



**Motivos**  
DE LA  
**PROPOSICION DE CONVENIO**  
PRESENTADA Á SUS ACREEDORES

FOR LA  
COMPañA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS  
DE  
**VILLENA Á ALCOY Á YECLA**  
Y Á ALCUDIA DE CRESPINS





MOTIVOS  
DE LA  
PROPOSICIÓN DE CONVENIO  
PRESENTADA Á SUS ACREEDORES

---



656  
Com  
mot

N. P.

# Motivos

DE LA

## PROPOSICION DE CONVENIO

PRESENTADA Á SUS ACREEDORES

POR LA

COMPANÍA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

DE

### VILLENA Á ALCOY Á YECLA

Y Á ALCUDIA DE CRESPINS



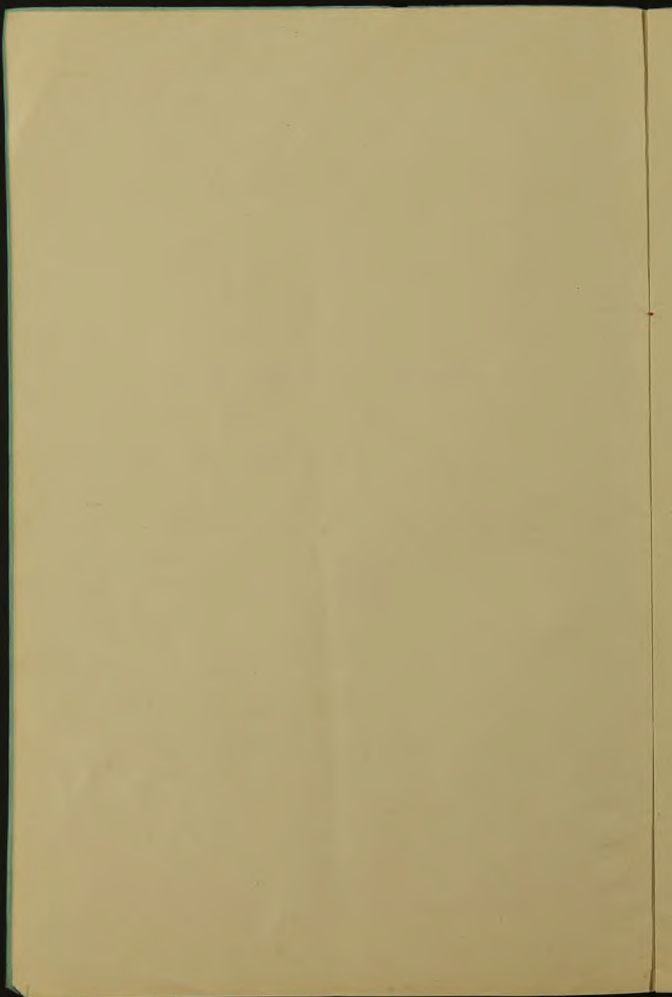
BARCELONA

A. LÓPEZ ROBERT, IMPRESOR

Asalto, 63.—Teléfono, 460

1889

R. 28356





**S**ON tan infundadas las observaciones que ha sugerido este convenio á los enemigos de la Compañía, que no merecen los honores del examen; pero al darles publicidad, en una ú otra forma, circulando con profusión los escritos en que aquellas se contienen, parecerían incontestables á los que solo estudian superficialmente los negocios, si el Consejo de Administración de la misma no acudiera con sus explicaciones y datos á ilustrar la opinión pública.

Esta consideración nos mueve á demostrar, con la elocuencia de los guarismos, que toda la red puede terminarse sin aumento del Capital Social y sin otra emisión de obligaciones que las que caben dentro de la ley; resultado

de que no pueden envanecerse todas las Compañías de ferrocarriles, ni siquiera las que se nos ofrecen como modelo de combinaciones financieras; al mismo tiempo, probaremos, apoyados en datos estadísticos irrefutables, que los acreedores cobrarán, con los recursos naturales de la explotación, la totalidad de sus créditos, quedando, todavía, un sobrante cuyos límites no pueden predecirse, sin temor á ser tildados de exajerados optimistas, como dividendo activo y normal para los accionistas.

Para ello hay que fijar con exactitud y con detalles el gravamen anual que se impone la Compañía para hacer frente al servicio de obligaciones de todas clases, lo mismo las ya emitidas y en circulación, que las que corresponden al constructor, según contrato, y á los acreedores según el mismo convenio (base A de las adicionales).

13,100 Obligaciones del  
5 % á la par, ó sean 475  
pesetas una. . . . Ptas. 6.222,500

Este total de 6.222,500 pesetas será el costo de 58 kilómetros á construir, esto es, de Bocairente á Alcoy, de Virgen de Luz á Alcudia de Crespins, terminación del ramal de Villena á Yecla y adquisición de todo el material



fijo y móvil para dejar las líneas en el más perfecto estado de explotación en 18 meses, según lo solemnemente pactado.

El 5 0/0 de interés sobre		
esas 13,100 obligaciones im-		
porta. . . . .	Ptas.	311,125
El 1 0/0 de amortiación		
sobre 13,100 id., id..	Ptas.	<u>62,225</u>
		373,350

De manera que los 58 kilómetros que se han de construir, el complemento de las líneas existentes y el material necesario, solo suponen para la Compañía un gravamen de 373,350 pesetas anuales, hasta la completa amortización de las 13,100 obligaciones.

Según el mismo convenio, han de emitirse obligaciones de á 500 pesetas al 6 0/0 para pagar íntegros los créditos reconocidos á los acreedores, que son los siguientes. . . . .

*Suma y sigue.* . . . . 373,350

	<i>Suma anterior.</i> . . . .	373,350
1. <sup>er</sup> grupo.	Ptas. 3,038,064	
2. <sup>o</sup> » »	350,906	
3. <sup>er</sup> » »	1,259,231	4,648,201
	<hr/>	
Deben emitirse, pues, 9,297 obligaciones del 6 1/2%, cuyos intereses importan.		
	Ptas.	278,910
Amortización 1 1/2%, so- bre 9,297 obligaciones.	Ptas.	46,485
	<hr/>	325,395
Las 13,478 obligaciones emitidas al 45 1/2%, y en cir- culación actualmente, im- portan intereses al 3 1/2% sobre dichas 13,478 obligaciones.		
	Ptas.	192,060'50
Amortización 1 1/2% sobre dichas 13,478 obligaciones		
	Ptas.	64,020'20
		<hr/>
		256,080'70
		<hr/>
	<i>Total anual del servicio de obligaciones.</i> Ptas.	954,825'70

Veamos ahora si la Compañía cuenta con recursos ordinarios y seguros para hacer frente á estos gastos. Según el concienzudo estudio estadístico practicado por personas competentes sobre el terreno y publicado con fecha de 17 Agosto de 1882 se obtuvieron

Suma anterior . . . . . 954,825'70

los siguientes resultados, prescindiendo del aumento infalible que el tráfico experimenta en virtud de la mayor facilidad y economía de los transportes por ferrocarril, concretándose al movimiento entonces existente y suponiendo que una red de 109 kilómetros, sea de 30 el recorrido medio de los viajeros y de las mercancías, y que aquellos y estas solo devenguen el precio de la *tercera* clase de su tarifa respectiva. Calculándose en condiciones tan desfavorables los productos de la red completa, se obtienen los siguientes datos:

Productos:

Viajeros....	Ptas.	233,805	
Mercancías	Ptas.	1.446,849	1.680,654

Gastos de explotación, según el resultado de los últimos años y teniendo en cuenta la mayor economía del conjunto al terminarse todas las líneas.

Ptas.	628,600	<u>1.052,054</u>
-------	---------	------------------

Sobrante para las 13,7000 acciones en circulación . . . . .	Ptas.	<u>97,228'70</u>
---	-------	------------------

ó sea 7 pesetas 10 céntimos por acción, que, capitalizado al 6 % daría un valor de  $24 \frac{7}{8}$  % por acción; si á esto se aumenta el desarrollo natural del tráfico y del movimiento de viajeros, del que se ha prescindido, como antes hemos dicho, bien puede asegurarse á los accionistas de esta empresa, que hoy creen cuasi perdido todo su capital, un porvenir tan lisonjero como el de las Compañías más florecientes de España, así que reciba la definitiva sanción del tribunal, el convenio de que nos ocupamos.

Debiendo quedar terminadas en 18 meses todas las líneas y en perfecto estado de explotación, claro es que á los dos años y medio de aprobado el convenio con los acreedores, habremos llegado á los productos que se presupuestan en el estado antecedente, y que, según el cual, no solo podrá atenderse al servicio de las 13,100 obligaciones entregadas en pago al constructor y á las 13,478 ya en circulación, sino también á las 9,297 del 6 % que habrán de entregarse dos años después en pago de los créditos pendientes, ó sean los enumerados en los tres grupos.

Y como éstas últimas tienen asegurado un interés fijo de 6 % y 1 % de amortización por los rendimientos naturales de la explotación de todas las líneas, podrán negociarse fácilmente y tendrán los acreedores el medio de

realizar en tan breve periodo la totalidad de sus créditos.

Más claro, entrando á los 18 meses en el periodo de la explotación total, un año después, ó sea á los dos años y medio de aprobado el convenio, se distribuirán á los acreedores las pesetas 581,475'79 (pesetas 256,080'70 + 325,395 Ptas.) que se presupuestan para el pago de intereses y amortización á las obligaciones del 6 % y 3 %, según el estado antecedente. En los dos primeros años, esas Ptas. 581,475'70 será aplicable á las láminas de 500 pesetas y resguardo-resíduos que, según la base 6.<sup>a</sup>, se entregarán inmediatamente á los acreedores: al término de esos dos años, la misma suma se aplicará á las Obligaciones que han de entregarse á los acreedores y que son las que disfrutarán ya invariablemente el interés y la amortización á que antes nos hemos referido, con arreglo á la base adicional A y á las Obligaciones del 3 % hoy en circulación.

Por manera que el acreedor, una vez aprobado el convenio, tiene en su poder títulos endosables en representación de su crédito, y la seguridad, garantida por un contrato, de que á los 18 meses comenzarán á disfrutar de un buen interés anual, si bién no pueden percibirlo hasta la terminación del ejercicio, ó sea un año después, esto es, dos años y medio de comenzadas las obras: dichos títulos

podrán negociarse facilmente, no sólo por el interés que tienen asignado en proporción á los productos, según la base 6.<sup>a</sup>, sino porque han de ser canjeados dos años después con Obligaciones del 6 % fijo y 1 % de amortización negociables en la Bolsa y, por lo mismo, realizables á voluntad de sus poseedores, según la base adicional A.

¿Cómo hay, pues, quien se atreva—de buena fé—á calificar de ruinoso la proposición de convenio de fecha 5 de Abril de 1888 presentada por la Compañía á sus acreedores?

Como las gentes, por lo general, no se paran á estudiar los negocios con reflexión y suelen juzgarlos únicamente por lo que oyen decir, y, por otro lado, hay siempre quien, obedeciendo á ruines propósitos y miras egoistas, tiene interés en desacreditar lo que, acaso, en su fuero interno, cree digno de consideración y aplauso, nadie ha de extrañar que alguno haya calificado de ruinoso, no ya el convenio, como hemos indicado más arriba, sino los mismos ferrocarriles de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia de Crespins, fundándose en que el capital presupuestado ha sido insuficiente para la terminación de esas líneas.

¿Qué ferrocarril en España, les contestaremos, se ha limitado y le ha sido suficiente su capital-acciones? Y les desafiamos á que nos citen uno sólo.

Más todavía: algunos han agotado el producto de las Obligaciones de primera hipoteca, por un capital equivalente al de las Acciones que es el recurso obligado y legítimo de todos los ferrocarriles, sin excepción, y han recurrido, al medio extraordinario, y lícito también, de crear Obligaciones de segunda hipoteca, las cuales se realizan, sinó en tan buenas condiciones, con la misma facilidad que aquéllas, puesto que destinan al pago de sus intereses y amortización la parte de los ingresos líquidos que reservaban al dividendo activo de las acciones.

Pues bién, hemos de decir muy alto que á la Compañía de Villena le ha bastado el capital social presupuestado en pesetas 13.015,000 más un 55'635  $\%$ , ó sean 7.241,123 pesetas, como se demuestra en el siguiente estado:

Capital acciones, por la mitad de las emitidas, y hoy en circulación: 13,700 á 475 pesetas una. . . . .	Ptas.	6.507,500
Importe de 13,478 Obligaciones del 3 $\%$ emitidas y en circulación á 45 $\%$ ó sean 213'75 pesetas cada una. . . . .	Ptas.	2.880,922
<i>Suma y sigue.</i> . . . .		<u>9.388,422</u>

<i>Suma anterior.</i> . . . .	9.388,422
Total de los créditos por construcción, préstamos, intereses y amortización de las Obligaciones en circulación. Ptas.	4.645,201
Importe de 13,100 Obligaciones del 5 % á la par ó sea 475 pesetas cada una, que se entregarán al constructor por la ter- minación de la red y material fijo y móvil. . . . . Ptas.	6.222,500
	<hr/>
TOTAL PTAS.	20.256,123
Capital presupuestado, ó sea capital so- cial. . . . . Ptas.	13.015,000
	<hr/>
Capital no previsto y necesario para la terminación de todas las líneas. Ptas.	7.241,123
	<hr/>

Resumiendo: el primer estado demuestra que los productos, después de terminadas las líneas, una vez deducidos los gastos de explotación, cubren con holgura los servicios de las obligaciones con su amortización regularizada, quedando, todavía, un remanente para las acciones, y eso sin tener en cuenta el desarrollo increíble del



movimiento, cuando, al lento y costoso acarreo, sustituye la celeridad y economía de los ferrocarriles.

¿Son muchas las compañías que, después de terminada su red, han podido pagar normalmente, con sus productos netos, los servicios de las obligaciones y contar con un sobrante para los accionistas? Bien pocos podrán envanecerse de haber conseguido tan halagüeños resultados. Pues entre esas pocas se encuentra la de Villena. Véase como estos ferrocarriles, lejos de ser un mal negocio, según la opinión de sus ofuscados detractores, es, por el contrario, un negocio recomendable y seguro, digno, por lo mismo, de la protección de todos los hombres imparciales.

El segundo estado demuestra que el capital que ha de entregarse para la terminación de las líneas, con relación al capital social que para ello se juzgó suficiente, es sumamente moderado si se compara con el de los demás ferrocarriles de España.

Como hemos hecho hablar á los números, nada diremos de nuestra cuenta; pero no debemos terminar sin hacer un llamamiento al buen sentido de los interesados en el convenio para que concedan la atención que merece la vana palabrería, ante la fuerza de nuestros irrefutables argumentos con que hemos demostrado la bondad de este

negocio y el porvenir brillante que está reservado á los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia de Crespins.

*Barcelona 22 de Febrero de 1889.*

Por el Consejo de Administración  
de la Compañía de los ferrocarriles económicos  
de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia  
de Crespins.

El Director Gerente,

*Jaime Torrents.*



