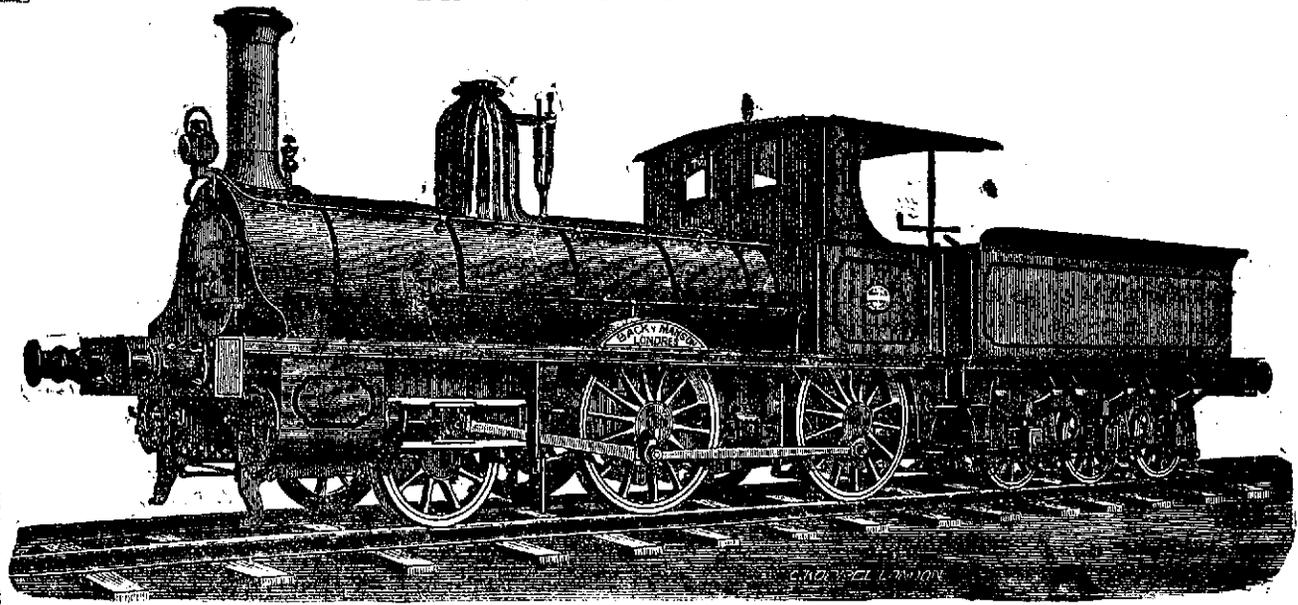


GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL



CANALES.—MINAS.—TELEGRAFOS.—GAS.—NAVEGACION.—SEGUROS.—BANCOS.—SOCIEDADES DE CRÉDITO

Precio en ESPAÑA: un año, 25 pesetas; seis meses, 12'50; tres meses, 6'25; un mes, 2'50.—PORTUGAL, un año, 5.500 reis; seis meses 2.900.—EXTRANJERO y ULTRAMAR, 40 ptas.—Anuncios ordinarios, 50 cs. de peseta por línea.—Los demás á precios convencionales.

RESUMEN.

Crisis de los caminos de hierro americanos.—La cuestion del camino de hierro de Povoá.—Otro ferro-carril económico.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles españoles.—Ferro-carriles portugueses.—Ferro-carriles extranjeros.—Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia.—Crónica general.—Bolsa de Madrid.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.—Obligaciones de las Compañías de ferro-carriles peninsulares.

CRISIS DE LOS CAMINOS DE HIERRO AMERICANOS.

Bajo la fé del corresponsal en Nueva-York del acreditado diario inglés *The Daily News*, digimos en nuestro último número que el ex-presidente Grant era miembro de la firma *Grant and Ward* cuya quiebra habia hecho estallar la terrible crisis porque esta pasando el mercado de los valores de ferro-carriles en aquella ciudad.

Parece que esto no es completamente exacto; el ex-presidente era comanditario, pero no miembro de la firma, la cual en union de Mr. Ward la llevaba un hijo de dicho ex-presidente. Tambien ha incurrido el corresponsal del *Daily News* en otro *quid pro quo* al hablar del proyecto de ley para colocar en la lista de los retirados del ejército al ex-presidente. Lo que hay es que habiendo perdido su empleo de general por su elevacion á la presidencia, ahora se quiere darle el sueldo y la categoría de general retirado.

Por lo demás los informes del corresponsal del *Daily News* eran exactos.

La crisis tomó mayores proporciones en la semana terminada el 18 del corriente. A la quiebra de los Sres. Grant y Ward y del *Marine Bank* siguió la suspension de pagos de la *North Western car company*, de *Still Water* (Minnesota) que era la más poderosa casa de construccion de coches y vagones del Noroeste. A esta quiebra siguió el miércoles 13 la suspension de pagos del Banco Nacional Metropolitano—*Metropolitan National Bank*—el cual no obstante, pasados los primeros momentos de pánico, reanudó sus pagos.

No es posible describir la confusion y la intensidad que tomó el pánico con estos acontecimientos. Las quiebras se sucedian unas á otras con rapidez vertiginosa; una casa cuya fortuna se evaluaba en 30 millones de duros caía en Wall-Street, se estimaba el déficit de *Grant and Ward* en 10 millones de duros y se calculaba que los propietarios de cuentas corrientes en el *Marine Bank* no podian cobrar más de 3 á 3 1/4 millones de duros de los 5 ó 6 que importaban dichas cuentas corrientes. El *Second National Bank* y otros 5 establecimientos que tenian relaciones con él, y especialmente los de los Sres. Nelson y Robinson, Hatch et Foote, Bogard and C.º complicados en especulaciones desgraciadas fueron arrastrados por el desastre general. No era esto bastante, cuando vino á aumentar el pánico la suspension de pagos de la gran casa *Fisk and Hatch* uno de cuyos miembros era el presidente de la Bolsa.

En medio de estas agitaciones cuéntanse incidentes que

sobre el valor de 570 contos (3.166.666 pesetas), ó sean 10 contos por kilómetro (55.555 pesetas), con el desembolso máximo de 3 por 100 para el Tesoro;

4.º Fijacion de los gastos de explotacion en 950.000 reis (5.277 pesetas) por kilómetro hasta el producto bruto de 2.400.000 reis y de 40 por 100 más allá de este rendimiento;

5.º Reembolso de los adelantos hechos por el gobierno en virtud de garantía, por medio de la adjudicacion de la mitad del exceso del rendimiento líquido de más de reis 31.350.000 (174.166 pesetas). (Importe de 5 por 100 sobre 570 contos) quedando la otra mitad á la Compañía.

Calculando que la progresion de rendimiento de 3 por 100 daría al fin de 9 años un producto de 854.730.651 reis (4.748.503 pesetas) y el máximo de gastos de explotacion fijado en 950.000 reis (5.277 pesetas) á multiplicar por 57 kilómetros, la suma constante á deducir es, de 54.150.000 reis (300.833 pesetas), y por tanto, el líquido, de:

	Reis.	Pesetas.
1883.....	41.333.832	42.965
1884.....	43.298.346	73.879
1885.....	45.321.795	86.121
1886.....	47.405.946	96.699
1887.....	49.552.023	408.622
1888.....	21.762.483	420.902
1889.....	24.039.255	433.551
1890.....	26.384.331	446.589
1891.....	28.799.760	459.998
1892.....	31.287.651	473.820

Por otra parte, estando la suma de garantía tambien fijada en 31.351.000 (174.172 pesetas), se ve que al fin de los 9 años que comienzan en 1884 y terminan en 1892, los desembolsos del Tesoro, habian terminado casi por completo, y en el total de esos nueve años el Estado habria gastado 83.346.756 reis (463.037 pesetas).

Tal seria, definitivamente, el precio pagado en nueve años de adquisicion de dominio de 57 kilómetros de vias férreas, y nos parece que la adquisicion de dominio de su ferro-carril á razon de 1.462.223 reis (8.129 pesetas) por kilómetro, seria una operacion de reconocida ventaja para la nacion.

¿Qué situacion seria la de los interesados en la Compañía, ante un convenio asentado en las bases que hemos apuntado en nuestro artículo anterior? ¿Qué beneficios recibirían los accionistas y acreedores por obligaciones? ¿De qué modo se podrían conciliar y atender los derechos respectivos?

Suponiendo que se realizase el convenio en las bases que asentamos, la Compañía tendria principalmente, ó previamente que atender á los acreedores.

Hé aquí la importancia de los créditos, salvo otras cuentas del pasivo que encuentran compensacion correspondiente en el activo:

	Reis.	Pesetas.
1.º Obligaciones en su totalidad.....	499.230.000	2.773.500
2.º Cupones de 1884-82 por pagar conforme el balance de 1882.....	7.916.400	43.980
3.º Idem de 1883 á 2973 obligaciones emitidas, conforme se declara en el texto de la Memoria.....	46.054.200	89.490
Total.....	553.200.600	2.906.970

Por via de convenio la Compañía tendria seguro el producto de 30.393.000 reis en 1884 (168.877 pesetas) y el de 31.350.000 reis (174.166 pesetas) en los años sucesivos.

El interés anual de las 5.557 obligaciones, sube á reis 30.007.800 (166.710 pesetas) y la amortizacion de $\frac{1}{2}$ %, que las condiciones de emision establecen á 2.496.150 reis (13.867 pesetas) habrá, pues, un déficit anual de 1.153.980 reis (6.411 pesetas) más los débitos anteriores de cupones por valor de 23.970.600 reis (133.170 pesetas) acrecentados con la insuficiencia en 1884, á 24.922.600 reis (138.458 pesetas).

Reasumiendo estos números, tenemos que habria una deuda de 25.000.000 de reis (1.138.888 pesetas) y un déficit anual de un millon, en los términos en que se hallan al presente las obligaciones de la Compañía.

Es necesario, pues, atender á que la amortizacion anual de 1.342.200 reis (7.456 pesetas) influiria en virtud á que los cupones á pagar disminuirían progresivamente: todavia esta circunstancia no seria bastante para sacar á la Compañía de la situacion falsa en que se encuentra toda Empresa que falta á sus compromisos.

Seria menester, pues, hallar una combinacion que evitase este inconveniente, y esa combinacion es á nuestro ver fácil y sencilla. En la conversion de las obligaciones actuales, en obligaciones del mismo título é interés, pero con la amortizacion prolongada por 99 años, plazo igual al de la concesion ó arrendamiento de la explotacion, elevándose á 525.000.000 de reis (2.916.666 pesetas) el valor total de la nueva emision, ó por otra capitalizándose los cupones en deuda hasta 1883 *inclusive*.

Esto es lo que se nos figura práctico, razonable y justo.

Hemos tratado esta cuestion por todos sus lados y esto lo hemos hecho á medida de la importancia del asunto que tratamos. De otro modo no propondríamos de ningun modo restaurar completamente capitales comprometidos en una Empresa, á pesar de ser esa Empresa de incontestable utilidad pública.

Por este motivo y basados en esta opinion apoyada por todos, sostenemos esta campaña, no para salvar capitales de este ó de aquel, sino para conciliar intereses en vista del bien público. Ninguno dirá que los capitales de la línea de Pova, encuentran en nuestro plan una solucion brillante; no.

Todos pues, dirán, conocemos que las soluciones brillantes no son posibles, en vista del estado de nuestro Tesoro.

OTRO FERRO-CARRIL ECONÓMICO.

Van á presentarse en breve, si es que no se han presentado ya, en el ministerio de Fomento, los planos, Memoria y presupuesto referentes á un ferro-carril que, partiendo de Durango, enlazándose con el central de Vizcaya, muera en Zumárraga, despues de atravesar los pueblos industriales y fabriles de Zaldivar, Ermua, Eibar, Plasencia y Vergara, con un ramal de Malzaga á Elgoibar.

Al presentar el Sr. D. Francisco N. de Igartúa el proyecto acabado de esa línea depositó tambien, con arreglo á la ley, el 1 por 100 de su presupuesto que es de cinco millones de pesetas próximamente.