, Sig. 3333, f. 54 a 56): La cuenta se abre en agosto de 1857 y recoge una gran diversidad de conceptos de resultados, entre los que cabe destacar:

CARGOS:

- a).- Pequeños gastos de gestión: viajes, gastos jurídicos y judiciales, poderes, material de oficina, etc.
- b).- Gastos financieros: intereses y pérdidas del cambio.
- c).- Gastos por cuenta de las obras y del material: caballerías perdidas, transporte, pérdida de animales²⁴.
- d).- Gastos pagados de más en la subcontratas.
- e).- Deudas incobrables.
- f).- Saldo de la cuenta de Menaje.

ABONOS:

- a).- Beneficios de las obras

Fosas de la línea	7.431,00
Balasto ²⁵	156.969,00
Explicaciones de Arévalo a San Vicente	530.554,31
Obras de fábrica	15.564,71
Por error en la cuenta de capital	452.705,25

- b).- Descuentos sobre nóminas (ausencias ilegales) y cuentas personales
- c).- intereses del dinero prestado

La cuenta queda con un saldo acreedor al 31 de diciembre de 1861 de 388.651,05 rs.

CAPITAL (AU.UVA, Sig. 3333, f. 110. Y 3334, f. 213): Con fecha 31-12-1859 se abre la cuenta de capital con un abono de 452.705,25 rs, por el saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias de dicho año. Este apunte será posteriormente anulado para cerrar las cuentas de 1860. Con fecha 16-10-1860 se efectúa un nuevo cargo de ovejas con abono a caja, que posteriormente también es anulado para llevarlo a su cuenta específica del ganado. Un segundo cargo es efectuado en diciembre por un reloj de bolsillo de oro por valor de 2.500 rs. La cuenta quedará en 31-12-1861 con el saldo por este último importe y

²⁴ Por cuenta de Rosténe y Marquier (Balasto y Explicaciones): 46.635,50 rs. Por cuenta de Gorrongoita, 12.000 rs.

²⁵ “Esta suma no es sin ninguna duda lo que he ganado, pues de la misma manera que había olvidado llevar los ingresos del asiento 845 (90.311,50), había igualmente olvidado llevar los gastos”.

en diciembre de 1862 pasará a la cuenta particular de Agustín Eyries. De este modo, quedará la cuenta de capital a cero.

SEMPRUN, HNOS. Los Hnos. Semprún actúan como intermediarios financieros efectuando numerosos cobros y pagos por cuenta de las obras del ferrocarril realizadas por Agustín Eyries. A finales de 1861 habían adelantado fondos mediante entregas y libramientos por cuenta del Ferrocarril por importe de 2.676.462,43 rs., adelantando otros 445.453,24 rs. en 1862 y 26.684,50 rs. en 1863, fecha en que quedará saldada la cuenta.

FERROCARRILES DEL NORTE (AU.UVA, Sig. 3333, f. 134 y 3334, f. 90, 135). La cuenta se abre el 3 de julio de 1860 quedando sin cerrar en 1865. Hasta dicha fecha, la cuenta recoge libramientos a favor de Agustín Eyries por un total de 3.554.524,79 rs. Todos ellos se abonan en la cuenta con cargo a la de “Caja”. Una vez deducidos varios cargos efectuados en la misma, el saldo acreedor final de la cuenta es de 2.938.228,79 rs. Nos encontramos, pues, ante un importe que debería ser abonado a la cuenta de pérdidas y ganancias para en ella compensar así mismo los saldos de las cuentas que recogen los gastos invertidos en las diversas obras realizadas y cobradas y que han quedado en dichas cuentas sin ser cancelados.

AGUSTIN EYRIES, SU CUENTA PARTICULAR (AU.UVA, Sig. 3334, f. 141): Entre 1862 y 1863 se mantiene esta cuenta particular para recoger las compras que a título personal realiza, tales como mulas, caballos y carros por importe de 30.200 rs. La cuenta quedará abierta a finales de 1863 con un saldo deudor de 35.694,44 rs. A partir de 1862 se abren cuentas para efectuar el seguimiento individualizado de la nueva orientación del negocio; así la cuenta denominada “**Vinos de Medina**” recoge la compra de uva junto con lo gastos de elaboración del vino que posteriormente venderá recogiendo también en ella los ingresos obtenidos. De igual modo llevará a cabo algunas obras de menor envergadura que recogerá en cuentas independientes. Tal es el caso de una obra de empedrado de calles realizada en Valladolid conseguida mediante contrata municipal recogiendo entre otras partidas el coste de la colocación de los adoquines de la calzada. Cobrará por su ejecución 30.143,50 rs. (AU.UVA, Sig. 3333, f. 265).

En 1864 se abrirán diversas cuentas particulares, tales como: “**Tierras de D. Agustín**”, “**Construcciones de D. Agustín**” o “**Finca de D. Agustín**” donde se recogen las inversiones y gastos habidos en las mismas.

Como es posible apreciar, la contabilidad, aparte de su cometido de carácter financiero registrando los cobros, pagos y devengos realizados, permite conocer el estado y evolución de las diferentes obras realizadas con objeto de llevar a cabo un control de las partidas de gastos e ingresos por su objeto. Con ello, se configura como un importante instrumento de gestión.

5.4.- La derivación de los negocios hacia otras actividades

Ya ha quedado patente cómo Agustín Eyries simultanea la actividad de construcción de la línea del ferrocarril con la agropecuaria en las fincas que a tal efecto adquiere en Medina del Campo. Las cuentas de ese período recogen los siguientes conceptos y movimientos:

TIERRAS DE MEDINA (AU.UVA, Sig. 3333, f. 96,183 a 185): Esta cuenta recoge las operaciones de una explotación agropecuaria de cría de ovejas, granja, cereales vino y árboles frutales. La actividad agropecuaria comienza con la adquisición de terrenos para la explotación. A tal efecto, con fecha 6 de Agosto de 1859 Agustín Eyries compra 16 pedazos de tierra en el término de Gomeznarro, del partido judicial de Medina del Campo mediante una operación de compraventa judicial efectuada ante el Juez de 1ª Instancia D. Pascual Alonso Sánchez de Medina del Campo, ante el notario de Medina del Campo D. Melitón Navas con el nº 115 de su protocolo (AHPVa, secc. Protocolos, sign. 16.845). La finca fue tasada en 15.242 reales, capitalizada en 23.085 reales siendo este último el precio anunciado de la subasta. La misma quedó rematada a favor de Agustín Eyries, Francés con residencia en Avila como mejor postor en 81.050 reales a pagar en 10 plazos, pagando al contado en dicho acto el 10%. Los terrenos adjudicados figuran como *“pedazo de tierra nº 502 del inventario que en Gomeznarro fue del hospital de Santa María de Esgueva de esta ciudad”*. En octubre de 1861 comprará otros terrenos, bajo la denominación de *“Prados de Moraleja”* efectuando un primer pago por importe de 10.206 rs., gastos incluidos. En diciembre de ese mismo año Carboni efectuará un pago de 5.750 rs. a D. García por tres tierras y otros 2.000 rs. a Julián Pinilla por otras tres tierras por cuenta de Eyries.

La cuenta del libro mayor se abre con fecha 14 de agosto de 1859, recogiendo el primer pago al contado de la compra de las tierras por importe de 8.105 rs., más 1.014 rs. de gastos de notario y expertos. La contabilidad de las operaciones propias de la explotación no se iniciará hasta marzo de 1860, con la compra de semillas de cebada, gastos de la posada de Medina y hojas de pago de los jornaleros. De igual modo se adquieren diversos animales domésticos para su cría. Por concepto de **compras** se recogen semillas adquiridas, particularmente de cebada y trigo, abonos, forraje, cebada para el consumo y materias auxiliares. A final de 1861 la cuenta tiene un saldo deudor de 155.840,55 rs. equivalente al importe de la inversión realizada. En 31 de diciembre de 1862, el saldo de la cuenta, por importe de 186.382,08 rs. es traspasado a la de **“Finca de Medina”**.

CASA DE MEDINA (AU.UVA, Sig. 3333, f. 114,207): En mayo de 1860 Agustín Eyries inicia la construcción de una casa en su propiedad de Medina del campo. En diciembre de 1861 se llevaban gastados en la casa 94.993,67 rs. Dicho importe pasará al nuevo libro mayor al folio nº 70. A finales de 1862 la cuenta registra un saldo deudor de 203.085,74 rs. que es traspasado en 31 de diciembre a la cuenta **“Finca de Medina”**. Diversas cuentas divisionarias recogen los gastos e ingresos de explotación de bienes específicos por cuenta de las propiedades de Medina; tales son las cuentas abiertas para gestionar la venta de vinos, la de ovejas, la de un taller de alfarería, etc.

FINCA DE MEDINA (AU.UVA, Sig. 3334, f. 250-252): Esta cuenta abierta en 1862 recogerá los saldos de varias con ella relacionadas, para su cancelación: Por Tierras de Medina, 186.382,08 rs.; Por Ovejas, 19.272,95 rs.; Por Casa de Medina, 203.085,74 rs. y Por Prados de Medina, 9.030,00 rs.

La cuenta seguirá recogiendo cargos por gastos diversos hasta totalizar 797.681,28 rs. Así mismo recogerá abonos procedentes de las ventas de productos de la finca por importe de 83.394,16 rs. La cuenta queda sin sumar ni saldar en mayo de 1866. Con anterioridad al cierre, se han abierto diversas cuentas vinculadas a la explotación de la finca de San Agustín: “**Tierras de San Agustín**”, por importe de 97.934,43 rs., “**Construcciones de San Agustín**”, por 4.083,78 rs. y “**Finca de San Agustín**” (AU.UVA, Sig. 3333, f. 266, 267 y 271), por importe de 325.507,76 rs.

Una vez constatada la laguna informativa en la que nos sume la contabilidad conservada de Agustín Eyries desde 1865 hasta 1877, y sin que tengamos conocimiento de las actividades económicas por él desarrolladas en esos años, surgen de nuevo con fuerza las fuentes informativas contables a partir de 1881 poniendo de relieve las actividades en este caso comerciales de nuestro hombre de negocios, una vez consolidada la actividad de compraventa de maquinaria agraria e industrial prioritariamente importada del extranjero, así como de productos para la huerta y de venta de vinos. No es este el lugar ni el momento de explayarnos en ella. Queda para más adelante su análisis y, en todo caso, ahí están los libros de cuentas que reflejan su contenido.

Queda constancia escrita de su actividad más allá de la contabilidad recogida en la incipiente prensa (Enciclopedia del comercio y la industria de Valladolid) en su sección mercantil y económica a través de la que se presenta la publicidad de unos productos que permitirán llevar al campo los más innovadores instrumentos de trabajo que las nuevas tecnologías del momento ponen en manos de los agricultores con objeto de optimizar la rentabilidad de sus explotaciones.

6.- Los Balances

Como ya se hay comentado, a través de los asientos de salida efectuados a final de año, es posible conocer la composición de los balances de saldos de los años en que se practican tales asientos. No ocurre así cuando, bien por no disponer del libro diario (años 1863 y 64), bien por no haberse cerrado la contabilidad (año 1865), es preciso tratar de recomponerlos a base de anotar los saldos de todas las cuentas abiertas en la fecha precisa. A continuación, se recogen los balances correspondientes a los primeros años de actividad.

BALANCE DE SALIDA al 31-12-1859			
DEBE		HABER	
Material	234.065,69	Caja	98.867,20
Laborde*	234.065,69	Berra	6.665,00
Efectos a recibir	5.400,00	Obras de arte	56.334,71
Materiales	4.314,00	Explanaciones de Mingorría (G.Grales)	171.946,00

Explanaciones de Mingorría /1º lote)	55.473,28	Félix de la Aldea Jcº	891,00
Joaquín Losada	36.252,00	Fernando Santarén	1.464,00
Rosténe Frères	33.116,00	Manuel Montealegre	31.373,00
Rosténe Frères y Marquier	125.824,50	Semprun Hnos.	28.230,00
Obras de fábrica de Mingorría	4.463,00	Mage	945,00
Solozábal, José	39.569,00	Capital	452.705,25
Monier, Jean	40.486,00		
Arangüena (Juan José)	88.174,00		
Taller de vagones	171.690,29		
Agustín de Garcimartín	44,00		
Tierras de Medina	9.119,00		
Je' Verdier	1.100,00		
Matias Garea*	1.100,00		
Duprat	330,40		
	(1.084.586,85)		
SUMA	849.421,16		849.421,16

Dicho balance coincide con el de entrada de 1860. Las cuentas con asterisco parece ser que están duplicadas, y no han de computarse para el cuadro del balance. Llama la atención el saldo negativo de la cuenta de Caja que se genera al ir recogiendo acumulativamente todos los pagos realizados a cuenta de los gastos de las diferentes obras realizadas. Como ha quedado indicado, a medida que transcurre el tiempo, este saldo acreedor de la cuenta de caja se va incrementando de forma considerable funcionando la misma como una auténtica cuenta corriente del titular del negocio siendo su contrapartida principal los saldos deudores de las cuentas de las obras y gastos realizados.

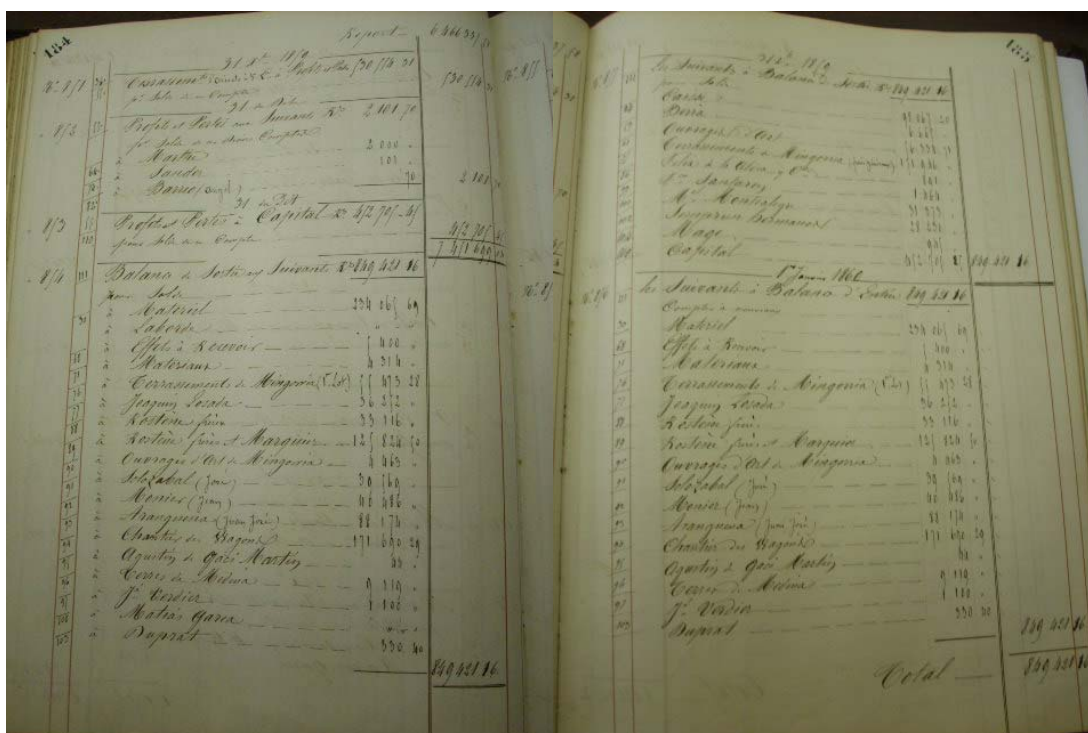


Figura 8.- Balance de salida al 31-12-1859

BALANCE DE SALIDA AL 31-12-1861			
DEBE		HABER	
Material	287.397,48	Del Campo, Fco.	4.456,46
Tonelería	936,00	Pérdidas y Ganancias	388.651,05
Benigno de Acuña, Cta. Caja	2.395,25	Carboni Hnos.	215,00
Martin	1.824,00	Explanaciones de Mingorría G.Grales	171.946,00
Castrillo (Balasto)	1.000,00	Mialhe, Antonio	6.092,00
Leocadio Fernandez	443,00	obras de fábrica de Mingorría G.Grales.	591.937,74
Balasto a destajo	105.591,00	Mage	2.186,00
Antoine Marquier	176.605,00	Félix de la Aldea y Cía	1.923,40
Lucio Albornoz	12.100,00	Gudin, Julien	763,00
Materiales	3.728,00	minas de Carbon, Crédit Mobilier	8.363,64
Moureu Barthelemy	2.000,00	Acuña, Benigno	240,00
Jose Verdier	4.329,00	lagarde, Auguste	1.769,25
Anselmo Valcarcel	1.009,25	Froys, Juan José	2,00
Eyries, cta. Particular	11.841,00	Chose, Juan, Cta. Particular	886,66
Duprat	17.330,40	Cretin, Louis, Cta. Part.	600,00
Pasos a Nivel	15.008,00	Semprún Hnos.	189.925,16
Hublet, Simon	11.058,35	Viuda de Montealegre	49.673,00
Casas de guardas	46.140,00	Segundino Rodríguez	26.872,27
Fontanero	370.484,00	Caja	4.831.480,52
Capital	2.500,00		
Chantier de vagones	300.606,29		
Solozábal, José	498.935,25		
Chemin de Fer du Nord	645.247,21		
Rosténe, su cta. De material	28.899,60		
Borella	4.000,00		
Zacarías Benito Rodriguez	7.160,97		
Chose Gn. Cta. Caja	1.755,74		
Letona, Marcelino	129.574,50		
Gudin, Julian Cta. Caja	7.714,34		
Explanaciones de Mingorría	910.309,50		
Rosténe, Auguste, Explan. de Mingorría	275.779,65		
Monier	488.533,70		
Arangurena, Juan José	475.708,24		
Monier, cta. De material	8.664,00		
Rey, manuel	6.646,00		
Ovejas	34.927,25		
Tierras de Medina	155.840,55		
Gastos generales	8.307,35		
Menage	100.277,34		
Carboni Frères Cta. Caja	936,39		
Cretin Louis O°	1.625,73		
Ibañez Esteban	23.300,00		
Casa de Medina	94.993,67		
Fabricación de ladrillos	42.413,50		
Hornos de cal	42.342,16		
Estaciones-Construcc. Diversas	604.654,47		
madera de carpintería	203.033,03		
P.Puyeaux	78.681,37		
Lafarge, Cacherons	19.000,00		
D'Entrangués, Oudos a cta.	4.395,62		
SUMA	6.277.983,15		6.277.983,15

Como cabe constatar, el grueso de las cuentas deudoras del balance corresponde a las cuentas de las obras realizadas, así como saldos de cuentas personales, si

bien es preciso señalar que muchas de estas últimas recogen anticipos de gastos pagados por obras subcontratadas aún no liquidadas.

7.- Liquidación de las obras del ferrocarril

Una parte importante de las cuentas que recogen la explotación de las obras realizadas se salda con cargo o abono a la cuenta de pérdidas y ganancias, pero otras, como ya se comentó, quedan en 1865 abiertas y pendientes de liquidación. No obstante, a través de la documentación conservada del litigio mantenido por Agustín Eyries contra la Compañía Norte, tenemos conocimiento de la liquidación de cuentas practicada en 1863 correspondiente a las obras concluidas.

LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE LAS OBRAS REALIZADAS²⁶

En 31 de mayo de 1863 se verificó un resumen de la situación de la empresa de Eyries por el arreglo definitivo de sus trabajos, fijándose en él, como sumas pagadas o a pagar un total de 3.219.557 reales que componían las partidas:

- Cuenta de terraplenes y obras de arte del trozo 21...	2.861.276,97 rs.
- Facturas de administración a saldar	85.280,30 rs.
- Indemnizaciones	100.000,00 rs.
- Adquisición de material	173.000,00 rs

Los importes ya percibidos por el empresario ascendían a un total de 2.762.014,29 reales, que sumaban las partidas:

- En plata (metálico)	2.564.000,00 rs.
- En provisiones de pólvora	84.625,00 rs.
- En provisiones de teas	922,50 rs.
- En facturas diversas	12.466,79 rs.
- Por gastos de tracción y de personal de máquina	100.000,00 rs.

Quedaba, en consecuencia, un resto pendiente de liquidar de 457.542 rs.

En 16 de junio de 1863 se le liquidan a cuenta 20.000 rs. y, una vez que el contratista Eyries aceptó el descuento definitivo que sobre las obras ejecutadas y gastos hechos por él había propuesto el ingeniero de la empresa, se quedaban a deber a Eyries 257.242,71 rs. que fueron liquidados en 8 y 11 de julio de 1863, de lo que Eyries firmó recibo.

Posteriormente, en abril de 1865, Agustín Eyries entabla pleito contra la Compañía Norte reclamando una serie de gastos habidos con posterioridad a la anterior liquidación por importe de 1.558.797,55 reales. El pleito fue desestimado en recurso de

²⁶ Recurso de casación de 28 de diciembre de 1868. [Jurisprudencia civil: colección completa de las sentencias ...: Volumen 18 - Página 673](#)

casación ante el Tribunal Supremo, condenándose al demandante a pagar 4.000 reales de costas del proceso en diciembre de 1868.

8.- Conclusión

La construcción del ferrocarril supuso un antes y un después en la historia económica de los países, pues el desarrollo y la agilización de las comunicaciones y los transportes permitió crear la infraestructura necesaria que precisa toda economía. Aun cuando en nuestro país el proceso se inició de manera tardía, el esfuerzo desarrollado permitió consolidar una red de comunicaciones fluida, pese a las inferiores condiciones geográficas con que contamos y que encarecieron tanto los costes de construcción como los de explotación de las líneas férreas.

Por otra parte, una vez más se pone de manifiesto cómo la documentación contable, cuando existe, permite profundizar en el conocimiento de la actividad económica e industrial de la sociedad que, a través de las anotaciones contables, queda retratada de forma magistral no sólo en lo relativo a los aspectos socioeconómicos generales, sino también en lo referente a la evaluación correcta de los hechos económicos tal como se produjeron. A través de la contabilidad de Agustín Eyries podemos constatar la evolución de la economía particular de un empresario en su búsqueda de la creación de riqueza en diversos ámbitos siempre adaptándose a las condiciones de la situación económica cambiante del entorno.

El modelo contable desarrollado por el empresario refleja a través de su estructura el objetivo primordial derivado del control de las cuentas de deudores y acreedores, junto con el seguimiento pormenorizado de los gastos incurridos en las diferentes obras de construcción ejecutadas, base de la rendición de cuentas necesaria para elaborar las certificaciones de obras y el subsiguiente cobro de los importes devengados. Los libros diarios de modo particular son un claro ejemplo de los desgloses conceptuales efectuados por los administradores con objeto de rendir cuentas del destino final de los gastos efectuados en las diferentes obras llevadas a cabo. Tal objetivo de la contabilidad se pone particularmente de manifiesto en el seguimiento de las cuentas con subcontratistas, subalternos, intermediarios financieros o con el contratista principal: la Compañía Norte, así como en los balances extraídos de los libros donde revisten particular relevancia estas cuentas personales.

De igual modo se constata la segmentación de la información por obra ejecutada, en cuanto objetivo fundamental del negocio llevando el seguimiento de la misma hasta su conclusión. Posteriormente la contabilidad derivará hacia un nuevo objetivo de seguimiento del patrimonio del empresario a medida que los excedentes obtenidos se reinvierten en otros activos productivos, particularmente agrarios.

Como hemos podido constatar, no nos encontramos ante una contabilidad formalmente correcta, al menos en todos sus aspectos. Así vemos que la cuenta de capital

no recoge prácticamente contenido alguno vinculado a su concepto y cuando lo hace es por error, terminando finalmente con saldo cero; la cuenta de pérdidas y ganancias presenta irregularidades en su concepción y desarrollo de modo que finalmente, al no cerrarse y quedar sin saldar muchas cuentas de gestión, resultará prácticamente imposible conocer los resultados globales de la actividad desarrollada por Agustín Eyries. Ello no impide conocer resultados parciales de algunas de las diversas obras realizadas. Así mismo, la cuenta de caja registra los movimientos propios de una cuenta de ingresos y gastos vinculados a los cobros y pagos.

En cualquier caso, desde el punto de vista de la gestión empresarial, la utilización de cuentas divisionarias especulativas de ingresos y gastos permite conocer con detalle el desarrollo de cada uno de los trabajos realizados en ellas recogidos y, particularmente, gestionar la compleja actividad financiera llevada a cabo con un sinnúmero de agentes, apoderados, destajistas, proveedores, capataces y responsables de los trabajos realizados.

Y, por último, se observan dos períodos claramente diferenciados: el primero comprende los años de construcción de las obras del ferrocarril con el control contable de ingresos, gastos débitos y créditos procedentes de las mismas y el segundo a través del cual se efectúa el seguimiento del patrimonio de Agustín Eyries, una vez que se van concluyendo las obras del ferrocarril.

El hecho de que cuando finalizan las obras del ferrocarril, y una vez solventado y perdido el pleito entablado contra la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España se abandona la contabilidad, pone de manifiesto que los objetivos de seguimiento y control facilitados por las cuentas ya no son necesarios. Únicamente quedan los negocios vinculados a la actividad agraria a través de las fincas adquiridas y su administración ya no requiere el uso de la herramienta contable. A partir de 1865, los apuntes contables disminuyen en frecuencia y número, una vez concluidas las obras del ferrocarril. La contabilidad volverá a aparecer en la década de los 70 y 80 en nuevos libros cuando los negocios de importación y venta de maquinaria agraria requieran la implantación de nuevo de un sistema de control económico-financiero que únicamente la contabilidad puede proporcionar.

Estudios posteriores nos permitirán conocer en detalle los costes incurridos en la construcción de cada una de las obras mencionadas en el presente trabajo, poniendo de manifiesto el detalle de las diferentes partidas de materiales, mano de obra y los diferentes conceptos de gastos invertidos en los trabajos ejecutados por Agustín Eyries, así como las estrategias de ahorro de costes, tales como la construcción de hornos propios con objeto de proveerse de los materiales de construcción a precios más económicos, de acuerdo con el contenido de las diferentes y detalladas cuentas de los libros mayores y los correspondientes desgloses de los diarios a lo largo del período estudiado. De igual modo queda pendiente de realizar un análisis del contenido y estructura formal del modelo contable utilizado, así como las raíces metodológicas en relación con los modelos contables desarrollados en el siglo XIX tanto en Francia, particularmente por Degranges, como en España por José María Brost y la evolución de la escuela cincocontista.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcalde Prieto, D.** (1992): “*Manual Histórico de Valladolid*”. Hijos de Rodríguez Editores, Valladolid, 1861. Ed. Facsímil, Grupo Pinciano-Caja España, Valladolid.
- Anes, R.** (1978): “*Relaciones entre el ferrocarril y la economía*”, M. Artola (Dir.) (1978): “*Los ferrocarriles en España, 1844-1943*”, Madrid: Banco de España, Vol. 2, pp. 355-512.
- Artola, M. (Director).** (1978): “*Los ferrocarriles en España. 1844-1953*”. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid.
- Casares Alonso, A.** (1973): “*Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*”. Instituto Iberoamericano de Desarrollo, Madrid.
- Comín, F.** (1999): “*Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)*” en Francisco Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio, Jesús Sanz Fernández (ed.): “*Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848 - 1998: economía, industria y sociedad*”, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, CAM y Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Comín, F., Martín Aceña, P., Muñoz Rubio, M. y Vidal Olivares, J.** (1998): “*150 Años de Historia de los Ferrocarriles en España*”, Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles-Anaya.
- “*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance, 1858–1939*”. (1940): 2 tomos, Espasa Calpe, Madrid.
- Cordero, R. Y Menéndez, F.** (1978): “*El sistema ferroviario español*”. P. 161 ss. En Artola, M. (Director). (1978): “*Los ferrocarriles en España. 1844-1953*”, Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid.
- Cuéllar Villar, D.** (2007): “El Ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo”. *Jornadas de Historia Ferroviaria: “150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)”*. Coord. por Francisco Polo Muriel, págs. 11-64.
- (2010): “Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Revista internacional de ciencias sociales*, ISSN 0211-6707, N° 29, (Ejemplar dedicado a: El Patrimonio industrial, el legado material de la historia económica), págs. 61-72.
- Cuevas Ruiz, F.** (2000): “Ferrocarril, carbón y paternalismo industrial en Barruelo de Santullán”. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga.
- Fidalgo, E. y Miranda, R.** (2006): “El sistema contable de la compañía de ferrocarriles de MZA en sus inicios (1857-1908): un estudio introductorio”, XII Encuentro ASEPU, Burgos, junio-2006.
- Fidalgo, E., Benito, M.L. y Santos, B.** (2014): “¿En el siglo XIX las ferroviarias españolas se plantean los nuevos modelos de valoración de la época? La puesta en marcha de MZA (1856-1900)”. 9th International Research Seminar on Accounting History. Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, SPAIN, 16 DE JUNIO 2014.
- Gomez Mendoza, A.** (1982): “*Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*”, Madrid: Alianza Editorial.
- (1989): “*Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*”. Madrid. Espasa Calpe.
- González Fraile, E.** (1998): “El depósito de máquinas de la estación de Valladolid”. *Actas del Segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, A Coruña, 22-24 octubre 1998, eds. F. Bores, J. Fernández, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, U. Coruña, CEHOPU.
- Hernández Esteve, E.** (2013). “*Aproximación al estudio del pensamiento contable español*”. Madrid. Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas.
- Herranz Loncan, A.** (2003). “¿Fracasó el sistema ferroviario en España?. Reflexiones en torno a la paradoja del ferrocarril español”. *Revista de Historia Industrial*, n° 23.

- Jiménez García, M.** (1992): “*La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*”. Junta de Castilla y León. Consejería de medio Ambiente y Conservación del Territorio. Valladolid.
- Lalana Soto, J. L.** (2003): “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”. https://www.academia.edu/3103233/Los_talleres_ferrovianos_de_Valladolid_del_siglo_XIX_al_siglo_XXI.
- Martínez Vara, T.** (2001a): “Los costes laborales de una empresa líder: La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1913-1935)”. *II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez (Madrid)*.
- (2001b): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935” *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol.19 (3) pp. 637-678.
- (2004): “Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones” *Revista Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*. Sumario nº7, 103-146.
- (2006): “Salarios y programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”, *Revista Investigaciones de Historia Económica*, invierno, nº4, pp. 101-138.
- Mateo del Peral, D.** (1978): “*Los orígenes de la política ferroviaria en España. (1844-1877)*”. En Artola, M. (Director). “*Los ferrocarriles en España. 1844-1953*”. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid.
- Montoya, J. L. y Guzmán, I.** (2011): “La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: análisis de su cuenta de explotación (1900-1925)”. *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones [TST]*, 21, pp.112-141.
- Nadal, J.** (1989): “*El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*”. Ed. Ariel, Barcelona.
- Ortega y Rubio,** (1881): “*Historia de Valladolid*”. Hijos de Rodríguez. 2 vol.
- Santos Cabalgante, B.; Fidalgo, E. y Santos Cebrian, M.** (2011a): “Estudio de incidencias de la estructura organizativa en el sistema de información contable: el caso de MZA en el siglo XIX (bienio 1857-1858)”, *I International Congress on Cost Control*. Barcelona-2011, 17-18 March: pp. 83-98.
- (2011b): “La actividad empresarial y la representatividad de las cifras contables: el caso de MZA en sus inicios (1856-1858)”. *II International Conference: Before and After Luca Pacioli, Sansepolcro, Perugia-Florence*, 17-19 June, 2011, pp. 745-786.
- (2012): “Construcción de la infraestructura ferroviaria en España a través de la contabilidad: estudio histórico-contable de MZA (1856-1874)”. *De Computis*, nº 17, Dic. 2012, pp. 158-186.
- Servicio de estudios del Banco de España.** (1970): “*Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*”.
- Tedde, P.** (1996): “*La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)*”, F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), “*La empresa en la historia de España*”, Madrid: Civitas.
- (1978): “*Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)*”, en M. Artola (Dir.) (1978): “*Los ferrocarriles en España, 1844-1943*”, Madrid, Banco de España, Vol. 2, pp. 9-354.
- Tortella Casares, G.** (1973): “*Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*”, Tecnos, Madrid.
- Villacorta Hernández, M.A.; Martínez Vara, T.** (2009): “Aproximación al sistema contable de los talleres ferroviarios de MZA durante el siglo XIX”. *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad* nº 11, Diciembre, pp. 116-135.
- Virgili Blanquet, M.A.** (1979): “*Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*”. Valladolid. Ayuntamiento
- Wais San Martín, F.** (1974): “*Historia General de los Ferrocarriles Españoles*”. Editora Nacional. Madrid.

FUENTES CONSULTADAS

ES-CYL-AHPVa-47005. Archivo Histórico Provincial de Valladolid.

ES. 28079. FFE. AHF. Archivo Histórico de Renfe. Actas de la Compañía del Norte: “Compagnie des chemins de fer du nord du l’Espagne. Procés verbaux des séances tenues par la réunion de Paris”.

ESP.AU.UVA. Archivo de la Universidad de Valladolid.

PÁGINAS WEB

<http://www.emagister.com/curso-historia-espana-siglo-xix-2/ley-general-ferrocarriles-junio-1855>.

http://ferropedia.es/wiki/Compa%C3%B1%C3%ADa_de_los_Caminos_de_Hierro_del_Norte_de_Espa%C3%B1a.

Enciclopedia del comercio y la industria de Valladolid. <http://www.funjdiaz.net/comercio/>.

http://www.decomputis.org/dc/articulos_doctrinales/santos_fidalgo_santos17.pdf.

<http://www.worldcat.org/identities/lccn-n2003-71490>.

NOTA BIBLIOGRÁFICA:

El autor es profesor titular de la Universidad de Valladolid, impartiendo docencia en la Facultad de CC. Económicas y Empresariales de dicha Universidad desde 1977. Es autor de varios libros y diversos artículos en revistas especializadas.

Dirección de Contacto: Facultad de CC. Económicas y Empresariales. Dpto. de Economía Financiera y Contabilidad. Avda. Valle de Esgueva, nº 6. 47011, Valladolid. Tno.: 983-423401. Dirección de email: rrod@eco.uva.es.

The author is associate professor at the University of Valladolid, imparting teaching in the Faculty of CC. Economics and Business of the University since 1977. Has authored several books and many articles in professional journals.

Contact Address: Faculty of CC. Economics and Business. Department of Financial Economics and Accounting. Esgueva Valley Ave, # 6. 47011, Valladolid. Tno. 983-423401. Email address: rrod@eco.uva.es.